

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Integrada na "Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional"
e na "Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional"

A MAIS ANTIGA REVISTA PORTUGUESA

FUNDADA EM 1888

— POR —

L. DE MENDONÇA E COSTA

PUBLICA-SE NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MÊS

43.^º ANO-1930

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES

GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1889 — MEDALHAS DE PRATA: Bruxellas, 1897

Porto 1897 — Liège, 1905 — Rio de Janeiro 1898 — MEDALHAS DE BRONZE:

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

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

E

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

Dr. CALADO RODRIGUES

COLABORADORES

Coroneis JOÃO A. LOPES GALVÃO e DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELLO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça)

Coronel CARLOS ROMA MACHADO DE FARIA E MAIA

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Capitão JAIME GALO

Engenheiro GABRIEL URIGUEN

Capitão MARIO COSTA

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 SÉCA, 7, 1.^o

LISBOA

TELEFONES: (P B X — 2 linhas) 2 0158 — Direcção 2 7520

ÍNDICE

DOS

ARTIGOS E SECÇÕES DO 43.º ANO-1930

Pag.	Pag.	Pag.			
Acidentes ferroviários, por <i>Calado Rodrigues</i>	556	vista com o sr. Silva Viana, por <i>Calado Rodrigues</i>	159	Imprensa diaria de Barcelona (A Associação da)	280
«Açoriano (O) na Grande Guerra — livro de <i>Carlos d'Ornellas</i> , 542, 584 e	417	Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	218	Imprensa Técnica e Profissional , 269 e	526
Administrador da C. P. (Novo)	294	Companhia telefonica internacional de Hespanha, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	242	(Associação Portuguesa da), 283 e	558
Ano de 1929 (O)	5	Companhia Tejo-Oceano-Sado	115	(O centenario da Bélgica e o VI Congresso da)	508
Auto-omnibus a vapor	70	Congresso (O 2.º) dos Combatentes da Grande Guerra, por <i>Jaime Galo</i>	198	(O VI Congresso da)	279
Avenida Marginal de Lisboa, por <i>Calado Rodrigues</i>	165	Congresso (O XI) internacional de Caminhos de Ferro, 105, 146, 155, 165 e	185	(Estatutos da Associação Portuguesa da)	540
Barcelona, por <i>Tacitus</i>	94	Congresso de Madrid (O que foi o) pelo Engº <i>J. Fernando de Sousa</i> , 190, 215 e	231	(Fundação da Associação Portuguesa da)	558
Bragança (Reclamações ferroviarias do distrito de) entrevista com o sr. governador civil capitão Fragoso, por <i>Calado Rodrigues</i>	206	Conselheiro Driesel Schroeter	255	(Projecto dos Estatutos da Associação Portuguesa da)	522
Caminho de Ferro (O) e o automóvel nos Estados Unidos	589	Conselheiro Fernando de Sousa	195	Industria (A) Alemã	192
Caminho de Ferro (O) de Benguela	202	Costa do Sol (Na)	305	Instituto Iberico Internacional	105
Caminho de Ferro (O) de Benguela: 1) conferencia do sr. <i>Raul Couvreur</i>	10	Cronica do Estrangeiro, por <i>Visalba</i> , 36, 69, 87, 154, 594 e	408	Invento interessante, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	528
2) conferencia do sr. <i>Sebastião Alfredo da Silva</i>	225	Desinfecção de vagões (Novo metodo para)	157	Jardim Zoologico, 64 e	191
Caminho de Ferro (O) internacional da America Central	290	Desvio de tráfego por estrada em Hespanha	321	João d'Almeida (Coronel), 142 e	418
Caminho de Ferro (O) do Lena, 285 e	299	Distribuição e armazenagem, pelo Visconde de Alcobaça, 266 e	297	João d'Almeida (A festa de homenagem ao Coronel)	84
Caminho de Ferro (O) de Loanda a Ambaca e Malange, pelo Engenheiro Fernando de Sousa	405	Engenheiro Bessat	105	Legenda medieval, por <i>Felix Correia</i>	126
Caminho de Ferro (O) do Vale do Vouga	177	Engenheiro Carlos Manitio Torres	404	Legislação antiquada, por <i>Almeida Junior</i>	9
Caminho de Ferro (O) do Vaticano	561	Engenheiro Manuel Rueda	170	Linha da Boa Vista à Trindade	99
Caminhos de Ferro (Nos) por <i>Almeida Junior</i> , 86, 102, 136, 150, 175, 189, 226, 257 e	272	Engenheiro Pinto Teixeira	342	Linha da Boa Vista à Trindade (A inauguração das obras da)	576
Caminhos de Ferro e automóveis, 219 e	256	Engenheiro Vasconcelos Correia	281	Linha do Corgo, por <i>Calado Rodrigues</i>	154
Caminhos de Ferro (Os) e a estrada, por <i>Visalba</i>	221	Entroncamento (O), por <i>Calado Rodrigues</i> , 356 e	372	Linha da Louzã	276
Caminhos de Ferro hespanhois	187	Estação (Uma nova)	278	Linha da Louzã (Coimbra e a), por <i>J.</i>	574
Caminhos de Ferro (O) porto e os de Lourenço Marques, relatórios do Engenheiro Pinto Teixeira, 73, 90, 106, 275, 291, 325, 364, 379, 400 e 411	411	Estação (A) de Limoges, por <i>Calado Rodrigues</i>	14	Linha da Povoa (O projecto do alargamento da)	111
Caminhos de Ferro (Os) da região mineira do Lena, pelo Engenheiro Fernando de Sousa	95	Estação de Praias-Sado	371	Linha Tejo-Oceano-Sado — Entrevista com o sr. Visconde de Assenais, por <i>Calado Rodrigues</i>	409
Caixas de agrupamento, pelo Visconde de Alcobaça	555	Estação do Rocio (As novas instalações da)	51	Linhas aereas, marítimas e terrestres	495
Carlos d'Ornellas, 179 e	187	Estação do Terreiro do Paço (A nova)	55	Linhas classificadas (O plano de agrupamento das), pelo Engº <i>J. Fernando de Sousa</i>	263
Carruagem (A) presidencial	155	Estação do Vaticano (A linha e a)	88	Linhas estrangeiras , 20, 70, 160, 250, 260, 305, 365, 382, 398	411
Carta (Uma), pelo Engenheiro J. Fernando de Sousa	47	Estação (A) de Vila Franca de Xira, por <i>Calado Rodrigues</i>	284	Linhas estrangeiras e coloniais	286
Centeno (Dr. Antonio)	287	Estações do Porto (Os antecedentes do problema), pelo Engº <i>J. Fernando de Sousa</i>	385	Linhas ferreas francesas	407
Comboio (O) mais rapido da Europa	387	Feira de Paris	101	Linhas ferroviarias (Novas)	155
Comboios? (Vão acabar os choques de) por <i>Tacitus</i>	282	Finanças	267	Linhas secundarias do Minho, pelo Engº <i>J. Fernando de Sousa</i>	509
Comboios internacionais	214	Gabriel Uriguen	378	Linhas portuguesas , 17, 57, 65, 159, 228, 238, 289, 362, 382, 399 e	421
Combustiveis nacionais (A utilização dos) conferencia do Engº <i>Moreira Lopes</i> 27 e	52	General Teófilo da Trindade	357	Linhas de via estréita (O valor economico das), pelo Engº <i>J. Fernando de Sousa</i>	247
Companhia da Beira Alta	174	Gomes da Costa (Marechal), por <i>Carlos d'Ornellas</i>	2	Locomotivas (A agua de alimentação das)	35
Companhia da Beira Alta, entre-		Gomes da Costa (O monumento ao Marechal)	352	Locomotivas de carvão pulverizado	17
		Grupo instrutivo ferroviario de Campolide, 12 e	396	Lopes Banhos (General), 65 e	71
		Guerra (A), por <i>Carlos d'Ornellas</i>	262	Lopes Galvão (Coronel), 56 e	209
		Guia horario dos Caminhos de Ferro, 56 e	172	Luz (Os prodigios da)	268
		Hulha preta, hulha branca, hulha azul, por <i>Calado Rodrigues</i>	65	Manual do Viajante em Portugal	62
		Illuminação electrica dos comboios por <i>Almeida Junior</i>	504	Marquez de Gouveia	72
		Imprensa de Barcelona	124	Mercadorias (Transbordo de)	395

Pag.	Pag.	Pag.			
Metropolitano (O) de Lisboa, por <i>Calado Rodrigues</i> , 316 e	555	Quedas (As) do Douro, por <i>Calado Rodrigues</i> , 100 e	119	Telefones automaticos (Na inauguração dos), por <i>Carlos de Ornelas</i>	500
Montepio ferroviario	170	Raul Esteves (Comandante)	411	Torre de Belem	22
Mortos (Os nossos), 145 e	209	Raul Moreau	250	Trafego de passageiros, por <i>Almeida Junior</i>	360
Movimento revolucionario de 1927	159	Rede ferroviaria (O plano da), pelo Eng.º <i>J. Fernando de Sousa</i> :		Transportes e entrepostos de frigorificos, pelo <i>Visconde de Alcobaça</i>	259
Notas e comentarios, por <i>Tacitus</i> , 545 e	398	Zona entre o Douro e o Tejo e ao sul do Tejo, 6, 25 e	48	Transportes ferreos (A economia politica e os), por <i>Manuel Rueda</i>	32
Orfanato para filhos dos ferrovia-rios, 175, 188 e	208	Zona litoral, 49 e	59	Tunel (O) da Mancha, por <i>Calado Rodrigues</i>	298
Palacio de Cristal	78	O relatorio e o plano geral, 127 e	147	Tunel (O) do Rocio	255
Papel (A questão do)	64	Redes ferroviarias de via reduzida, por <i>Alexandre Galvão</i>	45	Turismo Portuguez (O) na feira de Paris	123
Parte oficial 11, 38, 76 e	89	Reformados da C. P.	296	Turismo, viação e transportes (Ministerio de)	224
Passagens de nivel (A supressão das), por <i>Carlos d'Ornelas</i>	318	Reis de Espanha	182	Ulrich (Dr. Ruy)	20
Plano ferroviario (Louvor aos membros da comissão revisora do)	115	Sabugo, por <i>Carlos d'Ornelas</i>	392	Urbain Thuan	105
Ponte pensil (Uma grande)	65	Sanatorio Silva Porto (A reabertura do), por <i>Carlos d'Ornelas</i>	251	Viação aerea e ferroviaria, por <i>Almeida Junior</i>	332
Ponte da Regua (A), por <i>Calado Rodrigues</i>	171	Selos Goya	350	Viação ferroviaria e viação automovel	368
Portugal no estrangeiro, 212 e	502	Serviços ferroviarios (A melhoria dos)	419	Viagem (Notas de), por <i>Carlos d'Ornelas</i> , 66, 85, 98, 116, 137 e	152
Praça dos Restauradores, por <i>Tacitus</i>	58	Silva Viana	179	Viagem a Paris (Uma), 178 e	194
Previdencia do Ferroviario Reformado, 337 e	346	Sinais luminosos (Alteração dos)	395	Viagens e tarifas, 230, 246, 265, 312 e	559
Primo de Rivera, por <i>Calado Rodrigues</i>	121	Sindicato de Iniciativas e de Turismo em Portugal Ltd.ª	110	Viagens e transportes , 18, 97, 151, 225, 307, 324 e	331
Problemas Ferroviarios, pelo Coronel <i>Carlos Roma Machado</i>	79	Sinel de Cordes (General), por <i>Carlos d'Ornelas</i>	42	Zeppelin (O) ferroviario, por <i>Calado Rodrigues</i>	388
Profissionais da Imprensa	105	Sociedade Comercial Philips Portuguesa	331		
Quarenta anos (Ha), 16, 34, 55, 68, 104, 122, 158, 176, 190, 210, 227, 258, 270, 305, 320, 335, 362, 381, 390 e	412	Sociedade Propaganda de Portugal	260		
		Tarifas de transito e tarifas internas, pelo Eng.º <i>J. Fernando de Sousa</i>	529		



Marechal Manuel d'Oliveira Gomes da Costa
(Falecido em 17 de Dezembro de 1929)

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; Antuerpia, 1894; S. Luís, 1904, medalha de bronze
Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54 — Madrid

S U M A R I O :

A nossa gravura de página. — Marechal Manuel de Oliveira Gomes da Costa, por CARLOS D'ORNELLAS. — O Ano de 1929. — O Plano da Rêde Ferroviária, por J. FERNANDO DE SOUSA. — Legislação Antiquada, por ALMEIDA JUNIOR. — Caminho de Ferro de Benguela. — Parte oficial. — Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide. — A Estação de Limoges, por CALADO RODRIGUES. — Há quarenta anos. — Linhas Portuguesas. — As locomotivas de carvão pulverizado. — Viagens e Transportes. — Companhias Caminhos de Ferro Portugueses. — Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro. — Linhas Estrangeiras.

ANEXOS NESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Tarifa Internacional N.º 201 — Grande velocidade — Em aplicação desde 1 de janeiro de 1930 — 2.º Aditamento á Tarifa de Camionagem — Em vigor desde 15 de Julho de 1928 — 14.º Aditamento á Tarifa Especial Interna n.º 1 — Grande velocidade — Em vigor nas linhas do Sul e Sueste.

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

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEYES

Capitão JAIME GALO

Engenheiro GABRIEL URIGUEN.

Capitão MARIO COSTA

Capitão LUNA D'OLIVEIRA

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO
E OFICINAS
RUA DA HORTA SECA, 7

Telef. Trindade 27

DIRECÇÃO: T. 576 e 581

MARECHAL
GOMES DA COSTA

DESAPARECEU A PRIMEIRA FIGURA
DO EXÉRCITO PORTUGUÊS

ESTÁ de luto a *Gazeta*. Luto rigoroso, pezado, como pezado e rigoroso é o luto que veste a Pátria inteira pela morte do meu e nosso saudoso amigo Marechal Gomes da Costa, brilhante colaborador desta «Revista».

Foi uma desagradável surpresa para mim, e, sem dúvida, para toda a gente, o vermos cair no leito de doença, repentinamente, esse homem forte que parecia destinado a continuar por muitos anos a folha longa de serviços de toda a espécie que a Pátria lhe fica devendo.

Nunca, porém, me convenci de que esse leito de doença seria, dentro em pouco, um leito de morte, esse modestíssimo leito de morte em que exalou o último suspiro na serenidade, na paz dum carinhoso ambiente familiar, o homem grande que erguera o seu prestígio nos fragões dos campos de batalha e na acção enérgica numa hora grave para a vida nacional.

Desapareceu alguém, porque desapareceu do número dos vivos um homem que em toda a sua vida militar soube honrar a farda constelada de condecorações a atestarem brilhantemente o seu valôr.

Homem duma só fé, homem de antes quebrar que torcer, baqueou combalido não só pelas doenças adquiridas em campanha mas também pela forte neurastenia arranjada no exílio.

Do que valiam as suas qualidades de carácter, a sua superior inteligência, a sua afabilidade deram idéia as variadas demonstrações de carinho, de simpatia, de admiração que lhe foram rendidas pelos açorianos durante a sua estada no formoso arquipélago.

Fui seu subordinado em 1914, quando assentei praça em Infantaria 16. Acompanhei-o no movimento de 14 de Maio em defesa do malogrado General Pimenta de Castro. Conheci-o melhor em França na primeira linha. Fui seu secretário particular durante todo o movimento de 28 de Maio, acompanhando-o sempre, assim

(Continua na página 13)

O ANO DE 1929

AO fecharmos em 1 de Janeiro de 1928 a nossa crónica habitual, em que davamos balanço á labuta ferroviaria durante o ano findo, escreviamos:

“Como se vê, é animador o balanço ferroviário de 1927.

