

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»  
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional»

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

Rio de Janeiro, 1908, medalha de prata; Antwerpia, 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 :

Uma nova estação. — Em Bruxelas. — A Associação da Imprensa diaria de Barcelona, por CARLOS D'ORNELLAS. — Engenheiro Vasconcelos Correia. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta. — Vão acabar os choques de comboios, por TACITUS. — Caminho de Ferro do Lena. — Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional. — Estação de Vila Franca de Xira, por CALADO RODRIGUES. — Inaugurações. — Linhas estrangeiras e coloniais. — Entrevista da Quinzena, por ALMEIDA JÚNIOR. — Viagens e transportes. — Linhas portuguêsas. — Ha quarenta anos. — Dr. Rui Ulrich — O Caminho de Ferro Internacional da America Central. — O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, pelo Eng.<sup>o</sup> PINTO TEIXEIRA. — Revista :—: :—: :—: Insular e de Turismo :—: :—: :—:

### ANEXO NESTE NUMERO

*Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses*  
8.<sup>o</sup> Aditamento á Tarifa especial interna N.<sup>o</sup> 1 —  
Grande velocidade — Capítulo X — Em aplicação  
:—: :—: nas linhas do Minho e Douro :—: :—:

---

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

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 atrasados. . . . .	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO  
E OFICINAS  
RUA DA HORTA SECA, 7  
Telef. P B X 2 0158  
DIRECÇÃO: 2 7520

## UMA NOVA ESTAÇÃO

**C**ONSTA-NOS que, dentro em breve, vae ser construida, na Feliteira, linha de Oeste, uma estação para serviço completo de passageiros, bagagens e mercadorias de todas as espécies.

Vão também adiantados os trabalhos da construção do Ramal de estrada para Sobral de Monte Agraço, melhoramento imprescindivel para o desenvolvimento da futura estação ferroviaria. Ficará, assim, a importante povoação da Feliteira optimamente servida, e lucrarão, tanto a ridente vila do Sobral como as povoações limítrofes, com tais melhoramentos, que vão permitir o seu desenvolvimento, aliás bem necessário e util para que os respectivos povos possam aproveitar de tão importantes benefícios, que, de resto, vinham, de há muito, a ser reclamados.

Demonstra assim a C. P., publicamente, os primores da sua administração e que lhe não são indiferentes os progressos e o bem-estar das populações rurais. Veja-se, por exemplo, os melhoramentos que se estão imprimindo nos seus serviços, por toda a parte e as somas fabulosas que a C. P. vem dispêndendo com o alargamento e transformação de várias estações, algumas das quais, como a de Coimbra, depois de concluída, honram sobremaneira a arquitetura nacional, e a de Vila Franca de Xira, hoje um facto, que é o modelo dos gostos e a satisfação e o orgulho dos portuguêses.

Com efeito, só assim se pôde dar, na hora que passa, uma feição de progresso a Portugal, para que o nosso país caminhe, em relação á continuidade da sua brilhante história, na vanguarda dos outros povos, especialmente dos povos peninsulares, mais nossos comuns e afeiçoados.

A linha de Oeste, que, durante muitos anos, esteve um pouco esquecida, mercê de várias e atendiveis circunstâncias, vae, pouco a pouco, enfileirando ao lado de outras linhas de maior movimento e rendimento, ela que tem dado prejuízo á Administração da C. P., e em poucos anos mais será, como todas, uma linha próspera, bem apetrechada de horários e de comboios, de maneira a não tornar a haver razão para reclamação do público. E' o que já se vae notando por toda a linha de Oeste.

## EM BRUXELAS

### Vai realizar-se o VI Congresso Internacional da Imprensa Técnica e Profissional

**N**O dia 4 do mês corrente, inaugurar-se-ha, em Bruxelas, o VI Congresso Internacional da Imprensa Técnica e Profissional.

Na ocasião em que, por iniciativa desta *Gazeta*, se está trabalhando com tanta actividade, tanto entusiasmo, e ha tão fundadas esperanças de exito, na organização da Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional, é com o maior prazer que registâmos a proxima inauguração de mais um Congresso Internacional dessa Imprensa.

Temos ainda bem viva, no espírito, a impressão esplendida que colhemos no V Congresso Internacional realizado em Setembro do ano passado, em Barcelona, Madrid e Sevilha e que, por todos os moti-



SUAS MAGESTADES OS REIS DA BELGICA

vos, em todos os seus aspectos, marcou como uma brilhantissima manifestação da actividade da Imprensa Técnica e Profissional.

A fixar duma forma primorosa essa impressão, acabamos de receber um esplendido volume, belamente impresso e profusamente ilustrado, em que todos os aspectos do V Congresso são minuciosamente arquivados, por forma a dar uma ideia nítida do que foi esse memorável acontecimento.

De esperar é que o VI Congresso, que vai agora realizar-se na Belgica, seja uma manifestação igualmente notável da actividade jornalística Técnica e Profissional e seja igualmente alguma coisa de enhorante para todos os delegados, dada a gentileza proverbial que a gloriosa nação belga põe no acolhimento dos seus hóspedes.

Nas vesperas do dia solene da inauguração, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, cumpre o dever gratíssimo de fazer as suas saudações respeitosas aos Reis belgas, recordando, mais uma vez, a grandeza heroica da acção desenvolvida pelo Rei Alberto, na Grande Guerra.

**A**O contrario do que, infelizmente, acontece no nosso país, a Associação da Imprensa dia-ria dos jornalistas de Bar-celona procura todos os meios possíveis para que o jornalista se sinta bem dentro da sua associação e ali trate de todos os assuntos que interessem á classe, não os escurraçando por estarem ou não na sua actividade profissional ou serem ou não políticos.

O inteligente moço jornalista, José Milláu Gonzalez, um dos grandes amigos do falecido ditador Primo de Rivera, vice-secretario da Cooperativa dos Jornalistas para a construção de casas baratas e membro das juntas directas da Associação da Imprensa diaria e do Sindicato dos Jornalistas Desportivos, proporcionou-me uma visita á séde da Associação e ali, a principiar pelo seu inteligente presidente Sr. Juan José Pau de Barros, não encontrei senão amabilidades de todos os lados.

A Associação, apesar de pessimamente instalada, possue uma vasta biblioteca publica, catalogada devi-damente, onde se encontram diariamente algumas dezenas de pessoas de todas as categorias sociais que ali vão, gratuitamente, passar os seus bocados disponi-veis, lendo, instruindo-se ainda mais, tomando conhe-cimento, através de livros, revistas e jornais, da evo-lução ou decadencia de todas as nações do mundo, estando, assim, em contacto com os acontecimentos de toda a natureza que se desenrolem por todo o órbe terrestre.

Ali se lançou o brado da fundação de uma cooperativa para a construção de casas baratas para os jornalistas e, meses depois, estava fundada a «Cooperativa» que, em 1914, iniciou os seus tra-balhos e começou construindo vivendas para os seus associados.

Teve tão belo acolhimento a iniciativa dos jorna-listas de Barcelona, que logo motivou a franca coope-ração do Governo, que ofereceu á Associação uns mi-lhares de metros quadrados para neles serem cons-truidos essas magnificas vivendas.

Cada jornalista tem, portanto, a sua casa, num re-cinto admirável, escolhido pela propria Associação, de acordo com a sua camara, vivenda esta que tem de ser construida dentro das dimensões de metros que cabem a cada socio e cada qual edifica segundo o seu criterio e gosto.

O socio da Associação, desde que tenha em dia as suas cotas, e passado um certo e determinado tempo, conforme os estatutos, considera-se proprietario da sua moradia que, até aqui, era propriedade da Asso-ciação; e, no caso do seu falecimento, a familia é en-



José Milláu Gonzalez

## A ASSOCIAÇÃO DA IMPRENSA DIARIA DE BARCELONA

tre que a documentação necessaria para tomar conta da propriedade.

As vivendas que visi-tei eram, realmente, de boa construção, elegan-tes, altas e, se não estou em êrro, tinham umas 16 casas de dimensões di-versas.

No relatorio da Coo-pe-rativa, apresentado pelo conselho directivo de 1924, nota-se que o es-forço dos jornalistas de

Barcelona é grande e no-bre, e por esse motivo

cresce a simpatia não só do publico como das au-toridades.

Nesse ano foi entregue á Associação, pelo Rei D. Afonso XIII, um interessante chalet, dádiva do Mar-quês de Foranda.

São constantes os progressos que se verificam em beneficio desta instituição, que conseguiu criar uma extrema simpatia, graças á sua extraordinaria organi-zação e sociológicos fins.

Vê-se que, no país vizinho, a classe dos jornalis-tas se preocupa mais com o seu bem-estar colectivo, com a situação económica de sua familia, do que com questões de *laña caprina*, com pessoalismos, com ri-validades e despeitos.

Em Portugal discute-se, com calor e como princi-pio básico de todas as reivindicações, a... carteira de identidade, como ela deve ser distribuida e a quem, esquecendo-se, muitas vezes, de que muitos dos que a ela têm direito pela sua inteligencia, competencia literaria e valimento social, a não possue, sendo por-tadores desse documento muitos que... nós conhe-cemos ha muitos anos.

E' para lastimar, na verdade, que se não estudem problemas de maior importancia colectiva e social, no seio da classe dos jornalistas de Portugal, a exemplo do que fazem os espanhóis que, cuidando, com vigor, da sua situação, no futuro, não discurram nenhum pro-menor do qual possam resultar beneficios para si e para os seus.

Assim, além de outras habitações confortaveis, chalets que são verdadeiros ninhos familiares, bairros economicos, cheios de ar, de luz, absolutamente den-tro de todas as praxes das modernas construções eu-ropeias, destacam-se as habitações do «Grupo Fargas», composto de seis chalets destinados aos Srs. D. Julián Carrasco, D. Luiz Almerich, D. Carlos Garcia Anné, D. Manuel Miralles Pi, D. Francisco e D. Eduardo Solá; os chalets destinados a D. Javier Gambús e D. José L. Pascual de Zulueta; os destinados a D. Fran-cisco Fernández Brea e D. Lorenzo Pahissa; a D. Ra-fael Nogueres Oller e D. Enrique Gibert; a D. Julian Clapera e D. Enrique Garcia Escardivols, etc.

