

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 :

Viação ferroviária e Viação automóvel, por CARLOS D'ORNELLAS. — Linhas secundárias do Minho, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA.
— A nova estação de Praias-Sado. — Concursos para diversos cargos da Direcção Geral. — O Entroncamento, por CALADO RODRIGUES.
Coimbra e a linha ferrea da Louzã, por J. — A inauguração das obras da linha da Boa Vista á Trindade. — D. Gabriel Uriquen. — O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, pelo Eng.º PINTO TEIXEIRA. — Ha quarenta anos. — Tranways entre Porto e Espinho. — Publicações ::::: recebidas. — Linhas estrangeiras :::::

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

E

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

Dr. CALADO RODRIGUES

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

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 atraçados.	5\$00

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

Viação ferroviária

e

Viação automovel

UM dos assuntos que mais continua preocupando as empresas ferroviárias é o da concorrência feita aos caminhos de ferro pela viação automovel que nos ultimos anos tem tomado um desenvolvimento extraordinário.

As opiniões a respeito do magno assunto cuja solução de dia para dia se vai tornando mais imperiosa, agrupam-se em torno de três critérios:

Favoritismo para as empresas automobilisticas.

Guerra a essas empresas.

Cooperação das empresas automobilisticas com as empresas ferroviárias.

Eis os três critérios em que se divide a opinião a respeito do assunto.

Um dos critérios, o da guerra ás empresas de viação automovel, uma das suas manifestações mais curiosas no parlamento japonez que está estudando a maneira de evitar essa concorrência pretendendo que os serviços de viação automovel sejam explorados pelo estado.

Pelo que respeita a Portugal o critério que parece estar a fixar-se e que, realmente, julgo o mais justo, é o da cooperação que ainda, recentemente, na inauguração dos trabalhos do troço Boa Vista-Trindade foi expresso nos discursos do sr. ministro do Comércio e do sr. engenheiro Fernando de Souza, como mais adeante se regista no relato daquela inauguração.

Oportunamente, a *Gazeta* tratará mais de espaço o momento assunto.

CARLOS D'ORNELLAS.

LINHAS SECUNDARIAS DO MINHO

Novos troços da Trofa á Senhora da Hora e da Boa Vista á Trindade

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

O iníc'io dos trabalhos de construção do prolongamento da linha da Povoa da estação da Boa Vista á Trindade, onde vai ser constituída nova estação no coração da cidade, constitue um acontecimento de alta significação pelas consequencias de tal melhoramento e pela vitória alcançada sobre resistencias e más vontades tenazes.

Pouca importa que venham jornalistas afirmar leviana e gratuitamente que *em coisa alguma concorrerá para o progresso do Porto o facto de ficar mais á mão dos moradores do centro a linha da Povoa*. Mais ainda: Veja-se esta afirmação do novo Aristóteles, feita sem provas: «*Está provado desde muito que as estações centraes não dão lucro algum ás povoações onde funcionam*».

Magister dixit.

E' publico, e notorio que para nada presta a estação do *Quai d'Orsay* em Paris e que muito mais convinha á cidade a longiqua estação de *Austerlitz* para testa das linhas de Orleans. E se *parva licet componere magnis*, é evidente a inutilidade da estação do Caes do Sodré da linha de Cascaes, que tinha em média 400.000 passageiros anuais, e três anos depois do prolongamento ao Caes do Sodré passou a 2.000.000 e com a tracção electrica tem hoje perto de 5.000.000.

Claro está que estas facilidades de circulação nenhum interesse teem para a cidade de Lisboa.

Trazer ao centro do Porto a testa, não só da linha da Povoa, mas da de Guimarães com ela ligada e de todas as outras que constituirão o sistema de linhas secundárias do Minho é lá coisa que interesse ao Porto?! Proporcionar ao movimento urbano maiores facilidades e muito maior raio de acção não vale um caracol. Repercussão benefica dessas facilidades, não só no novo troço como nas duas linhas já exploradas, é lá coisa que entre em linha de conta?! De pera trocada decreta doutoralmente o jornalista desenfastiado no seu *quarto de sentinela* que o prolongamento nada vale e que a Companhia se encostará á garantia de juro sem se importar com o reencontro da linha.

Lê-se e não se acredita! Pois o movimento desse novo troço vai passar forçosamente nas linhas actuaes e enriquece-las extraordinariamente e a Companhia não tem interesse em desenvolve-la!

E' publico e notorio que ambos os troços foram

concedidos no contracto de 1927 com o juro e amortização garantidos em relação ao custo efectivo da construção, tendo por limite maximo o orçamento aprovado.

Era essa a formula geral do D. 13.827 para as garantias de juro, que posteriormente á sua promulgação foi insistentemente combatido pelos mesmos que o tinham votado, alegando que a fiscalização do custo efectivo era praticamente impossivel e tornava-se origem de dificuldades e vexames para as empresas concessionarias.

Foi afinal o preceito generico substituido em cada decreto de concessão pela cifra do orçamento aprovado tomado para base de garantia.

Em relação ao troço de Trofa á Senhora da Hora, racionalmente projectado em condições tecnicas de largueza igual á das linhas que ligava, reduziu-se, a base de garantia, tomando a Companhia o compromisso de ocorrer ans excessos do custo sem garantia de juro.

Eis alguns considerandos bastante ilucidativos do D. n.º 16.505 de 18 de Fevereiro de 1929 que estatuiu a cifra do capital com juro garantido:

«Considerando que a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal declara não poder, sem prejuizo para o rendimento da exploração da linha, alterar as características previstas no seu projecto;

«Considerando que a referida linha é insistentemente pedida pelas regiões que por ela devem ser servidas;

«Considerando que ao Estado compete promover e auxiliar a realização de obras de fomento;

«Considerando que ao Governo compete atenuar, tanto quanto possível, a crise de trabalho que assombra o país, causa principal do incremento da emigração;

«Considerando que a Companhia do Norte de Portugal se prontifica a custear parte da construção da referida linha com o capital proveniente da emissão de acções e se declara pronta a aceitar as modificações ao contracto de 8 de Agosto de 1927, que constam do presente decreto».

Na formula primitiva do contrato englobavam-se todos os rendimentos para o computo da garantia de juro, depois de deduzido o *coupon* das obrigações anteriores e determinado dividendo das acções. Impoz-se á Companhia nova formula que isola as

receitas e despesas de cada troço novo para efeitos de cálculo da garantia de juro.

Esse processo é menos vantajoso para o Estado e muito mais complicado, mas a Companhia tem ainda maior interesse em desenvolver o movimento. E a prova está nos esforços que ela está fazendo.

Lutou e venceu para manter ao troço Trofa-Senhora da Hora larguesa de condições técnicas favoráveis às grandes velocidades; encomendou carruagens que oferecem conforto que não inveja o das grandes linhas. Vai construir já a segunda via entre a Senhora da Hora e a Trindade depois de ter alargado a via da Povoa para 1^m.

A campanha desencadeada contra as duas obras: ligação das linhas da Povoa e de Guimarães e prolongamento à Trindade, e finalmente malograda tem duas origens: a preocupação de obrigar o movimento de Guimarães ao trasbordo na Trofa para não desviar uma parcela do tráfego da linha do Minho, embora com isso sofra o público encargos de tempo, comodidade e dinheiro, e a oposição da Companhia Carris de Ferro a um prolongamento que afecta os seus interesses.

Chegou-se nessa oposição à loucura de pretender embargar a continuação do prolongamento!

Importa reproduzir o que há poucos dias escrevi em *A Voz*:

Não falta quem procure criar embaraços à realização da obra e má atmosfera à Companhia que a empreendeu.

A Companhia *Carris de Ferro* opõe-se tenazmente à concessão do troço, como se o prolongamento de uma linha de interesse geral no interior de uma cidade pudesse ser incluído na viação urbana e passasse para o domínio das Camaras Municipais.

Pode a respectiva empresa entrar em combinações com estas acerca da ocupação de terrenos e das servidões estabelecidas, mas em rigor não é a isso obrigada.

O Estado, supremo árbitro da viação geral, resolve soberanamente acerca do estabelecimento de caminhos de ferro, que ficam fazendo parte da viação pública e se incorporam no domínio público.