“Seja 1928 o inicio de uma era de largas realizações.”

Não sucedeu assim, e se pobre seria o balanço de 1928, que não tivemos a coragem de fazer, ponco mais rico será o de 1929.

Desde 1927, em que o sr. Carvalho Teixeira exerceu ação fecunda como ~~ministro~~ do Comercio, até ha mezes teem-se sucedido sete (!) ministros na gerencia daquela pasta em pouco mais de dois anos.

Junta-se a essa instabilidade governativa o misterioso atavismo do sangue chinez que parece ter-se infiltrado ha muito nas veias do organismo burocratico, actuando á maneira de anestesico, e ter-se-á explicado a desoladora lentidão com que se trabalha no desenvolvimento da nossa tão deficiente rede ferroviaria.

Que factos notaveis temos que registar ao credito de 1929 no seu balanço anual?

Abertura de linhas, nenhuma.

Construções? Após quasi dois anos perdidos, entrou na fase das realizações a conclusão do troço de Lagoaça a Mogadouro na linha de Miranda e a conclusão do troço, já iniciada antes, de Chapa a Celorico na do Tamega.

A construção das linhas concedidas á Companhia do Norte de Portugal, assegurada por contrato de 8 de agosto de 1927, em que afinal se reduziam a preceitos organicos as concessões feitas em outubro e dezembro de 1926 pelos decretos n.^{os} 12.568 e 12.988, encontrou estranhos embaraços, originando delongas interminaveis, até que em 14 de agosto de 1929 foi celebrado um contrato adicional ao de 1927, cuja economia foi posta de parte, até que estejam em exploração todas as linhas previstas neste ultimo. Autorisou-se uma primeira emissão de obrigações até 5.500 contos e as seguintes em series de 4.000, até atingirm os 17.500 contos previstos para custo da linha da Trofa à Senhora da Hora.

Concessão em outubro de 1926.

Contrato em Agosto de 1927.

Aprovação do projecto (apresentado em 1926) em fevereiro de 1929. Contrato adicional em março do mesmo ano, sendo assim cerceada de quasi dois anos a duração da concessão, que se conta da data do contrato de 1927.

Para a emissão de novas series de obrigações foi ainda necessário que a Companhia aceitasse a redução do juro de 9 a 7,5% o que foi autorisada por D.-lei 17.633 de 13 de novembro ultimo. E ainda se levantam duvidas acerca do cumprimento do preceito iniludivel do contrato que manda adicionar os juros intercalares ao capital cuja anuidade é garantida.

A Companhia fez com magnifico exito a emissão da 1.^a serie, iniciou a construção, confiada ao habil e activo empreiteiro Borie e que será rapidamente levada acabo, de modo que em 18 mezes ficará concluida a linha.

Findou o ano sem se achar definitivamente aprovado o projecto do importantissimo troço da linha da Povoa da Boa Vista á Trindade, concedida ha trez anos e incluida no contrato de 1927, e reguladas as condições financeiras no mesmo exaradas.

Só á força de perseverança inquebrantavel vão sendo vencidas essas dificuldades, que surgem sucessivamente e que sob color de defesa dos interesses do Estado só servem para os prejudicar, pois interesse superior do Estado é a rapida realização de melhoramentos a que deu sanção.

Nada se resolveu em 1929 acerca da construção tão necessaria da linha de Braga aos Arcos, que desde 1927 foi proposto que substituisse a da linha de Esposende a Braga.

Da linha do Vale do Lima, cujo projecto foi mandado elaborar em agosto de 1928, vai ser agora adjudicada a infrastructura dos primeiros 16 km. Entretanto o material circulante continua armazenado para de aqui a alguns anos se desencaixotar... e reparar antes de ter servido.

Da linha do Entroncamento á Mendiga, concedida á *Match* pelo D. 15.068 de 14 de fevereiro de 1928, nada ha feito por parte do Estado que assegure a sua construção, que a empresa está pronta a executar.

O troço da linha de Portalegre de Souzel a Portalegre tem os trabalhos de construção paralisados, ou quasi, apesar de ter tido dotação.

A unica construção realizada rapidamente foi a da estação fluvial do Sul e Sueste no terrapleno da Alfandega. O edificio quasi concluido terá que esperar largos meses pelo desembarcadouro fluctuante.

Assim se poz de parte, aduzindo razões improcedentes, o plano fecundo de construção, naquele local, da estação terminal e maritima do Norte e Leste com a respectiva estacada.

Após longas e complicadas vicissitudes durante muitos meses foi resolvida a questão, ha muito pendente, da concessão com garantia de anuidade, da linha suburbana de Cacilhas a Sezimbra e Setubal.

Afinal adiou-se a tração electrica, indicada para uma via de comunicação de intenso movimento, substituindo-a provisoriamente por automotora, solução de que discordo, visto haver na região uma central electrica importante em construção, que podia fornecer a energia em boas condições.

E já que fajamos em construções, não deixaremos de referir com o louvor devido a rapida conclusão da grande linha transafricana do Lobito á Katanga, cuja solene inauguração foi referida na *Gazeta*. Grandes obras de incalculavel alcance a que ficaram vinculados os nomes de Costa Serrão, Joaquim Machado e Robert Williams e que é um brazão de gloria para a Companhia concessionaria!

Mencionaremos tambem, visto interessar ao trafego peninsular, a abertura da linha transpirenica de Ripoll por Puigcerdá a Ax-les-Thermes, com via de 1,44 dando comunicação directa e sem trasbordos entre Barcelona e a grande cidade francesa de Tolosa.

O plano da rede complementar de todo o paiz foi concluido pela respectiva Comissão tecnica e publicado o seu relatorio. Aguardam-se os pareceres das estações consultivas para ser pelo Governo tomada resolução definitiva, que sirva de base a ação metodica.

Foi esse plano asperamente criticado e proposta a sua mutilação por um pequeno grupo de tecnicos empenhados em fazer crer que se não devem construir caminhos de ferro, que o automobilismo nas estradas substituirá.

O problema foi devidamente esclarecido, em diversos artigos da *Gazeta*, que reproduziu tambem o trecho respectivo do relatorio da Comissão tecnica.

O plano proposto pela Comissão teve, em geral, excelente aceitação por parte dos representantes dos interesses regionaes. Parte das reclamações apresentadas foram atendidas.

Surgiram porém nas Beiras correntes encontradas e inconciliaveis.

Querem uns a via larga irradiando de Viseu para Coimbra, Covilhã e Lamego, como se se tratasse das planicies do Alemtejo.

Outros insistem pela via estreita, dando inteiro apoio ao plano da Comissão.

Outros ainda propõem um sistema de linhas irradiando da Guarda, com via de 1,º20 ou 1,º24, como se tal bitola se justificasse!

Dotou o Governo os portos de Viana, Leixões, Aveiro, Lisboa, Setubal e Vila Real com as quantias necessarias para as obras projectadas nesses portos.

Infelizmente vão passados alguns meses sem se abrirem os concursos respectivos e entretanto vão surgindo outros planos, que deviam ser postos de parte sem servirem de pretexto a mais dilações, com menospreso de pareceres técnicos autorisados e já sancionados.

Oxalá se realisem prontamente essas obras de tanto alcance para o trafego dos caminhos de ferro!

A oposição feita ao D. 13.829, lei organica das concessões de caminhos de ferro, manifestou-se pela proposta de funda remodelação desse diploma proposta ao Governo, e na qual figuram preceitos infelizes ácerca da concessão de grupos de linhas e da garantia de juro concedido a ações representativas do material circulante. Nenhuma resolução foi ainda tomada pelo Governo.

Deus queira que de tudo isso saiam formulas praticas susceptiveis de estimular e não de empecer a construção de caminhos de ferro.

Realisou-se com singular brilho a exposição de Sevilha, em que tão honroso logar tomou o nosso paiz, graças á competencia e dedicação dos distintos engenheiros Silveira e Castro e Jacome de Castro e dos habeis arquitetos Andrade.

Infelizmente não se verificaram as previsões de grande afluencia de visitantes americanos, para servir os quaes se prepararam serviços ferroviarios convenientes.

Para isso foi nomeada uma comissão, que formulou regras adequadas a excursões nos dois paises.

Mencionaremos ainda o congresso da imprensa tecnica em Barcelona em que a *Gazeta* se fez representar.

Tambem não deve ficar sem referencia a adjudicação de carreiras aereas comerciaes, que teem por termo as nossas colonias africanas.

E ahi fica o balanço do ano que viveu enredado em teias de aranha burocraticas e por isso pobre de realizações.

É preciso que 1930 quebre o encanto.

O PLANO DA RÈDE FERROVIARIA

RELATÓRIO DA COMISSÃO REVISORA (*)

TERCEIRA PARTE—RESULTADOS DO INQUERITO

E PLANO DEFINITIVO

(Continuação)

Por J. FERNANDO DE SOUZA

O plano da zona que a comissão propõe definitivamente compreende as linhas que constam do seguinte mapa sinóptico:

Zona entre o Douro e o Tejo

Via larga

Designação das linhas	Pontos extremos	Principais pontos intermédios	Observações	Extensão aproximada		
				Construída	Por construir	Total
Linha do Norte . . .	Entroncamento a Campanhã.	Pombal, Coimbra (Alfarelos, Pampilhosa, Aveiro) Espinho e Gaia.	—	250	—	250
Ramal de Coimbra . . .	Coimbra-B a Coimbra.	—	—	2	—	2
Linha da Beira Alta . . .	Figueira a Vilar Formoso.	Pampilhosa, Santa Comba, Mangualde, Vila Franca e Guarda.	—	255	—	255
Transversal de Pinhel . . .	Vila Franca a Coa (linha do Douro).	Pinhel, Freixedas, Marialva, Longroiva.	—	—	65	65
Linha da Beira Baixa . . .	Abrantes à Guarda . . .	Fratel, Castelo Branco e Covilhã.	—	212	—	212
Ramal de Tomar . . .	Lamarosa a Tomar . . .	—	—	17	—	17
Transversal de Pombal . . .	Estação de Leiria a Avelar (linha do Entroncamento a Miranda).	Leiria, Pombal (linha do Norte), Casais Alegres, Ancião e Fonte Galega.	A parte da linha a leste da do Norte.	—	31	31
Ramal de Penamacor . . .	Idanha-a-Nova a Sabugal.	Penamacor	—	—	60	60
Linha de Castelo Branco à fronteira.	Estação de Castelo Branco à fronteira.	Idanha-a-Nova	—	—	58	58
Total				714	214	928

Via estreita

Linha de Crestuma . . .	Arrifana (linha do Vouga) à Senhora da Hora.	Crestuma, S. Pedro da Cova.	A parte ao sul do Douro.	—	25	25
Ramal de Arouca . . .	Oliveira de Azeméis a Arouca.	Cambra	—	—	50	50
Ramal da Murtosa . . .	Oliveira de Azemeis à Murtosa.	Estarreja (linha do Norte)	—	—	24	24
Linha de Cantanhede . . .	Aveiro a Coimbra-B . . .	Ílhavo, Vagos, Mira, Cantanhede, Ançã.	—	—	65	65

Designação das linhas	Pontos extremos	Principais pontos intermedios	Observações	Extensão aproximada		
				Construída	Por construir	Total
Linha do Vouga . . .	Espinho a Viseu . . .	Oliveira de Azeméis, Sarnada, Oliveira de Frades, Vouzela, S. Pedro do Sul.	—	141	—	141
Ramal de Aveiro . . .	Sarnada a Aveiro . . .	Águeda	—	55	—	55
Linha de Santa Comba a Foz Tua.	Santa Comba e Tua (linha do Douro)	Tondela, Viseu, Vila da Igreja, Aguiar da Beira, Riodades, Trevões, Pesqueira.	—	50	155	185
Linha de Régua a Vila Franca.	Régua a Vila Franca (linha da Beira Alta).	Lamego, Tarouca, Mondim, Moimenta, Vila da Ponte, Sernancelhe, Aguiar, Trancoso.	—	—	120	120
Transversal de Castro Daire.	S. Pedro do Sul a Lamego.	Castro Daire	Entrónca em Lamego na linha da Régua a Vila Franca.	—	58	58
Linha de Gouveia . . .	Viseu a Espariz (na linha de Arganil).	Mangualde, Gouveia, Seia, S. Romão, Torrozelo, Venda de Porco.	—	—	100	100
Linha de Tomar a Miranda do Corvo.	Entroncamento a Miranda do Corvo.	Tomar, Ferreira de Zêzere, Avelar, Espinhais, Penela.	Está classificada desde o Entroncamento.	—	62	62
Linha de Arganil . . .	Coimbra-B a Santa Comba Dão.	Miranda, Louzã, Gois, Arganil, Coja, Gândara de Espariz, Tábua.	Tem que mudar a via larga para via estreita entre Coimbra e Louzã.	50	72	102
Linha da Sertã	Avelar à estação de Castelo Branco.	Figueiró, Sernache, Sertã, Proença-a-Nova, Sobreira Formosa, Sarzedas, Lombarda.	—	—	110	110
Linha de Manteigas (*).	Gouveia a Covilhã . .	Folgosinho, Manteigas, Vailhelas, Teixoso.	—	—	80	80
Linha de Penacova . . .	Portela a Santa Comba	Penacova	—	—	58	58
Linha de Tomar à Nazaré .	Tomar à Nazaré . .	Chão de Maçãs, Ourem, Fátima, Pôrto de Mós, Alcobaça.	A parte entre Tomar e Chão de Maçãs.	—	28	28
Total				256	945	1.201

Resumo:

Via larga	714	214	928
Via estreita	256	945	1.201
Total	970	1.159	2.129

(*) Deve ser confrontada com a directriz Viseu-Mangualde-Gouveia-Manteigas-Covilhã a de Viseu-Nelas-Seia-Alvoco-Unhais-Covilhã por meio de reconhecimentos técnicos e económicos em que se baseie a preferência a dar a uma dessas directrizes e ficando, na hipótese da segunda, o trôço Seia-Gouveia entestando nessa última povoação.

D) Ao sul do Tejo**Respostas ao inquérito**

Responderam as seguintes entidades:

Distrito de Portalegre. — Governador civil, Câmaras Municipais de Alter do Chão, Nisa, Monforte, Ponte do Sôr, Avis, Arroches, Castelo de Vide, Elvas e Portalegre.

Sindicato Agrícola de Alter.

Distrito de Santarém. — Câmaras Municipais de Almeirim, Benavente e Caruche.

Distrito de Setúbal. — Governador civil, Junta Geral, Câmaras Municipais de Setúbal, Palmela, Aldeia Galega, Alcochete, Santiago, Sines, Alcácer e Almada.

Associação Comercial de Setúbal.

Grupo de Defesa de Sines.

Distrito de Évora. — Junta Geral, Governador civil, Câ-

maras Municipais de Redondo, Alandroal, Vila Viçosa e Portel.

Junta de Paróquia de S. Cristóvão.

Associação Industrial de Évora.

Comissão de propaganda de Évora.

Distrito de Beja. — Câmaras Municipais de Beja, Moura, Serpa, Ferreira, Vidigueira, Ourique, Odemira e Almodôvar.

Junta de Paróquia e Sindicato Agrícola de Fez.

Distrito de Faro. — Governador civil, Câmaras Municipais de Faro, Tavira, Loulé, S. Brás, Lagos, Aljezur e Vila do Bispo.

