

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

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

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

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

S U M A R I O :

A nossa gravura de página: Sevilha, Jardim do Alcazar. — Legenda Medieval, por FELIX CORREIA. — O plano geral da rede ferroviária, por J. FERNANDO DE SOUZA. — Nos Caminhos de Ferro, por JOSÉ DE ALMEIDA JÚNIOR. — Notas de Viagem, por CARLOS D'ORNELLAS. — Imprensa. — A Entrevista da Quinzena, por CALADO RODRIGUES. — Coronel João de Almeida. — Os nossos mortos, João Calainho de Azevedo. — Vidé anuncios da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

ANEXOS NESTE NÚMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Serviço combinado com o Sr. Antonio Rodrigues de Deus. — Tarifa de Camionagem. — Em vigor a partir de 11 de Abril de 1930. — Serviço combinado com a Emprêsa de Transportes Mecânicos Serpense (com sede em Serpa). — Tarifa de Camionagem. — Em vigor a partir de 15 de Abril de 1930.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTOR

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SECRETARIO DA REDACCÃO
Dr. CALADO RODRIGUES

REDACTOR E EDITOR
CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

Coronel DELFIM M. MONTEIRO
M. DE MELO SAMPAIO (Viseconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Coronel de Eng. JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro GABRIEL URIGUEN.

Capitão MARIO COSTA

Capitão LUNA D'OLIVEIRA

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

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

REDACCÃO, ADMINISTRAÇÃO
E OFICINAS
RUA DA HORTA SECA, 7

Telef. Trindade 27

DIRECÇÃO: T. 576 e 581

LEGENDA MEDIEVAL

M dia, o moço heroi partiu de abalada para longes terras, levando como bagagem um caracter e um sonho. Tirou a sua espada da baínha. Fê-la brilhar ao sol dos tropicos, em escaramuças constantes, em batalha desigual. A grandeza do seu sonho toldou-lhe a vista e fê-lo visionar o impossivel:

Sentiu que tinha a força de Hercules. A sua espada já não era aquela simples lamina de aço fragil. Tinha a resistencia e a dureza duma gigantesca coluna de marmore. Apezar disso, o seu braço manejava-a facilmente, para a esquerda, para a direita, para cima, para baixo, como se fosse uma pena. Viu as feras retirando espavoridas ante o seu formidavel montante. Julgou que ele seria bastante forte para desbravar o matagal selvagem. E, perseguindo o seu sonho, combateu, despediu golpes de audacia e de energia.

O jovem guerreiro não contava, porém, com a traição da noite. E, quando dormia, deixava abertas todas as portas e janelas da sua casa, a fim de que o ar puro entrasse com o luar romantico que emoldurava o seu sonho.

Uma noite, uma massa negra começou rodeando-lhe o leito, avançando, como que a pretender esmaga-lo. O heroi levantou-se estremunhado. Procurou a sua espada para a cobrir de novas glorias num novo combate. Mas, antes que a encontrasse, viu-se envolvido e asfixiado por aquela onda escura e ameaçadora.

E, quando dali a algumas horas o sol entrou pelas janelas, o moço heroi morrerá, e á roda do seu sonho havia um batuque ruidoso e vermelho...

Felix Correia

O plano geral da rede ferroviaria

Por J. FERNANDO DE SOUZA

Foi publicado o relatorio da Comissão revisora do plano da rede ferroviaria e respectivos documentos anexos.

A Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministerio da Guerra e o Conselho Superior de Caminhos de Ferro emitiram o seu parecer ácerca do trabalho da Comissão.

Publicou finalmente o Governo o Decreto n.º 18.190 de 28 de Março ultimo, com força de lei, cujo texto e mapas anexos reproduzimos em seguida.

Felicitamos o Governo e em especial o sr. Ministro do Comercio, Dr. Antunes Guimarães por esse acto governativo de tanto alcance que não só tem metodicamente o plano geral da rede ferroviaria, como executa um vasto programa de realizações imediatas que dará grande incremento á nova rede ferroviaria.

Pena foi que por divergencias entre pareceres de estações civis e militares fique em suspenso a resolução definitiva ácerca da directriz ou do tipo de via de algumas linhas das Beiras.

Desejariamos tambem ver incluidas na primeira fase mais algumas linhas de manifesta importancia, como a de Crestuma e a de Almodoyar.

Não comporta o espaço de que dispomos neste numero detida analise do decreto que deixamos para outro numero. Limitamo-nos hoje a regista-lo com jubilo nas colunas da Gazeta.

Assim fica feita a sintese metodica dos planos de 1900 da zona ao norte do Mondego, de 1902 ao sul do Tejo, de 1907 da zona central, completados e retocados conforme as exigencias hodiernas.

Assim fica realizada a providencia prescrita no Decreto 13.829 relativo á comissão de linhas ferreas, tendo como ponto de partida um plano geral da rede.

Confiamos no futuro e esperamos que o impulso agora dado á accão de fomento pelos caminhos de ferro se intensificará mais e mais para bem da economia nacional.

Decreto n.º 18.190

O RELATORIO

A preparação do plano

«Com flagrante oportunidade e acertada previdencia ordenou o decreto n.º 13.829, de 17 de Junho de 1927, a elaboração do Plano da Rede Ferroviaria do Continente, confiando os respectivos trabalhos a nma Comissão, já louvada em portaria de 27 de Fevereiro de 1930, que, após longos e bem orientados estudos, organizou o respectivo projecto, o qual acompanhado de um relatorio elucidativo, foi alvo de largo inquerito administrativo.

Muitas foram as reclamações apresentadas e numerosos os alvitres sugeridos, os quais, devidamente apreciados, determinaram uma serie de alterações ao primitivo projecto que, assim modificado, foi submetido, sucessivamente, ao estudo da Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministerio da Guerra, e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro do Ministerio do Comercio e Comunicações.

Produziram aqueles organismos valiosos trabalhos sobre o importante problema ferroviario.

Mostra-nos o estudo daqueles subsidios e de outros elementos dignos de atenção que o plano proposto é digno de ser aprovado, salvo num ou outro pormenor, sendo de toda a justiça reconhecer que se atendeu ao passado dele aproveitando os respectivos ensinamentos, que se procurou garantir desde já á Economia Nacional o concurso duma rede de caminhos de ferro compativel com os recursos do erário, e que não foi esquecido o futuro, porquanto, com acertada previsão, se indicam as principais directrizes para o desenvolvimento ferroviario, construida que seja a primeira fase aconselhada.

A não ser a reprovação de ligações internacionais, e uma ou outra discordancia acerca da bitola e sobre alguns traçados de linhas, ajustam-se os pareceres definitivos da Comissão e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, militar e civil.

Divergencias de pareceres

E' insignificante a discordancia daqueles pareceres no que respeita á Zona ao Norte do Rio Douro, o mesmo podendo dizer-se acerca da Zona Litoral. Mas

manifesta-se na que fica a sul do Rio Tejo, relativamente aos troços de Montijo a Coruche, de Portalegre a Fratel, de Monsaraz a Mourão e Moura, e de Pias a Mertola, aconselhados pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro e reprovados pela Comissão Militar.

Na Zona de entre Douro e Tejo surgem divergências importantes sobre traçados e bitolas. Se, no troço de Vila Franca das Naves ao Pocinho, o Conselho Superior concorda se adopte a via estreita aconselhada pela Comissão Militar, caso as exigências estratégicas superem as economias, já na linha de Castelo Branco á fronteira aquele Conselho discorda do parecer militar, propondo a via larga.

Segundo a Comissão do Exército deveriam ser de via larga, entre outras, as linhas de Tomar a Miranda do Corvo, de Coimbra por Lousã e Arganil a Santa Comba Dão, a de Viseu por Mangualde, Gouveia e Seia a Espariz, bem como a da Regua a Viseu, cujo traçado deveria, em seu parecer, ir de Lamego a Viseu, sem passar por Castro Daire. O Conselho Superior de Caminhos de Ferro, além de se pronunciar pelas directrizes propostas no projecto da Comissão Revisora, opta pela via estreita em todas aquelas linhas.

As linhas da Regua a Lamego, do Coa, de Viseu a Foz-Tua e de Castro Daire

Estas divergências assumem particular importância nas linhas indicadas para a primeira fase, pelo que carecem de ser imediatamente resolvidas. Se o critério militar deve prevalecer no troço do Pocinho a Vila Franca das Naves (porque a via estreita garantirá ali o prolongamento natural da grande linha iniciada na região dos marmores de Vimioso e do planalto de Miranda, e que, passando pelos jazigos de ferro de Moncorvo e pela fertil ribeira da Vilariça, por Fozcoa, região de Pinhel e Guarda, poderá, mais tarde, valorizar a extensa zona da Beira Baixa, constituída pela metade oriental dos distritos da Guarda e Castelo Branco e, dali, prolongar-se, pela transversal da Certã, até ao Litoral), já o mesmo se não verifica na linha de Lamego á Regua que, por ser a continuação natural da linha do Vale do Corgo, deve adoptar identica bitola, solução já favorecida pelos importantes trabalhos executados da grandiosa ponte sobre o Douro e na longa rampa que leva a Lamego, uma e outra obedecendo a características de via estreita.

Devem, pois, os prolongamentos beirões das linhas transmontanas do Corgo e Tua adoptar também a via estreita, um e outro visando a cidade de Viseu e, também Vila Franca das Naves a Pinhel.

São concordantes os pareceres das referidas entidades sobre os traçados daquelas linhas, mas o Governo entende que, embora classificando-se desde já, para serem incluídas na primeira fase, deve, contudo, aguardar-se que urgentes estudos estabeleçam definitivamente se a directriz Viseu, Paiva, Moimenta

poderá substituir vantajosamente a que fôra proposta, isto é, a que passa por Aguiar e Sernancelhe.

Como, acerca da transversal de Castro Daire, divergem completamente os referidos pareceres, o Governo não se pronunciará sobre a respectiva classificação, que ficará suspensa até mais pormenorizados estudos.

As linhas de Arganil a Gouveia e Miranda ao Entroncamento

Embora reconhecendo a conveniencia do imediato prosseguimento da linha de Coimbra á Lousã, por Arganil, Espariz, Gouveia e respectiva ligação com Viseu, que visa ligar o porto da Figueira da Foz com a respectiva zona de influencia, o Governo, confirmando a sua classificação no plano ferroviario, aguarda, contudo, para decidir ácerca da respectiva bitola, (que o Conselho Superior dos Caminhos de Ferro deseja estreita, enquanto a Comissão Militar a pretende normal), o resultado de estudos que importa realizar urgentemente.