O «Grupo Salud», soberbo no seu belo conjunto, com suas esplanadas, lagos e formosos jardins, parques, arruamentos, e tudo quanto de confortável se possa imaginar, é indiscritivel de beleza, no seu explendido conjunto.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, penhorada pela cativante recepção que lhe foi dispensada, sauda, internecidamente, a brilhante Associação dos jornalistas barceloneses, fazendo votos pelas suas prosperidades e felicidades e cumprimenta o incansavel trabalhador e bom amigo José Millau Gonzalez, agradecendo as suas penhorantes demonstrações de amizade e o «Vermouth» que na sua linda vivenda ofereceu particularmente á pessoa que estas linhas subscreve.

*Carlos d'Ornellas*



## Engenheiro Vasconcelos Correia

Segundo o relato publicado no *Boletim da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro*, referente ao mês que decorre, foram tomadas em consideração as observações feitas pelo distinto engenheiro sr. Vasconcelos Correia, produzidas a quando da discussão do assunto referente á vantagem de carruagens inteiramente metálicas sobre as de madeira, ventilada no momento em que foi discutida a base VIII, no XI Congresso Internacional de C. de Ferro, que se efectuou em Madrid, em Maio ultimo, e em que o ilustre Delegado português se houve com muita elevação replicando a M. Dähnick, Van Schouwenburg e Block, respectivamente dos caminhos de ferro alemães, da Sociedade de Caminhos de Ferro das Indias Néerlandêas e dos Caminhos de Ferro de Paris a Orléans.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* folga em ter ensejo de, mais uma vez, prestar as suas homenagens de apreço ao prestimoso e estudosso Vice-Presidente da Comissão Executiva da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pela maneira sábia e elevada como se defrontou na discussão de um tão importante problema para a vida ferroviaria mundial.

Assim, as conclusões do assunto em que o sr. engenheiro Vasconcelos Correia tomou parte activa, são as seguintes:

1.<sup>a</sup> — Nos países aonde as condições de exploração teem permitido adoptar a construção metálica de carruagens, a experiência tem mostrado que as condições de segurança justificam suficientemente esta adopção para o material novo.

2.<sup>a</sup> — Para evitar as taras excessivas, é para considerar que se interesse a «caixa» á resistencia do conjunto. As carruagens construídas dessa maneira teem uma tara diferente das carruagens com «caixa» de madeira, mas apresentam o mesmo conforto.

3.<sup>a</sup> — Pode combinar-se nesta construção o emprego de ferros contornados, folha de ferro e embutidos de aço moldado e de fundição maleável.

De qualquer forma a construção metálica presta-se á rationalização dos elementos fabricados em grandes séries

Para dominar a tara das carruagens metálicas, várias administrações teem feito um uso mais ou menos importante de áços á alta resistência de metais e de ligas ligeiras.

O Congresso recomenda a continuação do estudo da utilização d'estes metais.

4.<sup>a</sup> — As junções podem ser feitas por meio de pregos de ponta revirada, por soldagem electrica em arco ou por pontes, ou ainda por combinação de todos êstes processos.

5.<sup>a</sup> — A construção interior pode ser praticada como para as carruagens em madeira; pôde, ao contrario, tomar uma outra aparence se se deixar a ondulação da folha de ferro figurada e se se executar a decoração em consequencia.

Na maioria dos casos, as carruagens metálicas podem ser construídas de maneira a assegurar ao publico um conforto pelo menos igual ao que oferecem as carruagens com «caixa» de madeira.

6.<sup>a</sup> — Os processos de construção são ainda muito variaveis e a colocação ao serviço das carruagens em numerosas rôdes é ainda muito recente para que se possam adoptar conclusões precisas sob o ponto de vista dos gastos da construção e das despezas da conservação.

Todavia, os resultados obtidos nesta ordem ds ideias são muito animadores e encorajam para que se prossiga no estudo deste assunto.

7.<sup>a</sup> — Numerosas investigações estão ainda para fazer-se assim como no que respeita á escolha de processos de construção e dos materiais a empregar e tambem nos detalhes sobre ponto de vista de construção e acabamento interior tais como : isolamento térmico das paredes, guarnições dos soalhos, revestimentos interiores, vidros fôscos, pinturas, protecção das folhas de ferro contra o seu enferrujamento, etc.

Como se vê, interessantissima tese é a que aí fica e que foi brillantemente discutida e apreciada pelo sr. engenheiro Vasconcelos Correia.



## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da B. A.

### Venda de sucata de ferro e aço

Esta Companhia tem para vender na estação da Figueira de Foz, os seguintes lotes de sucata de ferro e aço, cujos pesos são indicados aproximadamente:

Eixos de aço, 11.000 kgs.

Aros de rodas de aço, 10.000 kgs.

Sucata grossa e miuda de ferro 40.000 kgs.

Sucata miuda de ferro 15.000 kgs.

Recebe propostas até ao dia 31 de Agosto corrente dirigidas á direcção da Exploração na 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, e os maiores preços oferecidos lhe 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, 21 de Agosto de 1930.

Pelo Engenheiro Director da Exploração

*Amilcar d' Albuquerque*

## A SEGURANÇA DAS VIAGENS FERROVIARIAS

## Vão acabar os choques de comboios?

UMA IMPORTANTE INVENÇÃO  
DE WIFREDO PAULET

**VIAJAR**, é prazer marcante e, sendo o mais alto prazer das élites, do escol das sociedades modernas, porque fornece aos espíritos ávidos de cultura e de emoções refinadas pasto abundante, variado e selecto, é ao mesmo tempo um dos prazeres mais comuns, mais acessíveis, mais democraticos, enfim.

Toda a gente viaja. Mais ou menos, todos os que tem em funcionamento normal os orgãos locomotores, as celulas cerebrais onde se criam as ancas de saber e de beleza ou as aspirações dos aperfeiçoamentos industriais e do lucro comercial, tudo isto combinado, para casos de mais monta, com certa folgança de meios economicos, todos viajam.

A pé, de burro, de comboio, de automovel, de barco, de avião, toda a gente viaja ou, pelo menos, quando as condições fisiologicas ou económicas não permitem a viajem, todos sentem o desejo de viajar, d'onde resulta, como disse, que o viajar é prazer que realiza esta coisa espantosamente rara do unanime acordo de todas as classes sociais.

Um facto, porém, se nota que é forçoso registar: o desejo de todos os que viajam -- e que estão em estado de perfeito equilíbrio espiritual -- de viajar em condições da maior segurança possível.

Ha quem afronte o perigo, quem o busque viciosamente por toda a parte, desde as proezas arripiantes do alpinismo até às corridas de vertigem.

Estes casos são, porém excepcionais, e nem por serem useiras e vezeira neles pessoas americanas, inglezas, etc.; de civilizações dominantes, devemos deixar de classificá-los de casos reveladores dum evidente inferioridade.

Quem tem espírito equilibrado — repito — deseja viajar em condições da maior segurança possível.

Numa revista, como a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, fica, pois, bem, a transcrição do seguinte artigo publicado no *Eco de la Industria, Comercio y Banca de Barcelona* que, a verificar-se tudo o que nele se diz, como é natural que aconteça, dará aos caminhos de ferro condições de segurança que muito devem satisfazer os viajantes cautos.

Segue o artigo, que, como os leitores verificarão, dá o relato desenvolvido dum invento notável de Wifredo Paulet, director daquela revista.

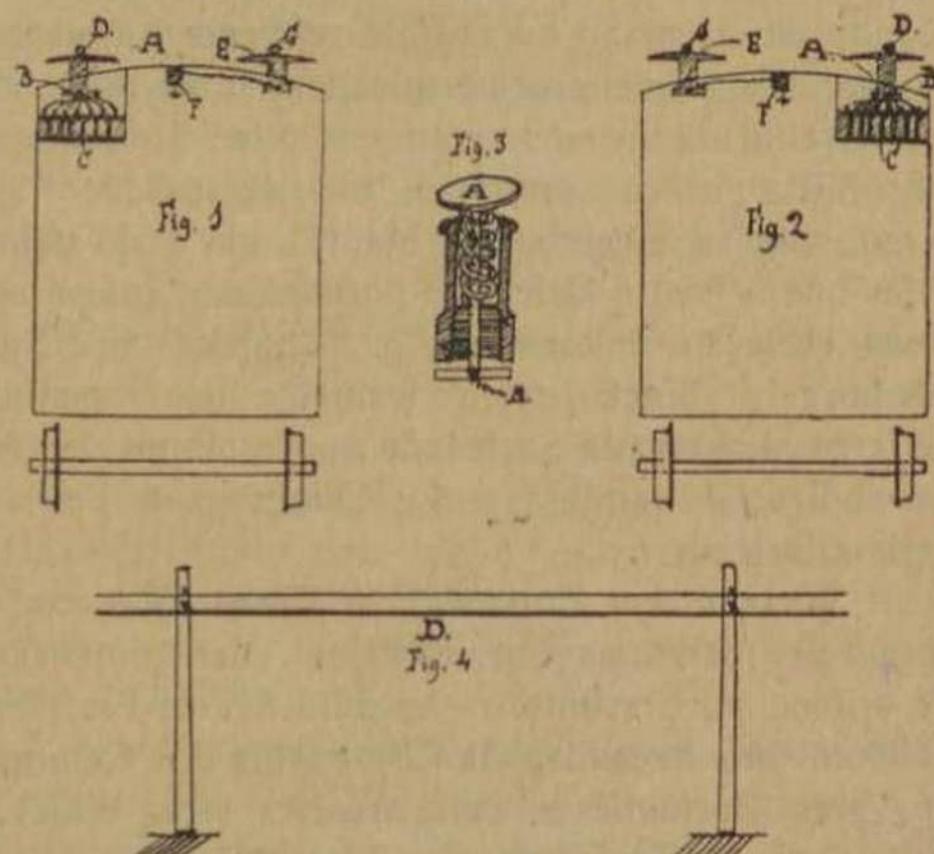
## Dispositivo para evitar os choques de comboios

Patente de invenção n.º 118.442

## MEMORIA

Nas linhas ferreas, achando-se colocados numa linha dois comboios em marcha oposta, produz-se o choque entre eles, como igualmente se produz entre os comboios que se encontram em um cruzamento de linhas.

