

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 :

Antuerpia, 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 GOVÊRNO E AS DIRECÇÕES

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.^o

LISBOA

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

INDICE

D O S

ARTIGOS E SECCOES DO 43.º ANO-1930

	Pag.		Pag.		Pag.
Acidentes ferroviarios, por <i>Calado Rodrigues</i>	336	vista com o sr. Silva Viana, por <i>Calado Rodrigues</i>	139	Imprensa diaria de Barcelona (A Associação da)	280
«Açoriano (O) na Grande Guerra» — livro de <i>Carlos d'Ornellas</i> , 342, 384 e	417	Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	218	Imprensa Técnica e Profissional , 269 e	326
Administrador da C. P. (Novo)	294	Companhia telefonica internacional de Hespanha, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	242	(Associação Portuguesa da), 283 e	358
Ano de 1929 (O)	3	Companhia Tejo-Oceano-Sado	115	(O centenario da Belgica e o VI Congresso da)	308
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>	163	Congresso (O XI) internacional de Caminhos de Ferro, 103, 146, 153, 163 e	183	(Estatutos da Associação Portuguesa da)	340
Barcelona, por <i>Tacitus</i>	94	Congresso de Madrid (O que ioi o) pelo <i>Eng.º J. Fernando de Sousa</i> , 193, 215 e	231	(Fundação da Associação Portuguesa da)	338
Bragança (Reclamações ferroviarias do distrito de) entrevista com o sr. governador civil capitão Fragoso, por <i>Calado Rodrigues</i>	206	Conselho Driesel Schroeter	253	(Projecto dos Estatutos da Associação Portuguesa da)	322
Caminho de Ferro (O) e o automovel nos Estados Unidos	389	Conselho Fernando de Sousa Costa do Sol (Na)	303	Industria (A) Alemã	192
Caminho de Ferro (O) de Benguela	202	Cronica do Estrangeiro, por <i>Visalba</i> , 36, 69, 87, 154, 394 e	408	Instituto Iberico Internacional	105
Caminho de Ferro (O) de Benguela:		Desinfectação de vagões (Novo metodo para)	157	Invento interessante, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	328
1) conferencia do sr. <i>Raul Couvreur</i>	10	Desvio de trafego por estrada em Hespanha	321	Jardim Zoologico, 64 e	191
2) conferencia do sr. <i>Sebastião Alfredo da Silva</i>	223	Distribuição e armazenagem, pelo <i>Visconde de Alcobaça</i> , 266 e	297	João d'Almeida (Coronel), 142 e	418
Caminho de Ferro (O) internacional da America Central	290	Engenheiro Bessat	103	João d'Almeida (A festa de homenagem ao Coronel)	84
Caminho de Ferro (O) do Lena, 283 e	299	Engenheiro Carlos Manitto Torres	404	Legenda medieval, por <i>Felix Correia</i>	126
Caminho de Ferro (O) de Loanda a Ambaca e Malange, pelo <i>Engenheiro Fernando de Sousa</i>	405	Engenheiro Manuel Rueda	170	Legislação antiquada, por <i>Almeida Junior</i>	9
Caminho de Ferro (O) do Vale do Vouga	177	Engenheiro Pinto Teixeira	342	Linha da Boa Vista á Trindade	99
Caminho de Ferro (O) do Vaticano	361	Engenheiro Vasconcelos Correia	281	Linha da Boa Vista á Trindade (A inauguração das obras da)	376
Caminhos de Ferro (Nos) por <i>Almeida Junior</i> , 86, 102, 136, 150, 175, 189, 226, 257 e	272	Entroncamento (O), por <i>Calado Rodrigues</i> , 356 e	372	Linha do Corgo, por <i>Calado Rodrigues</i>	154
Caminhos de Ferro e automoveis, 219 e	256	Estação (Uma nova)	278	Linha da Louzã	276
Caminhos de Ferro (Os) e a estrada, por <i>Visalba</i>	221	Estação (A) de Limoges, por <i>Calado Rodrigues</i>	14	Linha da Louzã (Coimbra e a), por <i>J.</i>	374
Caminhos de Ferro hespanhois	187	Estação de Praias-Sado	371	Linha da Póvoa (O projecto do alargamento da)	111
Caminhos de Ferro (O porto e os) de Lourendo Marques, relatórios do <i>Engenheiro Pinto Teixeira</i> , 73, 90, 106, 275, 291, 325, 364, 379, 400 e 411	411	Estação do Rocio (As novas instalações da)	31	Linha Tejo-Oceano-Sado — Entrevista com o sr. Visconde de Assens, por <i>Calado Rodrigues</i>	409
Caminhos de Ferro (Os) da região mineira do Lena, pelo <i>Engenheiro Fernando de Sousa</i>	95	Estação do Terreiro do Paço (A nova)	33	Linhas aereas, maritimas e terrestres	195
Caixas de agrupamento, pelo <i>Visconde de Alcobaça</i>	333	Estação do Vaticano (A linha e a)	88	Linhas classificadas (O plano de agrupamento das), pelo <i>Eng.º J. Fernando de Sousa</i>	263
Carlos d'Ornellas, 179 e	187	Estação (A) de Vila Franca de Xira, por <i>Calado Rodrigues</i>	284	Linhas estrangeiras , 20, 70, 160, 250, 260, 305, 363, 382, 398	411
Carruagem (A) presidencial	155	Estações do Porto (Os antecedentes do problema), pelo <i>Eng.º J. Fernando de Sousa</i>	385	Linhas estrangeiras e coloniais	286
Carta (Uma), pelo <i>Engenheiro J. Fernando de Sousa</i>	47	Feira de Paris	101	Linhas ferreas francesas	407
Centeno (Dr. Antonio)	287	Finanças	267	Linhas ferroviarias (Novas)	155
Comboio (O) mais rapido da Europa	337	Gabriel Uriguen	378	Linhas secundarias do Minho, pelo <i>Eng.º J. Fernando de Sousa</i>	369
Comboios? (Vão acabar os choques de) por <i>Tacitus</i>	282	General Teófilo da Trindade	337	Linhas portuguesas , 17, 37, 65, 159, 228, 238, 289, 362, 382, 399 e	421
Comboios internacionais	214	Gomes da Costa (Marechal), por <i>Carlos d'Ornellas</i>	2	Linhas de via estreita (O valor economico das), pelo <i>Eng.º J. Fernando de Sousa</i>	247
Combustiveis nacionais (A utilização dos) conferencia do <i>Eng.º Moreira Lopes</i> 27 e	52	Gomes da Costa (O monumento ao Marechal)	352	Locomotivas (A agua de alimentação das)	35
Companhia da Beira Alta	174	Grupo instrutivo ferroviario de Campolide, 12 e	396	Locomotivas de carvão pulverizado	17
Companhia da Beira Alta, entre-		Guerra (A), por <i>Carlos d'Ornellas</i>	262	Lopes Banhos (General), 65 e	71
		Guia horario dos Caminhos de Ferro, 53 e	172	Lopes Galvão (Coronel), 56 e	209
		Hulha preta, hulha branca, hulha azul, por <i>Calado Rodrigues</i>	63	Luz (Os prodigios da)	268
		Iluminação electrica dos comboios por <i>Almeida Junior</i>	304	Manual do Viajante em Portugal	62
		Imprensa de Barcelona	124	Marquez de Gouveia	72
				Mercadorias (Transbordo de)	395