A bitola da linha de Miranda do Corvo, por Tomar, ao Entroncamento, complemento recomendavel da anterior, será tambem condicionada pela indicação resultante aos aludidos estudos.

A linha de Crestuma

Ainda na zona entre Douro e Tejo, não é claro o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro acerca do troço de Arrifana, Crestuma e Senhora da Hora, tanto no que respeita a bitola como até sobre a respectiva classificação. Entende, porém, o Governo que aquela linha, constituindo ligação dos sistemas ferroviarios, de bitola reduzida, das Beiras e do Norte, deve adoptar as mesmas características para facilidade das ligações de Leixões e da região carbonifera do Norte com a vasta e fertil zona das Beiras entroncando na linha do Vouga em ponto a determinar.

A linha de Castelo Branco á fronteira

Condena a Comissão Militar a bitola normal na linha de Castelo Branco a Idanha. Por sua vez, surgiu no Conselho Superior de Caminhos de Ferro o parecer de que poderia ser de via estreita, se a visada ligação internacional, com a adopção de via larga ali, fôsse substituída pela construção integral da linha do Sorraia, que, alem de outras ponderosas razões, encurtaria o trajecto internacional por Cáceres. O Governo, resolvendo classificar toda a linha do Sorraia, opta pela via estreita na citada linha de Castelo Branco a Idanha, porque assim satisfaz aos dois critérios, militar e economico, e permite o estabelecimento de uma grande transversal, sempre em bitola estreita, que, iniciada na Nazaré e atravessando a zona industrial e turistica do distrito de Leiria, passará por Tomar, Sertã, Castelo Branco e Idanha, para depois reflectir para o norte por Penamacor, Sabugal, Guarda,

Pinhel e Fozcôa, e entroncar no Pocinho com a linha da mesma bitola que dali segue para Miranda e Vimioso.

As transversais de Trás-os-Montes

Ajustam-se os aludidos pareceres a respeito da necessidade da transversal trasmontana, que procura a ligação das linhas do Tâmega, Corgo Tua e Sabor, com Leixões. O Governo, concordando com a respectiva classificação reserva, contudo, a aprovação definitiva do itinerario desde Cavez á linha do Corgo e desta a Mirandela, até que estudos mais pormenorizados se pronunciem pela formula da melhor conjunção dos interesses económicos e militares com a capacidade financeira do erario.

A linha do Cávado

Registam-se, tambem, os pareceres contrarios daqueles Conselhos acerca da linha do Cávado e, consequentemente, do seu troço de ligação com a do Ave, desde Crespos a Lanhoso, aspiração antiga da cidade de Braga.

Entende, contudo, o Governo que adotando para directriz da transversal do Minho (que dos Arcos ha-de prolongar-se até Penafiel e Entre-os-Rios, depois de passar por Braga, Taipas, Guimarães, Vizela, Felgueiras o Louzada), um traçado que a aproxime de Amares, o qual, assim, tocaria em Crespos, não seria difícil nem incomportavelmente onerosa a construção de uma duzia de quilometros de linha até Lanhoso, para entroncar na do Ave, com a dupla vantagem de facilitar as comunicações do centro e norte do Minho com Barroso, Basto e Trás-os-Montes, e satisfazer as referidas aspirações da capital minhota.

Tais as razões porque é tambem classificado o troço de Crespos a Lanhoso.

Troço de Famalicão a Ronfe e Chaves á Fronteira

Não se pronunciou o Conselho Superior de Caminhos de Ferro acerca da directriz a adoptar no prolongamento da linha da Póvoa de Varzim a Famalicão, apontando, contudo, as soluções que a levavam a entroncar na de Guimarães ou na futura linha do Ave. Não obstante a importancia dos elementos económicos que se acumulam nas freguezias de Requião, Vermoim, Pousada, Joane e Ronfe, conjugada com as condições favoraveis do terreno e as vantagens do encurtamento da ligação dos portos da Póvoa do Varzim a Vila do Conde com o Alto Minho, Basto e Trás-os-Montes, determinaram o Governo a preferir, desde já, a segunda solução e, assim, a aprovar a directriz Famalicão-Ronfe.

Por ultimo, entende o Governo que vantagens de ordem económica aconselham a classificação do troço Chaves-Fronteira, uma vez que razões de ordem militar contra-indicam formalmente.

Impulso á construção de linhas

Alvejando o desenvolvimento do tráfego dos portos (ligando-os com os centros de produção e consumo), e o da exploração das regiões mineiras, como tambem, a conveniencia de se concluirem as linhas já iniciadas, propusera a Comissão Revisora que dos 3.745 quilometros previstos no seu projecto, e agora ligeiramente reduzidos, se construissem, desde já, 312 em via larga e 460 em via estreita, mais 407 e 814 numa segunda fase e os restantes á medida que as circunstancias o aconselhassem e os recursos o permitissem.

A exemplo da politica seguida com os portos, interessa ao Governo a execução de um programa ferroviario susceptivel de ser integrado na primeira fase do seu plano de fomento, e que, para isso deverá realizar-se simultaneamente com as obras dos portos, das estradas, dos grandes aproveitamentos hidro-elettricos e do desenvolvimento da rede nacional eletrica, para que a intensificação da produção agricola, industrial e mineira corresponda uma rede completa de transportes capaz de garantir o abastecimento de materios primas e o escoamento dos productos da terra e das oficinas.

Se do automobilismo muito ha a esperar, nem por isso seria admissivel que Portugal se limitasse á sua actual rede ferroviaria, manifestamente incompleta e insuficiente, tanto mais que na respectiva electrificação, senão total, pelo menos em grande parte, encontrão vantajoso emprego bastantes milhões de kilowatts hora que as nossas centrais não tardarão a produzir.

Não pretende o Governo construir desde já cerca de 3.700 quilometros classificados.

Excederiam as possibilidades do erario sem corresponderem a comprovadas exigencias económicas imediatas.

Reconhece, contudo, não bastarem os 772 quilometros que, para a primeira fase, propuzera a Comissão Revisora e, por isso, junta-lhes alguns indicados pela Comissão Militar e Conselho Superior de Caminhos de Ferro, e, ainda os que julga serem tambem exigidos para garantia do plano do fomento económico do Governo.

E não se diga que a inclusão de determinados troços ferroviarios na primeira fase, traduz indiferença pelos restantes. Ao distribuir, por seis portos a primeira verba destinada obras marítimas, o Governo traçou, desde logo, o plano de, oportunamente, atender a outros que, no continente e ilhas, se mostram susceptiveis de constituir aperciaveis factores económicos para fixação dos habitantes e desenvolvimento dos recursos locais. Identico raciocínio norteia o Governo na sua politica ferroviaria, e ao traçar a primeira fase de caminhos de ferro, já pensou na execução das restantes, a qual será condicionada por indicadores de ordem financeira, económica e técnica.

O que se vai construir na primeira fase

Perante a impossibilidade de financiar, na primeira fase, a construção total de algumas linhas importantes, mas consideravelmente extensas, procurou o Governo iniciar-las desde já, para, em seguida, com método e regularidade, lhes acrescentar novos troços.

Na linha do Sorraia, por exemplo, prevê-se a construção da grande ponte de Montijo sobre o Tejo; na do Almodovar será construído o primeiro troço para garantir a ligação dos campos alentejanos e dos jazigos de minérios, com Mertola e consequente utilização da via fluvial do Guadiana.

Na linha de Aljezur construir-se-á a parte que mais directamente interessa ao porto de Lagos. O porto de Setúbal será altamente valorizado com o ramal de Santa Susana. O porto de Peniche encontrará, na linha de Rio Maior a Setil, facil escoadouro para o seu pescado. O mesmo se dará com a Nazaré e zona industrial de Leiria, por intermédio da grande transversal da Sertã, da qual será construído, na primeira fase, o extenso troço Nazaré-Fátima-Tomar, ao qual, gradualmente, se seguirão os de Tomar a Castelo Branco e, dali, a Idanha, Penamacor, Sabugal, Guarda, Pinhel e Foscôa, podendo este último troço iniciar-se logo após a conclusão da linha do Sabor, de que é prolongamento.

O porto da Figueira, além de outras, será convenientemente ligado com o respectivo «hinterland» pela linha de Arganil, a qual, depois de atingir, na primeira fase, aquela localidade, avançará até à Serra da Estrela e região de Viseu.

Também o porto de Aveiro, com as suas novas ligações ferroviárias para Cantanhede, Lamego, Foz Tua e Gouveia, bem como para o Norte, através da região de Crestuma, disporá de meios de transportes condignos da sua futura importância.

Leixões, além da linha de via larga para Contumil a Ermezinhe, que a ligará com a rede do Minho e Douro e da Companhia Portuguesa, pôr-se-á em comunicação com toda a sua vasta zona de influência através das malhas da rede secundária do Norte, que, em breve, se estenderão ao Alto Minho, à região fabril

do Ave, a Basto e Trás-os-Montes, bem como à região beirôa pela linha de Crestuma.

Por sua vez, a Vila do Conde e à Povoa de Varzim, mercê das linhas do litoral do Minho e de Famalicão ao Ave, fica garantido mercado bastante para as suas pescarias e comodo meio de transporte para os respectivos banhistas.

O porto de Viana do Castelo ficará ligado com todo o Vale do Lima, Arcos, Vila Verde e outras regiões ferteis em vinho verde, cereais e madeiras, mercê das linhas do Lima e transversal minhota.

Empreendimento de grande vulto que demanda um considerável esforço financeiro, felizmente repartido por alguns anos, e que irá diminuindo com o aumento de produção e consequente afluxo de tráfego, não deixará a Nação de o bem-dizer quando poder apreciar os seus inevitáveis e importantes benefícios.

O decreto

Nesta ordem de ideias.

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto com força de lei, 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 E' aprovado o plano ferroviário apenso a este decreto.

Art. 2.º As linhas constantes da relação, também apensa, são incluídas na primeira fase do programa ferroviário, sendo-lhes reconhecida prioridade para a respectiva construção.