Um dispositivo aplicado na primeira unidade ou carruagem que entra na composição do comboio ou na propria locomotiva, tem por objecto evitar o choque de dois corpos postos em movi-



mento sobre uma mesma linha ferrea, quer sejam movidos por tracção electrica quer por outra força motriz.

Sobre o tecto (figs. 1 e 2) está instalado um botão de metal A (fig. 3) do qual parte um fio condutor B que se enpalma no deposito de acumuladores electricos C, com uma carga de fluido equivalente ao consumo que possa ter no trajecto maximo entre as estações de partida dos dois comboios.

Ao entrar o comboio no plano onde só haja uma linha ferrea, o botão de metal A (fig. 2) transmite a corrente à linha D (fig. 4) em toda a extensão que tenha a linha simples e como o comboio ou ambos os comboios levam uma tomada de corrente E (figs. 1 e 2) que recolhe a derramada na linha (fig. 4) pelo emissor C ou por transporte de uma linha geral electrica à suplementar, (fig. 4), esta corrente põe em funcionamento o aparelho de alarme (fig. F), freios especiais ou outro dispositivo que se aplique para parar ambos os comboios ao encontrar-se colocados nos cruzamentos ou em uma mesma linha, com marcha oposta.

Colocado o dispositivo motivo desta patente na locomotiva, pode accionar os freios, acender uma luz ou vibrar uma campainha

de alarme a fim de que o maquinista possa reduzir ou suspender a marcha.

Estando os comboios numa mesma linha ferrea e circulando em sentido oposto, por meio do aparelho emissor e outro receptor de corrente electrica, ao entrarem os comboios em contacto com os cabos D e G (figs. 1 e 2) detem a marcha do comboio automaticamente ou pela acção manual.

Se o comboio circula por uma linha electrificada, então o dispositivo transmissor toma a corrente da linha geral e transmite-a ao cabo ou linha D, suprimindo neste caso os acumuladores C.

Para utilizar os aparelhos de alarme colocados nos comboios, bastará ligar um arame ao extremo inferior do dispositivo (fig. 1 e 2) como se indica em E e F que porá em acção o mecanismo de accionamento deste aparelho disposto para esse fim.

Esta patente é de invenção e baseia-se na aplicação de um dispositivo para evitar os choques dos comboios em marcha, por meio de uma tomada de corrente electrica que assinala o perigo ou para os comboios em movimento dentro duma mesma linha ferrea e nos seus cruzamentos, podendo a instalação ser alta ou baixa, em postes ou junto da via.

Como se vê, trata-se dum invento importante, duma importancia que é escusado encarecer, desde que, como é de esperar, o resultado das experiências confirme o que desse aparelho pensa o seu inventor.

Resta-nos fazer votos por que assim seja.

TACITUS.

## CAMINHO DE FERRO DO LENA

O Delegado do Governo junto da The Match and Tabacco Timber Supply Co, concessionária do Caminho de Ferro do Lena e Couto Mineiro, acompanhado por delegados da Administração da Companhia, realizou, ha dias, mais uma vistoria ás instalações e trabalhos do importante Couto Mineiro e organização ferroviária.

O Sr. Jorge de Sequeira verificou que tudo tem corrido normalmente, conforme o programa geral elaborado, tudo estando a preparar-se para que, em 10 de Setembro p. futuro, sejam inaugurados os serviços de transporte ferroviario, abrindo-se á exploração a linha de Martingança-Pinheiros-Batalha-Porto de Moz e Bezerra, (minas de carvão) assim como a estação de Porto de Moz, que é inaugurada tambem.

E' de crer que tudo decorra com muito brilho. O ilustre engenheiro em Chefe da Exploração, Sr. A'vila, que é, entre os seus colegas de engenharia, distinto ornamento no meio ferroviario, como sobejamente o demonstrou no Sul e Sueste, está preparando tudo d'acordo com a zelosa administração, para que a inauguração seja revestida de toda a solenidade. Para isso foi já feito convite á Camara Municipal, esperando-se que assista S. Ex.<sup>a</sup> o Sr. Presidente da Republica, ministros e autoridades do districto.

Está tambem já em estudo, para ser aprovada, por parte da C. P; uma tarifa especial para bilhetes de ida e volta entre algumas das estações da sua rede e as de Batalha e Porto de Moz e vice-versa.

## Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional

A convite da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* reuniram, em 18 do p. p. os representantes e delegados das varias revistas profissionais, que se publicam em Portugal, para tratar dos interesses da classe e fundação da sua colectividade.

A reunião, que foi bastante concorrida, independentemente das muitas adesões recebidas dando o seu aplauso, marcou pelo interesse que despertou tão magno assunto.

Foi apresentada uma proposta para ser nomeada a respectiva comissão, que apresentou as bases dos estatutos, no dia 25, em nova reunião que se efectuou nas salas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* em que, depois de muito apreciada, ficou assim constituída:

*Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses; Gazeta dos Caminhos de Ferro; Modas e Bordados; Notícias Ilustrado; Portugal Exportador; Arquitectura Portuguesa; Indústria Portuguesa; A B C; Revista Insular e de Turismo e Neptuno.*

A sessão dos trabalhos decorreu bastante animada, nas duas sessões preparatorias, estando representada uma grande parte das revistas portuguesas, esperando a comissão entregar os seus estatutos ás entidades oficiais para a sua aprovação, logo que sejam aprovados em assembleia geral.

Nesta última reunião, além do estudo das bases e trabalhos preambulares para a fundação da colectividade, foi feita, em leitura rápida, o projecto dos estatutos e ficou deliberado que essa lei orgânica será apreciada numa proxima reunião.

Teem sido recebidas muitas adesões e aplausos á iniciativa da *Gazeta*, e fizeram-se representar, na referida ultima reunião conjunta, a *Revista Técnica*, pelo Sr. Dr. Antonio de Napoles; *Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, pelo Sr. engenheiro Daniel Torres; *A Guerra*, pelo Sr. Coronel Ponthier de Lima; *Revista Militar*, pelo Sr. coronel do Estado Maior, Henrique Pires Monteiro; *Indústrias Texteis*, pelo Sr. Henrique Cantarino; *Rádio Ciência e Notícias da Costa do Sol*, pelo Sr. Ventura Abrantes; *O Fogo*, pelo Sr. Luiz Ricardo; *Arquitetura Portuguesa*, pelo Sr. Antonio Rodrigues da Silva Junior; *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e *Revista Insular e de Turismo*, pelos Srs. Carlos d'Ornellas, e José de Almeida Júnior, relator.

A Comissão continua trabalhando com afinco e entusiasmo, para vêr, em breve, coroado do melhor exito o magnífico empreendimento dos organizadores de tão interessante corporação associativa a que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* tão desinteressadamente se entregou, esperando, com fundamentada crença, que a *Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional*, seja um facto, no nosso país, para que possâmos enfileirar, na senda do progresso, ao lado das demais nações da Europa.

OS AZULEJOS MAGNIFICOS  
DE JORGE COLAÇO  
COMPLETAM A BELEZA DA

## ESTAÇÃO DE VILA FRANCA DE XIRA

UMA DAS MAIS BELAS ESTAÇÕES  
DA COMPANHIA PORTUGUESA

**D**E tão acostumados que estamos a vê-lo, já passamos sem grande reparo por esse panorama esplendido, por essa sequencia magnifica de panoramas belissimos que ladeia a via ferrea, a uma e outra banda, de Lisboa a Vila Franca.

Alem de estarmos acostumados a vêr esse desen-

emfim, donde se pode colher impressões fundas de encanto, mas é tambem certo que, embora Portugal seja um paiz dos mais pequenos do mundo, na sua parte europea, oferece a nacionais e estrangeiros coisas preciosas, fontes purissimas de encanto em materia de paisagem, de monumentos, de arte, de costumes



VILA FRANCA — Vista parcial

rolar panoramico, uma outra razão ha para que uma grande parte pelo menos das pessoas que fazem esse trajecto não lhe façam referencia, a referencia entusiastica que ele merece. E' uma razão de ordem psicologica.

Está muito perto de Lisboa e a proximidade dos grandes centros faz com que não se veja, não se sinta, todo o bucolismo, toda a poesia, todo o encanto da paisagem.

Para outras pessoas, ha ainda a razão do snobismo, da atoleimada prosapia com que se comprazem em apoucar as belezas da nossa terra, em confrontos vexatorios e antipatrioticos, com o que ha lá por fóra. Sem duvida que ha lá fóra coisas belissimas, aspectos curiosos de beleza panoramica e monumental, muito,

populares de impressionante caracter. E' certo que ha nos outros paizes maior numero desses objectos de prazer para o espirito, e nem de admirar é que seja assim; dada a maior extensão desses paizes.

No entanto, Portugal pôde orgulhar-se de possuir, em paisagem, em monumentos, em arte, algo de muito seu, de muito caracteristico, que, em beleza, suporta todos os confrontos.

No numero das paisagens, dos trechos panoramicos que mais encantam a vista do viajante, numa sucessão longa de aspectos variados e interessantes, deve pôr-se a região cortada pela linha ferrea de Lisboa a Vila Franca.

Mais uma vez me deleitei com esse espectaculo esplendido, na visita que ha poucos dias fiz a Vila

Franca, para admirar com vagar os azulejos magnificos com que Jorge Colaço enriqueceu a nova estação, tão bonita, tão nacional.