	Pag.		Pag.		Pag.
Metropolitano (O) de Lisboa, por <i>Calado Rodrigues</i> , 316 e . . .	353	Quedas (As) do Douro, por <i>Calado Rodrigues</i> , 100 e . . .	119	Telefones automaticos (Na inauguração dos), por <i>Carlos de Ornelas</i>	300
Montepio ferroviario	170	Raul Esteves (Comandante)	411	Torre de Belem	22
Mortos (Os nossos), 143 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 <i>Eng.º J. Fernando de Sousa</i> :		Transportes e entrepostos de frigorificos, pelo <i>Visconde de Alcobaça</i>	259
Notas e comentarios, por <i>Tacitus</i> , 343 e	398	Zona entre o Douro e o Tejo e ao sul do Tejo, 6, 23 e	48	Transportes ferreos (A economia politica e os), por <i>Manuel Rueda</i>	32
Orfanato para filhos dos ferroviarios, 173, 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	235
Papel (A questão do)	64	Redes ferroviarias de via reduzida, por <i>Alexandre Galvão</i>	43	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'Ornellas</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'Ornellas</i>	392	Urbain Thuan	103
Ponte pensil (Uma grande).	65	Sanatorio Silva Porto (A reabertura do), por <i>Carlos d'Ornellas</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	302	Serviços ferroviarios (A melhoria dos).	419	Viagem (Notas de), por <i>Carlos d'Ornellas</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	359
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 <i>Coronel Carlos Roma Machado</i>	79	Sinel de Cordes (General), por <i>Carlos d'Ornellas</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, 303, 320, 335, 362, 381, 390 e	412	Sociedade Propaganda de Portugal	260		
		Tarifas de transito e tarifas internas, pelo <i>Eng.º J. Fernando de Sousa</i>	329		



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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Premiada nas Exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra; Bruxelas, 1897; Porto, 1897; Liège, 1905
Rio de Janeiro, 1908, medalha de prata; Antuerpia, 1894; S. Luís, 1904, medalha de bronze
Representante em Espanha: 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 Rede 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 — Companhia dos 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 ESTEVES
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 (tri- mestre)	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 rigo-
roso, pezado, como pezado e ri-
goroso é o luto que veste a Pátria inteira
pela morte do meu e nosso saudoso amigo
Marechal Gomes da Costa, brilhante cola-
borador desta «Revista».

Foi uma desagradável surpresa para
mim, e, sem dúvida, para toda a gente, o
vermos cair no leito de doença, repenti-
namente, êsse 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
êsse leito de doença seria, dentro em
pouco, um leito de morte, êsse modestís-
simo 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
fragôres dos campos de batalha e na acção
enérgica numa hora grave para a vida
nacional.

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

Homem duma só fé, homem de antes
quebrar que torcer, baqueou combalido
não só pelas doenças adquiridas em cam-
panha 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 de-
monstrações de carinho, de simpatia, de
admiração que lhe foram rendidas pelos
açoreanos durante a sua estada no for-
moso arquipélago.

Fui seu subordinado em 1914, quando
assentei praça em Infantaria 16. Acompa-
nhei-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 parti-
cular durante todo o movimento de 28 de
Maio, acompanhando-o sempre, assim

(Continua na página 13)

O ANO DE 1929

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

«Como se vê, é animador o balanço ferroviario de 1927.

«Seja 1928 o inicio de uma era de largas realisações.»

Não succedeu 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 succedido sete (!) ministros na gerencia daquela pasta em pouco mais de dois anos.

Junte-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 realisações 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 necessario 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 Povia da Boa Vista á Trindade, concedida ha trez anos e incluída 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 realisação 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 realisada rapidamente foi a da estação fluvial do Sul e Sueste no terrapleno da Alfandega. O edificio quasi concluído 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 marítima 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 falamos 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 transpirenaica de Ripoll por Puigcerdá a Ax-les-Thermes, com via de 1,^m44 dando comunicação directa e sem trasbordos entre Barcelona e a grande cidade franceza de Tolosa.

O plano da rede complementar de todo o paiz foi concluído 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 metódica.

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 também o trecho respectivo do relatório da Comissão técnica.

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,^m20 ou 1,^m24, 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 menosprezo de pareceres técnicos autorisados e já sancionados.

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

A opposição 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 lugar tomou o nosso paiz, graças á competencia e dedicação dos distintos engenheiros Silveira e Castro e Jacome de Castro e dos habéis arquitetos Andrade.

Infelizmente não se verificaram as previsões de grande affluencia 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 commerciaes, que teem por termo as nossas colonias africanas.

E ahí fica o balanço do ano que viveu enredado em teias de aranha burocraticas e por foi isso pobre de realisações.

É preciso que 1930 quebre o encanto.

O PLANO DA RÊDE 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.	—	230	—	230
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.	—	253	—	253
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	—	—	30	30
Ramal da Murtosa . . .	Oliveira de Azeméis à Murtosa.	Estarreja (linha do Norte)	—	—	24	24
Linha de Cantanhede . .	Aveiro a Coimbra-B .	Ílhavo, Vagos, Mira, Cantanhede, Ançã.	—	—	63	63

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.	—	35	—	35
Linha de Santa Comba a Foz Tua.	Santa Comba e Tua (linha do Douro)	Tondela, Viseu, Vila da Igreja, Aguiar da Beira, Riodades, Trevões, Pesequeira.	—	50	135	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, Torrozel, Venda de Porco.	—	—	100	100
Linha de Tomar a Miranda do Corvo.	Entroncamento a Miranda do Corvo.	Tomar, Ferreira de Zêzere, Avelar, Espinhal, 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.	30	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, Valhelhas, Teixoso.	—	—	80	80
Linha de Penacova	Portela a Santa Comba	Penacova	—	—	38	38
Linha de Tomar à Nazaré.	Tomar à Nazaré	Chão de Maçãs, Ourem, Fátima, Porto 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 trço Seia-Gouveia entestando nessa última povoação.

D) Ao sul do Tejo

Respostas ao inquerito

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.

Districto 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 porto de Vila Real e Associação Comercial de Vila Real.

Responderam também a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a Associação dos Engenheiros Cívicos 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 Cívicos 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 empecer-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 largueza 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 Cívicos 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, Gáfete, 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 Cívicos 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 Cívicos 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 Moura 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 trço 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 quasi 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, alvitre que é rejeitado *in limine*, pois a função que a essa linha, de pouco tráfego e difficilima construção, se atribui pertence à via fluvial.