Junta Autónoma do pôrto de Vila Real e Associação Comercial de Vila Real.

Responderam também a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a Associação dos Engenheiros Civis Portugueses.

Parte dessas corporações declararam que nenhuma observação tinham que fazer ao plano; outras limitaram-se a instar pela conclusão de algumas linhas em construção ou a pedir a preferência para as que mais as interessam.

Resumiremos adiante as reclamações tendentes a modificar o plano, que vão ser examinadas por linhas. Antes porém importa apreciar algumas reflexões genéricas formuladas no parecer da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, mais desenvolvido que o que se refere à zona do norte, pois procura justificar individualmente os votos formulados.

Considera o transporte ferroviário já hoje batido pelo automóvel até 100 quilómetros, afirmação genérica com que esta comissão não pode concordar. Julga por isso imprudente a construção de novas linhas, especialmente de via larga, que apertem as malhas da rede, absorvendo recursos e originando um *deficit* permanente. É preciso tornar o automóvel cooperador do caminho de ferro, sem pretender empêcer-lhe a concorrência. Por isso a rede complementar do sul deve ser estudada de modo que o papel dos caminhos de ferro de interesse local seja desempenhado pelo automóvel.

Esquece o parecer, nestas suas afirmações absolutas e por demais generalizadas, o movimento de mercadorias, que será o grosso do tráfego dessas linhas: cortiça, carvão, cereais, adubos, minérios, madeiras, lenhas, transportado a distâncias relativamente grandes, ao que se não presta o automóvel.

Judiciosamente pondera o parecer a necessidade de fiscalizar e regular o automobilismo comercial, entrando-se no caminho das concessões.

Insiste pois a comissão no que afirmou em capítulos anteriores a propósito da rede do norte: não se podem fazer afirmações gerais acerca da substituição da linha férrea pelos automóveis em estradas.

Prevista a rede ferroviária com a devida larguezza e sobre a base das razoáveis exigências económicas de cada região, a oportunidade da construção de cada linha tem de ser examinada no momento conveniente, sendo então ocasião de balancear as razões pró e contra e a possibilidade de a substituir por serviços de automóveis.

Depois destas reflexões genéricas há que proceder ao exame das reclamações apresentadas acerca de algumas linhas.

Linha de Portalegre

A Câmara Municipal de Alter pede que a linha se aproxime de Alter, enquanto a de Monforte pretende que passe entre Cabeço de Vide e Viamonte.

A comissão não vê razão suficiente para alongar demasiado a linha aproximando-a de Alter, que está perto da de Leste, nem para a desviar para leste do Cabeço de Vide e por isso lhe mantém o traçado directo e intermédio que melhor serve a região.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a Associação dos Engenheiros Civis propõem que a linha se não prolongue além de Portalegre, suprimindo-se pois a sua ligação com as de Cáceres e da Beira Baixa.

A comissão, convencida da utilidade dessa ligação, já reconhecida há muito pelos poderes públicos, mantém nesse ponto o seu parecer.

O Sindicato Agrícola de Alter pede uma linha de Ponte do Sor por Avis, Fronteira, Cabeço de Vide e Campo Maior e outra de Estremoz por Alter, Gafete, Nisa e Fratel.

Não se justificaria tam excessiva multiplicação de linhas.

A Câmara de Vila Velha de Ródão pede que o entroncamento seja na estação daquele nome. Faltam a esta para tal função as condições precisas, que se encontram na do Fratel.

Ramal de Avis

A Câmara Municipal de Ponte do Sor pede que o ramal vá àquela localidade por Galveias e Benavila.

A Câmara de Avis pede uma linha de Mora por Montargil, Avis e Galveias, a Ponte do Sor, o que seria admissível, se a do Sorraia, que passa em Montargil, não devesse ter, em vista da sua importantíssima função de caminho directo para Madrid, o traçado mais curto possível. A mesma consideração se aplica à alternativa, proposta por aquela Câmara, de uma linha do Cabeço por Avis e Galveias a Ponte do Sor.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a Associação dos Engenheiros Civis Portugueses propõem a supressão do ramal, que mutilaria o plano. A comissão mantém-no em vista da sua manifesta utilidade, embora não seja urgente a construção.

Ramal de Redondo

A Câmara de Redondo pede que o entroncamento na linha do Guadiana seja em Montoito e não em Valongo, sem atentar em que é exactamente em Montoito que existe uma estação, naturalmente designada para a bifurcação.

A Associação dos Engenheiros Civis Portugueses propõe a supressão do ramal, apesar de servir uma região agrícola importante.

Nenhuma razão especial é aduzida a justificar essa proposta. A comissão mantém a classificação.

Linha do Guadiana

A Câmara de Mourão propõe que a linha vá de Mourão por Granja, Amareleja e Póvoa a Mourão.

Parece razoável esta sugestão, pois se serve assim a importante povoação da Amareleja e se aproxima a linha de Barrancos.

A Câmara de Serpa pede a directriz por Serpa e Aldeia Nova ao Pomarão e que se construa o troço directo Quintos-Serpa. A melhor directriz é por Pias a Aldeia Nova, conforme foi atrás ponderado; mantém-se pois.

É inteiramente improvável a construção da linha directa de Sevilha à fronteira por Aracena. No anteprojecto do plano espanhol, que está seguindo os seus trâmites, figura uma linha de La Palma a Paymogo, indicada no relatório da secção respectiva com a directriz destinada ao encurtamento do trajecto Lisboa-Sevilha. Teria essa ligação em Portugal entre Serpa e a fronteira um traçado inconveniente.

Está quase concluída a linha de Huelva a Ayamonte e vai ser construída a de Zafra a Vila Nueva, que enlaça em Mourão com a do Guadiana.

A comissão, reportando-se ao que ponderou na segunda parte do relatório, entende que se deve fazer um estudo especial da questão da nova ponte do Guadiana, e não inclui por enquanto no plano mais que o troço do Guadiana, de Pias por Aldeia Nova ao Pomarão.

O governador civil de Faro pede o seu prolongamento do Pomarão a Vila Real, alvitro que é rejeitado *in limine*, pois a função que a essa linha, de pouco tráfego e dificilíssima construção, se atribui pertence à via fluvial.

(Continua)



LEGISLAÇÃO ANTIQUADA

P. O. R.

ALMEIDA JÚNIOR

Antigo Agente Técnico e de Transmissão



Com o Conde de Paçô-Vieira desapareceu uma nobre figura de estadista, dos que mais e mais afincadamente se entregavam aos problemas de transportes no nosso país. Depois dele, e ainda no seu tempo, outra grande figura se tem sabido impor, em Portugal e fora de Portugal, á grande, estudiosa, honrada e nobre familia ferroviária: — o senhor Conselheiro Fernando de Sousa.

Caluniado, discutido, combatido, invejado, o egrégio português tem sabido impor-se, através de longos anos, á consideração e respeito dos seus concidadãos.

Mais alto do que o objectivo, törpe das perseguições que lhe teem sido movidas, tem estado sempre a sua alta competencia técnica, a sua rara energia de homem de estudo, sabedor e ponderado.

Não é este o lugar mais próprio para falar do ilustre engenheiro, pois, considerações mais latas, sobre a sua original personalidade, seriam tidas, na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, como inspiradas por S. Ex.^a, desejadas por S. Ex.^a que é a modéstia das modéstias.

Mas estas linhas, são oriundas da pena de um homem que nunca com o sábio e refletido engenheiro trocou a mais leve impressão; mas que, de ha mais de 20 anos, [vem seguindo, com carinhosa atenção, a primorosissima evolução do seu brilhante espirito.

Começámos, e é o nosso têma, por referir que desde 1864, muito, mas muito mal se tem legislado sobre assuntos de caminhos de ferro, no nosso país. E assim é, com efeito.

O «Regulamento de Policia e Exploração de Caminhos de Ferro» é um regulamento tão bem feito, baseado numa lei tão bem feita, que quasi todos os

DESDE 1864 que pouco de acertado se tem feito em matéria de legislação ferroviária. É complexa essa legislação, é certo, desde aquela data até aos nossos dias, mas ainda assim conserva-se intacta no seu conceito e objectivo jurídico, a citada legislação de 1864.

regulamentos e leis posteriores nelas se baseiam. Mas carece de uma profunda reforma, um e outra, mal se concebendo que, intactamente, êles ainda hoje rêm os serviços de transportes e fiscalização ferroviária.

Urge que algo de novo venha a lume.

Leis antiquadas, tendo-se perdido a maior parte dos factores da vida social que a elas davam lugar, é absurdo que nenhum profissional consciente vê com simpatia.

Havemos de tratar da legislação ferroviária, com vagar e com tempo, se Deus nos der saude e vida. É mais um brado no deserto, como dizia, em 1910, o saudoso Mendonça e Costa, no meu gabinete de trabalho, ao passar um dia de madrugada, na Pamplhosa, com destino a Paris.

— Ando farto de correr mundo, à procura ávidamente, de melhores dias para os caminhos de ferro portuguêses, para toda a familia ferroviária — clamava o ilustre português! — Mas ninguem me entende!...

É, na verdade e realmente ingrata a tarefa de melhorar a situação dos outros, esquecendo-nos da nossa propria situação.

Por isso, por isso mesmo Mendonça e Costa morreu pobre, esquecido daqueles que mais lhe deviam!...

Sucederá a todos os homens que presistam, na vida, em encarar sómente o bem alheio. De resto todos os homens de superior cultura, de lúcida inteligencia e clara visão, acabam os seus dias envolvidos no manto da ingratidão alheia, na noite escura da calunia e da maledicencia.

Bemditos os que sabem gosar a vida no remanso sossegado do seu lar, finda que sejam as suas ocupações, de maneira a não serem perturbados pela inveja e pela maldade dos seus irmãos mais irriquietos ou mais prespicases.

Mas bemditos sejam os que, pelejando pelo bem estar colectivo, levam a toda a parte a segurança do seu valor e a intransigencia da sua irrepreensível conduta — semeando o Bem, praticando o Bem, através dos fulgores da sua inteligencia posta ao serviço da causa da colectividade e da sua pátria, não descansando um momento da árdua tarefa que foi seu signo de nascença.

Foi assim Paçô-Vieira e outros.

É assim o senhor Conselheiro Fernando de Sousa. Bem haja!

Novembro, 1929.

O ENGENHEIRO SR. RAUL DA COSTA COUVREUR, FAZ UMA INTERESSANTE CONFERENCIA SOBRE O

CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

NA ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS CIVIS PORTUGUEZES

NA Associação dos Engenheiros Civis Portugueess, realizou no dia 25 uma conferéncia sobre a inauguração do ultimo troço da caminho de Ferro de Benguela e a travessia do Lobito a Lourenço Marques em 1920, o engenheiro sr. Raut da Costa Couvreur.

Embora a «Gazeta» tenha feito, no seu numero de 16 de Junho ultimo, larga referencia à inauguração desse troço de caminho de ferro, que decorreu por forma a marcar bem alto o logar de Portugal, não podemos deixar de dizer, embora em resumo, a interessante conferência,

O conferente, que foi apresentado nos mais elogiosos termos pelo sr. coronel Silveira e Castro, começou por declarar que a Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela resolverá festejar a inauguração do ultimo troço da sua linha em Angola, convidando personalidades representativas de Portugal e do estrangeiro para constatarem o valor da empreza que, embora muito deva a «sir» Robert Williams, é, no entanto, de iniciativa portuguesa.

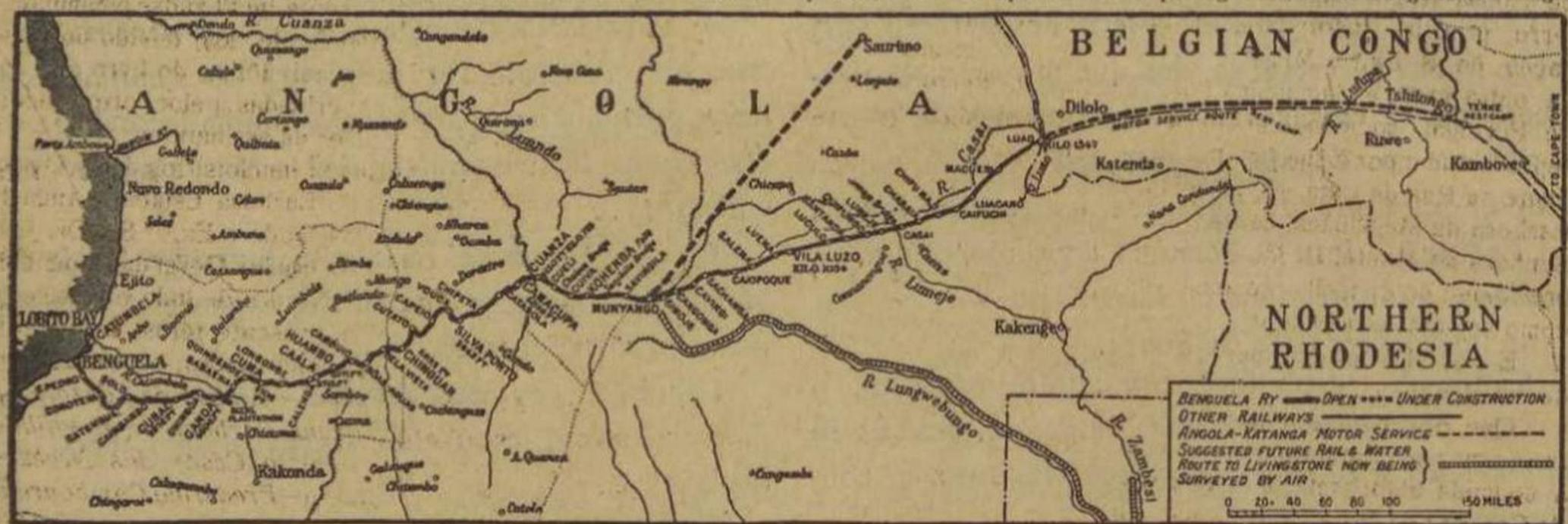
Os convidados idos do continente foram: o Ministro das Colônias

Sebastião Nunes da Mata, Roma Machado, Von Haffe e Craveiro Lopes, e que porto tem 225 metros de caes que vai ser aumentado em virtude das necessidades de exploração futura, estando aberto, para esse fim, um credito de 300.000\$00.

O Caminho de ferro é muito interessante; tem a largura normal dos caminhos de ferro em África: 3'6" (1.067) com 1.347 quilometros; rampas de 25‰ e curvas de 100m até Huambo rampas de 12,5‰ e curvas de 200m além Huambo. As travessas são metálicas e os carris são de 30 quilos.

A terraplanagem é de cotas muito reduzidas. Subidas notaveis, a da Serra da Coroteva (ao Km. 95) e a de Kepi (ao Km. 82) Tem a cremalheira de 2 quilometros no Lengue. As pontes mais importantes são as de Catumbela (76^m) Cavaco (105^m) S. Pedro (100^m) e Quanza (160^m).

Entre o material circulante destacam-se as maquinas Garrait, as primeiras deste tipo em linhas portuguesas. As carruagens são magníficas.



Mapa do Caminho de Ferro de Benguela

Engenheiro Bacelar Bebiano, o seu chefe de gabinete Ex.^{ma} Sr. Paiva de Carvalho, o Agente Geral das Colônias Engenheiro agrônomo Sr. Armando Cortezão, Coronel Sr. Roma Machado pela Sociedade de Geografia, os Srs. Francisco de Melo Machado, Sebastião Alfredo da Silva e Antônio de Assis Camilo representando respectivamente as Associações de Agricultura, Industrial e Comercial, o Sr. Norberto Lopes pela Imprensa, o Sr. Conde da Ponte que se fez acompanhar de suas filhas pela Companhia Nacional de Navegação, o Ex.^{ma} Engenheiro Geólogo Carlos Freire de Andrade e o conferente que representava a Associação dos Engenheiros.