A um lado, a faixa acinzentada do rio, cortada pelas velas que parecem azas e, entre o rio e a linha, uma tira larga de terra forte, já alourada de restolhos e de montes de trigo enmolhado, terra rica, terra potente, que parece sentir-se arquejar ainda pelo esforço formidavel que deu tanto pão bem dito.

A um e outro lado da linha, sucedem-se as fabricas enormes, vibrando a sua grandeza em estrepitos e resfolegos e a humildade dos pequeninos recantos poeticos em que ha horas gemebundas e gentes simples e pobres mourejando de sol a sol; velhos solares desmantelados uns, remoçados outros, e uns e outros lembrando épocas de fausto de outros tempos em que os senhores da corte não se afastavam dela nos seus veraneios; casitas da guarda cercadas de flores, vestidas de trepadeiras, as instalações da aviação; enfim, uma sequencia ininterrupta de coisas belas em que os olhos poiam encantados, nesse encanto que a variedade torna mais forte.



VILA FRANCA — Avenida 11 de Maio

Marginal, dando origem á construção de novos predios e a abertura tambem de uma avenida em Alverca, etc.

Da obra realizada, resultou já, alem das grandes vantagens de toda a especie que sempre derivam para os concelhos, de realizações dessa natureza, um grande aumento da receita do mercado, receita que antigamente era apenas de esc. 7.000\$00 e hoje subiu a 80.000\$00.

Os projectos principais que neste momento preocupam a Camara de Vila Franca são o fornecimento de agua aos domicilios aproveitando o manancial existente na quinta do Cevadeiro que a Camara adquiriu, a expropriação em Alhandra, do ter-

reno necessário para a construção dum bairro, em vista da crise da construção civil, as reparações de ruas e caminhos, etc.

O sr. Miguel Esguelha já estivera na Camara há 8 anos, na vereação que estudou e executou o projecto da iluminação e energia electrica e em que marcou a valiosa colaboração do Sr. Dr. Francisco Varão Duarte Figueira.

O Sr. Miguel Esguelha manifesta em todas as referencias que faz aos melhoramentos realizados no

Chego a Vila Franca numa manhã esplendorosa em que o sol é uma grande, uma santificadora benção caindo da suntuosidade do céu azul.

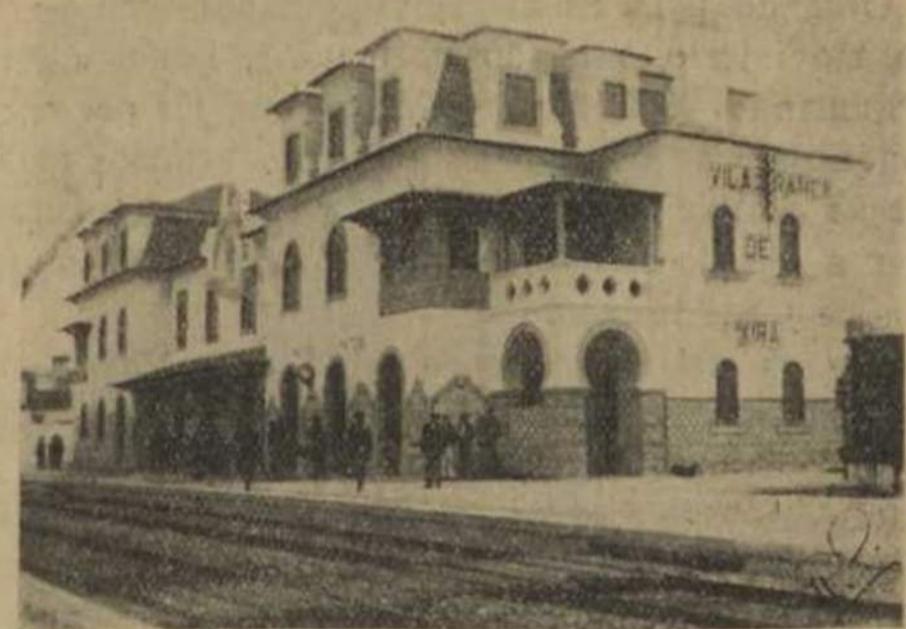
E' cedo ainda, e, como a ocasião se me proporciona, falo largamente com o presidente da Camara da progressiva vila ribatejana.

O sr. Miguel Esguelha é o tipo amavel do lavrador equilibrado, sensato, franco, dessa franqueza desataviada e sadia, que é ainda uma das coisas boas, uma das coisas mais saborosas, mais saudaveis, mais apaziguadoras, que se encontram em Portugal.

Foi a Camara que ofereceu os azulejos preciosos que enriquecem a estação e, por isso, estava naturalmente indicada a visita ao presidente da edilidade.

Das informações sobre os azulejos, passa-se, naturalmente, para a obra realizada pela actual Camara.

O sr. Miguel Esguelha vai-me apontando as obras levadas a cabo: a conclusão da rede de esgotos, a construção do novo mercado em que se despendeu 500 contos, a arborização da vila, a inauguração do mercado mensal de gados com esplendido resultado, o que representava uma necessidade imperiosa, visto que havia apenas a feira anual, a abertura da Avenida



VILA FRANCA — A nova estação

concelho um prazer grande, sadio, tão grande e sadio como a sua franqueza.

Falta uma hora para o meu regresso a Lisboa e essa hora aproveito-a para admirar detalhadamente os azulejos magnificos. A impressão de conjunto, na

rapida passagem ou na paragem curta dos comboios, é esplendida. O exame de detalhe completa, reforça, essa impressão.

Nem sempre acontece isto. Falando com mais precisão, pode até dizer-se que, em regra, acontece o contrário. A impressão de conjunto que é esplendida, resulta quasi sempre má, ou pelo menos reduzida, apoucada, quando os olhos vão olhando vagarosamente, repousadamente, até à minucia.

Ali não se dá isso.

A impressão de conjunto completa-se, consolida-se e a obra de Jorge Colaço, a obra do Mestre, não sómos nós capazes de lhe esgotar os motivos de encanto por mais que passemos e repassemos em frente dos painéis primorosos.

Naqueles azulejos preciosos ha de tudo, passa, num enlace estreito de inteligencia e arte, tudo o que pode representar actividade produtiva ou paisagem regional ou costume caraterístico :

A lavoura, a debulha, a vindima, o rio, o gado bravo, são assuntos que Jorge Colaço tratou com a costumada mestria, de forma a fazer da estação de Vila Franca um pequeno museu de arte, a que não faltam, do lado da vila, dois painéis históricos de primorosa execução.

Olhando para os azulejos e olhando para a estação tão interessante, tão portuguêsa, fica-se a gente perguntando se foi Jorge Colaço que fez por encomenda da Câmara aqueles preciosos azulejos para a estação de Vila Franca ou se foi a C. P. que mandou fazer a estação assim para nela se colocarem os azulejos de Jorge Colaço.

São as palavras que eu julgo mais apropriadas para exprimir a perfeita harmonia que ha entre o trabalho belíssimo de Colaço e a beleza tão nossa da estação de Vila Franca, que fica marcando um dos primeiros lugares entre os modernos edifícios com que a C. P. tem posto manchas frescas de encanto ao longo das suas linhas. — *Calado Rodrigues.*

*Escol.*

## INAUGURAÇÕES

Tiveram lugar, em 30 do p. p., solenemente, duas importantíssimas inaugurações: — a dos telefones automáticos, na estação da Trindade e, na «Costa do Sol», o grande «Estoril-Palácio-Hotel». No próximo número faremos larga referência. São, pois, dois melhoramentos que muito engrandecem o nosso País. A *Gazeta* e a *Revista Insular e de Turismo* fizeram-se representar pelo nosso prezado director, sr. Carlos d'Ornelas, ao qual foram enviados convites especiais, cuja deferencia, muito penhorante, agradecemos.



MIGUEL ESGUELHA  
Presidente da Câmara de Vila Franca

## Linhos estrangeiros e coloniais

Um desfalque no Caminho de Ferro de Luanda — Foi descoberto, nos Caminhos de Ferro de Luanda, um importante desfalque, que se eleva a 120.000 angolares. Foi preso, como suspeito, um europeu, funcionário superior dos referidos caminhos de ferro.

Moçambique — Foi inaugurado, ha dias, segundo telegrama de Lourenço Marques para o ministerio das Colónias, o Caminho de ferro de Moçambique, entre Neonta Nampula, até o quilómetro 168. Também as fôrças vivas daquela nossa possessão ultramarina saudaram, por tão importante melhoramento, o governo da metrópole. Por toda a parte a mesma efervescência ardorosa na construção de linhas ferreas. E' que, segundo o conhecido filósofo, o mundo marcha... para o mundo das realidades práticas.

— O governador Geral de Moçambique pediu ao governo da metrópole para renovar os contratos do major de engenharia Sr. Francisco dos Santos Pinto Teixeira e do capitão Sr. Prata Dias, respectivamente, como director dos portos e caminhos de ferro da colónia e director do caminho de ferro de Lourenço Marques.

Rodésia — Prepara-se a construção de uma linha ferrea, ligando a rede principal da Rodésia á Baía Halois dando, dêste modo, á Rodésia, uma nova safda para o mar, o que valorizará extraordinariamente os seus caminhos de ferro e desenvolverá o seu, já hoje, importante tráfego ferroviário.

Inglaterra — Vinte excursionistas ficaram feridos, na estação de Llandudno, no famoso país de Gales, por virtude de, naquela gare ferroviária, um comboio de excursionistas ter chocado com outro comboio que naquela estação, se encontrava carregado de material agrícola.

Turquia — Aos Caminhos de ferro turcos foi feito, pela indústria alemã, um importantíssimo fornecimento de material, cujo contrato foi assinado em 6 do p. p. entre o ministério das obras públicas da Turquia e um representante da indústria alemã.

A compra foi efectuada a crédito, com pagamento a longo prazo.