(Continúa)



LEGISLAÇÃO ANTIQUADA

P. O. R.

ALMEIDA JÚNIOR

Antigo Agente Técnico e de Transmissão



Com o Conde de Paçõ-Vieira desapareceu uma nobre figura de estadista, dos que mais e mais afinadamente 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, atravez de longos anos, á consideração e respeito dos seus cidadãos.

Mais alto do que o objectivo, tórpe 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 illustre 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 tema, 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 aquella data até aos nossos dias, mas ainda assim conserva-se intacta no seu conceito e objectivo juridico, 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, elles ainda hoje rejam 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 Pampilhosa, com destino a Paris.

— Ando farto de correr mundo, á procura avidamente, de melhores dias para os caminhos de ferro portugueses, para toda a familia ferroviária — clamava o illustre português! — Mas ninguém 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!...

Sucedirá a todos os homens que presistam, na vida, em encarar sómente o bem alheio. De resto todos os homens de superior cultura, de lúcida intelligencia 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 occupações, de maneira a não serem perturbados pela inveja e pela maldade dos seus irmãos mais irrequietos 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 irrepreensivel conduta — semeando o Bem, praticando o Bem, atravez dos fulgores da sua intelligencia posta ao serviço da causa da colectividade e da sua patria — não descançando um momento da árdua tarefa que foi seu signo de nascença.

Foi assim Paçõ-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 Portuguezes, realizou no dia 25 uma conferencia 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. Raul da Costa Cuvreur.

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

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 resolvera festejar a inauguração do ultimo troço da sua linha em Angola, convidando personalidades representativas de Portugal e do estrangeiro para constatarem o valor da empresa que, embora muito deva a «sir» Robert Williams, é, no entanto, de iniciativa portuguesa.

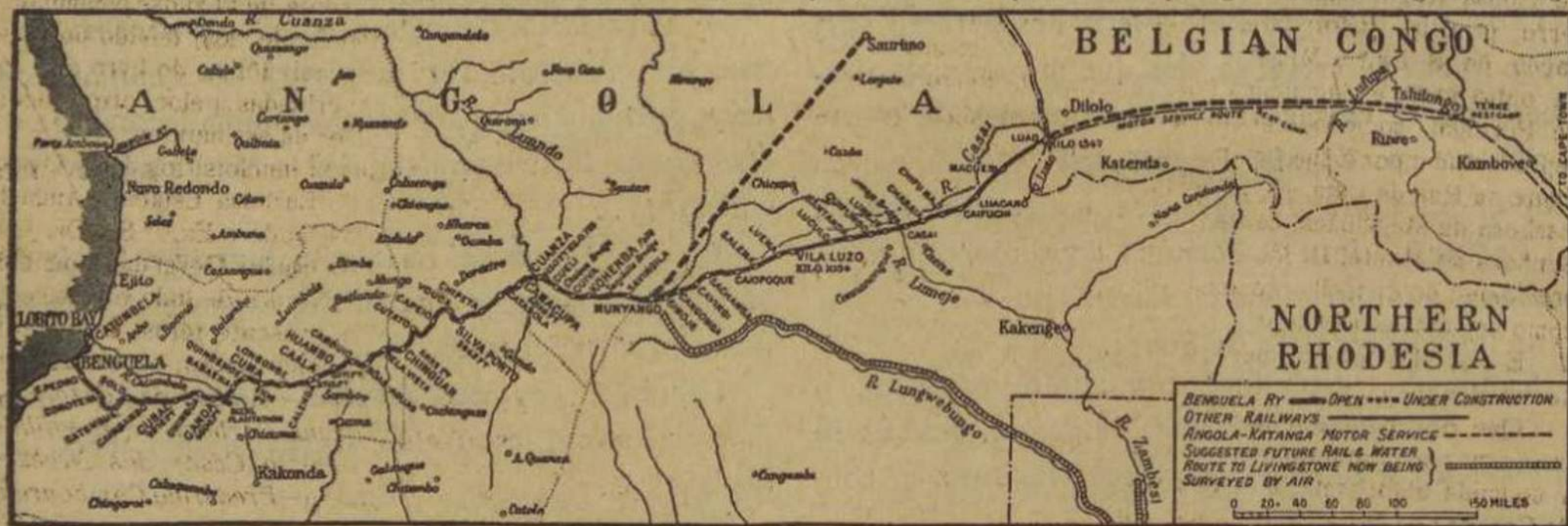
Os convidados idos do continente foram: o Ministro das Colonias

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 Africa: 5'6" (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 notáveis, 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 (76m) Cavaco (105m) S. Pedro (100m) e Quanza (160m).

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



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 Colonias Engenheiro agrônomo Sr. Armando Cortezão, Coronel Sr. Roma Machado pela Sociedade de Geografia, os Srs. Francisco de Melo Machado, Sebastião Alfredo da Silva e Antonio 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 Geologo 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 Africa juntaram-se ainda pessoas de destaque em Angola, Moçambique, Rodésia, 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 3 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 inglezes.

Em 7 partiu o comboio especial, procedendo-se á inauguração do ultimo troço, solenidade que ficou marcada na margem do Luau, fronteira da nossa colonia, 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 affectuosos e duma incontestavel importancia internacional, principalmente porque nefes se acentuaram não só a cordealidade de relações entre os povos ali representados mas também o logar prominente de Portugal nessa solenidade.

Em seguida, o sr. Engenheiro Raul Cuvreur, 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 Rodésia, para o Transvaal etc.; é um elemento precioso para o desenvolvimento da bahia e da provincia.

Diz que os estudos para aproveitamento do porto, foram feitos por

ficas, com 19 metros de comprimento, com corredores laterais, compor tando 22 pessoas e pezando 45 toneladas; tendo as carruagens para indigens também instalações sanitarias. Em todas as carruagens ha grande abundancia de agua, ao contrario do que muitas vezes sucede em linhas nossas.

As oficinas no Huambo, em construção, são uma obra importante para nma media de 80 grandes reparações anuais, completada com uma «citê ouvrier» com casas para pessoal, restaurante, escola, ginasio, 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 magnifico, a 1.700 metros de altitude, gente com magnifico aspecto de saúde.

Depois da inauguração fizeram-se 550 quilometros de automovel, com três magnificos 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 metalurgicos 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 Victoria Falls e a seguir Johannesburg e duas das suas minas: uma de ouro (a New Moder fountain) 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 paquete, visitando Durban e Cape Town e em 1 de Agosto chegou-se a Lisboa.

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

PARTE OFFICIAL

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 Boa-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, 2.^o 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 eles 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 officio, 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 acôrdo os outorgantes em que no respeitante a construção e exploração da linha da Senhora da Hora à Trofa vigore o que fôr applicável 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 calculo dos complementos a adiantar pelo primeiro outorgante e até completo reembolso serão consideradas somente as receitas próprias da linha da Senhora da Hora à Trofa, ficando para esse 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 termo 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 á 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 este contrato exprime a vontade de ambos, e aos seus termos se obrigam reciprocamente.