Como representantes da Companhia seguiram viagem os Srs. Dr. Alberto Borges de Sousa que se fazia acompanhar de sua esposa, Dr. Madeira Pinto e esposa, Comandante Sr. José Monteiro, Comissário do Governo, Srs. Estevam Pimentel e Comandante Alvaro Machado administradores Sais Pinto e sua filha.

Em África juntaram-se ainda pessoas de destaque em Angola, Moçambique, Rodesia, Congo Belga, Transvaal, etc..

A partida de Lisboa efectuou-se em 18 de Maio no paquete «Angola» que passou em 20 na Madeira, em 30 em S. Tomé e chegou em 5 de Junho a Luanda, onde embarcou o Alto Comissário. Em 5 atingiu-se o Lobito. Em 6 chegaram «sir» Robert Williams, o Marquez de Lavradio e os convidados ingleses.

Em 7 partiu o comboio especial, procedendo-se á inauguração do ultimo trôco, solenidade que ficou marcada na margem do Luau, fronteira da nossa colónia, por um marco de pedra com uma placa de bronze descerrada em 10 de Junho.

A solenidade seguiu-se um almoço em que se trocaram discursos afectuosos e duma incontestável importância internacional, principalmente porque neles se acentuaram não só a cordealidade de relações entre os povos ali representados mas também o lugar prominente de Portugal nessa solenidade.

Em seguida, o sr. Engenheiro Rant Convreur, sempre ouvido com o maior interesse refere-se ao Lobito afirmando que a sua bahia e muito interesse e de largo futuro pois que o caminho de ferro, conduzindo os produtos minerais da Katanga e sendo o mais curto caminho para a Rodesia, para o Transval etc.; é um elemento precioso para o desenvolvimento da bahia e da província.

ficas, com 19 metros de comprimento, com corredores laterais, comportando 22 pessoas e pesando 45 toneladas; tendo as carroagens para indígenas também instalações sanitárias. Em todas as carroagens há grande abundância de água, ao contrário do que muitas vezes sucede em linhas nossas.

As oficinas no Huambo, em construção, são uma obra importante para nra media de 80 grandes reparações anuais, completada com uma «*cité ouvrière*» com casas para pessoal, restaurante, escola, ginásio, etc. Referindo-se ás povoações mais importantes vai-as apontando nos seus aspectos característicos: Lobito, em formação, muito alegre. Benguela, cidade antiga mas interessante e muito limpa. Huambo, cidade em construção, de grandes proporções, clima magnífico, a 1.700 metros de altitude, gente com magnífico aspecto de saúde.

Depois da inauguração fizeram-se 550 quilometros de automóvel, com três magníficos acampamentos (Luán, Luachi e Nassandoi) onde nem faltava a casa de banho.

Chegou-se a Tchilongo, primeira estação do caminho de Ferro de Katanga em 14 de Junho. Em 15 atingiu-se Elisabethville onde o ministro teve uma grande recepção. Com centro nesta cidade visitamos as minas de Ruachi, Etoile du Congo, Kakoutwe, etc. e os estabelecimentos metalúrgicos de Pauda onde se faz a grande produção de cobre e que, em estando terminada a linha que os belgas estão construindo de Tchilongo até ligar com a nossa na fronteira de Luau virá toda, pelo Caminho de Ferro de Benguela, ao Lobito.

Visitou-se depois a celebre queda do Zambèze *Victorie Falls* e a seguir Johannesburg e duas das suas minas: uma de ouro (a New Modder fountein) e outra de diamantes (a Premier) e em 20 de Julho entrou-se em Lourenço Marques, cidade muito interessante, com um porto magnifico como não foi visto outro na Africa.

Finalmente em 5 de Julho partiu-se para a Europa no mesmo pacote, visitando Durban e Cape Town e em 1 de Agosto chegou-se a Lisboa.

A conferencia do Sr. engenheiro Raul da Costa Convreur, de que damos apenas enasdesalinhavadas notns, foi escutada com o mais vivo interesse pela assistencia, que era numerosa e escolhida e que ao ilustre conferente dispensou fartos aplausos.

PARTE OFICIAL

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

Térmo de aditamento e alteração do contrato de 8 de Agosto de 1927 celebrado entre o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal para alargamento da linha do Porto à Póvoa e Famalicão, construção do ramal de ligação por S. Pedro de Avioso, ligando esta linha com a Trofa, transferência para leito próprio do troço do Lousado à Trofa, construção da linha da Póvoa a Esposende, Barcelos, Braga e Guimarães, construção do troço Eça-vista-Trindade, e exploração de todas estas linhas.

Aos 14 dias do mês de Março de 1929, na Direcção Geral de Caminhos de Ferro e gabinete do director geral, onde vim eu, Frederico Cambournac, engenheiro chefe da Divisão Central e de Estudos, se achavam presentes: de uma parte Álvaro de Sousa Rêgo, engenheiro director geral de caminhos de ferro, primeiro outorgante, em nome do Governo e por delegação de S. Ex.^a o Ministro do Comércio e Comunicações, e de outra parte a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, sociedade anónima de responsabilidade limitada, representada por Eduardo Plácido, casado, comerciante, residente na Rua da Luta, 10, 2º andar, e Dr. José Maria Vilhena Barbosa de Magalhães, casado, advogado, residente na Rua da Senhora do Monte, B. M., respectivamente presidente e vice-presidente do conselho de administração da citada Companhia, como segundo outorgante.

E por êles foi dito, perante mim e as testemunhas adiante declaradas:

Que por contrato de 8 de Agosto de 1927, celebrado entre os mesmos outorgantes, foi dada, entre outras concessões, à segunda outorgante, a da construção e exploração da linha da Senhora da Hora à Trofa, nas condições constantes da respectiva parte dispositiva desse contrato;

Que para lhe dar cumprimento a segunda outorgante elaborou o projecto da construção da linha em termos que estando ao abrigo das disposições desse contrato e satisfazendo aos preceitos da técnica, todavia não representavam o meio mais económico de construção;

Que por decreto n.º 16:505, de 18 de Fevereiro de 1929, foi aprovado o projecto tal como a segunda outorgante o elaborou, tendo a Companhia declarado em seu ofício, de 25 de Fevereiro de 1929, que aceitava as alterações ao contrato introduzidas pelo citado decreto.

Que nestes termos, tendo em atenção o exposto e o constante do decreto n.º 16:505, de 18 de Fevereiro de 1929, estão de acordo os outorgantes em que no respeitante a construção e exploração da linha da Senhora da Hora à Trofa vigore o que fôr aplicável do contrato de 8 de Agosto de 1927, com os aditamentos e alterações que seguem:

Artigo 1.º A garantia do complemento de anuidade dada pelo primeiro outorgante, a que se refere o artigo 36.º do contrato de 8 de Agosto de 1927, na parte correspondente a esta linha, terá por base a quantia de 17:500.000\$, como custo da linha e do material circulante.

Art. 2.º No cálculo dos complementos a adiantar pelo primeiro outorgante e até completo reembolso serão consideradas sómente as receitas próprias da linha da Senhora da Hora à Trofa, ficando para êsse mesmo efeito as despesas de exploração desta linha fixadas por forma que as receitas líquidas não sejam inferiores a 20 por cento das receitas brutas da mesma linha, deduzidos os impostos e reembolsos, podendo porém o primeiro outorgante por si, ou a pedido da segunda outorgante, alterar aquela percentagem, nos casos devidamente comprovados e com o parecer das instâncias competentes.

Art. 3.º Se durante a construção a segunda outorgante propuser à primeira outorgante qualquer variante, e esta seja aprovada, a economia resultante da sua adopção será deduzida da verba indicada no artigo 1.º

Art. 4.º A segunda outorgante poderá fazer uma emissão de obrigações no valor nominal de 5:500.000\$ para a primeira despesa da construção, e o restante em três séries sucessivas de 4:000.000\$, á medida que julgar mais conveniente para continuação e término da construção.

§ único. O primeiro outorgante reserva-se o direito de opção, pelo valor nominal, na tomada das obrigações resultantes das emissões de obrigações que a segunda outorgante efectuar para a realização dos capitais necessários à construção.

Art. 5.º O prazo para a conclusão dos trabalhos de construção desta linha será de dois anos a contar desta data.

Art. 6.º As receitas das linhas da segunda outorgante, presentemente em exploração, ficam livres, até que sejam construídas e entrem em exploração as restantes linhas referidas no contrato de 8 de Agosto de 1927.

Pelos dois outorgantes foi ainda dito que êste contrato exprime a vontade de ambos, e aos seus termos se obrigam reciprocamente.

Abaixo vêm coladas e devidamente inutilizadas estampilhas do imposto de sêlo na importância de 26\$, devido por êste contrato que vai escrito em três meios fôlhas do livro de contratos desta Direcção Geral, rubricadas pelos outorgantes, com excepção da última, por conter as assinaturas.

Foram de tudo testemunhas os funcionários desta Direcção Geral, terceiros oficiais Emílio Barbosa Estácio e Augusto César das Neves, tendo também assistido o Ex.^m Sr. Dr. José Ribeiro Castanho, ajudante do Procurador Geral da República. E eu, Frederico Cambournac, em firmeza de tudo e para constar onde convier fiz escrever o presente término de contrato que vêm assinar todas as pessoas mencionadas, depois de a todas ser lido por mim, em voz alta. — Álvaro de Sousa Rêgo — E. Plácido — José Maria Vilhena Barbosa de Magalhães — Emílio Barbosa Estácio — Augusto César das Neves. — Fui presente, José Ribeiro Castanho — Frederico Cambournac.

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

Secção de Expediente

Por ter saído com inexactidões, novamente se publica o seguinte:

Decreto n.º 17:633

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:351, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartição: hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É o Governo autorizado a modificar o contrato relativo ao Caminho de Ferro da Senhora da Hora à Trofa, de 8 de Agosto de 1927, e o aditamento ao mesmo contrato, de 14 de Março de 1929, nas seguintes bases:

Base 1.º

A taxa de 9 por cento fixada no artigo 35.º do contrato de 8 de Agosto de 1927 é substituída pela taxa de 7,5 por cento nas obrigações por emitir.

Base 2.º

Nestas condições o Estado não exercerá o direito de opção consignado no § único do artigo 4.º do aditamento ao

contrato de 14 de Março de 1929, nas emissões de 12:000.000\$ que faltam para completar a emissão total prevista nesse artigo.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da Régua, em 15 de Novembro de 1929. — ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — Artur Ivens Ferraz — Luís Maria Lopes da Fonseca — António de Oliveira Salazar — Hamilcar Barcino Pinto — Luís António de Magalhães Correia — Jaime da Fonseca Monteiro — João Antunes Guimarães — Eduardo Augusto Marques — Eduardo da Costa Ferreira — Henrique Linhares de Lima.

Teori

Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide

Do tesoureiro deste Grupo, recebemos a seguinte carta:

Sr. Director da Gazeta dos Caminhos de Ferro

Em nome da Direcção do Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide, venho mui respeitosamente pedir a V. Ex.ª a fineza de autorizar que seja publicada na vossa mui-conceituada *Gazeta*, a carta que segue:

Ao iniciar-se um novo ano, a Direcção d'este Grupo, apresenta em primeiro logar ao Sr. Carlos d'Ornelas, e à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, os seus sinceros votos de prosperidades e em segundo logar a todos os Ferro-viários de Norte a Sul de Portugal.

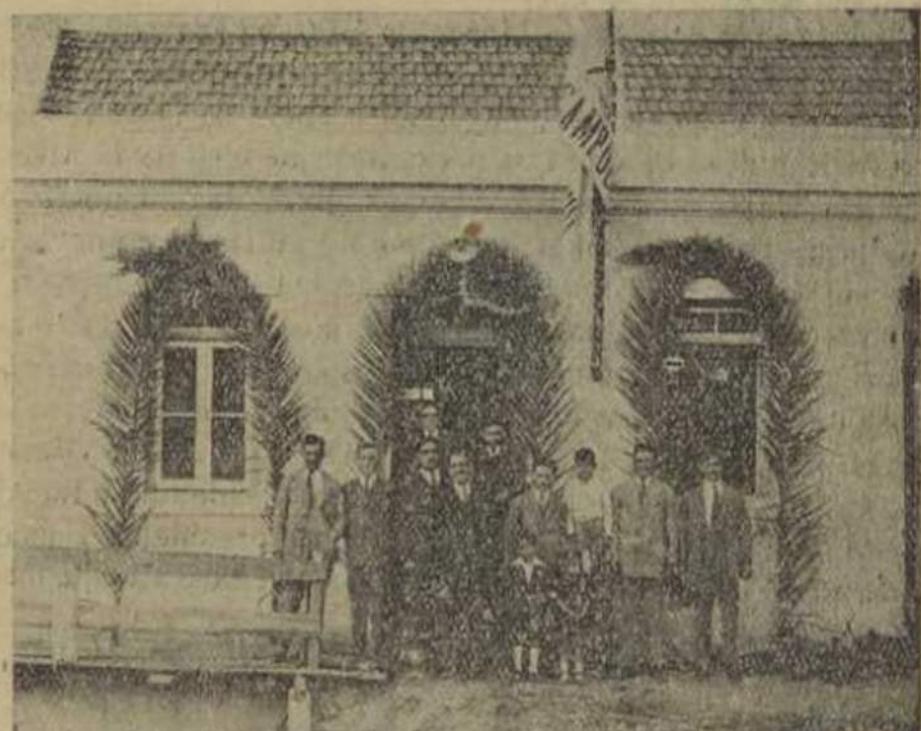
Na muito recente época em que os ferro-viários principiaram a reconhecer que era de inteira necessidade criar escolas, fazer a propaganda da instrução por toda a parte do país onde cheguem Caminhos de ferro; e ao Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide que cabe a honra dessa iniciativa.

Decorridos vêm quatro anos sobre a sua fundação; quatro anos de sacrifício para esta Direcção; sacrifício, porque se tem mantido d'esde a sua fundação até á actualidade, sem a substituição sequer, de um dos seus componentes. O seu esforço colossal, metódico e pertinaz, no primeiro e segundo ano, lutando com dificuldades de todos os géneros, surgindo-lhe a todo o momento obstáculos diversos, sempre vencidos pela sua actividade e persistência pondo em brilho a sua obra demonstrando o seu alto interesse não só pelo progresso desta colectividade como pelo o desenvolvimento do meio ferro-viário, tem continuado no 3.º e 4.º com igual ou mais persistência, estudando novos planos, profundando o futuro do que deve ser ainda esta pequenina escola. Estuda-se a construção do novo edifício, pois que o actual como algumas vezes temos relatado é demasiadamente pequeno, não deixando de nos ser bastante simpático, porque êle nos deixa

gratas e amargas recordações. E' mais um ano que o Grupo Instrutivo Ferro-viário vai marcar com novos progressos, e novas ideias hão-de surgir para que durante o ano de 1930 apresente á grande família Ferro-viária novos aperfeiçoamentos de instrução.

Dos bons amigos d'esta instituição que tem auxiliado a manter a sua existência continuamos a contar com a colaboração no seu desenvolvimento no futuro ano.