O Governo faz as concessões nos termos legais, aprova os projectos. Dessa aprovação deriva o direito de expropriação, quer os terrenos pertençam a particulares, quer às Camaras Municipais, contra as quais, como contra aqueles, há o direito de recorrer à expropriação judicial na falta de acordo amigável. Se as concessões que as Camaras tenham feito a particulares ou empresas de serviços se julgam prejudicadas, é entre as duas entidades que tem de ser dirimidos os conflitos ou litígios que surjam.

A obra do Estado, parcela da rede de comunicações de interesse geral, não pode ser estorvada e muito menos embargada judicialmente quando se encontra em execução. Explicitamente o estabelece o art. 39º do D. de 31 de Dezembro de 1864, proibindo o embargo, «qualquer que seja o fundamento, o meio e o requerente, das obras e trabalhos de construção e reparação das linhas ferreas, feitos para execução de projectos aprovados pelo Governo».

Não tem pois o mínimo valor jurídico os embargos que a Companhia Carris tentou de balde opor à construção do troço Boa Vista-Trindade e que a do Norte contrastou com louvável energia.

Quanto ao desvio do tráfego da linha do Minho, é necessário ter em conta o balanço final do desenvolvimento da rede, com que todos lucram. Demais o Estado não devia opor-se à supressão de um pesado encargo e ao desenvolvimento de uma vasta região.

Quanto não ganham Santo Tirso, Vizela e Guimarães pelas relações rápidas, directas, frequentes e comodas com o Porto? Finalmente o que o caminho de ferro não conquistar por essa forma, vai para o automobilismo. Desde que o vagão com o carvão, o algodão, venham directamente dos cais de Leixões aos centros consumidores, e vice-versa para madeiras e outras mercadorias, o público terá todo o interesse em utilizar de preferência o caminho de ferro.

Convém recordar os antecedentes das concessões, para o que reproduzirei o que não há muito escrevi em *A Voz*.

A linha suburbana do Porto à Povoa, foi concedida em 1873, com a via de 0^m,90 e em 1876, concedeu-se o prolongamento até Famalicão. Abriu-se a linha por troços sucessivos até ficar concluída em 1881.

Entretanto, era concedida a linha do Bougado a Guimarães, primeiro com via larga e assim começada, e depois com a de 1^m, tendo concluído em 1883 e prolongado em 1907 até Fafe.

Ambas as linhas foram concedidas sem limitação de prazo.

Malogravam-se a pretensão da Companhia da Povoa de prolongar a sua linha por Guimarães a Cavez e a Chaves.

Mais tarde, pediu a ligação com a linha de Guimarães e um troço directo de Modivas a Leça, que se juntaria ao ramal da Senhora da Hora, para as relações com Leizões.

Em 1904, surgiu a concessão das chamadas linhas do Al e Minho: Braga a Guimarães e a Monção e Viana a Ponte da Barca, com a via de 1^m, ligadas portanto, em Guimarães com a antiga linha vindia de Louzado.

Assim ficava um grupo de mais de 200 quilómetros de linhas, susceptível de acrescentamento em direção a Trás-os-Montes, separado da linha da Povoa, que enteava no Porto e em Leixões, pela diferença de largura de via, impeditiva de passagem do material circulante de umas para outras linhas. Impunha-se, pois, a sua ligação, correlativa do alargamento da da Povoa.

Dessas outras linhas irradiaria no futuro formando o sistema de linhas secundárias do Minho, que asseguraria relações directas com a cidade e porto de Leixões. Era pois de interesse público e da máxima conveniência regional a fusão das empresas que assegurasse unidade de exploração a todo o grupo e unificação dos tipos de via. Com essas transformações administrativas devia relacionar-se a fixação de um prazo uniforme para todas as concessões.

Comecei a trabalhar em 1907 para a realização desse plano, cujas bases foram aceitas e propostas às empresas pelo ministro Borjona de Freitas, após proficiente consulta de António Cândido, procurador geral da Corôa.

Seguiram-se vicissitudes várias até que uma lei de 1912 estatuiu as bases de fusão proposta, que sem a grande guerra se teria efectuado.

Em 1920 a Junta Consultiva de Caminhos de Ferro e em 1926 o Conselho Superior, que a substituiu, formularam doutrina idêntica em diversos pareceres a propósito de pedidos de concessão de várias linhas.

Entre esses pareceres surgiu o *bluff* de efemera concessão, Magalhães, crédulamente bafejada pelo favor dos poderes legislativo e executivo e pelas corporações administrativas locais, apesar de vir destruir o plano metódico traçado.

Felizmente surgiu um homem inteligente, activo e ener-

gico, o Sr. Eduardo Placido, para empreender e levar a cabo a fusão das duas companhias substituídas pela do Norte de Portugal, que tomou a peito a profunda transformação das linhas e do material, melhorando consideravelmente a exploração.

Essa modificação teve por base o parecer do Conselho de Caminhos de Ferro, de 1926, de que derivaram os D. n.º 21.588, de 26 de Outubro e n.º 12.988, de 25 de Dezembro do mesmo ano, concedendo á empresa que se formasse pela fusão, das linhas e sua unificação, as do Lousado á Senhora da Hora, da Boa Vista á Trindade, da Povoa a Esposende, Braga e Guimarães com garantia de juro. O primeiro desses diplomas proclamou o principio da formação do grupo uno dos caminhos de ferro secundários do Minho.

Em 25 de Janeiro de 1927 eram aprovados os estatutos da Companhia do Norte, que estava afirmando já o seu espírito progressivo e os firmes propósitos de fazer uma grande obra, pela reforma da exploração.

Em curto prazo apresentou os projectos do troço de ligação das suas linhas e da da Povoa a Fão, a cuja elaboração presidiu o Sr. Visconde da Ermida.

O actual director Vasconcelos Porto projectou e executou a obra difícil do alargamento da via na linha da Povoa sem interromper a exploração.

Era contratada a rápida construção da linha de Trofa á Senhora da Hora e a segunda via entre esta estação e a da Boa Vista.

O público acudiu presuroso a tomar as duas séries de obrigações emitidas. Por último é contratada a construção da Boa Vista á Trindade, que traz ao centro do Porto a testa da linha.

Dentro de dois anos, quando muito as suas linhas terão enorme incremento no movimento suburbano, servido por comboios directos rápidos, que não temem á concorrência do caminho.

Ultimamente foi decretado o plano geral da rede ferroviária do país, cuidadosamente elaborado por uma comissão técnica, de que tive a honra de ser vogal e relator geral.

Ficou bem definido o grupo de linhas secundárias do Minho, irradiando do Porto e Leixões para Viana; para a região de Basto, para Tras-os-Montes pelo vale do Ave, e completando pela transversal do Lima e pela dos Arcos de Val de Vez a Guimarães e Entre-os-Rios.

Ha ainda que ter em conta a importante ligação, também classificada, dessas linhas com as da mesma bitola ao sul do Douro, assegurada pelo importante troço de Arritana á Senhora da Hora.

Quasi todas aquelas linhas ficaram incluídas na primeira fase de realizações, em que esta última deve entrar também.

Depois de concluídos os portos de Viana e os de Leixões, terão estes as suas comunicações com as zonas que alimentam o seu tráfego asseguradas pelos dois sistemas de linhas de via larga e estreita, enquanto o prolongamento á Praça da Trindade desenvolverá enormemente o tráfego suburbano, ficando o Porto servido em ótimas condições.

Quanto a passagens de nível, não procede a comparação do que se faz nos Estados Unidos, onde o automobilismo assumiu proporções espantosas, com o que se passa entre nós. No caso sujeito da linha da Boa Vista á Trindade entenderam as corporações técnicas consultivas, e entendeu o Governo, que se podia aceitar a passagem de nível de uma rua para evitar gravíssimos inconvenientes em vista das sujeições existentes.

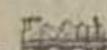
Os da passagem podem ser atenuados consideravelmente mediante uma passagem inferior para peões.

Nos congressos de caminhos de ferro de Róma e Londres estabeleceu-se a boa doutrina ácerca das passagens de nível.

Convém evitá-las e suprimi-las e guarda-las ou não, sem perder, porém, o sentimento das proporções.

Na *Gazeta* de 16 de Outubro de 1928, foi verificado desenvolvidamente o assunto das passagens de nível a propósito da providência violenta que sob a impressão de dois desastres graves mandou substituir em curto prazo todas as correntes por cancelas.