Abaixo vão coladas e devidamente inutilizadas estampilhas do imposto de selo na importância de 26\$, devido por este contrato que vai escrito em três meias folhas 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 officiais Emilio Barbosa Estácio e Augusto César das Neves, tendo também assistido o Ex.^{mo} Sr. Dr. José Ribeiro Castanho, ajudante do Procurador Geral da República. E eu, Frederico Cambournac, em firmeza de tudo e para constatar onde convier fiz escrever o presente termo de contrato que vão 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* — *Emilio 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 Espediente

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 15:331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições: 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.ª

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.ª

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 República, em 13 de Novembro de 1929. — ANTONIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *Artur Ivens Ferraz — Luís Maria Lopes da Fonseca — António de Oliveira Salazar — Hamílcar Barcinio Pinto — Luís António de Magalhães Correia — Jaime da Fonseca Monteiro — João Antunes Guimarães — Eduardo Augusto Marques — Eduardo da Costa Ferreira — Henrique Linhares de Lima.*

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 finese de autorisar que seja publicada na vossa mui-conceituada *Gazeta*, a carta que sêgue:

Ao iniciar-se um novo ano, a Direcção d'este Grupo, apresenta em primeiro logar ao Snr. Carlos d'Ornelas, e á *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.

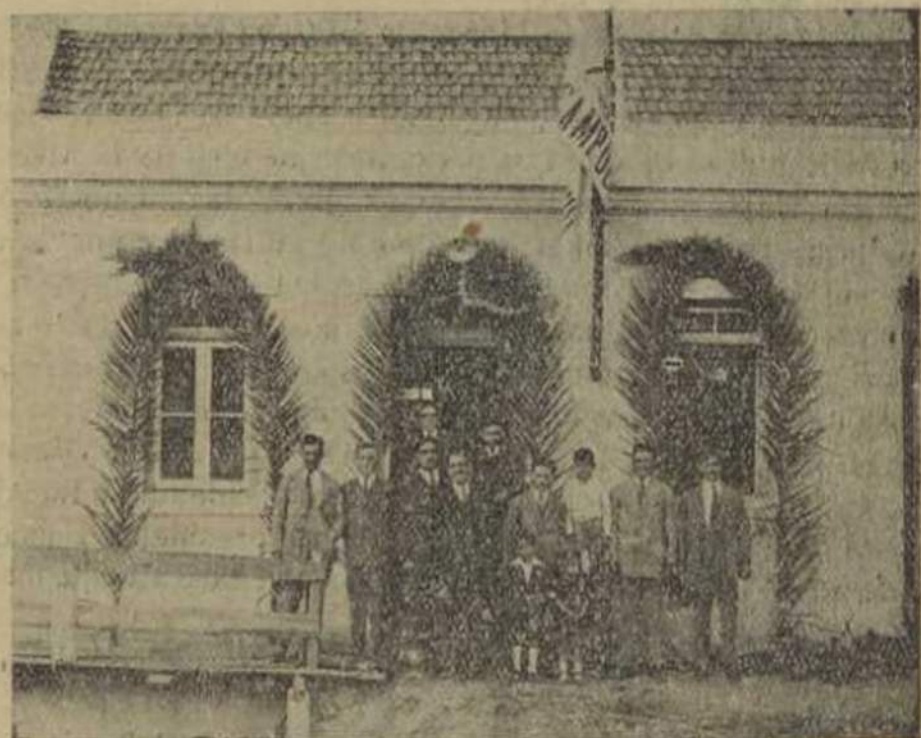
Na muito recente época em que os ferro-viários principiaram a reconhecer que era de inteira necessidade criar escolas, fazer a propaganda da instrução por toda a parte do país onde cheguem Caminhos de ferro; e ao Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide que cabe a honra dessa iniciativa.

Decorridos vão quatro anos sobre a sua fundação; quatro anos de sacrificio para ésta Direcção; sacrificio, 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 obstaculos diversos, sempre vencidos pela sua actividade e presistencia 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 presistencia, estudando novos planos, profundando o futuro do que deve ser ainda ésta pequenina escola. Estuda-se a construção do novo edificio, 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 familia Ferro-viária novos aperfeiçoamentos de instrução.

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

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



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 duma classe que envolve todo o nosso querido Portugal.

Muito grato e reconhecido fico pela publicação da presente.
26 de Dezembro de 1929

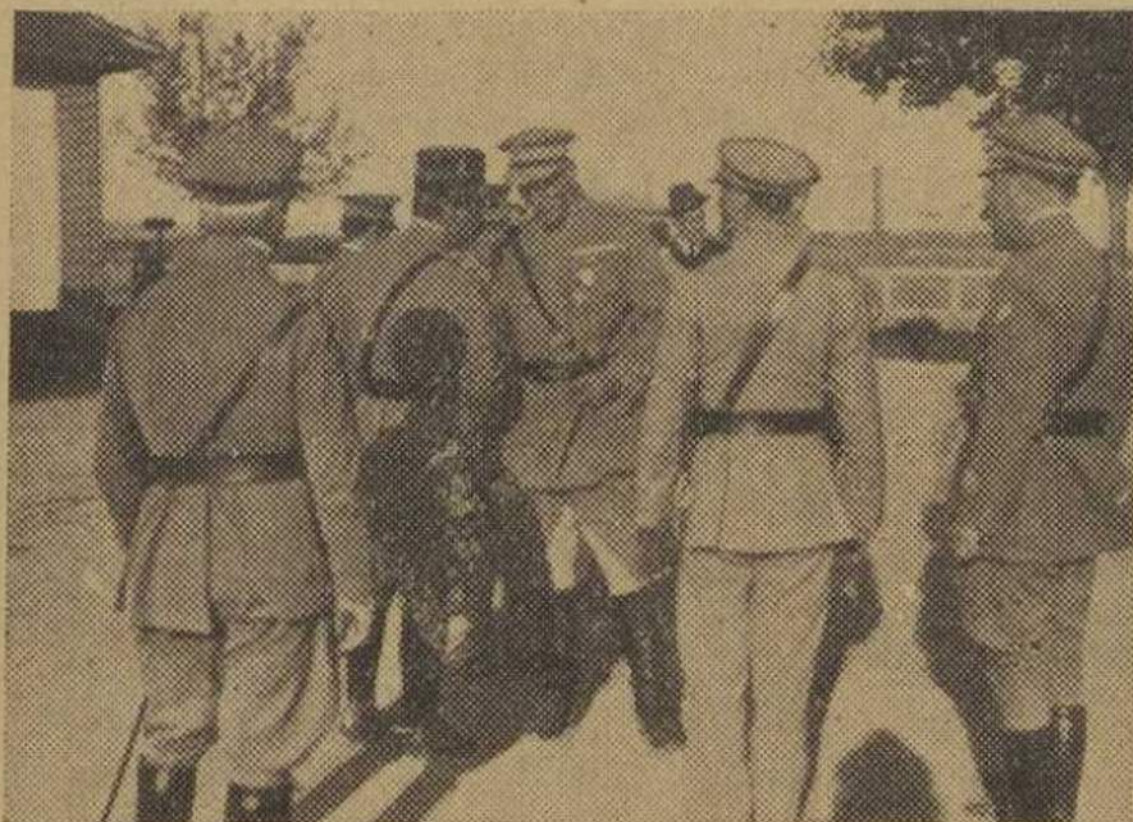
Sede do Grupo Instrutivo Ferro-viário

Sou de V. etc.