Numa época em que se debate uma classe inteira pela Instrução são dignos de registo, actos como os muitos do Grupo Instrutivo Ferro-viário e da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, considero um dever apontar aqueles que com o seu trabalho e esforço acompanham a marcha da instrução dum povo.



A sede ferroviária ou «Grupo Instrutivo Ferroviário» em Campolide no dia da sua inauguração

O Grupo Instrutivo Ferro-viário é um instituição que na sua passagem só deixa essência agradável que se vai propagando por todos os cantos onde se ouvem silvos de locomotiva fazendo criar aqui e alem centros instrutivos dignos de simpatia.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* nas suas passagens deixa a profunda e sincera simpatia pelo seu esforço constante no levantamento dum classe que envolve todo o nosso querido Portugal.

Muito grato e reconhecido fico pela publicação da presente.

26 de Dezembro de 1929

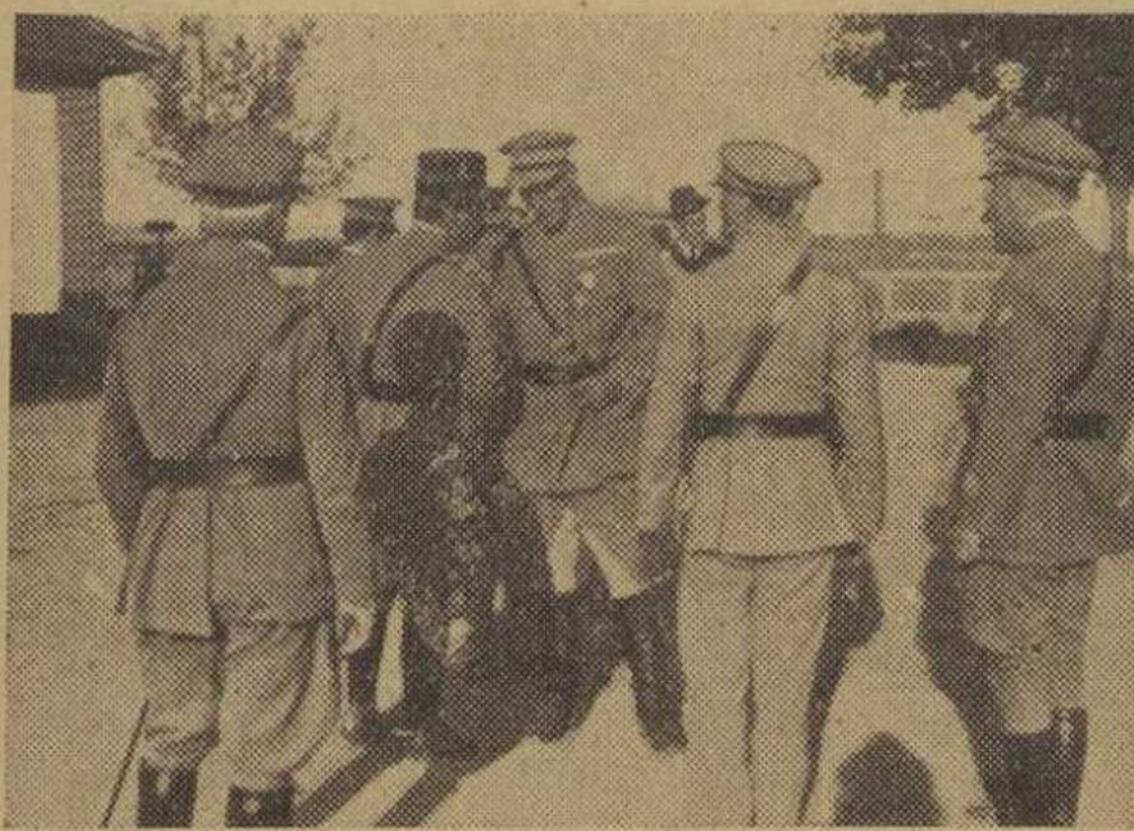
Séde do Grupo Instrutivo Ferro-viário

Sou de V. etc.

O TESOUREIRO DO GRUPO

José Geraldo Lopes

Dando mais uma vez e gostosamente, publicação a um comunicado do Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide, muito agradecemos as referencias elogiosas que nele se fazem à *Gazeta* e só nos resta fazer votos muito sinceros pelas prosperidades do Grupo que tão valiosos serviços tem prestado à classe que pode contar sempre com a *Gazeta* para a defesa dos seus legítimos interesses.



Gomes da Costa General ao chegar ao entroncamento, quando do 28 de Maio

como o seu genro Moura, o Pinto Correia e outro oficial cujo nome me não recordo, até à sua entrada triunfante em Lisboa e saída para o exílio.

Assim, tive variados ensejos de apreciar em toda a sua plenitude o valôr extraordinário do Marechal.

Tendo ascendido pela sua bravura e por todas as suas qualidades ao mais alto ponto da hierarquia militar, tendo atingido o cume da hierarquia civil, poderia supor-se que êle ostentava orgulho, aliás legítimo. Engano. O Marechal Gomes da Costa manteve-se sempre humilde.

Humilde e bom.

O que se sabe da sua casa, da sua vida e da sua morte, confirma plenamente essa humildade e essa bondade.

Gomes da Costa não foi, porém, apenas um militar glorioso. Foi também um escritor brilhante que entre os seus valiosíssimos trabalhos sobre as campanhas de África e da Flandres nos apresentou, recentemente, êsse esplêndido trabalho 1.º e 2.º volume das *Viagens e Conquistas*.

Ligeiras notas biográficas do ilustre cabo de guerra.

Nasceu em 14 de Janeiro de 1863. Assentou praça em 8 de Novembro de 1880. Alferes em 1884. Tenente em 1889. Capitão em 1898. Major em 1909. Tenente-coronel em 1912. Coronel em 1914. General em 1918. Marechal em 1926.

Foi para a Índia em 1895, como ajudante do Governador Geral do Estado na Índia quando foi a revolta e comandou a coluna de operações contra os revoltosos, batendo-os nos combates de Amuná, 21-10-95; Gutnem, 4-11-95; Ambigante, 17-2-96.

Depois seguiu para Moçambique, sendo Governador Geral Mouzinho de Albuquerque, com quem serviu, entrando nos combates de Mujenga, 19 e 20-10-96; Naguema,

3-3-97; Ibrahimo, 6-3-97; Mcuto Muno, 7-3-97; Reconhecimento de Macontene, 22-5-97; Combate de Macontene, 21-7-97; Nampu-languene, 10-8-97. Governador do distrito de Gaza no mesmo ano. Voltou a Lisboa tendo seguido para o Niassa, em 1899.

Em 1904 fez a campanha dos Cuamatos, Em 1907-08 capitão-mór de Mossuril. Em 1908, Chefe do Gabinete do General Freire de Andrade, Governador Geral de Moçambique.

De 1909 a 1915 desempenhou diversas comissões de serviço no Ultramar. Em 1915 comandou os regimentos de Infantaria 1 e 16 na ditadura de Pimenta de Castro. No mesmo ano, foi afastado a seguir ao 14 de Maio, para Tete, donde se ofereceu para tomar parte no primeiro contingente que partisse para França.

Comandou e embarcou a 1.ª brigada que partiu para França, onde comandou as 1.ª e 2.ª Divisões e por fim o C. E. P. General por distinção. Comandou a 2.ª Divisão na Batalha de La Lys. Comandou a Expedição de Moçambique no final da Guerra. Em 1920 foi comandar a 4.ª Divisão do Exército em Evora. Em 1922 foi ao Oriente como Inspector Militar. Em 1926, fez o 28 de Maio.

No mesmo ano, Presidente do Ministério, Ministro da Guerra e Presidente da República.

Condecorações: Torre e Espada, Cruz de Guerra, Valor militar, Aviz, Bons serviços, S. Miguel e S. Jorge, Coroa de Itália, Cruz de Guerra Italiana, Legião de Honra, Serviços distintos no Ultramar, promoção por distinção, Vitória, Espiga de Ouro da China, campanhas da Índia, Namarraes, Gaza, Sul de Angola, França e Moçambique.

O seu funeral onde se encorporem milhares de pessoas foi uma demonstração absoluta do seu valor de militar e bom amigo.

Carlos d'Ornellas

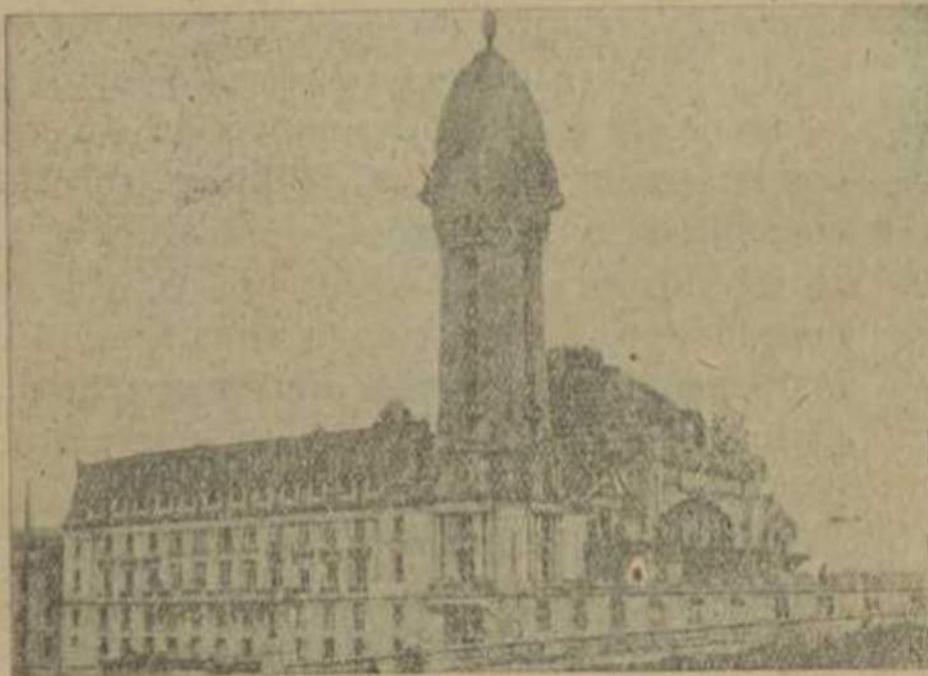


O Marechal Gomes da Costa quando do 28 de Maio visitando uma unidade no Porto

NO CONJUNTO DE ESTAÇÕES MODERNAS,
MONUMENTAIS, DA FRANÇA

A ESTAÇÃO DE LIMOGES

MARCA BRILHANTEMENTE COMO UMA
REALISAÇÃO ESPLENDIDA DA ARTE
E DA TECNICA.



Estação de Limoges — Vista geral — Fachada norte

ERRARE humnaum est... É regra geral a que obedece a humana natureza na sua imperfeição. O erro é condição inseparável dela e o erro aparece constantemente em todos os campos da actividade, ainda que, durante um tempo mais ou menos longo, o erro se mantenha oculto sob a apariencia da verdade. Acontece isto em todos os campos e, consequentemente, tem que acontecer também no campo ferroviario.

As providencias que hoje se nos apresentam como capazes de afrontar vitoriosamente todas as contingencias do futuro acabam, frequentes vezes, por cair, ostentando uma evidente insuficiencia de previsão.

Foi o que aconteceu em França. Quando, por meados do seculo passado se constituiu a rede primaria dos caminhos de ferro daquele paiz, as *gares* principais eram consideradas como monumentos, como instalações condicionadas para satisfazer plenamente as necessidades ferroviarias, derivadas de todas as previsões dos tecnicos.

Havia até quem as considerasse como exageradas nas suas dimensões e nos seus aspectos arquitectonicos. Mas, o facto é que se tem verificado que elas não correspondiam ao desenvolvimento ferroviario do seculo actual e, assim, depois da guerra, grandes modificações teem sido introduzidas em algumas estações principais, chegando-se por vezes á substituição integral dos edificios por outros mais em harmonia com as exigencias do presente e do futuro.

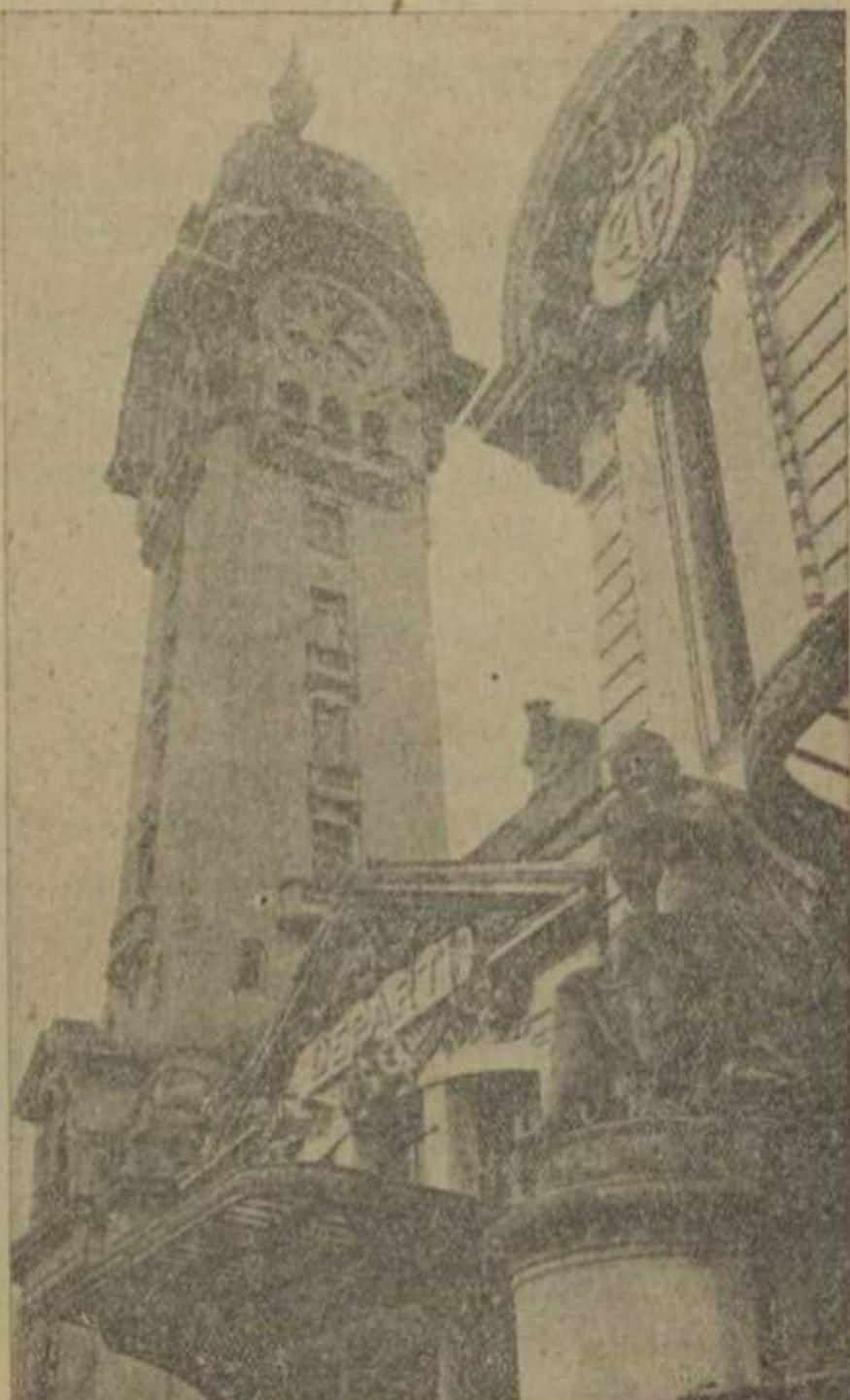
Isto aconteceu em Rouen, Mans, St.-Brieux e Rochelle na rede do Estado, em Lyon-Brotteaux e em Limoges, na linha de Orleans.