O material comprado consta de locomotivas, vagões, substituição dos freios automáticos dos vagões, material para as oficinas de reparação, tudo no valor de 10.138.000 dolares. Este material é considerado indispensável aos Caminhos de Ferro do Estado turco cuja rede deve atingir, em 1934, uma extensão de 3.669 quilómetros. Os fornecimentos obedecem a datas determinadas. Da importância indicada, 3.177.000 dólares serão pagos em três anos e o resto amortizado, com juros de 6 % em 1934-36, com a condição de, com aviso prévio de 6 meses, poder ser adiado para 1939 um terço dos pagamentos.

Continuam as negociações com o grupo sueco para a antecipação de um ano, na conclusão da linha entre Heraclea e Arhini.

## ENTREVISTA DA QUINZENA

Por ALMEIDA JÚNIOR

## OUVINDO O SR. DR. ANTONIO CENTENO

## SOBRE ASSUNTOS FERROVIARIOS

O Sr. Dr. Antonio Centeno, Presidente do Conselho Fiscal da C. P. e Administrador das Companhias Reunidas de Gaz e Electricidade, é um homem que, apesar dos aniversários natalicios que felizmente tem festejado, conserva, em toda a sua plenitude, a energia e a virilidade espiritual que o tornam mōço aos olhos dos que de S. Ex.<sup>a</sup> se abeiram.

Delicado, de uma educação primorosa e esmerada, educação á antiga, o Sr. Dr. Centeno cativa e enleia, sugestiona, coloca-nos tão á vontade que dir-se-ia estarmos na presença de uma figura humilde e apagada, sem relêvo nem valor intrínseco de qualidade alguma. Leva-o a isso a sua modéstia. Contudo o Sr. Dr. Antonio Centeno vem marcando, de ha muitos anos a esta parte, na sociedade intelectual, comercial e financeira da Europa, um lugar de inconfundivel proeminencia, que o colocou, merecidamente, no vasto campo do crédito mundial em que hoje se encontra, para honra dos portugueses.

Duma actividade extraordinaria e, por isso mesmo, invejado e até caluniado, como acontece a todos os autenticos valores da nossa terra, o Sr. Dr. Antonio Centeno depressa esquece agravos, pondo, acima de despeitos e retaliações, a sua nobre e elevada acção de patriota, que sabe para onde caminha, percorrendo a escabrosa estrada da vida, n'estes tempos de maldade e de desorganização social, com a consciencia e o sossego que são apanágio de todas as almas virtuosas e bem formadas.

No seu gabinete de trabalho, cheiinho de documentos e de livros, *neste país da papelada*, o Sr. Dr. Antonio Centeno a tudo atende com solicitude, com requintes de amabilidade, cativando e enleando, para todos sorrindo sem exagero, disciplinador e disciplinado como sabe ser.

Como um dos gloriosos sobreviventes dos administradores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de ha meio seculo e hoje digno Presidente do seu Conselho Fiscal, quizemos, em cumprimento da missão de que fomos incumbido, ouvir S. Ex.<sup>a</sup> sobre assuntos de Caminhos de Ferro, revisar, no espírito do Sr. Dr. Centeno, as horas de luta de há tantos anos, que soube travar com adversários e partidários, apesar dos seus, então, risonhos 24 anos de idade.

24 anos de idade ! Juba ao leu, mōço, vigoroso e forte. No olhar, o poder visual da aguia; no coração, a chama ardente que só o sacrossanto amor de Mãe muitas vezes tem o condão de apagar. E' ainda hoje, assim, o Sr. Dr. Antonio Centeno, que se escusou, quanto pôde, para não falar á *Gazeta*, que tanto o admira e respeita.

Foi preciso armar-lhe uma verdadeira *cilada*. Venceu, porém, o tato com que Deus fadou o jornalista...

Tinha sido assim também com o Sr. conselheiro Driesel Schröter, que, com tanta ternura, falou do seu antigo companheiro Sr. Dr. Centeno, há tempos quando nos deu a honra da sua entrevista.

Dir-se-ia que os homens ilustres de outros tempos, que são o verdadeiro orgulho de Portugal, pela sua inteligência e pela honradez do seu nobre passado, combinaram, êles todos, deixar-se apagar na vida. Mas nós, os que andâmos nesta, por

vezes, ingrata faina do jornalismo, é que os não deixaremos apagar, porque é preciso, é conveniente demonstrar aos vindouros que este país possue ainda homens da grandeza moral do Sr. Dr. Antonio Centeno, que mais não seja para que, na nobre lição do seu passado, a geração de hoje aprenda e imite a sua conduta irrepreensível.

O Sr. Dr. Antonio Centeno, num á vontade que prende e cativa, recebe-nos no seu gabinete das Companhias Reunidas de Gaz e Electricidade, que superiormente dirige.

Trocados os cumprimentos do estilo, o Sr. Dr. Centeno, que já nos aguardava, pregunta-nos ao que ia-mos, — porque, de facto, o não sabia.

— Ouvir V. Ex.<sup>a</sup>, como Presidente do Conselho Fiscal da C. P., e seu antigo administrador dos tempos em que tão má impressão causavam no público os assuntos administrativos da Companhia.

— Mas eu não sei nada. Não sei nada do que se refere aos processos de Administração da C. P. O Conselho Fiscal tem, ali dentro, a função que lhe confere o estatuto.

— Cá fora, senhor doutor, diz-se que há, na C. P., pessoal superior a mais. Críticam se, ásperamente, certos actos administrativos.

— Não ha razão para isso. A Administração da C. P. cumpre religiosamente os seus deveres, honrando o mandato dos accionistas. A Companhia é regida por um convénio. Vive sob as condições que o mesmo convénio impõe.

E ninguem, medianamente culto e de boa-fé, seria capaz de afirmar que qualquer nomeação ou contrato de pessoal, fosse de que categoria fosse, tivesse deixado de obedecer ás clausulas dêsse convénio.

De resto, — acentuou o Sr. Dr. Centeno — vivemos no regime de obrigacionistas, imperando os do estrangeiro, que não deixariam fazer moeda falsa.

O Governo português possue, como todos sabem, maioria de capital e tem lá os seus representantes.

Por tudo isso se verifica que não pode deixar de ser honesta, ponderada e criteriosa, essa administração da C. P.

— A Direcção tem também, á sua frente, uma figura de homem honestíssimo, — volvemos nós...

— «Ah ! sim, o Ferreira de Mesquita é bom rapaz. Eu chamo-lhe rapaz, já se vê — disse o Sr. Dr. Centeno — por sermos do mesmo tempo. E' uso que me ficou».

«Tenho, — continua familiarmente o Sr. Dr. Centeno — pelo Mesquita a maior estima. Trabalhador, honesto, como todos os da minha geração».

Terminava a nossa conversa. Não havia o direito de importunar mais o Sr. Dr. Antonio Centeno, com gente e assuntos importantes a atender e a resolver.

Papeis, telefone, uma aluvião de afazeres aguardando sua atenção carinhosa.

Despedimo-nos agradecendo a gentileza das suas amaveis palavras, e Deus queira que elas não sejam, para a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, as últimas... porque é sempre interessante a opinião de homens de tão alto valor social.

# Viagens e transportes

## Sociedade «Estoril»

Caminho de Ferro do Cais do Sodré a Cascais

## HORARIO

Para o serviço directo de uma carruagem do comboio Sud-Express desde e até Estoril

Serviço combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a Compagnie Internationale des Wagons-Lits

A partir de 1 de Setembro de 1930 efectuar-se-há a circulação de dois comboios, para passageiros procedentes ou destinados às estações de percurso do comboio Sud-Express, com as seguintes marchas:

ESTAÇÕES	801 Rapido de luxo	ESTAÇÕES	802 * Rapido de luxo
Alcantara-Mar P.	19.07	Estoril . . . P.	10.20
Estoril . . . C.	19.30	Alcantara-Mar C.	10.42

Este comboio procede de Campolide por desdobramento do comboio 54 (Sud-Express) da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Este comboio liga na estação de Lisboa-R. ao comboio 53 (Sud-Express) da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

(\*) Este comboio só se efectua a partir do dia 2.

NOTA — Em Alcantara-Mar estes comboios não fazem serviço de passageiros.

Lisboa, 23 de Agosto de 1930.

O Engenheiro-Director

M. Bello

## Linha do Leste

A partir de 1 de Setembro e em virtude do estabelecimento de serviço directo de passageiros e bagagens para e de Estoril pelos comboios n.º 54 e 57 (SUD-EXPRESS), a ligação para e de Estoril bem como a consequente modificação da marcha do comboio n.º 54 entre Campolide e Lisboa-R são as que a seguir se indicam:

ESTAÇÕES	554 (Ligação do comboio 54)	ESTAÇÕES	557 (Ligação p. <sup>a</sup> o comboio 54)
Campolide . . P.	18.40	Estoril . . . P.	10.20
Alcantara-Mar C.	18.53	Alcantara-Mar C.	10.42
Alcantara-Mar P.	19.07	Alcantara-Mar P.	10.43
Estoril . . . C.	19.30	Lisboa-R . . . C.	11.09

ESTAÇÕES	54
Campolide . . . . .	18.31
Lisboa-R . . . . .	18.36
	18.42

Este serviço será iniciado pelo comboio n.º 54/354 de 1 de Setembro.

## Linha do Norte

A partir de 1 de Setembro é modificada desde Campolide a marcha do comboio n.º 54 (Sud-Express), que passará a chegar a Lisboa-R. ás 18.42.

## Linha da Arrancada

O sr. engenheiro-chefe da C. P., Leovegildo Melo, foi nomeado para proceder ao estudo das obras a fazer na linha da Arrancada, em virtude das deliberações contractuais publicadas no *Diário do Governo*.



## Linhas portuguesas

### Prolongamento do SUD EXPRESS até ao Estoril

Desde 1 de Setembro de 1930 é estabelecido provisoriamente o serviço directo de passageiros e bagagens pelo combóio SUD EXPRESS até e desde a estação do Estoril, conforme o horário indicado no respectivo aditamento ao Cartaz-horário D. 200-2 (Linha de Leste).