O TESOUREIRO DO GRUPO

José Geraldo Lopes

Dando mais uma vêz e gostosamente, publicação a um comunicado do Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide, muito agradecemos as referencias elogiosas que nele se fazem á *Gazeta* e só nos resta fazer votos muito sinceros pelas prosperidades do Grupo que tão valiosos serviços tem prestado á 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 sôbre 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; Nagueima,

3-3-97; Ibrahimo, 6-3-97; Mcuto Muno, 7-3-97; Reconhecimento de Macontene, 22-5-97; Combate de Macontene, 21-7-97; Nampulanguene, 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, Namarras, Gaza, Sul de Angola, França e Moçambique.

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

Carlos d'Ornellas

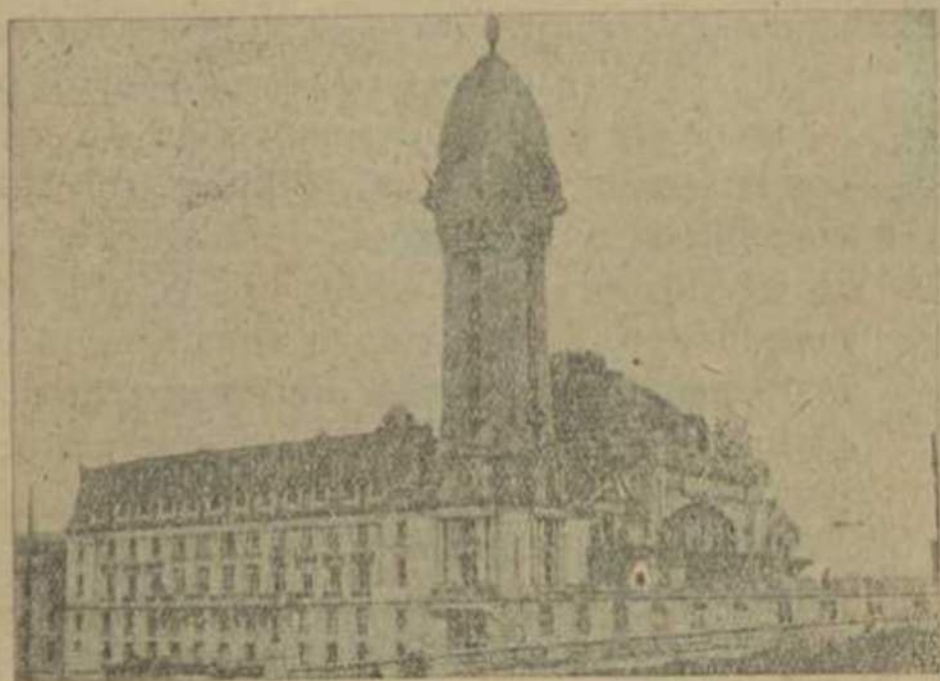


O Marechal Gomes da Costa quando do 28 de Maio visitando uma unidade no Porto

NO CONJUNTO DE ESTAÇÕES MODERNAS,
MONUMENTAIS, DA FRANÇA

A ESTAÇÃO DE LIMOGES

MARCA BRILHANTEMENTE COMO UMA
REALIZAÇÃO ESPLENDIDA DA ARTE
E DA TÉCNICA.



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 aparência da verdade. Acontece isto em todos os campos e, consequentemente, tem que acontecer também no campo ferroviário.

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 architectonicos. 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 tem 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.

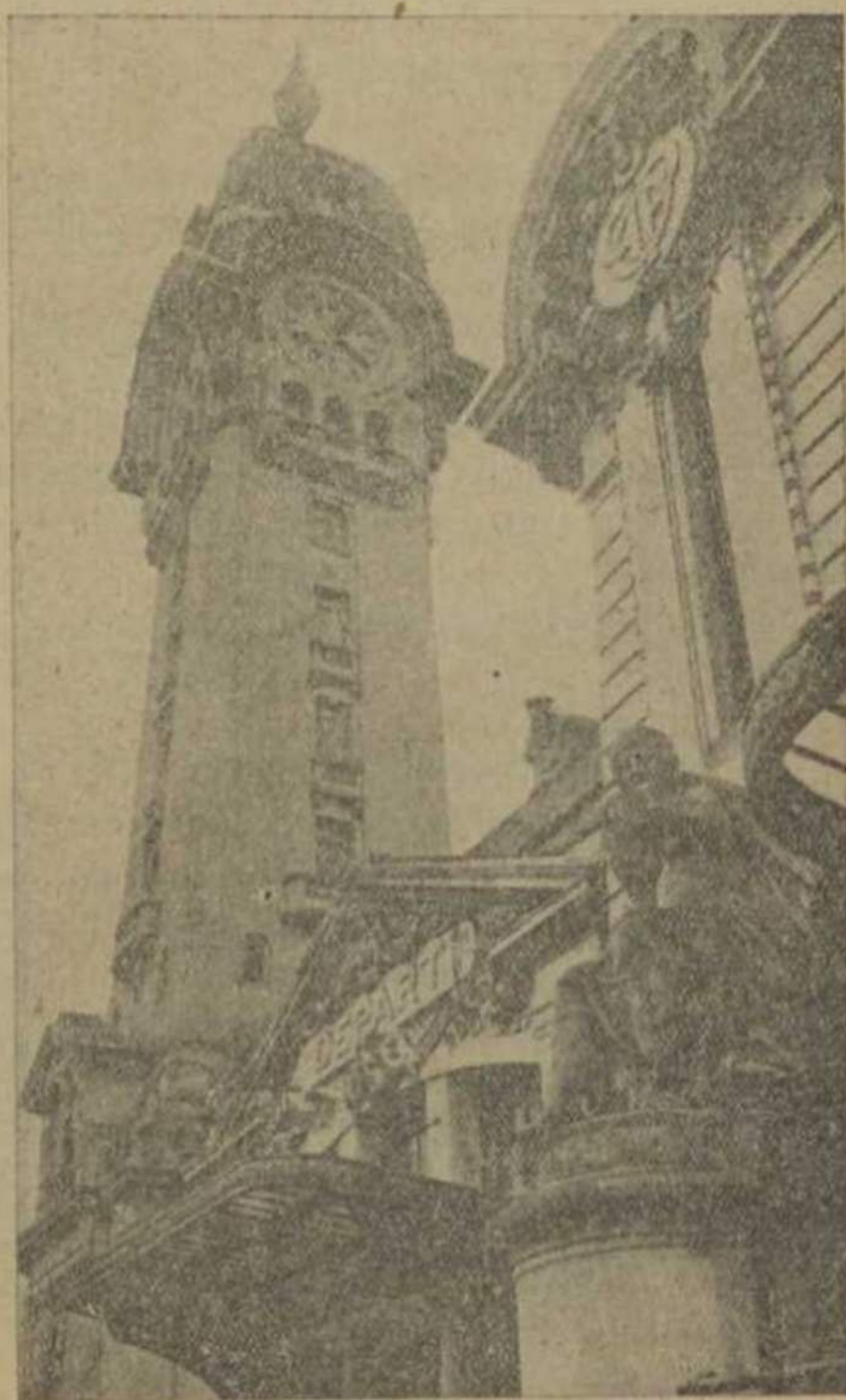
Isto aconteceu em Rouen, Mans, St.-Brieux e Rochelle na rede do Estado, em Lyon-Brotteaux e em Limoges, na linha de Orleans.