A nova gare de Limoges, de que damos dois

aspectos (vista geral, fachada norte e a grande torre) é, ao mesmo tempo, uma obra d'arte e um modelo d'ordem tecnica. A antiga estação, construida em 1856 fôra considerada nesse tempo como uma construção tão ousada como elegante. O *hall* com um comprimento de 30 metros, tinha originado a maior admiração na populaçao desse tempo.

Posteriormente, ampliações sucessivas tinham modificado a primitiva traça do edificio. É que Limoges representa o entroncamento principal da rede. A cidade está no ponto em que a linha de Paris a Toulouse recebe as linhas de Poitiers, Aigouleume, Perigueux e Bordeaux, St.-Vrieux e Brive, Montluçon e Lyon, Ussel e Clermont-Ferrand.

Todavia, as modificações levadas a efecto fica-



Estação de Limoges — A grande torre

ram restritas em virtude da configuração do terreno. Como a expansão continua do tráfego exigia consideráveis complementos teve que se aceitar a necessidade da reedificação completa da estação.

As novas instalações honram o engenho dos que as conceberam.

Antigamente, os serviços de passageiros estavam instalados ao nível das linhas e verificada a impossibilidade de dispôr do espaço indispensável para as extensões necessárias transferiram-se os serviços de passageiros para um andar superior, podendo assim eles vêr de 5 para 9 o numero das linhas, isto é, duplicar quasi a capacidade da *gare*.

As linhas são cobertas por uma plataforma em cimento armado que suporta o *hall* e o pavimento da chegada e partida com uma largura de quarenta metros.

O acesso para este pavimento é feito por duas rampas, de 30 e 16 metros de largura.

O corpo principal da estação tem 48 metros de comprimento, 10 de largura e 23 de altura e compõe-se de rez-do-chão e quatro andares e é franqueado, na direcção de Toulouse por um campanario que se ergue 57 metros acima das linhas e mede 10,50 de lado. A torre é rematada por um vazo de cobre *repoussé* de 5 metros de altura e avista-se a muitos quilometros de distancia.

A 45 metros do solo está instalado um relogio de 4 faces de 4 metros de diâmetro com ponteiros luminosos.

O peso enorme das construções obrigou os engenheiros da rede de Orleans a apoiá-las sobre

pilares de *beton* armado de 1 metro a 1 metro e 30 de diâmetro, incrustados na rocha.

Exceptuando uma parte do *hall* que é em metal todo o restante edificio é em cimento armado.

A parte superior do *hall* é suportada por quatro grupos de pilares e pelas paredes do perimetro do edificio. Estes pilares constituem um quadrado de 27 metros e 50 de lado e são ligados entre si por meio de arcos. O *hall* é coroado por uma cupula hemisferica de 31 metros de altura.

Os corpos laterais são quasi simetricos e cobertos de vidro em quasi toda a sua extensão, tendo as partes envidraçadas sido providas de *plafonds* luminosos de brillante efeito.

Os pavilhões de serviço, salas de espera, *guichets*, etc., são construidos em acajou do Gabon, sendo interessante dizer, de passagem, que as redes francesas instituiram um *consortium* para a exploração de madeiras preciosas na Africa equatorial.

O bufete foi instalado com cuidados artisticos especiais, tendo-se acumulado nele vasos e ceramicas do Limousin, cuja celebridade é grande.

As comunicações entre o *hall* superior e os cais inferiores estão asseguradas por 5 escadarias de dois metros de largura. Para os serviços de bagagem há 10 ascensores. O acesso aos passeios faz-se por dois corredores subterraneos, dos quais um é exclusivamente destinado ás mercadorias e dispõe de 6 ascensores. Tal é, nas suas grandes linhas esta estação monumental, duma arquitectura nobre, graciosa que se pôde pôr em paralelo com a *gare* moderna de la Rochelle.

Calado Rodrigues

A «GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO»
deseja um ano muito feliz a todos os
seus assinantes, colaboradores, anunciantes e a toda a familia ferroviária.

CALENDARIO PARA 1930

1.º SEMESTRE

	JANEIRO	FEVEREIRO	MARÇO
Domingo.	— 5 12 19 26 —	— 2 9 16 25 —	— 2 9 16 25 30
Segunda .	— 6 15 20 27 —	— 5 10 17 24 —	— 5 10 17 24 31
Terça ...	— 7 14 21 28 —	— 4 11 18 25 —	— 4 11 18 25 —
Quarta ..	1 8 15 22 29 —	— 5 12 19 26 —	— 5 12 19 26 —
Quinta...	2 9 16 25 30 —	— 6 15 20 27 —	— 6 15 20 27 —
Sexta ...	5 10 17 24 31 —	— 7 14 21 28 —	— 7 14 21 28 —
Sabado ..	4 11 18 25 —	— 1 8 15 22 —	— 1 8 15 22 28

2.º SEMESTRE

	JULHO	AGOSTO	SETEMBRO
Domingo.	— 6 15 20 27 —	— 5 10 17 24 31	— 7 14 21 28 —
Segunda .	— 7 14 21 28 —	— 4 11 18 25 —	— 8 15 22 29 —
Terça ...	1 8 15 22 29 —	— 5 12 19 26 —	— 9 16 25 30 —
Quarta ..	2 9 16 25 30 —	— 6 15 20 27 —	— 10 17 24 —
Quinta...	5 10 17 24 31 —	— 7 14 21 28 —	— 11 18 25 —
Sexta....	4 11 18 25 —	— 1 8 15 22 29 —	— 12 19 26 —
Sabado ..	5 12 19 26 —	— 2 9 16 25 30 —	— 13 20 27 —

	ABRIL	MAIO	JUNHO
Domingo.	— 6 15 20 27 —	— 4 11 18 25 —	— 1 8 15 22 29 —
Segunda .	— 7 14 21 28 —	— 5 12 19 26 —	— 2 9 16 25 30 —
Terça ...	1 8 15 22 29 —	— 6 15 20 27 —	— 3 10 17 24 —
Quarta ..	2 9 16 25 30 —	— 7 14 21 28 —	— 4 11 18 25 —
Quinta ..	5 10 17 24 —	— 1 8 15 22 29 —	— 5 12 19 26 —
Sexta ...	4 11 18 25 —	— 2 9 16 25 30 —	— 6 15 20 27 —
Sabado ..	5 12 19 26 —	— 3 10 17 24 31 —	— 7 14 21 28 —

	OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO
Domingo.	— 5 12 19 26 —	— 2 9 16 25 30	— 7 14 21 28 —
Segunda .	— 6 15 20 27 —	— 3 10 17 24 —	— 8 15 22 29 —
Terça ...	— 7 14 21 28 —	— 4 11 18 25 —	— 9 16 25 30 —
Quarta ..	1 8 15 22 29 —	— 5 12 19 26 —	— 10 17 24 31 —
Quinta...	2 9 16 25 30 —	— 6 15 20 27 —	— 11 18 25 —
Sexta....	3 10 17 24 31 —	— 7 14 21 28 —	— 12 19 26 —
Sabado ..	4 11 18 25 —	— 1 8 15 22 29 —	— 13 20 27 —

FERIADOS NACIONAIS: — *Fraternidade universal*, 1.º de Janeiro; *Precursors da República*, 51 de Janeiro; *Descobrimento do Brasil*, 5 de Maio; *Festa de Portugal*, 10 de Junho; *Heróis da República*, 5 de Outubro; *Independência nacional*, 1 de Dezembro; *Natal*, 25 de Dezembro. — FERIADO CAMARARIO: — 15 de Maio.

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Janeiro de 1890)

Ascensores da Lisboa

No numero 49 dava a *Gazeta* as seguintes informações a respeito da contenção entre a Camara Municipal e a Junta da Paróquia de Santa Catarina relativa à linha dos ascensores da Estrela.

Está afecta à resolução do supremo tribunal administrativo, uma questão que interessa consideravelmente à viação pública em Lisboa: a resolução da pendencia entre a camara municipal e a junta da paróquia da freguesia de Santa Catharina, sobre a construção da linha dos ascensores da Estrela.

Foi o caso que tendo a camara concedido à Companhia dos ascensores mechanicos a exploração por 99 annos, além dos actuaes ascensores nas cidades do Lavra e da Gloria, que tão bons serviços estão prestando ao publico, de uma linha de sistema funicular, partindo da praça do Luiz de Camões e seguindo até S. Bemcasados, pela rua L reto, largo do Caihariz, calçada do Combro, rua dos Poyaes de S. Bento, Calçada da Estrela, praça do Convento Novo do Coração de Jesus, rua Nova da Estrela, de S. Luiz e de S. João dos Bemcasados, a junta da paróquia de Santa Catharina, apresentou petição de recurso no tribunal administrativo, contra esta concessão que no seu entender, prejudica os moradores d'aquella freguesia.

A esse recurso respondeu a camara negando à junta da paróquia de Santa Catharina, competência para interpôr aquelle recurso, e declarando que por lei estava a camara auctorizada a conceder licença para o estabelecimento de qualquer melhoramento de viação publica.

Todavia o processo correu, e feitas duas vistorias à linha já em construção, mostraram o nenhum fundamento dos recorrentes, fazendo justiça à companhia dos ascensores, concluindo o parecer de oito dos mais distintos engenheiros, foi assente que:

A referida linha, constitue um sistema superior aos americanos e não impossibilita nem impede a viação ordinaria.

Que as ruas mais estreitas, que fazem parte d'esse trajecto, ficam em melhores condições do que algumas as ruas por onde passam americanos, taes como as dos Mastrôs, da Silva e ainda mesmo a de S. Pedro de Alcantara, junto á egreja de S. Roque, além de outras.

Que o sistema funicular permitindo aos carros parar, quando for necessário, não impede nem embaraça o livre uso de toda a rua, nem o transito dos passageiros e de veículos ordinários, podendo estes, sem risco, passar pela fachada ocupada pelo material fixo. E finalmente que a permanencia nas ruas do material fixo não impede nem obsta à viação publica.

Em vista d'isto, a sentença do tribunal administrati-

tivo deu razão à Companhia dos ascensores, mas a junta agravou para o supremo tribunal administrativo, o qual tem de pronunciar-se, e é de esperar o faça no sentido favorável áquelle importante melhoramento público que não se nos affigura possa prejudicar os reclamantes, e mesmo se em qualquer caso, muito extraordinário e isolado, isso se der, devemos attender a que não só a generalidade dos moradores d'esse bairro lucrará com facilidades de transporte d'aquela nova linha, como os das outras ruas servidas por ella terão incontestável utilidade na sua construção.

Estava ocorrendo com a linha dos ascensores da Estrela o mesmo que havia acontecido com o ascensor da Gloria a que tinha sido levantada viva oposição e cujos enormes benefícios já então eram reconhecidos pela população da cidade.

As receitas das linhas ferreas

Neste numero dava a *Gazeta* as seguintes informações a respeito das receitas das linhas portuguesas no ano de 1889:

Antiga rede de Leste e Norte e ramais de Cáceres e Coimbra	2.781:372\$000
Nova rede — Cintra — Torres e ramal de Cintura	309:216\$009
Idem garantida — Torres-Figueira-Alfarelo	16:000\$000
Idem Pedrouços a Cascaes	288:560\$006
Sul e Sueste	660:256\$000
Minho e Douro	939:513\$000
Beira Alta	384:200\$000
Guimarães	56:634\$000
Porto à Póvoa	80:424\$000
Deve, portanto, ter sido a receita das diferentes linhas approximadamente, réis	5.516:175\$000
tendo sido em 1888, réis	5.123.542\$000
ha um excesso de réis	392.633\$000

A extensão explorada, que em 1888 fora de 1926 kilometros, aumentou 150 kilometres pela abertura à exploração das seguintes linhas:

Linha de Faro	114 kilometros
→ Cascaes	12 " "
Ramal d'Alfarelos	17 " "

Invento pasmoso

Ha quarenta anos, ja a actividade inventiva de Edison era alguma de colossal. Disso dava conta a *Gazeta* sob aquela epígrafe.

Segundo consta ao nosso esclarecido collega *Electrical Review*, o grande e afamado electricista Edison, comunicou aos organizadores da Exposição Universal dos Estados Unidos para celebrar o quarto centenario do descobrimento da America, que só para si precisa de um espaço cem vezes maior do que o

que ocupou na Exposição de Paris, para expor ao público pelo menos, setenta dos apparelhos da sua invenção.

Entre estes apparelhos, figura mais notavelmente um que vai constituir o *non plus-ultra*, dos modernos emprehendimentos scientificos, a que a electricidade tem impellido os homens iminentes d'este seculo, entre os quaes occupa Edisson, um logar proeminentsimo.

E' uma machina de longa vista, por meio da qual se poderá ver distinctamente a uma distancia affastada muitas milhas do ponto em que se encontra o observador.

«Assim, diz o nosso colega americano, poderá um habitante de New-York, por exemplo, ver sua mulher «seus filhos ou amigos residentes em Boston, Philadelphia, Washington etc., com a mesma facilidade «com que qualquer espectador collocado n'um theatro «pôde presenciar a representação d'uma peça».

Americanos e Riperts

Naquele tempo estava acesa a luta entre os Americanos e Riperts, luta tremenda que ia desde a polémica violenta nas ruas até às coplas das revistas do ano.

Do facto dava a Gazeta noticia e comentario na seu numero de 1 de Janeiro de 1890:

Como pôde existir commodidade de tracção, se as linhas são destruidas a todo o momento, accintosamente, po, toda casta de outros carros, desde os competidores, que teem toda a vantagem n'isso, porque prejudicam assim a companhia, tornando o transito nos carros d'ella tão incommodo como nos detestáveis vehiculos concorrentes, até á mais reles carroça de lixo.

Podemos exigir aceio, ao menos, n'uma cidade em que se permite que andem em circulação vehiculos sujos, por pintar, amarrados com cordas, com remendos de madeira e folha, mellas quebradas e outras avarias; puchados por pobres alimarias famintas e extenuadas, guiados por cocheiros de barba por fazer chapeu á serrana ou barrete, jaleca, etc. e dirigidos por conductores vestidos e sujos da mesma forma?

E' decente que n'uma capital se permitta que as suas principaes ruas sejam crusadas e percorridas por vehiculos n'este genero, alguns mesmo que não trazem o menor distintivo para serem conhecidos, justamente para se furtarem á responsabilidade de quaesquer desastres que originem?

E permite-se que vehiculos n'estas condições circulem, e admitte a policia que elles zombem das poucas e mal redigidas posturas, e que difficultem o transito dos carros americanos — a viação mais regular, limpa e digna de uma capital, que temos!

Não nos passará ainda sem reparo que o nosso collega *Gazeta das Obras Publicas* diga entre coisas que prefere o Ripert ao Amerieano (!)

Linhas portuguesas

Linha de S. Pedro do Sul a Lamego

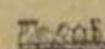
A Camara Municipal de Castro Daire solicitou, do sr. ministro do Comercio, que seja dada uma nova directriz ao caminho de ferro de S. Pedro do Sul-Lamego. Essa directriz, que interessa a todos os conselhos do Norte do distrito, é a de Viseu-Castro Daire-Lamego.

Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

No «Diario do Governo» foi já publicada a alteração ao contrato celebrado entre o Estado e a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, para alargamento da linha do Porto á Povoa e Famalicão, construção do ramal de ligação de S. Peiro de Avioso, ligando esta linha com Trofa; transferencia para leito proprio do troço Lousado á Trofa; construção da linha da Povoa a Esposende, Barcelos, Braga e Guimarães; construção do troço Boa Vista-Tuindade e exploração de todas estas linhas.

Em virtude desta alteração, a taxa de 9 por cento fixada no artigo 35.^o do contracto de 8 de Agosto de 1927, é substituida pela taxa de 7 1/2 por cento, relativamente ás obrigações por emitir.

Nestas condições, o Estado não exercerá o direito de opção consignado no § único do artigo 4.^o do aditamento ao contrato de 14 de Maio de 1929, nas emissões de 12:000.000\$00 que faltam para completar a emissão total prevista nesse artigo, para a construção do ramal da Senhora da Hora á Trofa.



As locomotivas de carvão pulverizado

Num dos ultimos numeros da *Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure* o sr. Nordmann descreve dois tipos de locomotivas para carvão pulverizado, construidos uma pela Sociedade A. E. G. e outra pela Sociedade de Estudos de fornalhas a carvão pulverizado para locomotivas. O autor estuda os tipos dos queimadores utilizados nestas locomotivas e os resultados das experiencias a que se procedeu com a locomotiva construida pela A. E. G.

De acordo com estes resultados, a temperatura do vapor numa locomotiva de carvão pulverizado é superior ao seu valor numa locomotiva normal; o rendimento da caldeira é melhor e a combustão tambem.

A economia total é de 7 a 8 % para máquinas de grande potencia e de 10 % para máquinas de potencia reduzida. Todavia, a economia de calor é compensada em parte por um aumento de preço da locomotiva.

O autor termina dizendo que podem ser tomados em consideração alguns melhoramentos, sob o ponto de vista do funcionamento, entre os quais a finura da pulverização do carvão desempenha um papel capital.

Viagens e transportes

Bilhetes a preços reduzidos para comboios fazendo serviço de «tramways»

Desde 1 de Janeiro considera-se incluído no quadro dos preços dos bilhetes reduzidos a que se refere o capítulo IV da tarifa especial interna n.º 1 de grande velocidade, em vigor nas linhas do Sul e Sueste, o novo apeadeiro de Santa Rita-Nora, situado na linha do Sul, entre as estações de Conceição e Cacela, com os seguintes preços:

De Santa Rita-Nora ás seguintes estações ou vice-versa, em 2.ª classe: Faro, \$83; S. Francisco, \$81; Olhão, \$63; Marim, \$55; Fuzeta, 43; Livramento, \$37; Luz, \$33; Tavira, \$21; Porta Nova, \$19; Conceição, \$11; Cacela, \$06; Castro Marim, \$18; Monte Gordo, \$26; e Vila Real de Santo António, \$30, sendo em 3.ª classe: \$56, \$55, \$43, \$37, \$29, \$25, \$23, \$15, \$13, \$08, \$05, \$13, \$18 e \$21, respectivamente.

Estes preços substituem os que se achavam previstos no capítulo IV da supracitada tarifa de e para os antigos apeadeiros de Santa Rita e Nora, os quais são anulados pelo 14.º aditamento á mesma tarifa, publicado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses em 20 corrente mês.

Paragem de comboios num novo apeadeiro da linha do Sul

A partir de 1 de Janeiro os comboios n.º 830, 833 836 e 839, que se efectuam entre Tunes e Vila Real de Santo António e admitem passageiros munidos de bilhetes de «tramwys», passam a ter meio minuto de paragem no novo apeadeiro de Santa Rita-Nora, situado entre as estações de Conceição e Cacela, para serviço passageiros sem bagagem.

Os referidos comboios partem daquele apeadeiro ás horas a seguir indicadas:

Comboio n.º 830, ás 7,13; comboio n.º 833, ás 12,16; comboio n.º 836, ás 17,54; e comboio n.º 839, ás 20,51.

Transporte de passageiros e bagagens entre estações portuguesas e Ayamonte, Huelva e Sevilha

Desde hoje é posta em vigor a tarifa internacional n.º 201, de grande velocidade, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sobre bilhetes simples e de ida e volta (inteiros e meios) e bagagens, entre as estações portuguesas abaixo mencionadas e Ayamonte, Huelva e Sevilha.

Os preços dos bilhetes, incluindo todos os encargos que actualmente oneram as tarifas, são os seguintes:

Bilhetes simples: Das seguintes estações a Ayamonte ou vice-versa — Em 1.ª 2.ª e 3.ª classes: — Lisboa-T. P. (via Sado) (inteiros): 130\$25, 97\$0 e 68\$55; (meios bilhetes) em 1.ª, 2.ª e 3.ª classes: 65\$40, 49\$25 e 34\$0. Setúbal (inteiros): 116\$50, 86\$70 e 60\$75; (meios bilhetes): 58\$25, 45\$40 e 30\$45. Lagos (inteiros): 55\$10, 41\$70 e 29\$95; (meios bilhetes): 27\$55, 20\$85 e 15\$05. Portimão (inteiros): 49\$50, 37\$50 e 26\$95; (meios bilhetes): 24\$70, 18\$65 e 13\$50. Loulé (inteiros): 31\$60, 24\$45 e 18\$15; (meios bilhetes): 15\$80, 12\$50 e 9\$10. Faro (inteiros):

26\$10, 20\$55 e 15\$30; (meios bilhetes): 15\$05, 10\$20 e 7\$65. Olhão (inteiros): 22\$55, 17\$85 e 15\$65; (meios bilhetes): 11\$50, 9\$00 e 6\$90. Tavira (inteiros): 15\$50, 12\$45 e 9\$90; (meios bilhetes): 7\$65, 6\$25 e 5\$00. Vila Real de Santo António (inteiros): 6\$60, 6\$15 e 5\$60; (meios bilhetes): 5\$55, 5\$15 e 2\$95. Estremoz (inteiros): 142\$15, 105\$50 e 73\$60; (meios bilhetes): 71\$15, 52\$75, e 56\$80. Evora (inteiros): 121\$65, 90\$45 e 65\$55; (meios bilhetes): 60\$90, 45\$50 e 31\$45. Beja (inteiros): 90\$85, 67\$90 e 47\$85; (meios bilhetes): 45\$50, 35\$95 e 25\$95.

Nos preços acima indicados estão incluídos os seguintes participes da Empresa Automobilista Internacional: 4\$50, respeitantes aos bilhetes inteiros, e 2\$25, aos meios bilhetes.

Das seguintes estações a Huelva ou vice-versa: — em 1.ª, 2.ª e 3.ª classes: Lisboa-T. P. (via Sado) (inteiros): 160\$25, 127\$80 e 98\$55; (meios bilhetes) em 1.ª, 2.ª e 3.ª classes: 80\$40, 64\$25 e 49\$60. Setúbal (inteiros): 146\$50, 116\$70 e 90\$75; (meios bilhetes): 75\$25, 58\$40 e 45\$45. Lagos (inteiros): 85\$10, 71\$70 e 59\$95; (meios bilhetes): 42\$55, 35\$00 e 30\$05. Portimão (inteiros): 79\$50, 67\$50 e 56\$95; (meios bilhetes): 59\$70, 55\$65 e 28\$50. Loulé (inteiros): 61\$60, 54\$45 e 48\$15; (meios bilhetes): 50\$80, 27\$50 e 24\$10. Faro (inteiros): 56\$10, 50\$55 e 45\$50; (meios bilhetes): 28\$05, 25\$20 e 22\$65. Olhão (inteiros): 52\$55, 47\$85 e 45\$65; (meios bilhetes): 26\$50, 24\$00 e 21\$90. Tavira (inteiros): 45\$50, 42\$45 e 39\$90; (meios bilhetes): 22\$65, 21\$25 e 20\$00. Vila Real de Santo António (inteiros): 36\$60, 36\$15 e 35\$60; (meios bilhetes): 18\$55, 18\$15 e 17\$95. Estremoz (inteiros): 172\$15, 135\$50 e 105\$60; (meios bilhetes): 86\$15, 67\$75 e 51\$80. Evora (inteiros): 151\$65, 120\$45 e 95\$55; (meios bilhetes): 75\$90, 60\$50 e 46\$75. Beja (inteiros): 120\$85, 97\$90 e 77\$85; (meios bilhetes): 60\$50, 49\$95 e 38\$95.

Nos preços acima indicados estão incluídos os seguintes participes da Empresa Automobilista Internacional: 54\$50, respeitantes aos bilhetes inteiros, e 17\$25, aos meios bilhetes.

Das seguintes estações a Sevilha ou vice-versa: — Em 1.ª, 2.ª e 3.ª classes: Lisboa-T. P. (via Sado) (inteiros): 190\$25, 157\$80 e 128\$55; (meios bilhetes) em 1.ª, 2.ª e 3.ª classes: 95\$40, 79\$25 e 64\$60. Setúbal (inteiros): 176\$50, 146\$70 e 120\$75; (meios bilhetes): 88\$25, 75\$40 e 60\$45. Lagos (inteiros): 115\$10, 101\$70 e 89\$95; (meios bilhetes): 57\$55, 50\$85 e 45\$05. Portimão (inteiros): 109\$50, 97\$50 e 86\$95; (meios bilhetes): 54\$70, 48\$65 e 43\$50. Loulé (inteiros): 91\$60, 84\$45 e 78\$15; (meios bilhetes): 45\$80, 42\$50 e 39\$10. Faro (inteiros): 86\$10, 80\$55 e 75\$30; (meios bilhetes): 45\$05, 40\$0 e 37\$65. Olhão (inteiros): 82\$55, 77\$85 e 73\$65; (meios bilhetes): 41\$50, 39\$00 e 36\$90. Tavira (inteiros): 75\$50, 72\$45 e 69\$90; (meios bilhetes): 37\$65, 36\$25 e 35\$00. Vila Real de Santo António (inteiros): 66\$60, 66\$15 e 65\$60; (meios bilhetes): 33\$35, 33\$15 e 32\$95. Estremoz (inteiros): 202\$15, 165\$50 e 135\$60; (meios bilhetes): 101\$15, 82\$75 e 66\$80. Evora (inteiros): 181\$65, 150\$45 e 123\$35; (meios bilhetes): 90\$90, 75\$30 e 61\$75. Beja (inteiros): 150\$85, 127\$90 e 107\$85; (meios bilhetes): 75\$50, 65\$95 e 55\$85.

Nos preços acima indicados estão incluídos os seguintes participes da Empresa Automobilista Internacional: 64\$50, respeitantes aos bilhetes inteiros, e 32\$25 aos meios bilhetes.

Bilhetes de ida e volta: Das seguintes estações a Ayamonte ou vice-versa: — Em 1.ª, 2.ª e 3.ª classes: — Lisboa-T. P. (via Sado) (inteiros): 196\$15, 147\$55 e 105\$55; (meios bilhetes) em 1.ª, 2.ª e 3.ª classes: 98\$60, 74\$30 e 52\$15. Setúbal (inteiros): 175\$50, 150\$70 e 91\$80; (meios bilhetes): 87\$80, 65\$55 e 45\$90. Lagos (inteiros): 83\$40, 65\$20 e 45\$70; (meios bilhetes): 41\$70, 31\$60 e 22\$90. Portimão (inteiros): 74\$60, 56\$70 e 41\$20; (meios bilhetes): 57\$50, 28\$40 e 20\$60. Loulé (inteiros): 48\$10, 37\$35 e 27\$85; (meios bilhetes): 24\$10, 18\$75 e 14\$00. Faro (inteiros): 59\$75, 51\$15 e 23\$70; (meios bilhetes): 19\$95, 15\$65 e 11\$90. Olhão (inteiros): 54\$60, 27\$45 e 21\$15; (meios bilhetes): 17\$50, 15\$80 e 10\$60. Tavira (inteiros): 25\$70, 19\$40 e 15\$65; (meios bilhetes): 11\$90, 9\$70 e 7\$85. Vila Real de Santo António (inteiros): 10\$70, 9\$85 e 9\$15; (meios bilhetes): 5\$40, 5\$00 e 4\$65. Estremoz (inteiros): 215\$90, 158\$90 e 111\$05; (meios bilhetes): 106\$95, 78\$45 e 55\$60. Evora (inteiros):

185\$50, 150\$45 e 95\$75; (meios bilhetes): 91\$65, 68\$25 e 47\$90. Beja (inteiros): 137\$00, 102\$45 e 72\$55; (meios bilhetes): 68\$55, 51\$50 e 36\$55.

Nos preços acima indicados estão incluídos os seguintes participes da Empresa Automobilista Internacional: 7\$50, respeitantes aos bilhetes inteiros, e 5\$75, aos meios bilhetes.

Das seguintes estações a Huelva ou vice-versa:— Em 1.^a, 2.^a e 3.^a classes:— Lisboa-T. P. (via Sado) (inteiros): 242\$65, 194\$05 e 150\$05; (meios bilhetes) em 1.^a, 2.^a e 3.^a classes: 121\$85, 97\$55 e 75\$40. Setúbal (inteiros): 222\$00, 177\$20 e 158\$50; (meios bilhetes): 111\$05, 88\$60 e 69\$15. Lagos (inteiros): 129\$90, 109\$70 e 92\$20; (meios bilhetes): 64\$95, 54\$85 e 46\$15. Portimão (inteiros): 121\$10, 103\$20 e 87\$70; (meios bilhetes): 60\$65, 51\$65 e 45\$85. Loulé (inteiros): 94\$60, 85\$35 e 74\$55; (meios bilhetes): 47\$55, 42\$00 e 37\$25. Faro (inteiros): 86\$25, 77\$65 e 70\$20; (meios bilhetes): 45\$20, 38\$30 e 35\$15. Olhão (inteiros): 81\$10, 75\$95 e 67\$65; (meios bilhetes): 40\$55, 37\$05 e 33\$85. Tavira (inteiros): 70\$20, 65\$90 e 62\$15; (meios bilhetes): 5\$15, 52\$95 e 51\$10. Vila Real de Santo António (inteiros): 57\$20, 56\$55 e 55\$65; (meios bilhetes): 28\$65, 28\$25 e 27\$90. Estremoz (inteiros): 260\$40, 205\$40 e 157\$55; (meios bilhetes): 150\$20, 102\$70 e 78\$35. Evora (inteiros): 229\$80, 182\$95 e 142\$25; (meios bilhetes): 114\$90, 91\$50 e 71\$15. Beja (inteiros): 183\$50, 148\$95 e 119\$05; (meios bilhetes): 91\$80, 74\$56 e 59\$60.

Nos preços acima indicados estão incluídos os seguintes participes da Empresa Automobilista Internacional: 54\$00, respeitantes aos bilhetes inteiros, e 27\$00 aos meios bilhetes.