Art. 3.º O Ministro do Comércio e Comunicações promoverá imediatamente os estudos e reconhecimentos necessários para a urgente fixação de traçados e designação de bitolas relativamente aos casos citados nas considerações que precedem este decreto.

Art. 4.º O Ministério do Comércio e Comunicações, mediante pareceres consultivos da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e das empresas concessionárias, indicará, para cada agrupamento, os prazos e ordem a seguir na construção das linhas referidas no artigo 2.º.

Plano geral da rede ferroviária, aprovado por decreto n.º 18:190

MAPA N.º 1

Zona ao norte do Douro

Via larga

Designação	Pontos extremos	Principais estações intermidiárias	Parte construída
Linha do Minho	Pórtio a Melgaço	Ermezinde, Nine, Viana, Caminha, Valença, Monção.	Pórtio a Monção
Ramal da Alfândega	Campanhã a Pórtio-A	—	Está construída
Ramal de Braga	Nine a Braga	—	Construída
Linha do Douro	Ermezinde a Barca de Alva	Penafiel, Livração, Régua, Tua Pocinho.	Construída
Linha da Circunvalação	Leixões, Ermezinde e Contumil	—	Em construção
Linha Marginal	Pala a Contumil	Entre-os-Rios	—

Via estreita

Vale do Lima	Viana a Ponte da Barca	Ponte do Lima	Em construção
Transversal do Minho	Entre-os-Rios a Arcos de Valdevez.	Penafiel, Lousada, Felgueiras, Vizela, Guimarães, Taipas, Braga, Amares, Vila Verde, Ponte da Barca.	Vizela a Guimarães, Trôco da linha de Guimarães.
Linha do Litoral do Minho	Senhora da Hora a Viana do Castelo.	Vila do Conde, Póvoa de Varzim, Apúlia, Fão, Esposende, Darque.	Senhora da Hora á Póvoa de Varzim.
Linha do Cávado	Esposende a Braga	Barcelos	—
Ramal de Leixões	Senhora da Hora a Leixões	Matosinhos	Pertence ao Pórtio de Leixões
Linha de Guimarães	Pórtio (Trindade) a Fafe	Boa Vista, Senhora da Hora, Trofa, Santo Tirso, Caniços, Vizela, Guimarães.	Para estar concluída falta o trôco Trindade-Boa Vista.
Linha do Ave	Caniços ao Arco de Baúlhe	Riba de Ave, Taipas, concelhos Lanhoso e Vieira, Casares, Cabeceiras de Basto.	—
Ramal de Lanhoso	Trôco de ligação da transversal do Minho, em Crespos, com a linha do Ave.	Lanhoso	—
Linha do Tâmega	Livração á Linha do Corgo, nas Pedras Salgadas, ou onde fôr julgado mais conveniente.	Amarante, Celorico, Baúlhe, Cavez, Ribeira de Pena.	Em construção até Celorico
Linha de Famalicão	Póvoa de Varzim á Linha do Ave, em Ronfe.	Famalicão, Requião, Vermoim, Joane.	Póvoa a Famalicão
Linha do Corgo	Régua á fronteira	Vila Real, Pedras Salgadas, Vidaço, Chaves.	Régua a Chaves
Linha do Tua	Foz Tua a Bragança	Mirandela, Macedo de Cavaleiros.	Construída

Designação	Pontos extremos	Principais estações intermediárias	Parte construída
Linha do Sabor	Pocinho a Vimioso	Moncorvo, Mogadouro, Lagoaça, Duas Igrejas, Miranda, Pedreiras de Santo Adrião.	Do Pocinho a Lagoaça; em construção até Mogadouro.
Transversal de Valpaços	Linha do Corgo (Pedras Salgadas ou Vila Pouca de Aguiar, conforme resultado de estudos a fazer) a Mirandela.	—	—
Transversal de Chacim	Macedo a Mogadouro	Chacim	—
Linha de Vinhais	Valpaços a Vinhais	Torre de D. Chama	—
Linha de Crestuma	Senhora da Hora à Linha do Vouga, onde os estudos determinarem.	S. Pedro da Cova, Crestuma.	—

Paços do Governo da República, 28 de Março de 1950. — O Ministro do Comércio e Comunicações, João Antunes Guimarães.

MAPA N.º 2

Zona de entre Douro e Tejo

Via larga

Designação	Pontos extremos	Principais estações intermediárias	Parte construída
Linha do Norte	Entroncamento a Campanhã	Pombal, Alfarelos, Coimbra, Pampilhosa, Aveiro, Espinho, Gaia.	Construída, mas carece de melhorar a ligação entre Gaia e Campanhã.
Ramal de Coimbra	Coimbra-B a Coimbra	—	Construída
Linha da Beira Alta	Figueira da Foz a Vilar Formoso	Pampilhosa, Santa Comba, Mangualde, Vila Franca das Naves, Guarda.	Construída
Transversal de Ourém	Leiria a Chão de Maçãs	Ourém	—
Linha de Leste	Lisboa à fronteira	Setil, Santarém	Parte compreendida entre Lisboa ao Entrocamento. O restante percurso figura na zona do sul do Tejo.
Lisboa, Sintra, Torres	Alcantara a Torres Vedras; Cacém a Sintra.	Cacém, Dois Portos	Construída
Linha Urbana	Lisboa-Rossio a Campolide	—	Construída
Santa Apolónia e Bemfica	—	—	Construída
Torres, Figueira, Alfarelos	Torres Vedras, Figueira e Alfarelos.	Caldas, Valado, Leiria	Construída
Linha de Alverca	Campo Grande a Alverca	Loures	—
Linha de Cascais	Cais do Sodré, Cascais	Caxias, Estoril	Construída
Linha da Marinha	Cascais, Guincho	Marinha	—
Transversal de Caxias	Caxias, Cacem	—	—
Linha de Rio Maior	Peniche a Setil	Obidos, Rio Maior	—
Linha da Beira Baixa	Abrantes à Guarda	Fratel, Castelo Branco, Covilhã	Construída
Ramal de Tomar	Lamarosa a Tomar	—	Construída. Deve ser dotada também com via estreita.

Designação	Pontos extremos	Principais estações intermediárias	
Via estreita			
Linha de Cantanhede	Aveiro a Coimbra-B	Ilhavo, Vagos, Mira, Cantanhede, Ançã.	
Linha do Vouga	Espinho a Vizeu	Feira, Oliveira de Azemeis, Sarnada, Oliveira dos Frades, Vouzela, S. Pedro do Sul.	Construída
Ramal de Aveiro	Sarnada a Aveiro	Agueda	Construída
Linha de Santa Comba a Foz Tua.	Santa Comba à linha do Douro (Tua).	Tondela, Vizeu. O restante traçado depende de estudos.	Santa Comba a Vizeu
Linha de Lamego	Régua por Vila Franca (linha da Beira Alta) a Pinhel.	Lamego, Tarouca, Moimenta, Vila da Ponte, Sernancelhe, Trancoso.	Em construção da Régua a Lamego.
Transversal de Castro Daire.	Lamego à linha do Vouga	Está dependente de estudos	
Linha de Gouveia	Vizeu a Espariz (continuação da linha de Arganil).	Mangualde, Gouveia, Seia S. Romão, Torroselo.	Bitola a determinar
Linha de Arganil	Coimbra-B a Santa Comba Dão	Miranda, Lousã, Góis, Arganil, Espariz.	Construída em via larga até à Lousã. Bitola a determinar no restante percurso.
Linha de Tomar	Entroncamento a Miranda do Corvo.	Tomar, Avelar, Espinhais, Penela.	De Lamarosa a Tomar aproveita o leito da via larga já construída.
Linha da Sertã	Nazaré á Idanha	Alcobaça, Pôrto de Mós, Fátima, Ourem, Chão de Maçãs Tomar, Ferreira do Zêzere, Sertã, Proença-a-Nova, Castelo Branco, Idanha.	Entre Chão de Maçãs a Fátima deve receber também a via larga.
Linha de Penacova	Portela a Santa Comba (ligação das linhas de Arganil e Beira Alta) na Portela e Santa Comba Dão.	Penacova	
Transversal de Figueiró dos Vinhos.	Pombal à Sertã	Ancião, Figueiró dos Vinhos	
Linha de Côa	Pocinho a Idanha-a-Nova	Pinhal, Guarda, Sabugal, Penamacor.	
Linha de Martingança a Mendiga.	Martingança	Batalha, Porto de Mós	Construída
Ramal de Leiria	Batalha, Leiria (estação)	Leiria	
Linha do Entroncamento a Rio Maior.	Entroncamento, Rio Maior	Tôrres Novas, Alcanena, Alqueidão.	
Ramal de Mendiga	Alqueidão, Mendiga	—	
Linha da Ericeira	Carriche, Ericeira	Loures, Lousa, Mafra	
Ramal de Caneças	Carriche, Caneças	—	
Ramal de Montachique	Lousa, Cabeço de Montachique	—	
Ramal do Freixial	Loures, Freixial	—	