Emfim, a toda a bulha de imprensa, que se está fazendo em torno das obras da linha da Povoa e da Trofa á Senhora da Hora, se pode aplicar a conhecida frase: *verba, voces, præterea nihil.*



H nova estação de Praias-Sado

A partir de 5 de Novembro de 1930 e até o fim do próximo ano de 1931, fica aberta ao serviço, com as restrições abaixo indicadas e com a designação de Praias-Sado, uma estação provisória situada ao quilómetro 33,221 da linha do Sado.

O serviço será executado provisoriamente no posto que já existe naquele local e será limitado a remessas de grande e pequena velocidade por vagão completo, com a exclusão de gado e veículos, devendo as cargas e descargas ser feitas por pessoal dos donos e de sua conta.

As remessas destinadas a Praias-Sado devem ser pesadas e taxadas na estação de procedência ou em transito e as remessas dali expedidas seguirão a destino a taxar e a pesar.



Concursos para diversos cargos da Direcção Geral

Foi determinado que os concursos para lugares de inspectores e fiscais principais do movimento e tráfego da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, se realizem numa das salas daquela Direcção Geral, sendo as provas escritas nos dias 19 e 17 do corrente, ás 11 horas, e as orais nos dias 20 e 18, á mesma hora, respectivamente.

O juri é composto pelo sub-director sr. António Teixeira de Queirós, que será o presidente; e pelos srs. engenheiro Herminio Soares da Costa e Souza e Carlos Manito Ferreira Torres.

Nos dias 20 e 21 deste mês realizam também as provas escrita e oral do concurso para provimento de lugares de fiscais principais de via e obras da referida Direcção, sendo o juri constituído pelo sub-director sr. António Teixeira de Queirós e pelos engenheiros Raul da Costa Couvreur e Diogo Neff Sobral.

DENTRO DE 30 ANOS, SERÁ
UMA GRANDE CIDADE

O ENTRONCAMENTO

DEVIDO AO CAMINHO DE FERRO,
FAZEDOR DE VILAS E CIDADES

FECHANDO o artigo publicado no ultimo numero sob o mesmo titulo, disse eu que o Entroncamento não é apenas um grande centro ferroviário mas é tambem uma povoação em progresso crescente, rápido, sendo de excepcional grandeza as previsões licitas relativas ao seu desenvolvimento.

Do centro ferroviário disse alguma coisa no ultimo numero. Pouco foi, mas foi o que a pequena demora na visita e a grandeza das variadas secções de serviços ferroviários ali instalados me permitiu dizer nesse primeiro artigo, que não passou dum leve apontado de notas de conjunto.

Oportunamente procurarei colher, para as dar aos leitores, informações detalhadas sobre cada um desses serviços.

Tendo, pois, escrito do Entroncamento como grande centro ferroviário, resta-me escrever hoje sobre o Entroncamento como povoação importante, pelo seu progresso actual e pelo seu futuro.

Póde á primeira vista parecer que o assunto já fica deslocado numa publicação como a *Gazeta*, mas os que assim pensem pensam mal, porque a importancia actual do povoação do Entroncamento deve-se, fundamentalmente, á actividade ferroviária ali desenvolvida, como a essa actividade, o Entroncamento deverá a grandeza para a qual, segundo equilibrada previsão, vai caminhando com segurança, a passos largos.

* * *

Estava naturalmente indicado para me dar as informações de que carecia para este artigo, o presidente da Junta de Freguezia sr. José Duarte Coelho. Procurei-o. Recebeu-me amavelmente, declarando-se pronto para fornecer todos os esclarecimentos que eu deseje.

Quasi não tenho necessidade de fazer perguntas. O sr. José Duarte Coelho fala largamente, manifestando uma afeição grande por aquela terra que ali surgiu, pequenina, humilde, mercê da primeira actividade ali desenvolvida para a fundação do que é hoje um dos centros ferroviários mais importantes de Portugal, penso até que o mais importante de todos êles.

Póde dizer-se que é do nosso tempo a construção da estação velha do Entroncamento e a passa-

gem do primeiro comboio por aquela região e, apezar de isto ser do nosso tempo, já se torna difícil averiguar com certeza o inicio da povoação.

Nem isso importa. Começou, sem duvida, como todas as povoações que vão tirando das grandes industrias o principal das suas condições de vida e de desenvolvimento.

Uma barraca onde os primeiros viajantes ainda receosos se desedentavam e acolhiam das chuvas e calmas. A barraca transformou-se numa casa. Junto dessa casa surgiram outras. Formou-se uma rua. Depois outra. E fez-se uma pequena aldeia.

A pequena aldeia começou criando justas aspirações e a ditadura deu-lhes satisfação, criando a freguezia do Entroncamento, que pertence ao concelho de Barquinha. Realmente, a situação da prospera localidade era desagradável pelo que tinha de injusto e de humilhante para o patriotismo de seus habitantes. Povoação importante, duma importancia dia a dia crescente, não fazia sentido estar privada de independencia paroquial, acrescendo a pôr no caso uma nota de extravagancia, o facto de estar partilhada por dois concelhos a area da actual freguezia, pois que Atalaia pertencia ao concelho de Barquinha e Olaia ao de Torres Novas.

A primeira junta da freguezia, que ainda se encontra em exercicio, tem, como já disse, por presidente, o sr. José Duarte Coelho, fazendo parte dela mais os seguintes srs.: Antonio Horta Pereira, secretário; Antonio Marques Agostinho, tesoureiro; Antonio Pichioi Garcia, Frutuoso Mendes e José da Guia, vogais.

O que tem sido a obra da Junta di-lo com evidente e justa satisfação o sr. José Duarte Coelho, que vai enumerando, com breves comentários, todos os beneficios que o Entroncamento deve á acção administrativa da Junta.

Em fins de 1927, deliberou a Junta criar um mercado mensal que se realisa no 3.º domingo de cada mez. O mercado, que pela primeira vez se realizou em Janeiro de 1928, tem aumentado de importancia, podendo já hoje considerar-se como um dos mercados mais movimentados da região.

O mesmo pôde dizer-se da feira anual criada em 1929 e que se inicia no 3.º domingo de Abril, com uma duração de 8 dias.

A seguir, o sr. José Duarte aponta-me as obras que a junta tem realizado, umas já concluidas outras em vias de rapida conclusão.

A construção dum chafariz no Bairro Novo, para o qual a C. P. cedeu a agua. Este chafariz, em cimento armado, feito em Gaia, merece referencia não apenas pelo beneficio que representa para o local mas ainda pela nota de arte e de caracteristico regional que nos oferece, pois que representa um tronco de sobreiro.

A construção duma ponte no ribeiro de Santa Catarina e duma avenida para as Vaginhas e a reparação das ruas da freguezia, são outros tantos melhoramentos que se devem á acção persistente da Junta na defesa dos interesses que lhe estão confiados.

Uma outra realização importante que á Junta se deve é o cemitério com 150 metros por 45, todo murado com blocos de cimento, como tambem com blocos de cimento é construida a capela respectiva. Em breve, com a colocação do portão e a conclusão da capela, da casa das autopsias e da casa para a carreta funerária, ficará a nova freguezia dotada dum cemitério obedecendo a todas as regras de higiene e dotado de todas as instalações necessárias a uma construção dessa espécie.

E' justo satisfazer o desejo da Junta de manifestar o seu agradecimento pela cedencia do terreno em que foi instalado o cemitério, acto generoso da opulenta casa Sommer. Porém, a obra mais importante levada a efecto pela Junta é, sem duvida, a construção do mercado.

Mercado vasto, moderno, em ferro e blocos de cimento, cuja construção, que está a cargo da casa *Constructora Moderna*, deve importar em 320 contos, é, com o seu aspecto alegre, com as suas instalações intelligentemente dispostas, as suas retretes, a sua rede de esgotos, a abundancia de agua, um mercado que pôde considerar-se modelo e põe o Entroncamento, sob este ponto de vista, a par de terras de categoria mais alta.

A agua vem dum poço tambem mandado abrir ali próximo pela Junta. Do poço é a agua extraída por uma bomba que a eleva a um depósito de onde sai para as bicas dum chafariz monumental que vai ser construido e cujo custo está calculado em 18 contos.

Este mercado, que assim honra a povoação do Entroncamento e a sua Junta de Freguezia, é mais uma demonstração da competencia sempre afirmada pela acreditada casa *A Construtora Moderna Ltd.^a*, que, como já disse, a seu cargo tomou a obra.