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 população 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, Augoulême, Perigueux e Bordeaux, St.-Yrieux e Brive, Montluçon e Lyon, Ussel e Clermond-Ferrand.

Todavia, as modificações levadas a efeito 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 sólo está instalado um relógio de 4 faces de 4 metros de diametro 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 diametro, 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 cúpula 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 brilhante efeito.

Os pavilhões de serviço, salas de espera, *guichets*, etc., são construidos em acajou do Gabon, sendo interessante dizer, de passagem, que as redes francezas 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 ha 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 architectura 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, anun-
ciantes e a toda a familia ferroviária.

CALENDARIO PARA 1930

1.º SEMESTRE

	JANEIRO	FEVEREIRO	MARÇO
Domingo.	5 12 19 26	2 9 16 23	2 9 16 23 30
Segunda.	6 13 20 27	3 10 17 24	3 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 23 30	6 13 20 27	6 13 20 27
Sexta...	3 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 29
	ABRIL	MAIO	JUNHO
Domingo.	6 13 20 27	4 11 18 25	1 8 15 22 29
Segunda.	7 14 21 28	5 12 19 26	2 9 16 23 30
Terça...	1 8 15 22 29	6 13 20 27	3 10 17 24
Quarta...	2 9 16 23 30	7 14 21 28	4 11 18 25
Quinta...	3 10 17 24	1 8 15 22 29	5 12 19 26
Sexta...	4 11 18 25	2 9 16 23 30	6 13 20 27
Sabado...	5 12 19 26	3 10 17 24 31	7 14 21 28

2.º SEMESTRE

	JULHO	AGOSTO	SETEMBRO
Domingo.	6 13 20 27	3 10 17 24 31	7 14 21 28
Segunda.	7 14 21 28	4 11 18 25	1 8 15 22 29
Terça...	1 8 15 22 29	5 12 19 26	2 9 16 23 30
Quarta...	2 9 16 23 30	6 13 20 27	3 10 17 24
Quinta...	3 10 17 24 31	7 14 21 28	4 11 18 25
Sexta...	4 11 18 25	1 8 15 22 29	5 12 19 26
Sabado...	5 12 19 26	2 9 16 23 30	6 13 20 27
	OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO
Domingo.	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28
Segunda.	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29
Terça...	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30
Quarta...	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31
Quinta...	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25
Sexta...	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26
Sabado...	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27

FERIADOS NACIONAIS: — *Fraternidade universal*, 1.º de Janeiro; *Precursores da República*, 31 de Janeiro; *Descobrimento do Brasil*, 3 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)

Ascensoras da Lisboa

No numero 49 dava a Gazeta as seguintes informações a respeito da contenda entre a Camara Municipal e a Junta da Paroquia de Santa Catharina relativa á linha dos ascensores da Estrella.

Está affecta á resolução do supremo tribunal administrativo, uma questão que interessa consideravelmente á viação publica em Lisboa: a resolução da pendencia entre a camara municipal e a junta da parochia da freguezia de Santa Catharina, sobre a construcção da linha dos ascensores da Estrella.

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

A esse recurso respondeu a camara negando á junta de parochia de Santa Catharina, competencia para interpor 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 á linha já em construcção, mostraram o nenhum fundamento dos recorrentes, fazendo justiça á companhia dos ascensores, concluído o parecer de oito dos mais distinctos engenheiros, foi assente que:

A referida linha, constitue um systema 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 ruas por onde passam americanos, taes como as dos Mastrós, da Silva e ainda mesmo a de S. Pedro de Alcantara, junto á igreja de S. Roque, além de outras.

Que o systema funicular permitindo aos carros parar, quando fôr necessario, não impede nem embaraça o livre uso de toda a rua, nem o transito dos passageiros e de vehiculos ordinarios, podendo estes, sem risco, passar pela faixa occupada pelo material fixo. E finalmente que a permanencia nas ruas do material fixo não impede nem obsta á viação publica.

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

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

Estava ocorrendo com a linha dos ascensores da Estrella o mesmo que havia acontecido com o ascensor da Gloria a que tinha sido levantada viva opposição e cujos enormes beneficios 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 portuguezas no anno de 1889:

Antiga rede de Leste e Norte e ramal de Caceres e Coimbra	2.781:372\$000
Nova rede — Cintra — Torres e ramal de Cintura	309:216\$009
Idem garantida — Torres-Figueira-Alfarelloa	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 á 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, augmentou 150 kilometres pela abertura á exploração das seguintes linhas:

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

Invento pasmoso

Ha quarenta annos, ja a actividade inventiva de Elison er alguma de colossal. Disso dava conta a Gazeta sob aquella epigrafe.

Segundo consta ao nosso esclarecido collega *Electrical Review*, o grande e afamado electricista Edison, communicou aos organisadores 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 occupou na Exposição de Paris, para expor ao publico pelo menos, setenta dosapparelhos da sua invenção.

Entre estes apparelhos, figura mais notavelmente um que vae 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 Edison, um logar proeminentissimo.

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, vêr 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 polemica violenta nas ruas até ás 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 detestaveis 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, mollas quebradas e outras avarias; puchados por pobres alimarias famintas e extenuadas, guiados por cocheiros de barba por fazer chapéu á serrana ou barrete, jaleca, etc. e dirigidos por conductores vestidos e sujos da mesma forma?

E' decente que n'uma capital se permita que as suas principaes ruas sejam crusadas e percorridas por vehiculos n'este genero, alguns mesmo que não trazem o menor distinctivo 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 Americano (!)

Linhas portuguezas

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 Pova e Famação, construcção do ramal de ligação de S. Pedro de Avioso, ligando esta linha com Trofa; transferencia para leito proprio do troço Lousado á Trofa; construcção da linha da Pova a Esposende, Barcelos, Braga e Guimarães; construcção do troço Boa Vista-Tiinda de 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 construcção do ramal da Senhora da Hora á Trofa.