MAPA N.º 3
Zona ao sul do Tejo
Via larga

Designação	Pontos extremos	Principais estações intermediárias	Parte construída
Linha de Leste	Lisboa à fronteira de Badajoz	Entroncamento, Abrantes, Torre das Vargens, Portalegre e Elvas.	Sómente se alude ao percurso do Entroncamento à Fronteira—O percurso de Lisboa ao Entroncamento, vai citado na zona de Entre-Douro e Tejo.
Linha de Cáceres	Torre das Vargens a Valência de Alcâmaras.	Castelo de Vide e Marvão	Construída
Linha do Sul	Cacilhas a Vila Real	Barreiro, Pinhal Novo, Vendas Novas, Torre da Gadanha, Casa Branca, Beja, Aljustrel, Funcheira, Tunes e Faro.	Por construir apenas o troço do Seixal a Cacilhas.
Ramal de Aldeagalega	Pinhal Novo a entroncar na linha do Sorraia.	Aldeia Galega	Construída
Linha do Sado	Pinhal Novo à Funcheira	Setúbal, Alcácer e Ermidas	Construída
Transversal de Vendas Novas.	Alcácer a Setil	Vendas Novas e Quinta Grande	Vendas Novas e Setil
Ramal de Montemór	Torre da Gadanha a Montemor	—	Construída
Transversal de Santa Susana.	Alcácer a Casa Branca	Minas de Santa Susana	—
Linha do Sorraia	Lisboa a Ponte de Sôr	Alcochete, Quinta Grande e Couço.	—
Linha de Évora	Casa Branca a Vila Viçosa	Évora, Estremoz e Vila Viçosa	Construída
Linha de Mora	Évora a Couço	Arraiolos e Mora	De Évora até Mora
Linha do Guadiana	Évora ao Pomarão	Reguengos, Mourão, Amareleja Moura, Pias, Alcobia Nova e Mina de S. Domingos.	De Évora a Reguengos e de Moura a Pias.
Linha de Portalegre	Estremoz à cidade Portalegre	Sousel, Fronteira, Cabeço de Vide e Portalegre.	Até Sousel
Ramal de Avis	Fronteira à estação de Cabeção	Avis	—
Ramal do Redondo	Estação de Montoito a Redondo	Alandroal	—
Ramal de Portel	Estação de Viana a Portel	Viana	—
Transversal de Sines	Beja a Sines	Ferreira, Ermidas e Santiago	De Ermidas a Santiago
Linha do Sueste	Beja a Pias	Estação de Serpa	Construída
Ramal de Serpa	Estação de Serpa a Serpa	—	Em construção
Linha de Almodôvar	Carregueiro a Val Formoso na linha do Sul.	Castro Verde, Almodôvar, Querença e Loulé.	—
Linha de Mértola	Castro Verde à linha do Guadiana	S. Marcos e Mértola	—
Linha de Aljezur	Valdisca a Lagos	Odemira, S. Teotónio e Aljezur	—
Ramal de Portimão	Tunes a Lagos	Silves e Portimão	—
Ramal de Aljustrel	Estação de Aljustrel à transversal de Sines.	Aljustrel	—

Via estreita

Tejo-Oceano-Sado

Cacilhas, Sezimbra e Setúbal

Azeitão

—

MAPA N.º 4

Programa de construção, aprovado por decreto n.º 18:190

1.ª FASE

Via	Designação da linha	Treço incluído na 1.ª fase
A norte do rio Douro		
Via larga	Circunvalação	Leixões a Contumil e Ermezinhe
Via estreita	Transversal do Minho	Arcos de Valdevez a Guimarães
Via estreita	Lima	Viana a Ponte da Barca
Via estreita	Guimarães	Trindade à Boa Vista
Via estreita	Ave	Caniços a Arco de Baúlhe
Via estreita	Famalicão	Famalicão a Ronfe
Via estreita	Tâmega	Celorico à linha do Corgo (Pedras Salgadas ou onde os estudos determinarem)
Via estreita	Transversal de Lanhoso	Linha do Ave no concelho de Lanhoso à transversal do Minho em Crespos
Via estreita	Litoral do Minho	Póvoa de Varzim a Viana do Castelo
Via estreita	Sabor	Mogadouro a Vimioso
Entre Douro e Tejo		
Via larga	Rio Maior	Setil a Peniche
Via estreita	Lamêgo	Régua ao local de cruzamento com a linha de Santa Comba Dão a Foz Tua
Via estreita	Santa Comba Dão a Foz Tua	Viseu a Foz Tua
Via estreita	Cantanhede	Aveiro a Cantanhede
Via estreita	Sertã	Nazaré a Tomar
Via estreita	Entroncamento a Rio Maior	Entroncamento a Alqueidão
Via estreita	Ramal da Mendiga	Alqueidão à Mendiga
Via estreita	Ramal de Leiria	Batalha a Leiria
Via a determinar	Gouveia	Viseu a Gouveia
Via a determinar	Arganil	Lousã a Espariz
A sul do Tejo		
Via larga	Portalegre	Sousel a Portalegre (Cidade)
Via larga	Aljezur	Lagos a Aljezur
Via larga	Sorraia	Ponte do Tejo
Via larga	Guadiana	Reguengos a Mourão
Via larga	Transversal de Sines	Santiago a Sines
Via larga	Transversal de Santa Susana	Alcácer a Casa Branca
Via larga	Aljustrel-Castro Verde-Mértola	Aljustrel a Pomarão
Via estreita	Tejo-Oceano-Sado	Cacilhas a Cezimbra e Azeitão a Setúbal

Nos Caminhos de Ferro

Homens do Passado

Homens do Presente

EM qualquer parte do mundo, aonde os homens fossem devi- damente apreciados, á margem de paixões sectarias e despeitos mal contidos, estaria, em primeira plana, como sublime reliquia da história ferroviária, o emlnentissimo engenheiro, e perfeito homem de bem, Sr. João de Fontes Ferreira de Mesquita.

A maneira honrada e inteligente, zelosa e nobre, como este alto funcionario da C. P., exerce a sua nobilitante accão de dirigente, está na alta estima, na grande consideração e simpatia que lhe tributam, sinceramente, quantos com ele, em longos anos de aturado esforço, têm tratado.

É tão e tão invulgar o seu afan; a sua dedicação pelos problemas que são submetidos a seu exame e estudo, é tão grande, que o Sr. engenheiro Ferreira de Mesquita vae, muitas vezes, até ao ponto de esquecer-se a si proprio, para só cuidar da Companhia que tão bem sabe servir e à qual tem dado, em horas amarguradas de intenso labor, o melhor da sua inergia, todo o seu sabor tecundo, num trabalho cotidiano, que jamais conheceu desânimos ou enfraquecimentos. É assim a sua-vontade de ferro belamente equilibrada.

Respeitado no estrangeiro, é sempre ouvido, lá fóra, com religiosa atenção, o seu salutar conselho.

O Sr. engenheiro Ferreira de Mesquita tem prestado, á sociedade, os mais relevantes serviços. Não os poderá esquecer nunca a nobre nação portuguêsa. É cedo ainda para traçar o seu singular perfil de homem de accão e de trabalho. Um português assim honra sobre maneira a classe a que pertence. Há muitos anos que nada mais o preocupa senão o estrito e honrado cumprimento dos seus sagrados deveres, todo consagrado, como vive, para a sua nobilitante accão do alto e exemplar dirigente.

Trabalhador infatigavel, possue, a par de um temperamento originalmente disciplinador, uma clara visão das suas responsabilidades, como homem de integro carácter e português de uma só fé. A pátria e a C. P. são, para ele, religiões unificadas, altisonantes no seu mais puro idealismo. Senhor de uma vasta cultura dos problemas de viação acelerada, o Sr. engenheiro Ferreira de Mesquita tem escrupulizado em fazer-se rodear de uma pleiadé brilhante de conscientes e dedicados servidores, mercê da qual lhe tem sido facil triunfar.

Em honra, em brio profissional, em dignidade, ninguem, ainda, neste país o suplantou.

Não ha muito tempo ainda que, tendo assistido a uma assembléa geral de accionistas, nós tivemos o mesmo prazer de ouvir, por parte de respeitaveis adversários, palavras do mais alto e merecido elogio, dirigidas ás suas excelsas virtudes e qualidades de inteligência e probidade inconcusa.

E nem admira que assim seja, porque a convicção, em que vivem todos, de que o Sr. engenheiro Ferreira de Mesquita é exemplarmente honesto e dedicado, o eleva, de cada vez mais, no alevantado conceito de toda a gente que sabe justicieramente apreciar.

O Sr. engenheiro Ferreira de Mesquita não conhece nem obstaculos nem dificuldades. Caminha, altivamente, pela estrada luminosa da Honra e do Dever, que é o horizonte abençoado que o guia e aquele que Deus indica sempre aos bem intencionados, ás almas feitas de luz e de Sacrificio; a todos aqu-les que, vivendo do Bem, da Virtude, para a Virtude e para o Bem, atingem, após anos e anos de lutar constante, a culminância airosa do grande, do esplendente, do divino Calvário da Vida!

E tão bem tem sabido subir, devagarinho, com a serenidade dos justos, todos os degraus desse cristianissimo Calvário, que não há ninguem hoje em dia que não admire e respeite o seu patriotismo admiravel e a sua admiravel conduta de homem honrado.

E agora, em respeitavel idade de repouso, o grande engenheiro, lídimo e nobre carácter de lutador, volvendo os seus olhares saudosos para o passado longínquo que sua ridentemocidade faz atrazar de anos e anos, sentir-se-há satisfeito do caminho andado, e esse grande suspiro de alívio, saído do seu peito nobre, sem mácula que lhe empane o brilho da sua accão de dirigente, o compensará bem das amarguras e dos dissabores a que o tenha sujeitado o espinhoso cargo que exerce.

Porque tem sido direitinha e alumiada de virtudes a estrada que o Sr. engenheiro Ferreira de Mesquita até hoje tem sabido percorrer.

Honra e glória de Portugal; orgulho merecido dos portugueses, o Sr. engenheiro Ferreira de Mesquita, tendo dado e dando, ainda, á C. P., o melhor do seu esforço, ornamento, brilhantemente, a classe a que pertence.

Bem sabemos que estas despretenciosas linhas, vão ferir a sua reconhecida modéstia, avesso, como ele é, a exibicionismos e furtando-se, sempre que pôde, a exteriorizações que muitos, de nulo valor, andam sempre a provocar.

Que desculpe, contudo, á *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que não quiz deixar de prestar-lhe esta homenagem sincera.

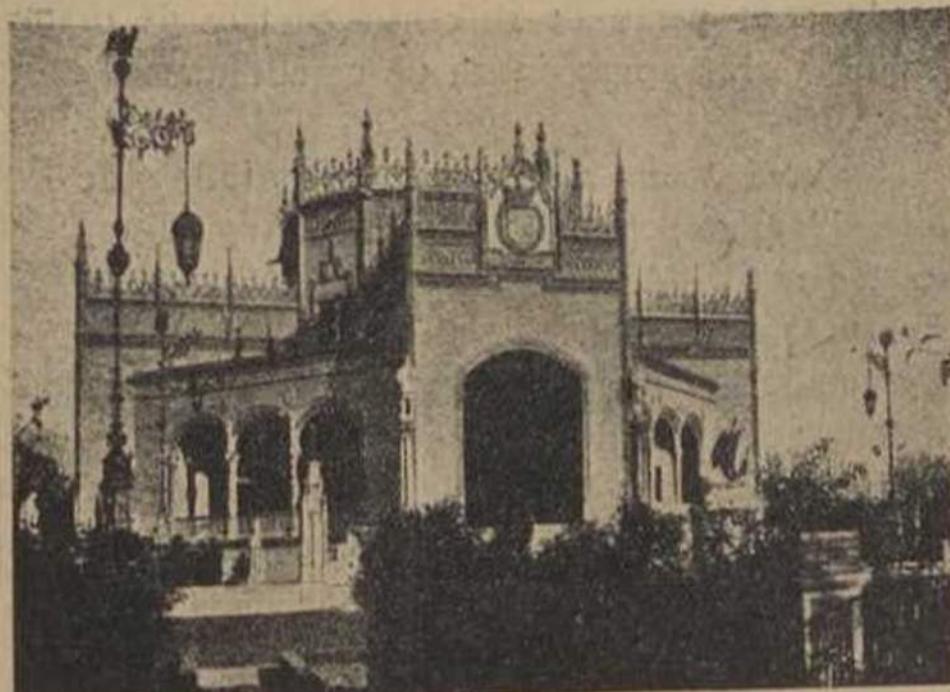
Pampilhosa, Março, 1950.