A Junta está tambem tratando da iluminação electrica do Entroncamento, sendo a energia fornecida pela Hidro-Electrica do Alto Alemtejo e transformada em cabine da Manutenção Militar.

Deve festejar-se ainda no ano corrente a inauguração da iluminação bem como as da praça e do chafariz e a conclusão do cemitério.

Depois disto a Junta ocupar-se-ha da questão dos esgotos em que está interessada, e, segundo afirma o sr. José Duarte Coelho, logo que tenha realizado êsse melhoramento importante, indispensavel, dará por finda a sua missão, dando lugar a

A Construtora Moderna, Ltd.^a

Com secções de engenharia, arquitectura, carpintaria mecanica, serralharia artistica e civil, manufactura de blocos de cimento em todos os formatos, construções em cimento armado, alvenaria, etc. etc. etc.

Especializados em construções economicas de tipo ligeiro, em praias e campos, encarregam-se de todo o genero de construções em todo o paiz

Toda a correspondencia deve ser dirigida aos escritorios centrais

Travessa do Forte d'Areia (Pedrouços)

LISBOA

TELEFONE BELEM 173

outras pessoas que sintam desejo de se dedicar tambem á causa do progresso da nova freguezia.

Em seguida, o sr. José Duarte fala-nos ainda da importancia do Entroncamento e das previsões que podem fazer-se sobre o seu desenvolvimento.

O Entroncamento tem quasi 5.000 habitantes, sendo industrial como poucas terras do paiz e tendo já um importante movimento comercial, principalmente devido ás muitas centenas de contos ali dispendidos pela C. P. e que, na sua maior parte, ali são movimentados.

Para se fazer ideia do grande desenvolvimento do Entroncamento, bastará dizer que em 1929 se construiram 70 casas, havendo muitas terras compradas para novas construções.

Para terminar, o sr. José Duarte Coelho acentua que o Entroncamento deve tudo á C. P. que tem sido o melhor auxiliar da Junta e é com todo o entusiasmo que me diz:

«O Entroncamento, que é já hoje um grande

(Continua na pag. 382)

COIMBRA E A LINHA FERREA DA LOUZÃ

COIMBRA marca como uma das cidades de Portugal em que mais opulentamente se aliam a grandeza dos monumentos históricos com o encanto da paisagem, as tradições dum passado rico de glórias e poesia com as esplêndidas realizações de edilidades recentes que se têm esforçado devotadamente por completar e actualizar o quadro magnífico de belezas que a velha cidade universitária oferece aos turistas nacionais e estrangeiros.

Desde a Sé Velha, que é um dos mais antigos e curiosos monumentos religiosos de Portugal, com os seus azulejos, colunas e capiteis maravilhosos e os seus valiosos túmulos de bispos enérgicos e damas piedosas, até ao moderno parque marginal, belíssimo no seu arvoredo frondoso, no traçado artístico das suas aleas e canteiros, na disposição inteligente dos seus massiços floridos, estendem-se séculos e séculos de um constante e operoso esforço no sentido de enriquecer cada dia mais o conjunto esplendoroso de belezas que Coimbra nos oferece.

Erguendo aqui, para um louvável alto, as vereações que tão inteligente esforço têm dedicado a Coimbra, não podemos, porém, deixar de sentir uma grande impressão de desagrado, sempre que vemos passar o comboio da Louzã a descoberto, sem qualquer vedação, através a cidade e junto a esse parque magnífico.

Alguna razão que lhe pareça imperiosa terá, sem dúvida, a Câmara, para alegar em defesa disso que se nos afigura coisa inadmissível, por perigosa. Cremos, porém, que nenhuma razão, por mais poderosa que à primeira vista se nos apresente, poderá contrabalançar os inconvenientes gravíssimos, os gravíssimos perigos que oferece essa linha.

Isto tínhamos nós escrito entre as impressões da nossa última visita a Coimbra.

Vem a propósito dar agora publicidade a estas impressões que servirão de desvalioso prefácio as judiciosas considerações que de Coimbra recebemos a respeito do mesmo assunto, redigidas por uma pessoa de marcada competência que modestamente es-

conde o seu nome sob a singela inicial que firma o artigo que damos a seguir:

Na *Gazeta de Coimbra* de 2 do corrente encontra-se a seguinte local:

«Substituição de carris

A Companhia dos Caminhos de Ferro, cedendo às instâncias feitas pela Câmara Municipal e pela Imprensa, prometeu há tempo que seriam substituídos os carris Vignole da linha ferrea da Lousã, junto do Parque da cidade, por carris de góla.

O tempo vai decorrendo sem termos a satisfação de anunciar essa substituição.

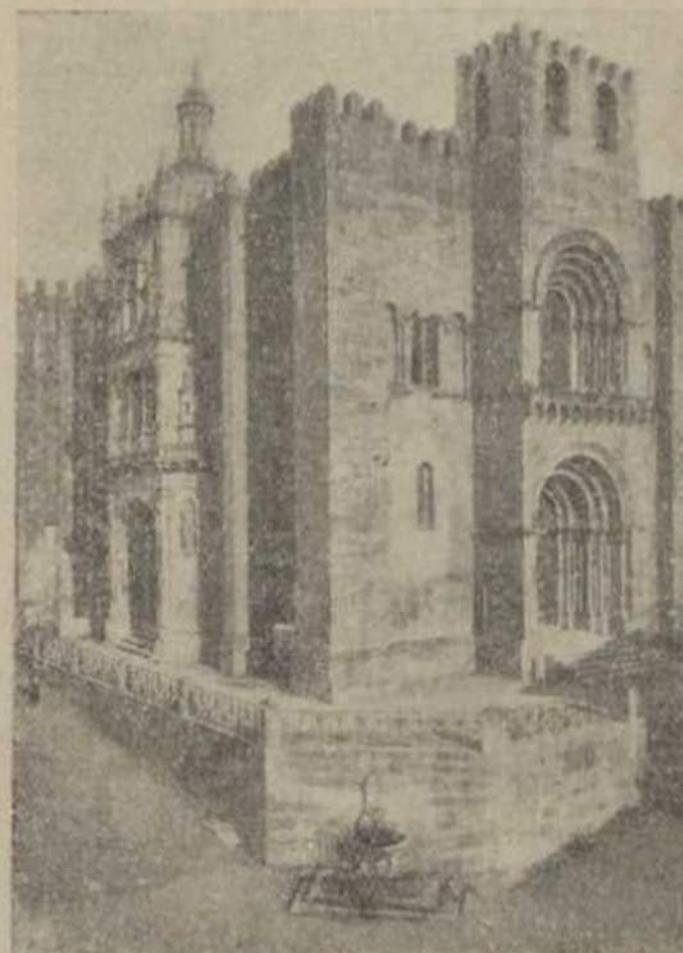
Mais uma vez levamos os nossos rogos junto da Companhia para que deixem de estar expostos fóra do leito da estrada os carris que dão tão mau aspecto e prejudicam o trânsito do público».

Seja-nos permitido discordar da opinião do antigo e acreditado periódico, nesse ponto em que pretende a linha ferrea não estorvando o trânsito do público pelo assentamento de carris adequados à via pública.

O desastre fatal que há menos de um ano houve na Avenida Navarro, põe em evidência quanto é inconveniente o trânsito próprio da cidade em comum com o caminho de ferro.

O leito do caminho de ferro nessas condições, em toda a extensão do Parque da Cidade, constituirá um convite aos peões para passearem nessa faixa que a circulação dos comboios torna perigosa.