Os passageiros que utilizem o combóio SUD EXPRESS até e desde Estoril deverão pagar, além dos preços dos bilhetes internacionais em vigor, mais os seguintes complementos de taxa por cada bilhete adquirido:

### Para o Estoril

Por cada passageiro	{	Adulto . . . . .	11\$90
		Criança . . . . .	5\$95

Pelo transporte de bagagem registada:

Camionagem de Lisboa R a Cais do Sodré — por cada 10 quilogramas de peso bruto . . . . . 1\$20

Caminho de Ferro de Cais do Sodré a Estoril — por cada 10 quilogramas de peso excedente . . . . . \$61

Estas cobranças são feitas em trânsito no combóio

### Do Estoril

Por cada passageiro	{	Adulto . . . . .	14\$00
		Criança . . . . .	7\$00

Pelo transporte de bagagem registada:

Por cada 10 quilogramas de peso excedente . . . . . 1\$02

Estas cobranças são feitas à partida do Estoril.

NOTA — Os preços acima indicados incluem todos os encargos que actualmente oneram as tarifas.

Além dos preços acima indicados a Companhia Internacional dos «Wagons-Lits» e dos Grandes Expressos Europeus cobrará, por cada passageiro, como «suplemento» pela utilização da sua carruagem-cama, a importância de Frs. 5,00 pelo percurso de Campolide a Estoril e Frs. 6,00 pelo percurso de Estoril a Lisboa R.

# HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Setembro de 1890)

## As linhas italianas

Muitas vezes, no que temos escrito, nesta e em outras publicações, nos temos referido com desgosto á pecha velha de se dizer mal de tudo o que é nosso e de dizer bem de tudo o que é estrangeiro, resultando d'ahi, é claro, os mais anti-patrióticos comentários.

Dá-se isto a respeito de tudo e, consequentemente, também ocorre a respeito de caminhos de ferro.

Esta pecha é tão velha que já ha 40 anos, no numero da *Gazeta*, a que fazemos referencia, o saudoso fundador desta revista a ela se referia a propósito de uma sua viagem em Itália. Essa viagem dera-lhe como de costume, assunto precioso para mais uma das suas Notas de Viagem de que fazemos a seguir transcrição larga:

Por mais prevenidos que estivessemos pelo que dos caminhos de ferro italianos dizem os mais autorizados jornais estrangeiros, dos quais aqui reproduzimos em tempo uma notícia, sempre imaginamos que n'aquelas afirmações havia o seu tanto de exagero, como soe haver-o por cá, onde, não raras vezes se toma a excepção por generalidade; porque uma carruagem é antiga afirma-se que todo o material está a desfazer-se, porque um empregado é menos atencioso conclui-se que todo o pessoal é brutal.

Bastou chegar á fronteira de Chiasso para nos convencermos de que — pelo menos no que vimos — o abandono de serviço é mais completo, e razão tem os nossos colegas italianos para as suas queixas.

A venda dos bilhetes é feita por um só empregado que vende em dois guichets, em duas faces distintas do mesmo escriptorio; de um lado os bilhetes simples ordinarios, do outro os circulatorios e cremos que os de ida e volta.

Leteiros que indiquem ao publico esta sabia disposição, não os ha. D'isto resulta que a cada guichet se aglomera um enorme grupo de pessoas, e depois de se esperar a vez por um quarto de hora, quando enfim vamos a ser servidos, é então que se nos diz, se queremos uma passagem simples, que estamos enganados, que é do outro lado, onde temos de novo que esperar a vez para sermos aviados.

Imagine-se este serviço feito por um só homem, não dos mais expeditos, e o tempo a correr, e o passageiro a ter que assistir á verificação das malas, pela alfandega, como disporá o humor do viajante para a excursão na linha italiana.

Depois a transição sente-se mais, porque acabamos de percorrer uma linha em que o pessoal é delicadíssimo e instruído, como o é do Saint-Gothard, e achamos aqui a resposta secca e mal humorada, á menor pergunta que temos que fazer.

Como exemplo da sua singular educação, citaremos um facto que se deu connosco.

Uma carta que devíamos receber em transito fora dirigida ao obsequioso cuidado do sr. chefe da estação de Chiasso.

Procurámos, por isso, este cavalheiro agaloado, e pedimos-lhe com as maiores atenções se tinha alguma carta ao nosso nome.

Com um mal disfarçado agastamento foi-nos buscar uma, e antes de nol-a entregar... meteu-lhe os dedos, abriu-a e... leu-a! Passámos e não fizemos comentários.

Outra singularidade que não percebemos é o motivo porque, sendo o material que segue a Milão no rápido internacional, o mesmo da linha do Gothard, os passageiros incluindo, senhoras e crianças, são obrigados a sahir das carruagens, para de novo entrarem nas mesmas.

Misterios da exploração das linhas italianas que, postos em prática nas fronteiras de Portugal-Hespanha, dariam largos motivos para desagradáveis apreciações nos dois países peninsulares.

E tão evidente é este facto que tendo-nos esquecido no logar que ocupavamos um pequeno objecto sem valor, ao entrar, casualmente para o mesmo compartimento, fomos encontrar no mesmo sitio. Prova que todos são muito honrados, mas a revisão do material não se faz ou faz-se pessimamente.

Tendo perdido todo o tempo que havia para jantar, a comprar bilhete, a despachar a mala, etc., o viajante tem que buscar á pressa o seu lugar no comboio sem ter na estação um distico que o guie, sem ver um empregado a quem pregunte, atravessando as linhas em grave risco de ser esmagado pelas máquinas em movimento.

Afinal quando o menos experimentado n'estas peripecias chega á carruagem, encontra-a cheia, o que, afinal, é uma felicidade, se quiser descansar durante a noite.

Porque (por esta é que os nossos leitores não esperam) ao inverso de todas as linhas ferreas que conhecemos — e não conhecemos poucas — para se socorrer durante a noite, em viagem, na linha dos caminhos de ferro italianos no Mediterraneo, é mister que a carruagem vá completamente cheia, porque, enquanto n'ella houver lugar disponível, em cada estação de paragem a portinhola é aberta com rompante, pelo guarda freio, e pelo mesmo fechada com estrondo, batendo com ela.

Embora a estação seja de inferior importância; embora não haja passageiros a tomarem o comboio, todas as portinholas são abertas, menos as dos compartimentos que vão completos.

Com tais disposições o viajante que durma se é capaz!

Cremos que se justifica a transcrição assim larga, com o facto de nessa crónica se fazerem comentários dos quais é lógico tirar conclusões que — pelo menos pelo que respeita a 1890 — são agradáveis para a organização dos nossos serviços ferroviários.

Não temos prazer em registar a desordem que reinava na Itália em matéria ferroviária mas é-nos extremamente agradável

registrar mais uma vez o acerto e o espirito patriotico com que Mendonça e Costa escrevia as suas crónicas:

#### A nossa acção colonisadora

Os notaveis artigos que a Gazeta estava publicando, da autoria do ilustre colonial Ferreira do Amaral merecem mais uma transcrição que serve para precisar o pensamento desse escritor e a preocupação patriotica que o dominava. Fechamos a transcrição do ultimo numero com o mapa da produção da colonia Sá do Bandeira.

Transcrevemos haje os calculos, feitos sobre esse mapa, da riqueza que resultaria duma intensificação da nossa acção colonizadora.

Calculemos agora, pela producção da colonia Sá da Bandeira, o que poderá ser a producção de 10:000 colonos, que é facilimo de introduzir, nos cinco annos, em que, na peior das hypotheses, poderemos conjecturar que se faça o caminho de ferro.

Temos que a producção foi em 1887:

Trigo . . . . .	108:000 litros
Centeio . . . . .	2:160 "
Cevada . . . . .	1:800 "
Milho . . . . .	18:000 "
Ervilhas . . . . .	3:000 "
Favas . . . . .	300 "
Feijões . . . . .	8:000 "
 Total em litros . . . . .	 141:460
Batatas . . . . .	67:500 kilos
Cará . . . . .	150:000 "
 Total em kilos . . . . .	 217:500

Esta producção foi adquirida por 159 homens, que tantos são os da colonia da Lubango; o resto das pessoas que a constituem são 275 crianças, das quaes 166 do sexo masculino e 129 do femenino. Tem tambem a colonia 123 mulheres, sendo o total dos colonos 557, entre homens, mulheres e creanças. Fazendo a reducção a peso dos cereais produzidos, e calculando um minimo de 70 kilos por hectolitro para a sua densidade, temos 99 toneladas de cereais, o que com as batatas e cará dá um total de 316 tonelladas.

Quer dizer 159 homens produziram 316 toneladas e correspondem-lhes 557 boccas a alimentar.

Supondo que os colonos absorvem 116 para o seu sustento, o que dá uma média annual de consumo proprio de 208 kilos, por cabeça, muitos dos quaes são de creanças de peito, ficam 200 toneladas livres e para excesso de producção, ou 400 toneladas por cada mil colonos.

Introduzidos 10:000 colonos em 5 annos, o excesso de producção será, pois, pelo menos de 4.000 toneladas, concluida que seja a linha, o que lhe dará tambem pelo menos mais vinte contos de rendimento bruto.

Não podemos dizer, de momento, até que ponto os factos ocorridos desde 1890 confirmaram os calculos de Ferreira do Amaral, porque não nos é possivel, com a brevidade exigida pelas circunstancias, colher os elementos necessarios para isso. O que porem, importa, para estas ligeiras notas as transcrições, é accentuar o prazer que os nossos coloniais do seculo passado sentiam em trazer a publico problemas desta magnitude e em os tratar com acerto e amor patrio.

## Dr. Rui Ulrich

Está de luto, pelo falecimento de sua extremosa e ilustre tia, senhora D. Joana da Horta Ennes, o Sr. Dr. Rui Ennes Ulrich, distinto presidente da Comissão Executiva da C. P.