José de Almeida Júnior.

Antigo agente de Transmissão



Eng.º Ferreira de Mesquita



SEVILHA — Pavilhão Real

NOTAS DE VIAGEM

LISBOA-MADRID-BARCELONA
SEVILHA

Por CARLOS D'ORNELLAS

(Continuação)

E ainda ha mais, pois no numero desta Revista de 1 de Fevereiro dizia o seguinte:

Tudo está muito bem, tudo corre ás mil maravilhas, mas, para que á Espanha resulte um benifício maior, superior ao que está calculado, deve a Nação vizinha abreviar, quanto possivel, a ligação com Portugal pelas fronteiras do Guadiana.

Então Sevilha abarrotará de turistas por todos os lados e assim desdobrará a sua propaganda comercial, melhores resultados tirará para o futuro e beneficiará tambem o nosso país que bastante tem concorrido para o exito da Exposição.

Torna-se, pois, indispensavel, e com a maior urgencia possivel fazer a ligação ferroviaria de Ayamonte-Huelva, grande melhoramento, que beneficiará extraordinariamente o turiste que, pasma em Ayamonte, ao vêr que tem que fazer o percurso de 62 quilometros em camion, o que sae devers dispendioso e maçador; e para isso é necessario o aceleramento dos trabalhos de construcção desse ramal, iniciado ha longos anos. Este trabalho pôde, muito bem, ficar concluído em oito meses ou ainda menos desde que haja boa vontade em abastecer de pessoal suficiente a brigada que está actuando.

Feita a linha o percurso Lisboa-Sevilha pelo Algarve fazia-se em 10 horas e os turistes que por Portugal devem passar em grande numero, ficariam bem impressionados com a rapidê, comodidade da viagem e com a beleza do nosso Algarve.

Na linda cidade do Guadiana constitui-se uma comis-

são de iniciativa de que fazem parte os Srs. D. Rafael Peres alcaide; D. Manuel Feu, presidente da Camara do Comércio; D. José Rodrigues, comandante do porto; D. Miguel Valdêes, deputado provincial e D. José Blasquez Bores, director da Alfandega, comissão que está empregando toda a boa vontade na conclusão do ramal de Ayamonte-Huelva.

Ao governo português cabe a construcção de uma ponte cais para embarque e desembarque de automoveis e bagagens, além de outros melhoramentos simples mas que devem ser feitos com rapidez.

E realmente a suspensão destes trabalhos alguma coisa contribui-o para que Sevilha não fossem muitos portugueses que continuam a verificar que o meio mais comodo de condução é ainda o caminho de ferro que oferece maior segurança e rapidez.

Ainda não foi desta que ficou concluida a velha aspiração de Portugal e Hespanha que é a conclusão do ramal de Ayamonte Huelva.

Cento e cinquenta quilometros vão da nossa fronteira de Vila Real de Santo Antonio até á magnifica cidade de Sevilha.

Deixando este assunto para momento mais oportuno, vou, muito resumidamente dizer alguma coisa sobre a Exposição para a qual foram escolhidos os jardins e parques na zona de Guadalquivir, cuja area é de dois milhões de metros quadrados.

Visitados os pavilhões de Portugal, devers sumptuosos, amplos e magnificamente decorados, os Congressistas do V Congresso Internacional da



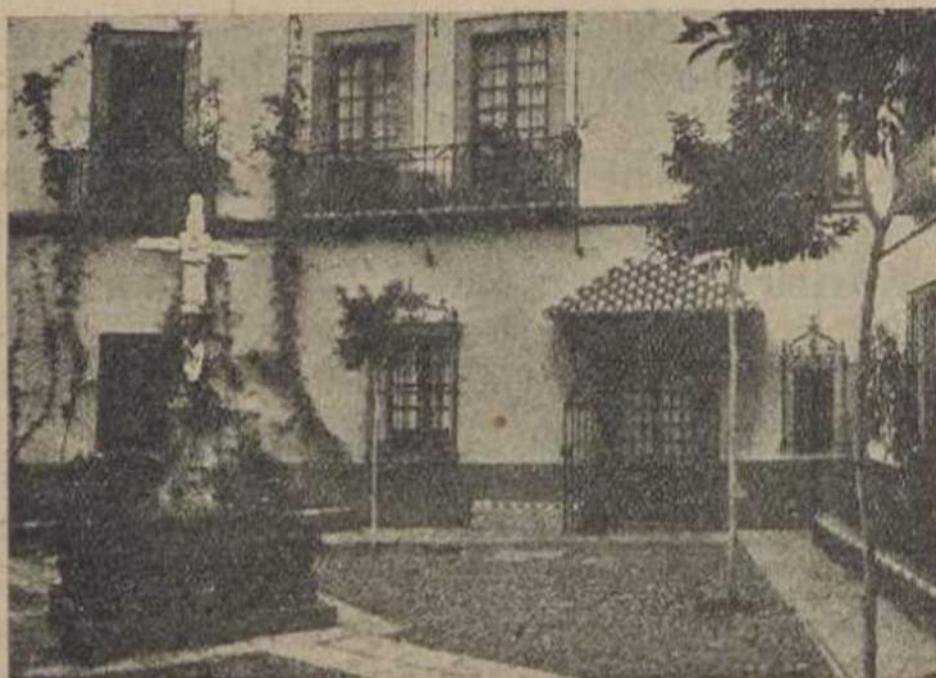
Um dos interessantes lagos dos jardins de Alcazar

(Cliché C. d'Ornellas)

Imprensa Técnica e Profissional, foram por mim convidados a tomar um calice do Porto.

Abancamos e provada a minha identidade consegui, parece por favor, que me vendessem duas ou três garrafas, cujo preço, em pesetas, era o duplo do preço do «Ferreirinha» que se vende no continente.

Disseram-me que o vinho era o mesmo «Ferrei-



SEVILHA — Casa de Pilatos

rinha» mas os rotulos eram outros, por qualquer motivo que agora não posso precisar.

Vistos os pavilhões fiquei surpreendido por não ter visto um unico exemplar da minha modesta «Revista Insular e de Turismo» de que fiz uma edição especial para a Exposição, enviando para Sevilha cem exemplares que soube mais tarde terem ficado por esquecimento em qualquer parte.

Apesar disso, mesmo assim, parece não terem aparecido, pelo menos até agora, outros exemplares de nova remessa.

As nossas colónias tiveram também representação no grande certame sendo curioso o aspecto da exposição dos nossos productos coloniais.

Interessantes edificios os que constituem a Praça de Hespanha de que já publicámos uma gravura no numero anterior.

A disposição de estes edificios forma um semicírculo com perto de duzentos metros de diâmetro com uma area aproximada de cincoenta mil metros quadrados.

Também tem que ver os Pavilhões de Perú, Chile, Uruguai, Estados Unidos, Argentina, Venezuela, Brazil, México, Columbia, Marrocos, Guiné Espanhola, etc., etc..

Excetuando o principal hotel que é o Afonso XIII, existem actualmente ali perto de cincoenta hoteis das três primeiras categorias, havendo ainda outros tantos, considerados pensões e casas de hospedagem.

(Continua)

Imprensa

«DIARIO DE LISBOA»

O artigo que hoje publicamos intitulado «Legenda Medieval» é da auctoría do nosso presado amigo e camarada Felix Correia, extraído do nosso brilhante colega *Diario de Lisboa*.

«OS RIDICULOS»

Passou recentemente o 25.º aniversario do nosso prezado colega «Os Ridiculos» excelente bi-semanario que brilhantemente dirigido pelo nosso prezado amigo Cruz Moreira, conseguiu um lugar de destaque ao lado da imprensa portugueza.

Comemorando assim as suas «bodas de prata» a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não quer deixar de felicitar o belo espirito do seu director, todos os colegas da redacção e todo o demais pessoal que ali trabalha que se deve gloriar de vêr vencer um jornal que de todos merece bastante simpatia.

Trefileries et Lamoins du HAVRE

S. A. au capital de 100.000.000 Frs.

28, Rue de Madrid, PARIS

COBRE

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9 — LISBOA
Tel. C. 1748

A ENTREVISTA DA QUINZENA

Por CALADO RODRIGUES

O SR. SILVA VIANA

ADMINISTRADOR DELEGADO DEMISSIONARIO DA

COMPANHIA DA BEIRA ALTA

FALA LARGAMENTE DOS ASSUNTOS QUE
MAIS INTERESSAM ESSA COMPANHIA

DESDE o ultimo verão que tinha-mos do sr. Silva Viana, ilustre administrador delegado da Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta, a promessa duma entrevista demorada relativa a assuntos interessantes dessa prospera empreza ferroviaria, visto que, na entrevista publicada no numero da *Gazeta* de 16 de Setembro, o sr. Silva Viana se limitára a dar o enunciado dos assuntos que mais preocupavam os dirigentes da Companhia da Beira Alta e que se propunha tratar com desenvolvimento em outras entrevistas.

Os inumeros afazeres que deve supôr-se que preocupam pessoas exercendo cargos como aquele que durante 23 anos tem sido exercido com indiscutivel competencia pelo sr. Silva Viana, forçou-o a demorar até ha poucos dias a nova entrevista que nos prometêra. Acabou, porém, por chegar o dia em que o Sr. Silva Viana pôde tirar ao seu labor continuo alguns minutos para nos dar amavelmente informações interessantes para os leitores da *Gazeta*.

E forçoso é reconhecer a importancia da primeira informação que o sr. Silva Viana nos dá:

«Estou demissionario».