Trabalho

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 potendia 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.ºs 830, 833, 836 e 839, que se efectuam entre Tunes e Vila Real de Santo António e admitem passageiros munidos de bilhetes de «tramways», 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\$00 e 68\$55; (meios bilhetes) em 1.ª, 2.ª e 3.ª classes: 65\$40, 49\$25 e 34\$00. Setubal (inteiros): 116\$50, 86\$70 e 60\$75; (meios bilhetes): 58\$25, 43\$40 e 30\$45. Lagos (inteiros): 55\$10, 41\$70 e 29\$95; (meios bilhetes): 27\$55, 20\$85 e 14\$05. Portimão (inteiros): 49\$50, 37\$30 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\$35 e 15\$30; (meios bilhetes): 13\$05, 10\$20 e 7\$65. Olhão (inteiros): 22\$55, 17\$85 e 13\$65; (meios bilhetes): 11\$30, 9\$00 e 6\$90. Tavira (inteiros): 15\$30, 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): 3\$35, 3\$15 e 2\$95. Estremoz (inteiros): 142\$15, 105\$50 e 73\$60; (meios bilhetes): 71\$15, 52\$75 e 36\$80. Évora (inteiros): 121\$65, 90\$45 e 63\$35; (meios bilhetes): 60\$90, 45\$30 e 31\$45. Beja (inteiros): 90\$85, 67\$90 e 47\$85; (meios bilhetes): 45\$50, 33\$95 e 23\$95.

Nos preços acima indicados estão incluídos os seguintes partícipes 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. Setubal (inteiros): 146\$50, 116\$70 e 90\$75; (meios bilhetes): 73\$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): 39\$70, 33\$65 e 28\$50. Loulé (inteiros): 61\$60, 54\$45 e 48\$15; (meios bilhetes): 30\$80, 27\$30 e 24\$10. Faro (inteiros): 56\$10, 50\$35 e 45\$30; (meios bilhetes): 28\$05, 25\$20 e 22\$65. Olhão (inteiros): 52\$55, 47\$85 e 43\$65; (meios bilhetes): 26\$30, 24\$00 e 21\$90. Tavira (inteiros): 45\$30, 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\$35, 18\$15 e 17\$95. Estremoz (inteiros): 172\$15, 155\$50 e 105\$60; (meios bilhetes): 86\$15, 67\$75 e 51\$80. Évora (inteiros): 151\$65, 120\$45 e 93\$35; (meios bilhetes): 75\$90, 60\$30 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 partícipes da Empresa Automobilista Internacional: 34\$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. Setubal (inteiros): 176\$50, 146\$70 e 120\$75; (meios bilhetes): 88\$25, 73\$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\$30 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\$30 e 39\$10. Faro (inteiros): 86\$10, 80\$35 e 75\$30; (meios bilhetes): 43\$05, 40\$00 e 37\$65. Olhão (inteiros): 82\$55, 77\$85 e 73\$65; (meios bilhetes): 41\$30, 39\$00 e 36\$90. Tavira (inteiros): 75\$30, 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 133\$60; (meios bilhetes): 101\$15, 82\$75 e 66\$80. Évora (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, 63\$95 e 53\$95.

Nos preços acima indicados estão incluídos os seguintes partícipes 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 103\$55; (meios bilhetes) em 1.ª, 2.ª e 3.ª classes: 98\$60, 74\$30 e 52\$15. Setubal (inteiros): 175\$50, 150\$70 e 91\$80; (meios bilhetes): 87\$80, 65\$35 e 45\$90. Lagos (inteiros): 83\$40, 63\$20 e 45\$70; (meios bilhetes): 41\$70, 31\$60 e 22\$90. Portimão (inteiros): 74\$60, 56\$70 e 41\$20; (meios bilhetes): 37\$30, 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): 39\$75, 31\$15 e 23\$70; (meios bilhetes): 19\$95, 15\$65 e 11\$90. Olhão (inteiros): 34\$60, 27\$45 e 21\$15; (meios bilhetes): 17\$30, 13\$80 e 10\$60. Tavira (inteiros): 23\$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): 213\$90, 158\$90 e 111\$05; (meios bilhetes): 106\$95, 79\$45 e 55\$60. Évora (inteiros):

183\$30, 130\$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\$30 e 36\$35.

Nos preços acima indicados estão incluídos os seguintes partícipes da Empresa Automobilista Internacional: 7\$50, respeitantes aos bilhetes inteiros, e 3\$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. Setubal (inteiros): 222\$00, 177\$20 e 138\$30; (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 43\$85. Loulé (inteiros): 94\$60, 83\$85 e 74\$35; (meios bilhetes): 47\$35, 42\$00 e 37\$25. Faro (inteiros): 86\$25, 77\$65 e 70\$20; (meios bilhetes): 43\$20, 38\$90 e 35\$15. Olhão (inteiros): 81\$10, 73\$95 e 67\$65; (meios bilhetes): 40\$55, 37\$05 e 33\$35. Tavira (inteiros): 70\$20, 65\$90 e 62\$15; (meios bilhetes): 35\$15, 32\$95 e 31\$10. Vila Real de Santo Antonio (inteiros): 57\$20, 56\$35 e 55\$65; (meios bilhetes): 28\$65, 28\$25 e 27\$90. Estremoz (inteiros): 260\$40, 205\$40 e 157\$55; (meios bilhetes): 130\$20, 102\$70 e 78\$35. Evora (inteiros): 229\$30, 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 partícipes 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): 302\$65, 234\$05 e 210\$05; (meios bilhetes) em 1.^a, 2.^a e 3.^a classes: 151\$85, 127\$55 e 105\$40. Setubal (inteiros): 282\$00, 237\$20 e 198\$30; (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, 143\$85 e 134\$35; (meios bilhetes): 77\$35, 72\$00 e 67\$25. Faro (inteiros): 146\$25, 137\$65 e 130\$20; (meios bilhetes): 73\$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): 130\$20, 125\$90 e 122\$15; (meios bilhetes): 65\$15, 62\$95 e 61\$10. Vila Real de Santo Antonio (inteiros): 117\$20, 116\$35 e 115\$65; (meios bilhetes): 58\$65, 58\$25 e 57\$90. Estremoz (inteiros): 320\$40, 262\$40 e 217\$55; (meios bilhetes): 160\$20, 132\$70 e 108\$85. Evora (inteiros): 289\$80, 242\$95 e 202\$25; (meios bilhetes): 144\$90, 121\$50 e 101\$15. Beja (inteiros): 243\$50, 203\$95 e 179\$05; (meios bilhetes): 121\$80, 104\$55 e 89\$60.

Nos preços acima indicados estão incluídos os seguintes partícipes 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 início 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 á 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 á 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, applicaveis quaisquer restrições especiais publicamente annunciadas. Assim, quando utilizados em comboios rapidos, os seus portadores têm de satisfazer a correspondente sobretaxa de velocidade.

O passageiro que deseje passar para classe superior á designada no seu bilhete, paga, pelo trajecto percorrido na classe superior, a diferença como se fôsse portador de bilhete ordinario 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 á chegada. A falta desta formalidade torna o bilhete nulo para a parte do percurso em que ela não fôr cumprida.