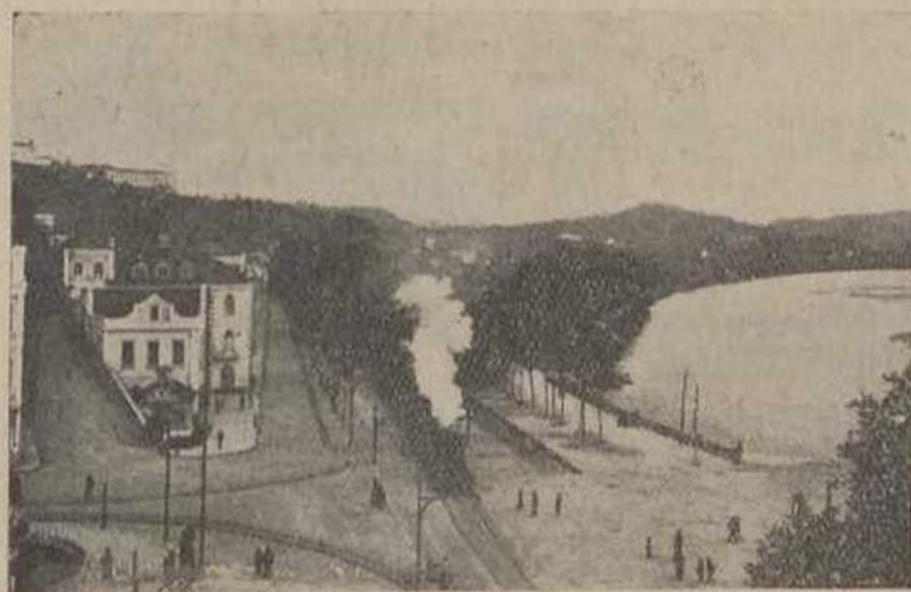
Nesse Parque contíguo ao caminho de



COIMBRA — Sé Velha



COIMBRA — Mosteiro de Santa Clara-a-Velha



Um aspecto da passagem do comboio nas ruas de Coimbra

ferro sem vedação alguma, brincam despreocupadamente as crianças, e, tal circunstância é bem para ponderar.

Também sob o ponto de vista estético, forçoso é reconhecer já incompatível com Coimbra moderna essa passagem da linha ferrea pela principal artéria da cidade.

Predomina na linha da Louzã o tráfego de lenhas, madeiras, trapos e papeis velhos, originando combóios de aspecto desagradável, circulando pela frente de magníficos edifícios e dos hoteis, entre os quais sobresai o sumptuoso «Astoria».

Pensamos que Coimbra, cuidando a sério da sua estética e da sua higiene deveria pretender a linha ferrea da Louzã em leito próprio e não de aquela forma em comunidade com o trânsito da cidade.

Não atinamos com a justa razão que estabeleceu a directriz no caminho ferro da Louzã através da cidade, notando que o seu estabelecimento na margem esquerda do Mondego lhe daria leito próprio em toda a extensão, evitando as dispendiosas travessias desse rio e do Ceira, a primeira das quais exigiu uma ponte de altura e comprimento consideráveis.

Afigura-se-nos que a dota cidade, estaria bem servida de caminho de ferro se possuisse a sua principal estação em Coimbra-B e um simples apeadeiro em Santa Clara.

Tal como se encontra, com sua estação principal a

1800 metros da linha do Norte, obrigando a um dispendio de Exploração não compensado e a transbordo de passageiros em tão curto trajecto, julgamos sem justificação.

Seria lindo o prolongamento da Avenida Navarro nessa extensão, dando acesso a Coimbra-B, estação principal comum às linhas do Norte e da Louzã.

Mas, embora os 5 primeiros quilómetros de caminho de ferro da Louzã tenham de prevalecer na margem direita do Mondego (todo o resto da linha existe do lado oposto!) procure-se pelo menos obviar tanto quanto possível aos inconvenientes que oferece, isolando-o do trânsito da cidade.

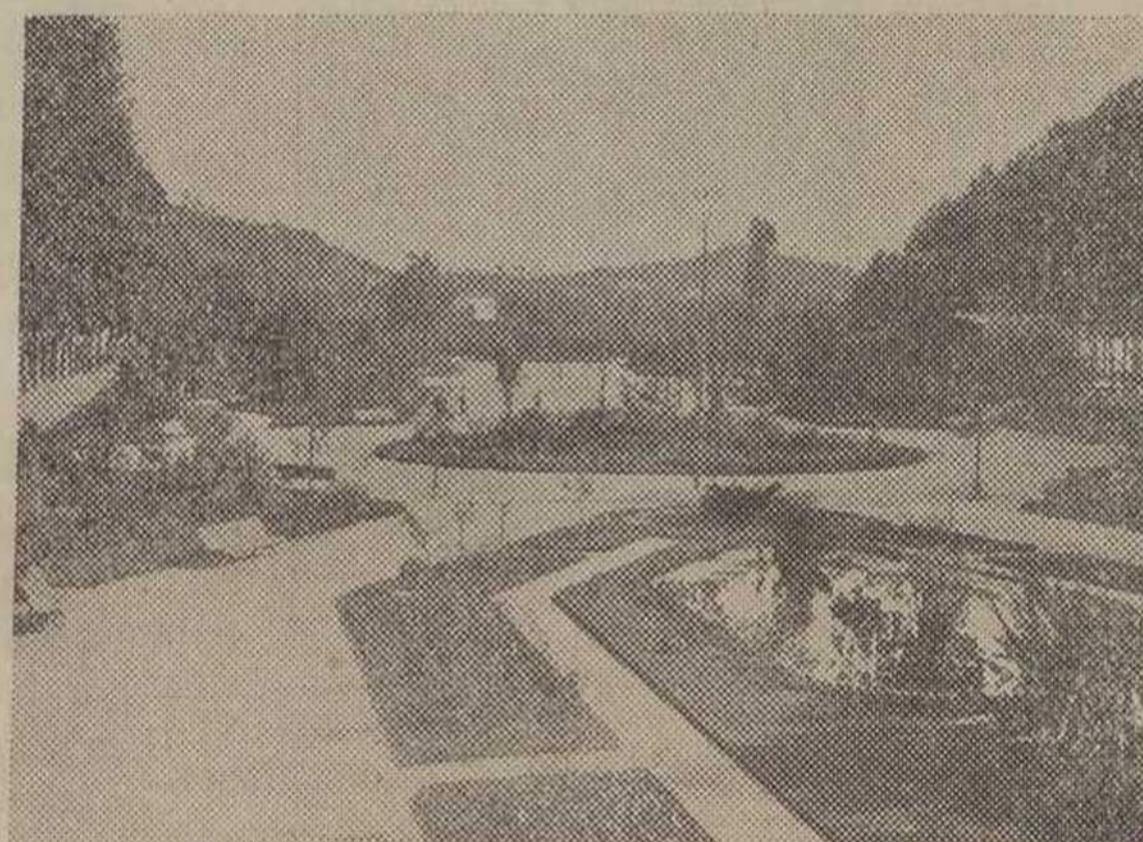
Com uma boa directriz que lhe permitiria retomar o leito actual ao K.º 2, notamos viável a instalação desse trôco de linha ferrea que passa na cidade, junto ao rio, convenientemente vedado.

Dessa forma deixariam os combóios de oferecer perigo ao trânsito da cidade, e as composições tão desagradáveis de transporte de trapos sujos e papeis velhos, também já não fariam má vizinhança ao conjunto das dependências citadinas referidas.

Conseguir-se-ia dessa maneira tornar simplesmente pitores-

co tal caminho de ferro, que em comum com o movimento próprio da cidade se apresenta inestético e perigoso.

J.



COIMBRA — Parque da Cidade



Outro aspecto da passagem do comboio.

NO PORTO

REALIZOU-SE

A INAUGURAÇÃO DAS OBRAS

— DA —

LINHA DA BOA VISTA A TRINDADE

O jornalista que se preza, sente-se às vezes vexado pelo lugar que lhe marcam nas celebrações solenes ou pelo lugar que ele se vê forçado a ocupar, porque várias vezes acontece não lho terem marcado.

Com frequência, acontece, assim, que os jornalistas ocupam lugar na 3.ª linha.

Posto de parte o que isso tem de desagradável, o jornalista que se preza e que sente prazer em colher todos os elementos necessários para pôr com independência a sua impressão, folga em não ficar na 1.ª linha das celebrações oficiais.

Na 1.ª linha ouve-se nitidamente os discursos oficiais e as manifestações ruidosas.

Na 2.ª linha ouve-se talvez menos bem os discursos oficiais mas ouve-se também com nitidez aquelas manifestações.

Na 3.ª linha ouve-se, como é natural, com mais clareza, os discursos oficiais mas ouve-se muito bem — talvez até com mais exactidão — aquelas manifestações e ouve-se, sobretudo, uma coisa que nunca se ouve na 1.ª linha e que muitas vezes se não ouve na 2.ª.

São os murmúrios, conjunto maravilhoso de sons subtilmente significativos que deu, por exemplo, as páginas esplêndidas de Wagner Murmúrios na floresta.