Das seguintes estações a Sevilha e vice-versa:— Em 1.^a, 2.^a e 3.^a classes: Lisboa-T. P. (via Sado) (inteiros): 502\$65, 254\$05 e 210\$05; (meios bilhetes) em 1.^a, 2.^a e 3.^a classes: 151\$85, 127\$55 e 105\$40. Setúbal (inteiros): 282\$00, 237\$20 e 198\$50; (meios bilhetes): 141\$05, 118\$60 e 99\$15. Lagos (inteiros): 189\$90, 169\$70 e 152\$20; (meios bilhetes): 94\$95, 84\$58 e 76\$15. Portimão (inteiros): 181\$10, 163\$20 e 147\$70; (meios bilhetes): 90\$55, 81\$65 e 73\$85. Loulé (inteiros): 154\$60, 145\$85 e 134\$55; (meios bilhetes): 77\$35, 72\$00 e 67\$25. Faro (inteiros): 146\$25, 137\$65 e 130\$20; (meios bilhetes): 75\$20, 68\$90 e 65\$15. Olhão (inteiros): 141\$10, 133\$95 e 127\$65; (meios bilhetes): 70\$55, 67\$05 e 63\$85. Tavira (inteiros): 150\$20, 125\$90 e 122\$15; (meios bilhetes): 65\$15, 62\$95 e 61\$10. Vila Real de Santo António (inteiros): 117\$20, 116\$55 e 115\$65; (meios bilhetes): 58\$65, 58\$25 e 57\$90. Estremoz (inteiros): 520\$40, 262\$40 e 217\$55; (meios bilhetes): 160\$20, 152\$70 e 108\$85. Evora (inteiros): 289\$80, 242\$95 e 202\$25; (meios bilhetes): 144\$90, 121\$50 e 101\$15. Beja (inteiros): 245\$50, 208\$95 e 179\$05; (meios bilhetes): 121\$80, 104\$55 e 89\$60.

Nos preços acima indicados estão incluídos os seguintes participes da Empresa Automobilista Internacional: 114\$00, respeitantes aos bilhetes inteiros, e 57\$00, aos meios bilhetes.

Estes bilhetes são pessoais e intransmissíveis, devendo ser assinados pelos seus portadores, que não podem recusar-se a reproduzir a sua assinatura quando os empregados das Empresas o julguem necessário. Não são válidos sem o carimbo do ponto de partida, devendo ser utilizados, no inicio da viagem, no comboio ou na camioneta para que foram vendidos.

As crianças de menos de 5 anos são transportadas gratuitamente, mas não têm direito a um lugar distinto. As de 5 a 7 anos pagam meio bilhete desta tarifa e têm direito à ocupação de lugar. Duas destas crianças, porém, não têm direito a ocupar, num mesmo compartimento do comboio ou na camioneta, mais que o espaço correspondente a um lugar. As crianças de mais de 7 anos pagam bilhete inteiro.

Os prazos de validade são: para os bilhetes simples, de 6 dias, e para os bilhetes de ida e volta de 15 dias, contando-se da meia noite à meia noite a começar no dia indicado nos bilhetes no ponto de partida. Os prazos de validade são improrrogáveis, considerando-se nulo qualquer bilhete utilizado fora do respectivo prazo. Pode, no entanto, o passageiro chegar ao termo da viagem já depois de expirado o prazo de validade

do seu bilhete, desde que, para a ultima etapa da viagem, embarque antes da meia noite do ultimo dia de validade.

Os bilhetes desta tarifa são válidos para todos os comboios que conduzam carruagens da classe neles indicada. São-lhes, contudo, aplicáveis quaisquer restrições especiais publicamente anunciadas. Assim, quando utilizados em comboios rápidos, os seus portadores têm de satisfazer a correspondente sobretaxa de velocidade.

O passageiro que deseje passar para classe superior à designada no seu bilhete, paga, pelo trajecto percorrido na classe superior, a diferença como se fosse portador de bilhete ordinário da tarifa geral.

Os passageiros têm a faculdade de deter-se em qualquer ponto intermedio do percurso dos seus bilhetes onde o comboio ou a camioneta pare normalmente, não importando essa faculdade qualquer ampliação do prazo de validade.

Em cada ponto de paragem deve o passageiro fazer carimbar o seu bilhete à chegada. A falta desta formalidade torna o bilhete nulo para a parte do percurso em que ela não for cumprida.

O portador do bilhete de 1.^a classe, ou de 2.^a e 3.^a classes, que pague a meia dança para 1.^a classe, pode viajar no caminho de ferro em carruagens de luxo, quando as houver, com lugar disponível no comboio que pretenda utilizar, mediante o pagamento da sobretaxa correspondente.

As bagagens despacham-se directamente entre Portugal e Espanha.

Aos portadores de bilhetes inteiros é concedido o transporte, gratuito, de 50 quilogramas de bagagem registada. Esta concessão não se aplica às crianças transportadas gratuitamente e é reduzida a 15 quilogramas para as que viajam com meio bilhete.

Pelas bagagens sem peso excedente têm de satisfazer-se as importâncias indicadas no § 1.^o da respectiva tabela desta tarifa.

O peso excedente é taxado pelos preços indicados no § 2.^o da mesma tabela.

Quando o passageiro quiser aproveitar a concessão de paragem prevista na condição 6.^a, pode despachar a bagagem para o ponto de paragem escolhido.

Os passageiros devem assistir e promover a verificação das suas bagagens nas Alfandegas, tanto de Vila Real de Santo António como o de Ayamonte, pois que, pelo que possa ocorrer nessas operações, a Companhia declina toda a responsabilidade.

As condições de bagagens registadas e dos volumes de mão que os passageiros tenham levado consigo, entre os pontos de desembarque e de embarque nos locais de trasbordo, será feita por conta da Companhia.

A partida das localidades espanholas, a cobrança das taxas de transporfe, quer de passageiros, quer de bagagens, será feita em pesetas, ao cambio de 1 peseta por cada 5\$00.

Os preços de transporte de bagagens, incluindo as despesas de manutenção e todos os encargos que actualmente oneram as tarifas, são as seguintes:

Bagagens sem peso excedente—A partida das estações portuguesas: direito de registo, 5\$5; à partida das localidades espanholas: direito de registo, 5\$00.

Bagagens com peso excedente—Preços por fracção invisível de 10 quilos: Das seguintes estações ás adiante mencionadas ou vice-versa:—Lisboa-T. P. (via Sado): Ayamonte, 8\$1; Huelva, 10\$51 e Sevilha, 15\$51. Setúbal: 7\$96, 9\$46 e 12\$46; Lagos: 4\$48, 5\$88 e 8\$98; Portimão: 4\$15, 5\$65 e 8\$65; Loulé: 5\$15, 4\$65 e 7\$65; Faro: 2\$85, 4\$55 e 7\$55; Olhão: 2\$64, 4\$14 e 7\$14; Táira: 2\$22, 5\$72 e 6\$72; Vila Real de Santo António: 1\$73, 3\$23 e 6\$23; Estremoz: 9\$41, 10\$91 e 15\$91; Evora: 8\$25, 9\$75 e 12\$75; Beja: 6\$50, 8\$00 e 11\$00.

Por esta tarifa fica anulada e substituída a de serviço internacional n.^o 201, de grande vetocidade, em vigor desde 1 de Abril de 1928.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Sociedade Anónima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894
Sede — Calçada do Duque, n.º 20 — LISBOA

Pagamento de Coupons das Obrigações privilegiadas de 1.º grau relativos ao 2.º semestre de 1929

São avisados os portadores dos Coupons das Obrigações de 1.º grau desta Companhia, relativos ao 2.º semestre de 1929, que o seu pagamento, líquido de impostos, se efectuará a partir do proximo dia 2 de Janeiro de 1930.

As importâncias líquidas a receber são:

Coupon n.º 72 das Obrigações de 3 % e 4 %

	Em França	Em Portugal
Coupon de 3 % N.º 72 . . .	Frs. 5,52	Frs. 5,82
Coupon de 4 % N.º 72 . . .	Frs. 7,37	Frs. 7,77

Coupon N.º 69 das Obrigações de 3 % privilegiadas «Beira Baixa» e N.º 68 das Obrigações de 4 1/2 %.

Coupon de 3 % «Beira Baixa» N.º 69 . . .	Frs. 6,45
Coupon de 4 1/2 % N.º 68 Serie 1 a 8.504	Frs. 9,67

Coupon de 4 1/2 % N.º 68 Serie 8.505 a 11.468 Frs. 9,22

O pagamento dos Coupons das Obrigações de 3 % privilegiadas «Beira Baixa» e 4 1/2 % de 1.º grau, sómente se efectua em Lisboa, em Escudos, ao cambio do dia, ou em Francos por cheque s/Paris, á escolha do portador; em qualquer dos casos, torna-se necessário que os seus portadores os façam acompanhar de uma declaração cuja fórmula lhes será fornecida na sede da Companhia.

Os pagamentos dos Coupons das Obrigações de 3 % e 4 % de 1.º grau, são feitos: em França, pelos correspondentes da Companhia, conforme os anuncios publicados naquele Paiz; e em Lisboa, em Escudos ao cambio do dia.

Os pagamentos em Lisboa, fazem-se na sede da Companhia, todos os dias úteis, desde as 11 ás 13 e das 14 1/2 ás 15 1/2 horas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Lisboa, 14 de Dezembro de 1929.

O Presidente do Conselho de Administração

Ruy Ennes Ulrich

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

**SERVIÇO DE MOVIMENTO
REPARTIÇÃO DE RECLAMAÇÕES E LEILÕES**

LEILÃO

Em 6 de Janeiro do p.º f., e dias seguintes, ás 11 horas na estação d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do Aviso ao Público A n.º 134 de 25 de Julho de 1927, do Artigo 114.º da Tarifa Geral e do Artigo 9.º da Tarifa de Despesas Accessórias, proceder-se-há á venda em hasta publica de todas as remessas incursas nos respectivos prazos bem como de outros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os respectivos consignatários, de que poderão ainda retirar-los, pagando o seu débito á Companhia, pelo que terão de dirigir-se ao Serviço do Movimento, Repartição de Reclamações e Leilões na estação do Caes dos Soldados, todos os dias úteis até 4, das 10 ás 17 horas.

O leilão realiza-se no Armazém situado ao fim do molo n.º 5 da referida estação de Lisboa, com serventia pela porta existente na rampa da Calçada de Santa Apolónia, defronte do gradeamento.

Lisboa, 18 de Dezembro de 1929.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Tran

Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro

Linha do Vale do Vouga

AVISO

Pelo presente se faz público que até ao dia 20 de Dezembro esta Companhia receberá propostas, em carta fechada, dirigidas ao Engenheiro Director da exploração em Espinho, para a venda desde 1 de Janeiro até 31 de Dezembro de 1930, de agua, frutas, doces, tabacos, café e refrescos nas estações e apeadeiros destas linhas, excepto Sarnada.

São prevenidos os proponentes de que:

1.º — No envolucro das propostas, além do endereço, deverá indicar-se o seguinte:

PROPOSTA PARA A VENDA DE AGUA E FRUTAS

2.º — As propostas deverão estipular claramente o preço fixo para a venda até 31 de Dezembro de 1930, considerando-se nulas e de efeito algum as que se apresentarem fora destas condições.

3.º — A oferta não poderá ser inferior á quantia de Esc. 12\$00 pelo ano, paga adiantadamente.

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

Espinho, 1 de Dezembro de 1929

O Engenheiro Director da Exploração
Ferreira d'Almeida

Tran

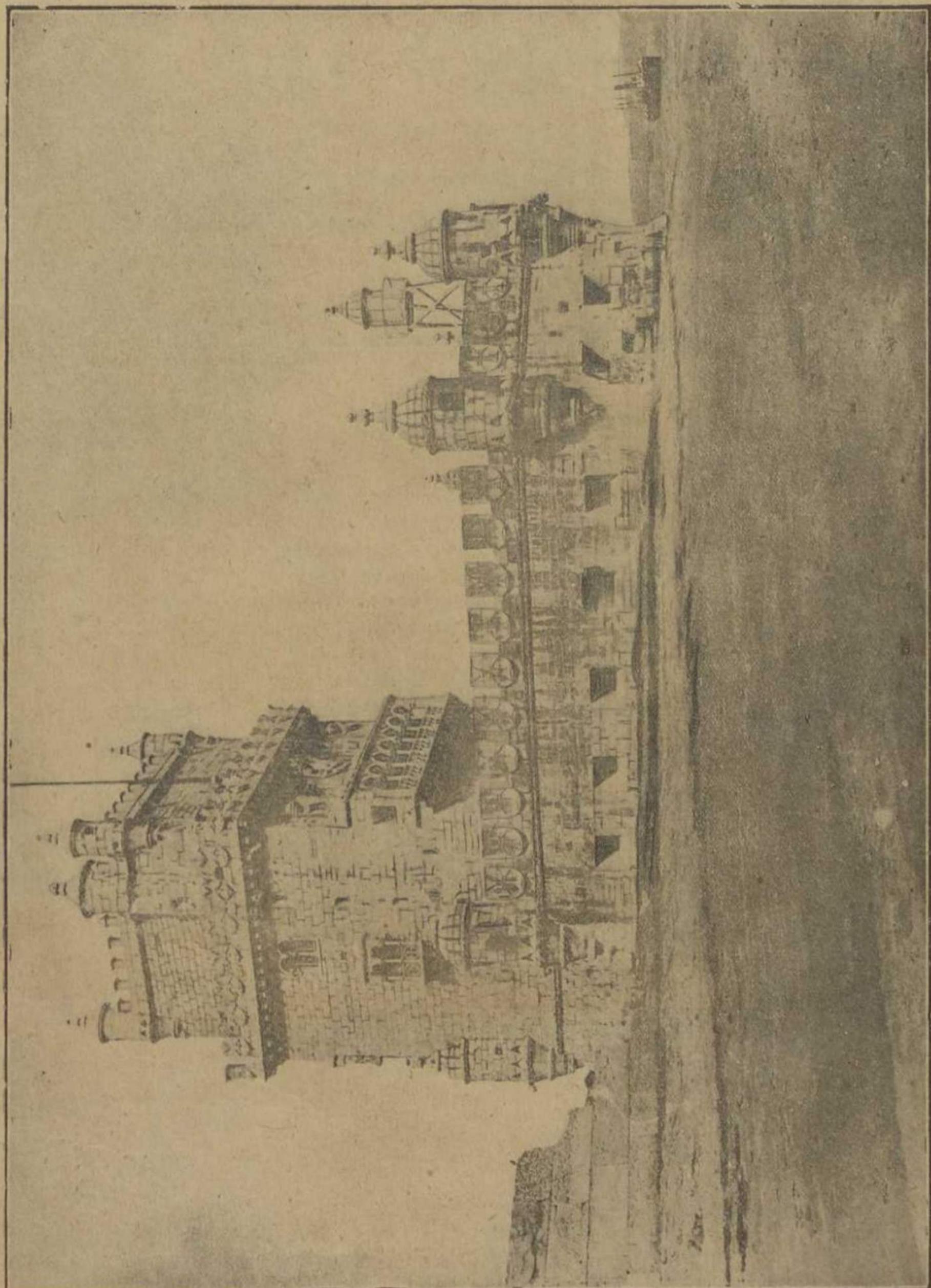
Linhos estrangeiras

Espanha — No dia 20 do mês findo realizaram-se em Victoria as experiências oficiais do aparelho de sinais luminosos e acusticos, que sendo instalado nas passagens de nível, avisa aproximação dos comboios com antecedência suficiente.

Ao mesmo tempo realizou-se a experiência de outro aparelho, que, instalado nas máquinas de comboios que se encontram na mesma linha, os faz parar a mais do um quilómetro de distância.

O auctor d'este maravilhosos inventos — o telegrafista Matias Balsera, foi muito felicitado sendo-lhe oferecido um banquete de homenagem.

Londres — Acaba de ser concluída a construção e vai submetida á marcha de experiência de 402 milhas sem paragem da nova super locomotiva «Royal Scot» que vai ser utilizada nos comboios expressos da London Midland & Scottish Railway C., entre Londres, Edinburgh e Glasgow.



LISBOA — Torre de Belém