Esta informação foi-nos dada serenamente e só para acentuar a consideração que lhe merece a *Gazeta*, e que levou o sr. Silva Viana a não esquecer, mesmo nessa situação de demissionario, a promessa que havia feito.

Agradecidas as palavras, amaveis fiz o que qualquer outro jornalista faria, posto assim, imprevistamente, em frente dum facto de importancia indiscutivel, como é, evidentemente, o facto de pedir a demissão uma pessoa que exercia ha 23 anos o logar de administrador delegado duma Companhia ferroviária.

Fiz o que qualquer outro jornalista faria.

Procurei colher informações a respeito das razões que teriam levado o sr. Silva Viana a essa sensacional resolução. Foi debalde. O sr. Silva Viana, recusa-se, porém, a dar-nos informações detalhadas e tendo que me contentar com a declaração de que se trata apenas duma discordancia de ordem administrativa.

A minha curiosidade fica lograda mas o espirito

de justiça manda-me reconhecer a correcção da atitude do sr. Silva Viana.

Trata-se, pois, duma discordancia de ordem administrativa que é de prever que seja largamente versada na assembleia geral que se realizará no dia 26 do corrente.

Tendo de me contentar com aquela informação, passo a ouvir o sr. Silva Viana que largamente me fala dos assuntos que mais interessam á Companhia da Beira Alta.

O que lhe ouvi resumo-o a seguir nessas linhas em que se sente a competencia e o esforço inteligente e proficuo que o sr. Silva Viana dispensou durante 23 anos á Companhia da Beira Alta.

A linha ferrea da Beira Alta, cuja inauguração oficial se realizou em Agosto de 1882 e cujo contracto com o Estado é datado de 5 de Agosto de 1878, foi na occasião da sua construção dotada com todas as condições e com todos os meios de acção exigidos para o cabal desempenho da sua missão, quer no que respeita ao serviço interno da região quer no que se refere ao seryço combinado, mormente ao serviço internacional pelo largo futuro que lhe estava reservado como linha directa entre Paris e Lisboa.

Pelo accidentado do terreno, se podem concluir as dificuldades havidas na sua construção e o dispendio a que esta deu logar, tornando-a uma das linhas de maior custo por quilometro, e pela segurança das obras d'arte e de toda a infra estructura se pode avaliar a perfeição havida na sua construção.

As suas numerosas pontes e tuneis ainda hoje se podem considerar como belas obras de engenharia.

Mas, de então para cá, teem-se modificado completamente as condições de vida e os meios de trabalho, sinal de progresso a que a Companhia da Beira Alta não tem ficado insensivel, introduzindo na sua linha e em todo o seu material os melhoramentos que a exploração moderna de caminhos de ferro aconselha e que o desenvolvimento do seu trafego exige, embora á custa dos maiores sacrificios.

E para que se possa fazer idéa do esforço dispendido por esta Companhia, citaremos alguns dos principais melhoramentos levados a efeito nos ultimos anos:

Via e edificios

—Renovação da Via de 30 kgs. por material de 40 kgs. e carris de 12^m na extensão de 155.280^m, ou seja do klm. 51 klm ao 206.057 e sobre a ponte do Côa em 225^m.

No corrente ano será feita a renovação entre Pampilhosa e Murteide na extensão de 9.060m.

—Construção das seguintes Estações e Apeadeiros:

Alhadas Brenha — Edificio para moradia do encarregado e abrigo para passageiros.

Oliveirinha-Cabanas — Edificio de passageiros, caes coberto e descoberto, duas linhas de resguardo e linha do caes.

Alcafache — Edificio de passageiros, caes descoberto e respectiva linha.

Contenças — Edificio de passageiros, caes coberto e des- coberto, duas linhas de resguardo e linha do caes.

Esta obra foi de grande dificuldade de execução por motivo de ter de se modificar o perfil da linha na extensão de 5 klm., alteando-se aterros de 1^m,40 e rebaixando-se trincheiras em rocha de 1^m,32, sem que houvesse interrupção do serviço de comboios.

Baraçal — Edificio de passageiros, caes descoberto, uma linha de resguardo e linha do caes.

Sobral — Edificio de passageiros, caes descoberto, uma linha de resguardo e linha do caes.

Noemy — Edificio de passageiros, caes descoberto, uma linha de resguardo e linha do caes.

— Construção de novas linhas e modificação e ampliação de outras nas estações de Montemor, Arazede, Pampilhosa (5 linhas em conclusão), Mangualde, Vila Franca, Pinhel, Guarda e Vilar Formoso.

— Construção de novos edifícios nas estações de:

Figueira — Grande armazém para depósito de materiais. Depósito de óleos e combustíveis.

Casa de habitação para o Adjunto e Sub-Chefe de estação. Central elétrica.

Caldeiraria.

Fundição.

Oficina do Serviço de Via.

Armazém do Serviço de Via.

Arazede — Casa de habitação do chefe do 1.º Lanço.

Limeide — Casa para arrecadação de mercadorias.

Pampilhosa — Bairro operário constituído por 22 casas de habitação para agentes.

Caes de trasbordo de mercadorias.

Caes de mercadorias local.

Luso — Casa para habitação do pessoal.

Canas — Ampliação do edifício de passageiros com dois corpos laterais.

Nelas — Casa para arrecadação de mercadorias.

Mangualde — Duas casas para habitação do pessoal.

Dormitório do pessoal de tracção com lavatórios e W. C.

Gouveia — Casa para habitação do pessoal.

Celorico — Casa para arrecadação de mercadorias.

Pinhel — Ampliação do edifício de passageiros com dois corpos laterais.

Guarda — Quatro casas para habitação do pessoal e ampliação de outra.

Casa para habitação do Sub-Inspector do Movimento.

Dormitório do pessoal de Tracção com lavatórios e W. C.

Cerdeira — Casa para habitação do chefe do 5.º Lanço.

Vilar Formoso — Duas casas para habitação do pessoal.

Cocheria de carruagens.

Dormitório do pessoal de Tracção com lavatórios e W. C..

Montagem de novas placas de virar locomotivas, com 17^m,50 de diâmetro nas estações de Figueira e Vilar Formoso e consirução das respectivas linhas de acesso.

Construção de minas para captação de água para alimentação de locomotivas aos klm. 55 e 131 e sua condução para Pampilhosa e Mangualde, respectivamente, bem como de um poço e respectiva casa para o locomóvel em Canas e um poço para reservatório para água das chuvas em Vilar Formoso.

Construção de uma «passarelle» em beton armado na estação da Pampilhosa.

Material motor

A principal atenção desta Companhia tem sido a conservação e valorização do material motor existente nas 4 séries respectivas 11 a 16, 21 a 28, 51 a 55 e 62 a 63, tendo as locomotivas desta última série entrado em serviço em 1926 sendo do tipo 2-D. Compound com vapor sobreaquecido e 14T,5 por eixo e que permitiram dar ao comboio Sud-Express no sentido ascendente uma velocidade comercial de 52 kms./hora apesar das fortes e longas rampas que se fazem notar nesta linha.

As máquinas da série 51 a 55 tem sido providas de sobreaquecimento e economisadores, modificações estas que lhes permitem prestar um melhor serviço, podendo ainda hoje, passados 20 anos de uso, ser consideradas boas máquinas.

A série 11 a 16 é constituída pelas antigas máquinas da série 1 a 8 depois de reconstruídas, tendo-se delas aproveitado apenas o fio, o cupo cilíndrico, os rodados e as bielas de conjugação.

A fim de diminuir ao mínimo o consumo de combustível tem-se equipado pouco a pouco todas as locomotivas com alimentadores a água quente, dos tipos «Worthington» e «A. C. F. I.» e ultimamente montaram-se injectores do sistema «Metcalfe».

No corrente ano será o material motor aumentado de 3 novas locomotivas de grande potência tipo 2-D Compound, com sobreaquecimento, providas de aparelhos de alimentação a água quente sistema «A. C. F. I.», pesando 14T,5 por eixo e sendo o seu tender de capacidade elevada para reduzir ao mínimo as tomas de água no trajecto, as quais estão já sendo montadas nas Oficinas da Figueira.

Estas novas locomotivas permitirão aumentar a carga do comboio Sud-Express de 190 para 240 T., passando a velocidade média, nas rampas de 15 %, de 50 para 65 kms./hora.

Material circulante

Carroagens — Enorme tem sido o esforço dispendido por esta Companhia no que se refere a carroagens de passageiros, pois com os seus únicos meios e nas suas Oficinas Gerais tem feito construir todas as unidades dos tipos At., Bt., Bd., Ct. e Cdf., que actualmente dotam as composições de todos os seus comboios, sendo todas, inclusivamente as de 3.ª classe, munidas de corredor lateral, luz elétrica, aquecimento e lavatórios com W. C., oferecendo assim ao público a indispensável comodidade.

As antigas carroagens estão apenas hoje confiados o serviço de reserva das estações, até que as disponibilidades da Companhia permitam continuar a sua substituição por carroagens modernas e a sua transformação em vagões de mercadorias.

Tambem nas mesmas Oficinas teem sido construidos fourgons modernos do tipo DDF.

Vagões — É a Companhia da Beira Alta a Empreza ferroviaria portuguesa que possue uma maior numero de veículos dotados de material unificado nos seus orgãos de suspensão, tracção e choque, que são sistematicamente aplicados a todos os vagões saídos de grande reparação, bem como coberturas metalicas em todos os vagões fechados.

Esta Companhia tem adquirido ultimamente um grande numero de vagões, especialmente dos tipos G. G. e O. O. que lhe permite ocorrer de pronto ás necessidades do seu trafego.

Oficinas gerais

Para a realização dos trabalhos acima mencionados, necessário foi remodelar profundamente as antigas Oficinas da Companhia, começando por se instalar uma nova Central de força motriz constituída por 2 grupos, motôr e alternador de potencias de 100 e 150 H. P., que veiu substituir a antiga Central a vapor.

Esta Central fornece não só a energia necessaria para a força motriz como para a iluminação das Oficinas, estação de Figueira, Depósito de Maquinas e Armazens Gerais.

Ao mesmo tempo, teem dotado as Oficinas com maquinas ferramentas diversas, como limadores, fréses, pilões um dos quais para 400 kgs., tornos, serras alternativas e circulares, soldadura electrica e autogenia, maquinas de rectificar, maquinas de furar e ferramentas pneumáticas.