Isto equivale a dizer que o jornalista que vai a qualquer parte com o propósito de fazer jornalismo, ouve tudo, tendo muitas vezes a forçá-lo a essa situação privilegiada a incorrecção com que, infelizmente, é tratado com frequência, tendo até que se registar as amáveis referências que à Imprensa foram feitas pelo sr. Eduardo Plácido.

Devo apressar-me a declarar que está longe de mim a idéa de dizer que isto tenha ocorrido na festa do dia 27, pois que os jornalistas não foram tratados com menos consideração do que a que se dispensou à generalidade dos assistentes.

O jornalista, pois, ouve tudo. O que de laudatório ou depreciativo se diz em palavras ou em manifestações mais ruidosas e o que se diz em murmúrios e que é uma coisa que — mesmo quando se pode interpretar — só pode ser interpretada por quem se encontra na 3.ª linha, na geral. São vozes quasi sempre humildes, que dizem com singeleza quasi sempre a verdade, e que só são ouvidas por quem se encontrou àquem da barreira dos encômios protocolares, das banalidades oficiais, das fórmulas sedicidas, das péttas que são lançadas por mãos de senhoras gentis sobre as cabeças, quasi sempre encanecidas, ou despovoadas, daquela parcela de mundo mais ou menos oficial que costuma acorrer a essas celebrações e ocupar os lugares da 1.ª linha.

Cessou a função do jornalista filósofo que quis pôr aqui uma nota de generalidade sem aplicação especial à ocorrência — visto que desta vez os murmúrios não discordaram dos encômios — e vai começar a função do reporter, do jornalista, que procurará fazer relato imparcial do que viu e ouviu.

A cerimónia inaugural teve lugar nas terras da Quinta dos Salgueiros, na encosta da Lapa.

O dia está esplêndido. Um dia que nem de encomenda. Do azul lavado do céu, cai o oiro do sol vivo sobre os galhardetes, os mastros, os festões de verdura e flores que dão ao local um ar interessante de festa.

A esquerda, um pavilhão tapetado com sua clássica mesa de pau santo de pés torneados e suas filas de cadeiras, diz-nos o local em que vai realizar-se a sessão solene.

São 15 horas. Por detrás dos espaldares das cadeiras da presidência, alinharam-se os velhos servidores da Companhia do Norte que o Conselho de Administração galardoara de manhã com medalhas de ouro e prata. São os seguintes:

Com a medalha de ouro o sr. José da Conceição Marques, inspector do

Movimento com 53 anos de serviço. Com a medalha de prata os srs. Domingos José Palha, inspector do Movimento com 47 anos de serviço; Sezinando António Pinto, pintor e José da Costa Rodrigues com 43 anos; Joaquim António d'Azevedo, revisor de material, com 41 anos; João Augusto Cardoso, chefe do serviço central de movimento e José Gomes dos Reis, revisor principal, com 37 anos; Diniz da Silva, chefe do serviço de material e tracção, com 36 anos e Manuel José Moreira, sub-chefe do mesmo serviço, com 32 anos.

É uma bela guarda de honra de trabalho, de competência, de honradez, essa que ali aguarda o início da sessão solene. Os olhares dos que vão chegando para a celebração do acto inaugural, que é mais um padrão a marcar o caminho seguro e próspero da Companhia do Norte, vão pousando aqui e ali, na flamância dos galhardetes e festões de verdura e flores, na singeleza garrida dos recintos ornamentados em que hão de realizar-se a sessão e o lauche, no caminho areado, e também juncado de flores, por onde os convidados hão de chegar ao local de início das obras.

Os olhares sobem até ao templo da Lapa e ao ca-



EDUARDO PLACIDO

Presidente do Conselho de Administração
da Comp. dos Caminhos de Ferro
do Norte de Portugal

sario adjacente, descem daí às terras da Quinta dos Salgueiros, vão rebuscando pitoresco e história, nos recantos em que há verduras lavadas pela chuva recente e postes de pedra de latadas velutas, cariados e musgues das intempéries.

Porque a Quinta dos Salgueiros não é apenas sítio aprazível do Porto, marcante pelo pitoresco. É também sítio histórico, saturadamente histórico, descendente de episódios nocturnos de conspiratas. Dissemos solenemente, intercalando as informações com *peru* e *champagne*, o sr. Alfredo de Gouvêa, um dos antigos co-proprietários da quinta.

Por él soube que Fernandes Tomaz era visita de sua bis-avó D. Maria de Jesus Rosa da Cunha Gouvêa, que ali vivia por alturas de 1820.

Esta circunstância foi certamente a que originou a escolha do local para a reunião dos conspiradores, que ali se juntavam com freqüência, na *mãe d'água* existente na quinta e foi dali que saiu o impulso maior da revolução de 1820 e, pelas modos, ainda, mais de um século passado, foi local direto para outras manobras da mesma espécie...

Eu não posso, é claro, garantir a autenticidade da narrativa mas ponho-a aqui com toda a singeleza e com aquela boa fé que, nos termos de direito, é de presumir em toda a gente e, por maioria de razão, no jornalista que se vê em face de um informador que ajunta à solenidade dum fraque a categoria que lhe dá a sua situação de antigo co-proprietário do local.

São 15 horas e 20 minutos. A banda do Azilo Profissional do Terço, que ali está com um grupo de internados, rompe com a «Maria da Fonte», sobem ao ar girândolas de foguetes e o sr. ministro do Comércio, dr. Antunes Guimarães, chega, acompanhado de todo o elemento oficial e assume a presidência da sessão, ladeado pelos srs. Governador Civil, Eduardo Plácido presidente do conselho de administração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, visconde de Ermida, engenheiro Fernando de Sousa, etc.

O primeiro a usar da palavra é o sr. Eduardo Plácido.

Fala com clareza e com calor. As suas primeiras palavras são de agradecimento ao ministro pela sua comparecência e de júbilo pelo acto inaugural que ia realizar-se dos trabalhos do troço Boavista-Trindade, obra a que ficaria ligado o nome do ministro que

tanto se tem interessado por melhoramentos como este que representa um enorme benefício para o norte.

Não se tratava de uma simples obra de fomento sem outro fim mais do que o principal que procuram atingir estas obras. O ministro teve a visão clara de outros dois grandes objectivos a alcançar com esta obra: o debelar-se o *chomage* e o atenuar-se a emigração.

Esta obra, como as outras da Companhia, é feita sem outros encargos para o Estado mais do que a garantia de juro dada a uma companhia que, na sua vida já longa, nunca deixou de honrar os seus compromissos e que tem, hoje como sempre, a aspiração única de cumprir a sua missão, desenvolvendo o mais possível as suas linhas, de forma a conseguir que os habitantes da região que mais intimamente está ligada ao Porto por interesses de vária ordem, possam considerar-se dos subúrbios da cidade.

Saudada a imprensa com palavras muito amáveis, o orador abraça os funcionários que haviam sido galardoados com as medalhas, declarando que nêles abraçava todo o pessoal.

O discurso do sr. Eduardo Plácido, que foi escutado com o maior interesse por toda a assistência, foi coroado por uma vibrante salva de palmas.

Ergue-se de seguida o sr. ministro do Comércio. Há na assembléa um recrudescer de atenção.

O sr. dr. Antunes Guimarães tem uma maneira especial, muito sua, de dizer o que pensa, claramente, com marcada modéstia, com palavras simples que toda a gente entende, palavras que não deixam de ser simples mesmo quando se arroubam nas alturas do patriotismo, do amor à terra, do carinho pelos seus valores, pelos seus progressos.