O passamento da bondosa senhora teve lugar, em Lisboa, no dia 20 de Agosto, e o funeral realizou-se no dia seguinte, para jazigo de familia, no Cemiterio dos Prazeres, o qual foi bastante concorrido, pois a senhora D. Joana Horta Ennes gosava de gerais simpatias pelas virtudes que exornavam o seu excenso caracter e virtudes.

A' ilustre familia enlutada envia a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a expressão sincera do seu pesar.

## O Caminho de Ferro Internacional da America Central

A Companhia dos Caminhos de Ferro Internacionais da América Central terminou a construção, que já pôs em serviço, da sua nova linha de ligação entre S. Salvador e Zacapa, pondo em comunicação a rede ferroviaria de Guatemala e S. Salvador, completando, assim, uma linha ferrea de comunicações continuas entre Porto Barrios e o Oceano Atlântico e a União, no Pacifico.

O sistema adoptado é a bitola de 0,91 metros, numa extensão de 1290 kilometros, com a qual se dispenderam oitenta milhões de dólares.

A nova linha chega a alcançar uma altura, sobre o nível do mar, de 1000 metros, com uma pendente máxima de 24 %, tendo que construir-se vários túneis e pontes, com um consideravel movimento de terras.

O Porto de Barrios, devido á construção dessa linha, foi ampliado, de maneira a poder admitir, á descarga, cerca de 600 vagons por dia. A principal fonte de receita será a exploração de café e a importação de produtos manufaturados, sem contar o tráfego local, o trafego ordinário.

As plantações que rodeiam a cidade de Sant'Ana, produzem, anualmente cerca de 30.000 toneladas de café, que, antes da nova linha, tinham que ir a Acajutia.

# O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

## Relatório n.º 19 da Direcção, referente a Outubro de 1929

Pelo Engenheiro PINTO TEIXEIRA

### a) Situação financeira

Durante o mês de Outubro de 1929, as receitas e despesas do Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, em conformidade com o balancete de caixa e bancos, e comparadas com as de igual mês do ano anterior, constam do quadro seguinte:

Designação	1929	1928	Aumento ou Decréscimo
Receitas (aproximadas) .	£ 80.962	£ 67.888	£ 13.074
Despesas (aproximadas) .	£ 55.908	£ 72.984	£ 17.076

Desde o inicio do ano economico as despesas atingiram a importancia de £ 321.768, ou seja, mais £ 26.344 do que em igual periodo do ano findo.

As receitas brutas do trafego, durante o mês, foram de £ 62.665 em comparação com 50.562 no mesmo mês do ano anterior.

As receitas brutas do trafego, na sua totalidade, desde o principio do ano economico, foram de £ 246.842, representando esta importancia, um aumento; de £ 34.955, se a compararmos com a das receitas realizadas em igual periodo do ano economico findo. Este aumento é devido na maior parte, ás novas receitas de carga e descarga dos navios.

### b) Trafego de passageiros

A totalidade de passageiros transportados nas diferentes linhas dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques durante o mês de Outubro de 1929, foi de 24.200 que, comparado com igual mês do ano anterior, representa uma diminuição de 1.747 passageiros.

Do numero de passageiros transportados, 1.445 dizem respeito á linha de Marracuene e 728 á de Gaza.

O numero de passageiros vindos do Transvaal foi de 4.268 e o dos idos foi de 5.276.

Desde o inicio do ano economico o numero de passageiros transportados foi de 99.816, representando este numero um decréscimo de 5.918 comparativamente com 105.734 transportados em igual periodo do ano anterior.

O numero de lugares oferecidos nas linhas, excep-

tando a de Marracuene, foi de 50.549, enquanto que o dos utilizados foi apenas de 24.200 (excluindo 1.445 da linha de Marracuene).

A receita de bilhetes vendidos em todas as linhas foi de £ 4.850, representando um aumento de £ 874 em comparação com £ 3.976, producto da receita efectuada em igual mês do ano anterior.

Desde do inicio o ano economico, a receita proveniente da venda de bilhetes efectuada em todas as linhas, atingiu a quantia de £ 19.255, isto é, mais £ 105 do que em igual periodo do ano findo.

### c) Trafego de mercadorias e minério

A totalidade de mercadorias e minério, á excepção de carvão, transportada em Outubro de 1929, bem como as receitas resultantes, verificam-se analisando o mapa seguinte :

Designação	1929-1930		1928-1929		Aumt. ou Dimin.	
	Tone-ladas	Receitas	Tone-ladas	Receitas	Tone-ladas	Receitas
Gado (cabeças) . . .	910	142	1.000	155	120	11
Mercadorias, excepto carvão e minérios . . .	50.758	(a) 32.564	50.582	(a) 28.638	+ 576	5.926
Minério . . . . .	5.740	525	7.271	1.010	- 5.531	- 487
Soma. . . . .	56.498	33.087	57.655	29.648	- 5.439	5.459

(a) Não inclue receitas diversas.

Desde o inicio do ano economico, foi o seguinte o movimento nesta especie de trafego :

Designação	1929-1930		1928-1929		Aumt. ou Dimin.	
	Tone-ladas	Receitas	Tone-ladas	Receitas	Tone-ladas	Receitas
Gado (cabeças) . . .	5.576	455	4.057	545	- 4.481	- 90
Mercadorias, excepto carvão e minérios . . .	108.163	126.685	202.896	119.015	- 4.753	+ 7.672
Minério . . . . .	25.614	5.698	22.825	5.169	+ 2.789	+ 459
Soma. . . . .	225.777	150.515	225.721	122.182	1.944	8.151

### d) Grossa mercadoria — Toneadas milhas

O total de mercadorias transportadas e o numero de toneladas milhas liquidas em comparação com o mês de Outubro de 1928, verifica-se no mapa seguinte:

Designação	1929-1930		1928-1929		Diferença P.º menos Para mais
	Tone- ladas	Ton. milhas	Tone- ladas	Tone- ladas	
Gado (cabeças) . . .	970	—	1.000	120	—
Mercadorias excepto carvão e minérios	50.758	2.622.177	50.382	—	376
Minérios, excepto carvão . . . .	5.740	205.700	7.271	5.531	—
Carvão . . . .	(a) 56.589	3.101.505	(b) 54.805	—	1.494
Transportes para o Estado . . . .	55	2.706	—	—	—
Soma. . . .	110.942	5.952.178	112.548	1.606	—

- a) Inclue 3.413 toneladas para os C. F. L. M.  
 b) Inclue 2 459 toneladas para os C. F. L. M.

Durante o ano económico corrente até á data, a totalidade de mercadorias transportadas e o numero de toneladas milhas líquidas em comparação com igual periodo do ano anterior, foi a seguinte:

Designação	1929-1930		1928-1929		Diferença P.º menos Para mais
	Tone- ladas	Ton. milhas	Tone- ladas	Tone- ladas	
Gado (cabeças) . . . .	3.576	—	4.057	481	361
Mercadorias excepto carvão e minérios	198.165	10.139.200	202.896	4.755	—
Minérios, excepto carvão . . . .	25.614	1.408.770	22.825	—	2.789
Carvão . . . .	208.485	11.407.225	227.428	18.935	—
Transportes para o Estado . . . .	800	52.588	—	—	—
Soma. . . .	433.072	25.049.792	453.149	20.077	—

#### e) Trafego de carvão

O carvão transportado para bunkers, consumo local, Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, bem como as respectivas receitas, durante o mês de Outubro de 1929, em comparação com igual mês do ano findo, consta do quadro seguinte:

Carvão	1929-1930		1928-1929		Aumento ou Diminuição
	Ton.	Rec.	Ton.	Rec.	
Bunk. e export.	47.529	£ 5.468	48.208	£ 5.754	—
Consumo local	5.447	£ 747	4.228	£ 604	+ 1.219
P.º os C. F. L. M.	5.415	—	2.459	—	+ 954
Soma	56.589	£ 6.215	54.895	£ 6.558	—

Desde o principio do ano económico, o carvão transportado para bunkers, carga, consumo local e C. F. L. M., bem como as respectivas receitas, é representado pelos numeros do quadro seguinte:

Carvão	1929-1930		1928-1929	
	Tone- ladas	Receita	Tone- ladas	Receita
Bunkers e export.	183.413	£ 18.574	199.251	£ 28.829
Consumo local	16.709	£ 2.355	14.775	£ 2.017
Para os C. F. L. M.	8.375	—	15.402	—
Soma	208.495	£ 20.729	227.428	£ 23.966

#### f) Trafego de fructa, farinha, milho, vegetais e assucar

O trafego destas mercadorias de Lourenço Marques para a União Sul Africana e vice-versa, durante o mês de Outubro de 1929, é representado comparativamente com igual mês do ano anterior, pelo quadro seguinte:

Designação	1929-1930		1928-1929	
	Da União	Para a União	Da União	Para a União
Assucar . . . . .	—	68 ton.	—	2.295 ton.
Fructa e vegetais . . . . .	90 ton.	1.135	1.497 ton.	745
Farinha de milho . . . . .	254	—	—	—

Desde o inicio do ano económico, foram transportadas:

#### DA UNIÃO PARA LOURENÇO MARQUES

Fructa fresca . . . . . 555 ton.  
 Farinha de milho . . . . . 1.288

#### DE LOURENÇO MARQUES PARA A UNIÃO

Assucar . . . . . 555 ton.  
 Fructa . . . . . « . . . . . 4.539

#### g) Descriminação pelas diferentes linhas

A descriminação do trafego por linhas, relativamente a comboios de passageiros, mixtos e de mercadorias, em comparação com o mês de Outubro de 1928, analisa-se no seguinte quadro representativo:

LINHAS	Ext. milhas	Trens milhas		Toneadas		Toneadas milhas	Passageiros		Passageiros milhas	Gado			
		1929	1928	1929	1928		1929	1928		1929	1928		
R. Garcia . . . . .	55	19.855	18.781	103.655	107.489	5.505.113	13.718	19.743	554.201	549	379		
Goba. . . . .	42	2.940	3.010	1.412	426	61.706	1.747	1.098	45.814	148	105		
Xinavane . . . . .	88	9.212	7.832	4.916	1.378	347.740	6.462	2.716	475.124	473	608		
Marracuene . . . . .	22	1.564	1.564	541	535	3.939	1.445	1.641	25.543	—	—		
Gaza. . . . .	56	1.456	1.349	563	262	15.680	728	749	32.327	—	—		
Soma. . . . .	265	54.807	52.350	110.601	110.088	5.952.178	24.200	25.947	1.129.009	970	1090		

**CONCLUSÃO:** comparativamente com o mês anterior (Setembro de 1929), verificou-se maior volume de tráfego nas linhas de Ressano Garcia e Goba e menor nas restantes linhas. Pelo que respeita ao transporte de gado, aumentou o numero de cabeças nas linhas de Goba e Xinavane, tendo, porém, diminuido na linha de Ressano Garcia.