A nova Oficina de caldeiraria acha-se provida de uma ponte rolante para 60 T. e mede 14 metros de vão.

Na nova Oficina de fundição procede-se à montagem de uma instalação de moldação mecanica e muito brevemente deve ser dotada com uma ponte rolante.

Comboios

Sendo a linha da Beira Alta a linha directa de Lisboa a Paris, por ela circula o comboio de luxo «Sud-Express», constituído por material da Companhia dos Wagons-Lits e dotado de todo o conforto moderno, que permite fazer a viagem entre Lisboa e Paris em 31 h. 30 e entre Paris e Lisboa em 31 h. 58 apenas com trasbordo em Hendaye devido á diferença de bitolas entre as linhas francesas e as peninsulares.

De salientar são as alterações que nos ultimos anos teem sido introduzidas em todo o serviço de comboios desta linha quer dotando-a com um maior numero que permite as facetas ligações com os centros mais importantes do Paiz, quer aumentando as respectivas velocidades comerciais de forma a reduzir-se o mais possivel o tempo gasto nos percursos.

E a par dos comboios de longo curso, foram creados varios serviços de tramways que muito teem contribuido para o desenvolvimento das regiões servidas.

Com o actual serviço de comboios permite-se aos passageiros irem desde Guarda a Lisboa ou Porto e regressarem no mesmo dia, tendo em cada uma destas cidades um tempo util de mais de 5 horas e meia.

Eis, em resumo, os principais melhoramentos com que nos ultimos anos tem sido dotada a linha ferrea da Beira Alta que, aliados aos cuidados e meticulosos trabalhos geraes de conservação, tornam esta linha uma d'aquelas em que com mais segurança se pode viajar.

Trafego

O desenvolvimento do trafego da linha da Beira Alta tem-se feito progressivamente, numa proporção sempre crescente desde ha anos, e sem desequilibrio nem saltos bruscos.

No ano findo a sua estatística acusou o transporte de 245.221 toneladas de mercadorias e 863.981 passageiros, numeros estes bastante ilucidativos se tivermos em atenção que é apenas de 252 quilometros a sua rede de exploração e que uma parte da zona servida é muito pouco produtiva e de fraca densidade de população.

As mercadorias que maior tonelagem fornecem para transporte são madeiras, vinhos e seus derivados, sal, peixe fresco e salgado, legumes secos e verdes, cereais e farinhas, resina e seus derivados, cal, lás e frutas.

Sendo certo que as Emprezas de Caminhos de Ferro não aspiram a outra coisa que não seja o desenvolvimento do seu trafego, para que com as receitas dele provenientes possam não só dar a devida retribuição ao seu capital como ocorrer ás necessidades que a exploração moderna e o progresso vão creando e exigindo, devemos dizer que o Trafego da linha da Beira Alta é susceptivel de um muito maior desenvolvimento, quando por parte dos Poderes Publicos sejam satisfeitas algumas das suas mais legítimas aspirações, concedendo-se aos Caminhos de Ferro as garantias a que teem direito como fontes que são, de riqueza nacional.

Entre as medidas que, encontrando-se dependentes dos Poderes Publicos, mais interessam aos Caminhos de Ferro da Beira Alta, poderemos citar:

A construção de estradas

E' sabido que uma linha ferrea constitui uma grande espinha dorsal para a qual devem convergir todas as possiveis arterias de comunicação que facilitem ou pelo menos possibilitem a drenagem da produção dos terrenos que a ladeiam e des povoações semeadas em toda a zona por elá servida.

No entanto, triste é dize-lo, ainda hoje, volvidos que são 48 anos sobre a sua abertura á exploração, se encontram por canstruir a maior parte das estradas que interessam as povoações para poderem utilizar-se do Caminho de Ferro, havendo estações apenas servidas por intransitaveis caminhos.

Ultimamente iniciou-se a reconstrução da nova rede de estradas, e alguma coisa se tem feito neste sentido, mas principiou-se pelas grandes arterias que se estendem pelo Paiz, algumas das quais no mesmo sentido dos caminhos de Ferro e tendo como objectivo os mesmos centros de actividade.

Justo é que, sem desprezar estas, se cuidasse tambem da construção da malha de pequenas estradas que permitam o facil acesso ao, ainda hoje, mais comodo e economico meio de transporte, e que representando um não muito elevado dispendio para o Estado seria francamente compensado pelo beneficio que viria causar á economia nacional.

A regulamentação da camionagem

A' medida que as principais estradas vão sendo reconstruidas, enxameia-se o Paiz de Camionetas que circulam precisamente nas zonas bem servidas pelos caminhos de ferro e onde a densidade da população é maior, deixando por servir

aquelas em que a sua acção se podia tornar em tudo benéfica e onde iriam prestar um excelente serviço, como meio complementar dos caminhos de ferro.

Diz-se que os caminhos de ferro podem neutralizar esta concorrência pela modernização e aperfeiçoamento da sua exploração e pela dotação nas suas linhas dos necessários comboios. Mas esta afirmação é sintoma do desconhecimento dos meios de acção de que dispõem os dois adversários — caminhos de ferro e automóvel — e das obrigações e encargos que oneram uns e outros.

Urge, pois, regulamentar a concorrência das camionetas aos caminhos de ferro, como se procedeu já na Itália e como se está estudando em outros países, dando a estes a protecção que lhes é devida.

Construção de Ramais

Necessita a Beira Alta crear para a sua linha centros de gravidade em volta dos quais se desloque a população que se firmou no centro da sua área e para isso pretende construir os Ramais de Mangualde a Vizeu e da estação de Gouveia à vila deste nome e Ceia, com possível prolongamento pela ala da Serra da Estrela.

Neste sentido apresentou já o seu pedido de concessão e aguarda o seu deferimento, convencida em que justiça lhe será feita, assim como à região que esses ramais vão servir.

Porto da Figueira da Foz

Facil é avaliar a influência que para o desenvolvimento do tráfego da Beira Alta terá a desobstrução da Barra e a construção do Porto da Figueira da Foz testa da sua linha, se atendermos ao movimento comercial que este porto teve em tempos idos e à quantidade de barcos nele entrados.

E sendo certo que este Porto é o único que pode dar natural e fácil escoante aos produtos transportados na sua linha e procedentes do seu vasto «hinterland», espera a Companhia da Beira Alta que seja dotado com as necessárias verbas para a sua construção e apetrechamento de forma a poder satisfazer às necessidades urgentes da região por ele servida.

Trafego de Transito

Muito havia a esperar do tráfego de transito através do nosso Paiz utilizando os portos nacionais, se pelos Poderes Públicos fossem dadas as necessárias facilidades e ao mesmo tempo a abolição de taxas que sobremaneira oneram as mercadorias que, servindo-se dos nossos portos, se destinam ao estrangeiro e vice-versa.

Importação e exportação

Desde que facilidades e reduções de taxas fossem concedidas nos direitos de importação e exportação e despezas a elas acessórias, facil seria obter-se um maior desenvolvimento de tráfego em todas as linhas terrestres, sobretudo naquelas em ligação com as fronteiras.

Turismo

O nosso Paiz podia ser um extraordinário Centro de Turismo, quer pelas suas belezas naturais quer pela amenidade do seu clima.

E não seria difícil conseguil-o se o problema fosse encarado de frente e com a rapidez exigida, obrigando-se à construção de bons hotéis, luxuosos e modernos e à modificação dos actuais, construção de parques de jogos e divertimentos ao mesmo tempo que para esse fim fossem concedidas pelo Estado as necessárias facilidades e disponibilidades.

Pelo que interessa directamente à linha da Beira Alta, centros importantes de turismo podem ser estabelecidos, como seja em Figueira, Luso, Vizeu, Serra da Estrela e Guarda.

Para o formidável maciso da Serra da Estrela ainda se não olhou a serio, apesar de ter maior beleza natural que muitos pontos similares do estrangeiro muito frequentados, mas quando isso se dê, poderá vir a extraer-se dela uma extraordinaria fonte de receita.

Emigração

Em muitos pontos da Beira a agricultura não pode desenvolver-se devido à falta de braços, levados pela emigração.

E se por um lado os modernos processos agrícolas estão ainda pouco desenvolvidos, por outro não podem os agricultores dar-lhes um maior desenvolvimento devido à falta de recursos.

Convinha portanto, visto o nosso Paiz ser essencialmente agrícola, procurar fixar à terra os indispensáveis braços para a fazer produzir, ao mesmo tempo que facilidades e garantias lhes fossem concedidas, independentemente da colocação dos seus produtos cujo aumento iria contribuir para a economia do Paiz, evitando a saída de ouro para o estrangeiro.

Afiguram-se dignas de serem ponderadas as sugestões que acima deixamos expostas.

Editor

Coronel João de Almeida

Chegou na segunda-feira a Lisboa o nosso preso amigo e distinto oficial do Estado Maior sr. coronel João de Almeida.

O ilustre militar depois de assistir a uma reunião especial do comité da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que teve logar em Paris em sua honra, onde foi confirmada a sua nomeação para administrador da mesma companhia, partiu com sua esposa para o Norte onde foi assistir à cerimónia de La Couture.

Dentro de alguns dias deve aparecer a público um interessante livro contendo a descrição da festa de homenagem que na Sala Algarve da Sociedade de Geografia de Lisboa se realizou ao Herói dos Dembos, com os discursos da integra dos srs. coronel Lopes Galvão, Dr. Oliveira Santos, coronel Carlos Roma Machado de Faria e Maia, Coronel Ribeiro Vilas, dr. Bento Caldas, Comandante Silva Teles e tenente Henrique Galvão.

OS NOSSOS MORTOS

Engenheiro Calainho de Azevedo

Regista hoje a *Gazeta*, com vivo sentimento, o falecimento do distinto engenheiro Antonio Calainho de Azevedo. Com este falecimento perdeu a C. P. um dos seus engenheiros mais distintos, um novo com qualidades altas de inteligencia, de caracter, de trabalho, que a morte cortou em plena pujança das suas manifestações.

Esta morte foi mais um golpe tremendo que o destino vibrou nessa nobre e bondosa figura de portuguez que é Paiva Couceiro, que era sogro do falecido a quem dedicava vivo afecto.