O portador do bilhete de 1.^a classe, ou de 2.^a e 3.^a classes, que pague a mudança para 1.^a classe, pode viajar no caminho de ferro em carruagens de luxo, quando as houver, com lugar disponivel 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 30 quilogramas de bagagem registada. Esta concessão não se applica ás crianças transportadas gratuitamente e é reduzida a 15 quilogramas para as que viajem com meio bilhete.

Pelas bagagens sem peso excedente têm de satisfazer-se as importancias 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 quizer 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 Antonio 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 transporte, quer de passageiros, quer de bagagens, será feita em pesetas, ao cambio de 1 peseta por cada 3\$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' p'rtida das estações portuguesas: direito de registo, 5\$5; á partida das localidades espanholas: direito de registo, 3\$00.

Bagagens com peso excedente—Preços por fracção indivisivel de 10 quilos: Das seguintes estações ás adiante mencionadas ou vice-versa:—Lisboa-T. P. (via Sado): Ayamonte, 8\$31; Huelva, 10\$31 e Sevilha, 13\$31. Setubal: 7\$96, 9\$46 e 12\$46; Lagos: 4\$48, 5\$88 e 8\$88; Portimão: 4\$15, 5\$65 e 8\$65; Loulé: 3\$15, 4\$65 e 7\$65; Faro: 2\$83, 4\$33 e 7\$33; Olhão: 2\$64, 4\$14 e 7\$14; Tavira: 2\$22, 3\$72 e 6\$72; Vila Real de Santo Antonio: 1\$73, 3\$23 e 6\$23; Estremoz: 9\$41, 10\$91 e 13\$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 velocidade, em vigor desde 1 de Abril de 1928.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes
Sociedade Anónima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894
Séde — 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, liquido de impostos, se efectuará a partir do proximo dia 2 de Janeiro de 1930.

As importancias liquidas 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
	} 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 séde 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 séde da Companhia, todos os dias uteis, desde as 11 ás 13 e das 14 1/2 ás 15 1/2 horas.

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

O Presidente do Conselho de Administração

Ruy Ennes Ulrich



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

SERVIÇO DE MOVIMENTO

REPARTIÇÃO DE RECLAMAÇÕES E LEILÕES

LEILÃO

Em 6 de Janeiro do p.º f.º, 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 Accessorias, 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 retirá-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 uteis até 4, das 10 ás 17 horas.

O leilão realisa-se no Armazem situado ao fim do molhe n. 5 da referida estação de Lisboa, com serventia pela porta existente na rampa da Calçada de Santa Apolonia, defronte do gradeamento.

Lisboa, 18 de Dezembro de 1929.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita



**Companhia Portuguesa para a Construcção 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 apresetarem fora destas condições.

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

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



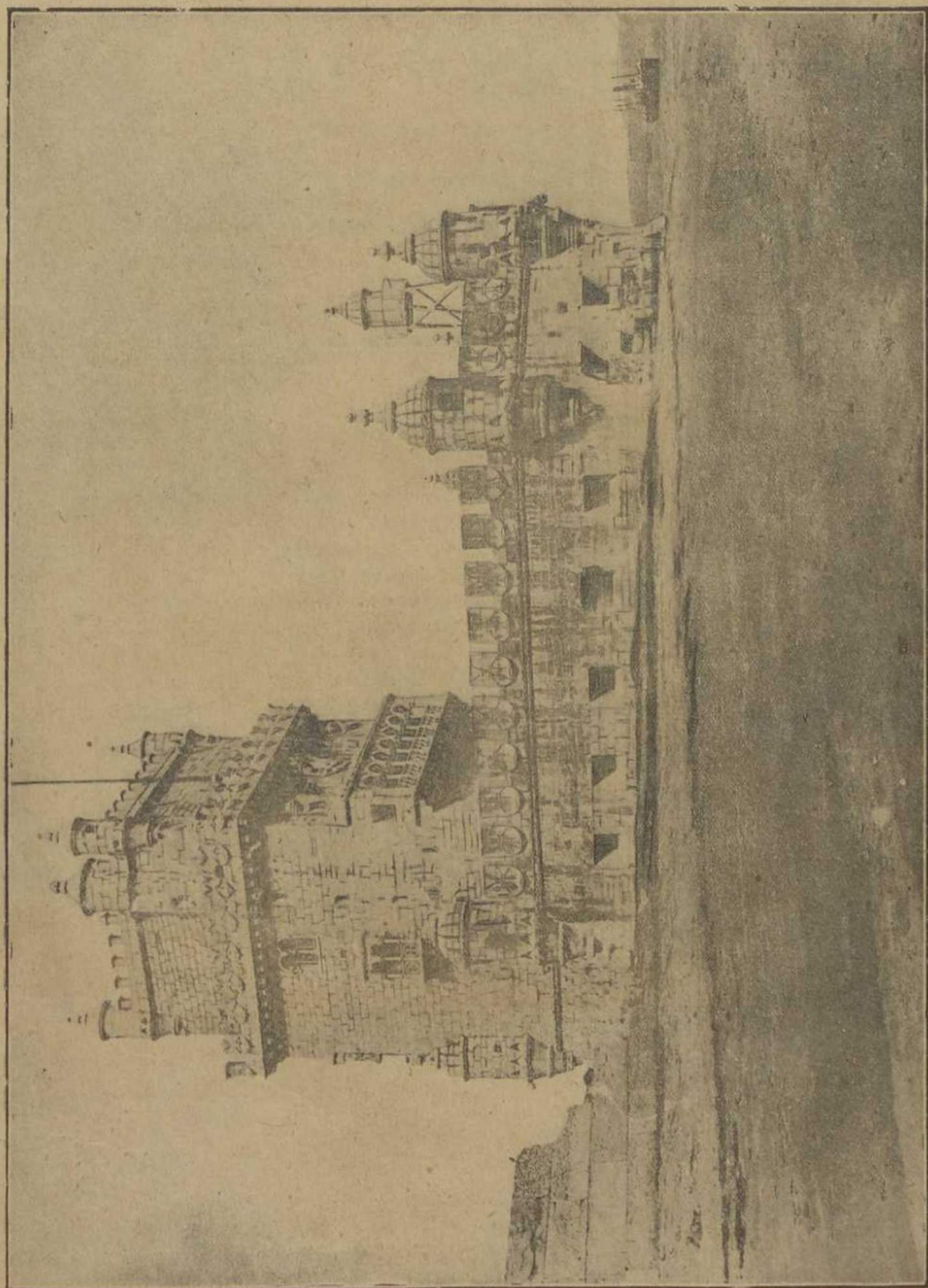
Linhas estrangeiras

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

Ao mesmo tempo realisou-se a esperiência de outro aparelho, que, instalado nas máquinas de comboios que se encontrem na mesma linha, os faz parar a mais do um quilómetro de distancia.

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 construcção 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.º, entre Londres, Edinburgh e Glasgow.



LISBOA — Torre de Belem