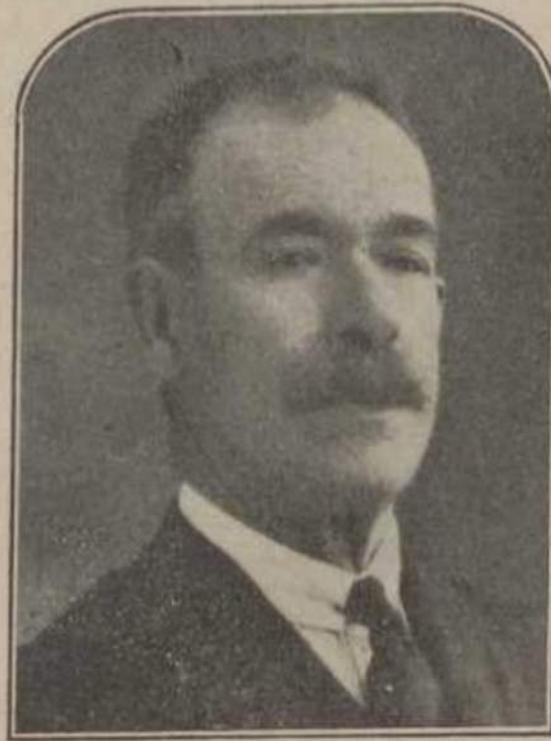
O sr. ministro do Comércio começa por acentuar a sua modéstia agradecendo as referências que lhe haviam sido feitas e as homenagens que lhe tinham sido prestadas mas acrescentando que sendo certo terem-se ali dito verdades muito oportunas, não havia verdade nas palavras com que se afirmou que a él se deve o importante melhoramento cuja realização ia iniciar-se. Não se deve a él. Deve-se em primeiro lugar a toda a nação que pelo seu trabalho patriótico e pelo seu espírito de ordem criou o ambiente em que a Ditadura tem sido possível realizar o muito que já tem feito em benefício da nação.

A glória não lhe pertence. Cabe à empresa, a todo o povo, a todos os governantes que se têm preocupado com o assunto e prepararam a sua realização.

Esta obra tem uma importância colossal para o desenvolvimento do país.

Pensa-o. Se o não pensasse não daria a sua assinatura ao decreto e a sua presença a este acto.

Esta obra não pode considerar-se isoladamente. Tem que se apreciar integrada no plano de conjunto do problema ferroviário secundário, suburbano, vicinal, como um elemento precioso para o descongestionamento do Porto. Mas não importa apenas ao Porto. Nem sequer importa apenas também ao norte



JOSÉ DA CONCEIÇÃO MARQUES
Inspector do Serviço de Movimento;
galardoado com a medalha de ouro

do país pela ligação que daqui se fará com Leixões. Parece insignificante esta obra mas, repetia, ela é colossal porque vai atender as necessidades de todo o país em todos os seus aspectos de produção, de trabalho, etc.

Referindo-se ao automobilismo, o sr. ministro do Comércio disse que havia quem tivesse pensado que da parte da Ditadura existia o propósito de o hostilizar, de dificultar o seu desenvolvimento.

Engano. A Ditadura reconheceu que o país é suficientemente grande para todos, para o desenvolvimento de todas as actividades que tendam ao progresso nacional. Assim, defende o automobilismo como defende os caminhos de ferro, sendo preciso que uns e outros se lembrem de que essa defesa é feita no sentido da defesa do povo.

Pelo que respeita às Companhias de Caminhos de Ferro, é conveniente acentuar que elas têm um grande papel a desempenhar na obra de reorganização nacional em que a Ditadura está empenhada, dando a toda a gente as condições para o mais completo aproveitamento do tempo e do trabalho por meio de melhoria de velocidades, de horários, de tarifas e de acesso aos centros industriais.

O sr. dr. Antunes Guimarães sauda o sr. Presidente da República, o sr. ministro das Finanças, a cidade do Porto na pessoa do presidente da sua edilidade e a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

O discurso do sr. ministro do Comércio, causou a melhor impressão em toda a assistência que lhe dispensou uma ovacão quente e prolongada e correspondeu com entusiasmo aos vivas soltados pelo sr. dr. Antunes Guimarães.

Usou depois da palavra o sr. Conselheiro Fernando de Sousa, que falou largamente do acto que se celebrava, focando os seus mais interessantes aspectos. Evocados pela sua palavra fluente, surgem para os aplausos da assistência os nomes das individualidades que mais poderosamente contribuíram para que o trôco Boavista-Trindade não ficasse apenas na papelada inútil em que dormem envolvidos, nas repartições públicas, tantos projectos.

A seguir põe a sua opinião sobre os caminhos de ferro e viação automóvel, afirmando que não há, nem pode haver, guerra entre os dois processos de tracção, pois que, cada um deles tem a sua função especial a exercer no sentido do progresso nacional.

Referindo-se à hora luminosa de realizações que Portugal está atravessando, afirmou a sua fé inquebrantável nos destinos da Pátria. Os seus cabelos brancos não arrefeceram o seu entusiasmo confiante no ressurgimento da nacionalidade.

Seguidamente, refere se de forma elogiosa ao conselho de administração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pondo em destaque a preocupação patriótica que tem animado sempre a sua notável actividade e termina salientando que no meio das tantas dissidências que caracterizam a vida por-

tuguesa, o pessoal da Companhia apresenta-se-nos como uma nobre família, unida, disciplinada.

O discurso do ilustre engenheiro, escutado sempre com a atenção justificada pela sua competência excepcional, foi calorosamente aplaudido.

Depois, o sr. ministro do Comércio, accionou um disparador eléctrico, ouvindo-se uma forte detonação que projectou a alguns metros de altura uma porção de terra.

Eram, precisamente 16 horas e 6 minutos. Estava marcado o local em que iam começar as obras. Há palmas e vivas. A banda do Terço toca a "Portusuesa". As senhoras lançam flores.

Feito de novo silêncio, o sr. dr. Sande e Castro, secretário geral do conselho de administração, lê a acta da solenidade que foi assinada por todo o elemento oficial.

Em seguida, num pavilhão ornamentado de verdura, flores e colchas, preparado para o efeito, foi servido a todos os assistentes um copo de água durante o qual usaram da palavra os srs. dr. Abel d'Andrade, presidente da assembléa geral da Companhia, ministro do Comércio e capitão Fernando Brandão.

Entre a assistencia notámos os srs.: tenente-coronel Nunes da Ponte, capitão Fernando Branco, representando a camara do Porto; Eduardo Plácido, major Miguel Bacelar, director geral dos Correios e Telegraphos, Ricardo Spratley, engenheiro Ferreira de Mesquita, visconde de Ermida, engenheiro Fernando de Souza, Ezequiel de Campos, general Vasconcelos Porto, delegado da C. P., dr. Martinho Nobre de Melo, major Adriano Rodrigues, sub-chefe do Estado Maior, dr. Alvaro de Souza Rego, etc.

Estavam representados os jornais do Porto e de Lisboa tendo representado a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o seu secretario.

Enc.

D. GABRIEL URIGUEN

Esteve alguns dias em Lisboa, acompanhado pelo seu secretario sr. D. Francisco Piñuela Guerrero, o ilustre engenheiro e nosso distinto colaborador sr. D. Gabriel Uriquen.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, agradece a visita que lhe fez o considerado funcionario superior dos Caminhos de Ferro hespanhois e aproveita o ensejo para o felicitar pela sua recente promoção a engenheiro chefe do serviço de movimento.

O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

Relatório n.º 23 referente ao mês de Fevereiro de 1930

Pelo Engenheiro PINTO TEIXFIRA

a) Situação financeira

As receitas e respectivas despesas do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, durante o mês de Fevereiro, extraídas do balancete do caixa e bancos, e comparadas com as de igual mês do ano económico anterior, analizam-se no seguinte quadro:

Receitas (aproximadas):

Em 1929.	£ 71.892
Em 1930.	» 79.448

Despesas (aproximadas):

Em 1929.	£ 60.285
Em 1930.	» 76.710

Receita bruta do tráfego:

Em 1929.	£ 53.601
Em 1930.	» 52.280

Desde o início do ano económico e em comparação com igual período do ano económico findo, resulta o seguinte:

Receitas (aproximadas):

Em 1928-1929.	£ 651.227
Em 1929-1930.	» 555.929

Despesas (aproximadas):

Em 1928-1929.	£ 585.507
Em 1929-1930.	» 610.062

Receitas brutas do tráfego:

Em 1928-1929.	£ 420.807
Em 1929-1930.	» 462.886

A conta de exploração mostra, no fim de Fevereiro de 1930, o seguinte resultado:

Dispendido na administração	£ 37.165
Idem na exploração	» 14.586
Contribuição para a Fazenda	» 10.202
Idem para Renovação	» 45.785
Idem para Melhoramentos	» 67.270
Idem para Fundo de Reserva	» 11.209
SALDO	» 89.727
Cobrado até á data	£ 475.924

b) Tráfego de passageiros

No mês de Fevereiro de 1930 foi de 25.512 o número de passageiros transportados nas diferentes linhas da rede dos C. F. L. M. em comparação com 22.486 em igual mês do ano anterior.

Do exame do quadro respectivo conclue-se:

1.º — Que houve um aumento de 13 % no número da passageiros em relação a Fevereiro de 1929.