Resta á familia ilustre do ilustre extinto a consolação que Deus reserva aos seus eleitos: a serenidade cristã com que recebem os golpes da adversidade e que faz florir a dôr na saudade, na esperança, na vida eterna, na fé nas promessas de Christo.

O funeral que se realizou na tarde de 3 da igreja de Santa Izabel para a estação do Rocio de onde o feretro seguiu para o Porto, constituiu uma sentida manifestação de pesar por parte de centenas e centenas de pessoas das mais categorisadas do nosso meio que assim, quizeram exprimir a sua consideração pelas qualidades do falecido e de sua familia.

De entre as inumeras pessoas que apresentaram condolencias á ilustre familia do extinto e que se incorporaram no funeral, tomamos nota das seguintes:

Visconde Asseca, representado a Familia Real; Conselheiro Aires de Ornelas, Conselheiro Fernando de Sousa, Conde de Mafra, Condes de Rivas, Condessa de Sabugosa e Murça, Condessa de S. Lourenço, D. Constança Teles da Gama, Marquez de Pombal, D. João de Almeida, Conde de Castelo Mendo, Conde de Tarouca, Conselheiro Ernesto Schoter, Conde de Vila Flor, Visconde do Ameal, Conde de Arrochela, D. Jorge de Cabedo e Vasconcelos (Zambujal), engenheiro José Guerreiro de Sousa, António Hintz Ribeiro, dr. Artur Moraes de Carvalho, Desembargador Moraes Campilho, Viscondes do Tojal, Alvaro dos Reis Torgal Conde do Bonfim, D. José de Barahona, dr. Mario de Aguiar dr. Augusto de Aguir, dr. Pequito Rebelo, dr. Agostinho Pires, D. Lourenço Vaz de Almada, engenheiro Jorge Malheiro, Visconde de Santarem, Conde das Alcaçovas.

José Pedro Folque, dr. Mario Pinheiro Chagas, dr. João Ulrich, conde da Torre, coronel Raul Esteves, conde de Paraty, dr. Carlos Tavares, D. Ruy da Camara, António Eça de Queiroz, visconde do Torrão, D. Jorge de Cabedo, dr. Rodrigues Cavalheiro, Fernando de Campos, dr. Perry Vidal Artur Maciel, tenente Norberto Murias, conde Azevedo, dr. Alfredo Pimenta, Sebastião Calheiros, Manuel Cabedo, Francisco de Sande e Castro, tenente Antonio Metelo, dr. Valadares Botelho, Alvaro Reis Torgal, coronel Alvaro de Mendonça, Rodrigo de Castro Pereira, Francisco Macedo dos Santos, dr. João do Amaral, Teofilo de Duarte, Eduardo Pinto da Cunha, engenheiro Roberto Espregueira Mendes,

Antonio Seabra de Macedo, José Vaz de C. de Lacerda Baharen, por si e seu pai o sr. general Seabra de Lacerda, D. Sara Rocha dos Santos, Tomaz Rocha dos Santos, por si e seu irmão dr. João Rocha dos Santos, dr. Antonio de Menezes, Caetano Beirão Vicente Ferreira, Augusto da Costa Veiga, Carlos de Ornelas, Joaquim Pedro Quintela Jorge Malheiro, Manuel de Melo Campilho, Filipe Moreira

do Carmo, D. Agostinho de Noronha, Gonçalo de Abreu Pereira Coutinho, representando o sr. conde de Paço Vitorino.

Conde de Almada, por si e pelo engenheiro sr. Bento Castelo Branco, conde de Mesquitela, barão de Linhó Mariano Borges de Sá Corte Real Pamplona, D. Helena Lobo de Vasconcelos, conselheiro Antonio Cabral, dr. Fernando Pizarro, conde de Arrochela, João Bandeira de Melo, José Perestrelo de Vasconcelos, José Bruno de Cabedo, conde



Engenheiro Calainho de Azevedo

de Santar, conde das Galveias, conde de Agueda, D. Alberto de Cabedo, dr. Eugenio de Castro Caldas, Henrique Tomaz da Cruz, Visconde de Atouguia, rev. dr. Valerio Cordeiro, D. Rodrigo de Serpa Pimentel, Carlos Francisco Ribeiro Pereira.

Pedro Joaquim Diniz, Alvaro Possolo, Joaquim Cerqueira de Vasconcelos, Jorge Ribeiro da Silva, Jorge de Mendonça, Jorge Rebelo da Silva, Eduardo Perestrelo, José Gualdino de Carvalho da Silva, Rodolfo Ferreira Pinto, dr. Paula Cancela de Abreu, dr. José do Carmo, Guilherme de Albuquerque, Frederico d'Orey, Francisco Sampaio d'Orey, Nuno de Albuquerque d'Orey, Carlos Pinto Machado, Joaquim Teles Caldeira, Antonio Mauricio Sarmento de Macedo, Francisco Verim Quintela, Herculo Pereira, representando o escritor Rocha Martins, tenente Alfredo Acacio Afonso, João Mascarenhas Galvão, Antonio Quintino Ribeiro, etc

Da igreja de Santa Isabel para o carro funerario, a urna foi conduzida aos ombros dos antigos combatentes da Galiza, srs. Francisco Quintela, major Saturio Pires, José Pedro Folque, conde da Torre, Joaquim de Cabedo, D. Ruy da Camara Antonio Eça de Queiroz e José Frois.

Na estação do Rocio organizaram-se varios turnos em que tomaram parte as figuras mais representativas do meio monarquico, sobretudo dos combatentes da Galiza.

O vagão armado em camara ardente em que foi depositada a urna que continha o corpo de Calainho de Azevedo, foi depois, atrelado ao comboio que do Rocio parte para o Porto ás 21,30. Nesse mesmo comboio seguia tambem um salão especial, em que tomaram logar, alem de alguns amigos e companheiros do saudoso finado, os engenheiros representantes da C. P. srs. Ferreira de Mesquita, Campos Henriques, Teles da Silia, Perestrelo Guimarães, Espregueira Mendes e Sousa Gomes.

No mesmo comboio seguiram mais os srs. Carlos de Ornelas, director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

e os representantes da Antiga Acção Realista sr. Francisco Xavier Quintela e José Pedro Folque.

Da familia de Calainho de Azevedo, seguiu a sr.^a D. Maria Calainho de Azevedo Furtado e o sr. António Furtado.

As ceremonias religiosas foram dirigidas pelo rev. conego Alvaro dos Santos, prior de Santa Izabel.

O funeral foi dirigido pelos srs. Francisco Xavier Quintela e José Pedro Folque.

As ceremonias fúnebres no Porto também revestidas de grande solenidade e sentimento, com assistência numerosa e selecta.

A' familia enlutada e especialmente ao nosso amigo comandante Henrique de Paiva Couceiro apresenta de novo a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a expressão sincera da sua profunda condolencia.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Sede — Calçada do Duque, 20 — LISBOA

Pagamento do cupão das obrigações de 7 3/4 por cento (Minho e Douro e Sul e Sueste), relativo ao 1.º Semestre de 1930.

São avisados os portadores do cupão n.º 2 das obrigações de 7 3/4 por cento (Minho e Douro e Sul e Sueste) que o pagamento, pela importância de 3\$87(5), terá lugar a partir de 15 do corrente mês de Abril.

O pagamento efectua-se em Lisboa, na sede da Companhia, e no Porto, na Tesouraria da Companhia (Estação de S. Bento), todos os dias úteis, desde as onze às treze e das catorze às quinze e meia horas.

Lisboa, 12 de Abril de 1930.

O Presidente do Conselho de Administração

(a) *Ruy Ennes Ulrich*



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

CONCURSO PARA A CONSTRUÇÃO DE UM SANATÓRIO PARA TUBERCULOSOS NA COVILHÃ

Até às 12,30 horas do dia 22 de Abril próximo futuro, recebem-se propostas para a execução do Sanatório para tuberculosos na Covilhã.

As propostas, caderno de encargos e condições do concurso, estão patentes todos dias úteis das 10,30 às 13 e das 15 às 17 horas, na sede da Comissão, Calçada do Duque, n.º 20, 1.º, Lisboa, e no Porto, na Secção de Construção, edifício do Estação de S. Bento.

Lisboa, 20 de Março de 1930.

O Presidente da Comissão Administrativa
(a) *Raul Esteves*

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. A.

Venda de artigos diversos

Esta Companhia tem para vender nos seus Armazéns de Figueira da Foz, os seguintes [lotes] de artigos diversos cujos pesos se indicam aproximadamente:

Em farro forjado:

Rebates, cabeças de veios, corrimãos, caixas^{as} de lubrificação, hastes de gavetas, arvores de freio, suportes de suspensão, anilhas, caixas de bomba, suportes de freios, etc., 3.872 quilos.

Em ferro fundido:

Rodas diversas, 187 quilos.

Aço:

Tubos e molas de suspensão, 169 quilos.

Metal amarelo:

Anilhas, guarnições, valvulas, tranquetas, suportas, etc. 115 quilos.

Ferros de meia cana:

De 25 X 8^{m/m.} e 24 X 13^{m/m.}, 575 quilos.

Chapas de diversas dimensões:

De 1 1/2^{m/m.}, 528 quilos.

Recebe propostas até ao dia 25 de Abril corrente, dirigidas á Direcção da Exploração, em Figueira da Foz.

As propostas devem indicar o preço oferecido por cada lote, que serão vendidos juntos ou separadamente.

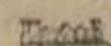
A Companhia reserva-se o direito de adiar a venda, se os maiores preços oferecidos lhes não convierem.

No caso de aceitação de alguma proposta, o propONENTE depositará 50% do valor da venda logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 10 de Abril de 1930.

Pelo Engenheiro Director da Exploração

Amilcar d'Albuquerque



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. A.

Venda de Serradura de Madeira

Esta Companhia recebe^{as} propostas^{as} para a compra da serradura de madeira que anualmente fôr produzida nas suas Oficinas de Figueira da Foz.

No caso de ser aceite alguma proposta, o propONENTE depositará a quantia de 500\$00, como garantia, devendo a serradura ser retirada e paga no prazo maximo de 20 dias, logo que para isso^{as} seja avisado.

As propostas devem ser enviadas à Direcção desta Companhia, em Figueira da Foz, até ao dia 25 do corrente.

Figueira da Foz, 10 de Abril de 1930.

Pelo Engenheiro Director da Exploração

Amilcar d'Albuquerque