O quadro seguinte reflete as receitas do tráfego cobradas nas diferentes linhas em comparação com o mês de Outubro de 1928:

Designação	1929 £	1928 £	Aumento £	Dimin. £
Linha de Ressano Garcia . . . .	41.927	50.292	2.655	—
Linha de Goba . . . .	508	514	194	—
Linha de Xinavane . . . .	4.152	1.955	2.219	—
Linha de Marracuene . . . .	404	418	—	14
Linha de Gaza . . . .	488	477	11	—
Soma. . . .	47.479	42.454	5.045	14

Aumentou o rendimento em todas as linhas do sistema, á excepção da linha de Marracuene, que acusa uma diminuição de £ 14.

Se compararmos as receitas realizadas em todas as linhas, durante o mês de Outubro de 1929, com as do mês anterior, verificamos aumento de receita nas linhas de Ressano Garcia, Goba e Marracuene e diminuição nas de Xinavane e Gaza.

LINHAS	Set. 1929 £	Out. 1929 £	Aumento £	Dimin. £
Ressano Garcia . . . .	57.746	41.927	4.181	—
Goba . . . .	430	508	78	—
Xinavane . . . .	4.194	4.152	—	42
Marracuene . . . .	402	404	2	—
Gaza . . . .	550	488	—	62
Soma. . . .	45.322	47.479	4.157	—

Desde o principio do ano economico, o tráfego descontinuado por linhas, em comparação com igual periodo do ano anterior, verifica-se no seguinte quadro:

LINHAS	Ext. milhas	Trens milhas		Toneladas		Toneladas milhas	Passageiros		Passageiros milhas	Gado	
		1929	1928	1929	1928		1929	1928		1929	1928
R. Garcia . . . .	55	86.919	78.146	404.142	429.774	21.526.727	58.246	76.687	2.345.411	1.665	1.540
Goba. . . .	42	15.044	12.248	4.399	1.501	171.504	7.420	5.742	205.469	568	680
Xinavane . . . .	88	58.115	26.945	20.365	4.388	1.446.142	24.554	12.547	1.761.177	1.545	2.057
Marracuene . . . .	22	5.549	4.967	2.258	2.189	59.050	7.770	7.074	129.697	—	—
Gaza. . . .	56	5.824	4.117	1.877	2.136	56.819	5.026	5.484	98.860	—	—
Soma. . . .	265	149.451	126.425	455.072	459.988	25.000.242	100.816	105.534	4.540.814	5.576	4.057

As receitas provenientes do tráfego em todas as linhas do C. F. L. M. desde o inicio do ano anterior, analisam-se verificando os numeros representativos do seguinte quadro:

Linhas	1929	1928	Aumento	Diminuição
Ressano Garcia . . . .	£ 161.405	£ 161.235	£ 170	—
Goba . . . .	£ 1.925	£ 1.397	£ 528	—
Xinavane . . . .	£ 16.521	£ 6.815	£ 9.708	—
Marracuene. . . .	£ 1.556	£ 1.808	—	£ 252
Gaza . . . .	£ 2.107	£ 2.471	—	£ 364
Soma . . . .	£ 185.512	£ 175.722	£ 10.406	—

#### h) Serviço do Porto

As receitas provenientes da exploração do Porto, durante o mês de Outubro de 1929, atingiram a quantia de £ 15.185 que, comparadas com a de igual mês do ano anterior, representa um aumento de £ 7.058.

Entraram no Porto, durante o mês, 74 navios com uma tonelagem bruta de 348.709 toneladas. Em igual mês do ano anterior, o numero de navios entrados foi de 76, com 362.807 toneladas brutas.

O numero de passageiros desembarcados foi de 3.685 e o de passageiros embarcados de 2.304, em comparação, respectivamente, com 3.493 e 2.739 em igual mês do ano findo.

A carga descarregada, exceptuando carvão, foi de 35.423 toneladas e a carregada de 10.010 toneladas, em comparação, respectivamente, com 25.189 e 9.837 toneladas em Outubro de 1928.

O carvão carregado foi de 43.754 toneladas, sendo 24.117 toneladas para bunkers e 19.637 toneladas para exportação, comparativamente com 40.482 toneladas carregadas em Outubro de 1928.

Desde o principio do ano economico, verificamos:

- a) Que as receitas do Porto subiram a £ 63.329.
- b) A entrada de 297 navios com uma tonelagem bruta de 1.361.849 toneladas.
- c) Que a carga descarregada foi de 150.312 toneladas e a embucada de 52.470 toneladas.
- d) 13.264 passageiros desembarcados e 9.835 passageiros embarcados.
- e) Que a tonelagem de carvão embarcado foi de 191.288 toneladas.

#### i) Oficinas

O numero de locomotivas em serviço durante o mês de Outubro de 1929 foi, em media, de 69,6 %.

Em reparação, estiveram 27,8 % e aguardando reparação 2,6 %.

A percentagem de vagons em serviço foi de 92,1 %, tendo estado retidos para reparação e em reparação 7,9 %.

A milhagem efectuada pelas locomotivas foi de 1.436 milhas na 1.ª divisão e de 52.687 milhas, num total de 54.123.

#### j) Serviço telegrafico

O movimento dos telegramas transmitidos e recebidos pelas estações da rede, durante o mês de Outubro de 1929, está indicado no seguinte quadro:

Nacionais				Internacionais				Em transito	
Do CPLM	Oficiais	Particulares	Importância	De ou para o CFLM	Oficiais	Particulares	Importância	Oficiais	Particulares
24.608	35	128	£ 4-5-4	664	4	22	£ 0-8-1	150	314

Os telegramas oficiais e de carácter particular continham 2.961 palavras e renderam £ 4-13-05.

#### k) Serviços electricos

Durante o mês de Outubro de 1929, a central electrica do Porto e Caminho de Ferro de Lourenço Marques trabalhou 500 horas com o aproveitamento de 0,670 do numero de horas e produzindo 130.811 K.W.H. O coeficiente da utilização da potencia instalada foi de 0,218.

Empregaram-se 355,72 toneladas de carvão para a produção daquela energia ou sejam 2,72 kgs. por KWH. produzido.

O consumo da energia electrica foi assim distribuído:

Carvoeira n.º 1 . . . . .	3.780	K.W.H.
Carvoeira n.º 2 . . . . .	10	>
Doca seca . . . . .	1.097	>
Guindastes . . . . .	9.590	>
Oficinas gerais . . . . .	27.250	>
Estâncias . . . . .	10.597	>
Central Elétrica . . . . .	2.083	>
Bombas de circulação . . . .	9.489	>
Oficinas de via e obras . . . .	1.402	>
Oficinas de electricidade . . . .	3.207	>
Residencias . . . . .	10.989	>
Repartições . . . . .	2.722	>
Luz exterior . . . . .	21.345	>
Estações . . . . .	5.061	>
Luz-central electrica . . . .	1.575	>
Diversos (não registado) . . .	20.614	>
Soma. . . . .	130.811	>

Desde o principio do ano economico a central produziu 507.468 K.W.H.

#### l) Pessoal

Durante o mês de Outubro de 1929 o movimento de agentes que prestaram serviço nas diversas secções dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, foi assim, representado:

Europeus e assimilados . . . . .	834
Indigenas . . . . .	1.492
Soma . . . . .	2.326

Se Compararmos os numeros acima com os obtidos em igual mês do ano anterior, verificaremos que houve um aumento de 13 europeus e assimilados e um descrecimo de 983 indigenas.

#### m) Estado sanitario

Estiveram doentes, durante o mês de Outubro de 1929, 86 agentes com uma perda de 829 dias de trabalho para a administração. Deste numero, 4 foram victimas de acidentes de trabalho os quais faltaram 88 dias e meio ao serviço.

As secções que deram maior contingente foram: oficinas gerais, movimento, via e obras e electricidade.

As principais causas de doença foram: febres palustres, desinteria, gripe e outras doenças diversas.

O serviço de enfermagem prestado no posto médico e domicílios abrangeu 650 europeus e 1731 indigenas, ou seja um total de 2.381 agentes dos quais 23 europeus e 256 indigenas foram victimas de acidentes de trabalho.

Nos domicílios foram tratados 477 agentes.

Em relação ao efectivo do pessoal durante o mês, o numero de doentes foi de cerca de 3,6 % ou seja menos 2,9 % do que no mês anterior.

#### n) Troca de material circulante

Durante o mês de Outubro de 1929, receberam-se dos S. A. R. 1962 vagons, dos quais 312 pertenciam aos C. F. L. M. e destinados ao tráfego de carvão.

Foram devolvidos aos S. A. R. 1776 dos quais 304 eram pertença do C. F. L. M. Relativamente a vagons vazios, devolveram-se 109 com uma capacidade total e aproximada de 3.815 toneladas.

#### o) Tráfego para a zona de competencia

O tráfego para a zona de competencia que passou pelo Porto de Lourenço Marques, durante o mês de Outubro de 1929, foi de 25.967 toneladas e desde o inicio do ano economico registaram-se 97.944 toneladas.

#### REVISTA INSULAR E DE TURISMO

Saiu o n.º 40 desta interessante Revista com cerca de 80 páginas, dedicada ao Arquipélago dos Açores.