2.º — O aumento de passageiros em serviço interno foi de 7 %.

3.º — Que este aumento se deu em todas as linhas excepto na de Marracuene em que se verifica uma diminuição de 35 passageiros.

4.º — O número de passageiros em serviço interno excedeu o do serviço combinado em 74 %.

5.º — Que o número de passageiros em serviço combinado aumentou 1.945 ou 26 % em relação a Fevereiro de 1929.

6.º — Este aumento verificou-se nas linhas de Resano Garcia, Goba e Xinavane.

7.º — Que o número de passageiros de 1.ª classe, em serviço combinado, foi cerca de três vezes os que viajaram em serviço interno.

8.º — Os passageiros de 2.ª classe, em serviço combinado, foram 6 vezes menos do que os do serviço interno.

9.º — Que os passageiros de 3.ª classe, em serviço interno, foram 1 e meia vezes os do serviço combinado.

Os resultados obtidos desde o começo do ano económico (1929-1930) vão indicados no mapa seguinte, comparativamente com igual período do ano económico anterior:

1928-1929

Interno	125.454
Combinado	78.646

1929-1930

Interno	124.630
Combinado	79.980

Nesta ultima verba não estão incluídas cobranças diversas.

Conclusão: — Diminuiu o número de passageiros em tráfego interno, diminuição que acusa uma percentagem de 0,6 %. Em serviço combinado, nota-se também um aumento no tráfego de passageiros, cuja percentagem foi de 1,6 %.

Em comparação com o número de bilhetes vendidos, o número de lugares oferecidos nas diferentes linhas, exceptuando a de Marracuene, no mês de Fevereiro de 1930, foi de 50.304 tendo sido utilizados

apenas 25.512, número de bilhetes vendidos ou seja, um aproveitamento de 50%.

A receita proveniente da venda de bilhetes em todas as linhas foi de £ 5.113 em comparação com £ 4.139 cobradas em igual mês do ano anterior.

Desde o começo do ano económico (1929-1930), a receita de bilhetes vendidos foi de £ 39.822 ou seja mais £ 2.610 do que em igual período do ano económico findo.

c) Tráfego de mercadorias e minério

A totalidade de mercadorias e minério transportados durante o mês de Fevereiro de 1930, bem como as respectivas toneladas milhas e receita proveniente, consta do seguinte mapa:

TONELADAS

1929	111.754
1930	94.815

TONELADAS MILHAS

1929	6.215.551
1930	5.046.729

RECEITAS

1929	53.496
1930	52.147

Nesta última verba não estão incluídas receitas diversas.

Desde o início do ano económico e em comparação com igual período do ano económico findo (1928-1929), a tonelagem total, respectivas toneladas milhas e receita proveniente, analizam-se no seguinte mapa:

TONELADAS

1928-1929	863.318
1929-1930	806.560

TONELADAS MILHAS

1928-1929	26.094.705
1929-1930	42.858.817

RECEITAS

1928-1929	259.998
1929-1930	228.606

Nesta última verba não estão incluídas cobranças diversas.

d) Tráfego de carvão

O mapa seguinte mostra o movimento de carvão durante o mês de Fevereiro de 1930 e desde o princípio do ano económico (1929-1930) em comparação com igual mês e período do ano findo:

TONELADAS

Fevereiro de 1929	41.655
» » 1930	51.961
Desde o princípio de 1928-1929	421.147
Desde o princípio de 1929-1930	398.512

e) Tráfego de fruta, vegetais, farinha de milho milho e açúcar

Vai indicado no quadro seguinte o tráfego destas mercadorias efectuado entre Lourenço Marques-União e vice-versa, durante o mês de Fevereiro de 1930, e desde o princípio do ano económico (1929-1930) comparativamente com o que se realizou em igual mês e período do ano económico anterior:

TONELADAS

Da União para Lourenço Marques:

Fevereiro de 1929	382
» » 1930	847
Do princípio de 1929	4.714
» » 1930	3.760

De Lourenço Marques para a União:

Fevereiro de 1929	710
» » 1930	875
Do princípio de 1929	14.518
» » 1930	9.567

Conclusão: Continua a acentuar-se a baixa do tráfego de assúcar de Lourenço Marques para a União.

f) Descriminação pelas diferentes linhas

Vai indicado no mapa seguinte o tráfego global, relativamente a combóios de passageiros, mixtos e de mercadorias, comparativamente com o mês de Fevereiro de 1929:

Extensão 265 milhas:

TRENS-MILHAS

Em 1929	27.946
Em 1930	29.940

TONELADAS

Em 1929	111.985
Em 1930	94.815

PASSAGEIROS

Em 1929	22.486
Em 1930	22.512

GADO

Em 1929	782
Em 1930	616

Do exame dêste mapa conclui-se que o tráfego de mercadorias diminuiu tanto em relação ao mês de Janeiro do corrente ano, como em relação a Janeiro de 1929. Esta diminuição deu-se nas linhas de Ressano Garcia, Marracuene e Gaza, tendo, porém, aumentado nas linhas de Goba e Xinavane, comparação esta feita com igual mês do ano económico anterior.

No transporte de gado, nota-se também uma diminuição de 166 cabeças, comparativamente com Fevereiro de 1929. Em relação a Janeiro do ano corrente, a diminuição foi de 130 cabeças.

(Continua).

HA QUARENTA ANOS

(Da Gazeta dos C. de Ferro de 16 de Novembro, de 1890)

Conselhos e habilidades

Na sua interessante secção Notas de Viagem dizia Mendonça e Costa, nesse numero da Gazeta, o seguinte:

Dois kilometros depois, eis-nos na estação de Port-Bou, onde o trem pára 50 minutos para verificação das bagagens pela alfandega hespanhola.

Acertemos o nosso relogio pelo meridiano de Madrid, atrasando-o 25 minutos da hora que elle marcar, que tal é a diferença para o meridiano de Paris, pelo qual se regulam as linhas francesas.

Assistamos á verificação dos nossos volumes — cuidado que recommendamos sempre que se tenha, em todas as fronteiras.

E' o unico meio de evitar frequentes enganos e desgostos nas viagens, que sempre sahem mais incommodos do que o emprego de alguns minutos em frente de um guarda da alfandega.

Acabado este serviço um outro se torna urgente — escolher um bom logar.

As carroagens da linha de T. B. F. (Tarragona, Barcelona e França) são muito commodas, muito elegantes, mas é mister conhecê-las.

Em toda a parte quem busca logar e deseja deitar-se um pouco, procura que o assento ao lado do seu fique vago. Para isso o mais vulgar é estender as mãos como a marcar o logar de outro passageiro, mas ha outros mil expedientes que os viajantes empregam segundo o seu gosto. Até soubemos de um que dava indícios de sofrer de um mal de pelle contagioso, e assegurava que era remedio infalivel. Passageiro que entrava, sahia logo, e o sujeito lá ia só nos compartimentos, rindo-se dos ludibriados das companhias, e dormindo socegadamente.

Pois na linha de Barcelona faz-se o contrario. Cada passageiro, não é do logar do lado que se preocupa; o que pretende conquistar logo é o da frente, porque as duas poltronas, forradas de velludo vermelho, sahem do seu logar, os encostos descem, e forma-se uma rasoavel cama com travesseiro e sufficiente espaço para se dormir bem.

E se estes dois logares ficarem junto ao lado exterior da carroagem, ter-se-ha ainda a commodidade de uma mesa que se levanta, de um cinzeiro para o charuto e não nos lembra se mais alguma outra.

O conselho, apezar de dado ha quarenta anos, continua, e continuará em quanto houver alfandegas, a sér coisa sempre actual e muito de agradecer.

Pelo que respeita ás habilidades de que os passageiros se serviam nesse tempo para sua maior comodidade, continuam a ser usadas correctas e aumentadas, pois que com frequencia se nota que alguns passageiros utilizam o logar que lhes fica em frente para pôr os pés, pouco se lhes dando de os manchar com pó, lama ou graxa.

Tarifas racionais

Criticando as reclamações que então se estavam fazendo no sentido do que se designava por tarifas racionais ou tarifas razoáveis começava a Gazeta um dos seus artigos com a afirmação de que sempre lhe tinha parecido mais perigosa do que util a intervenção directa do legislador na organisação e no regulamento dos detalhes da tarificação de caminhos de ferro.

E fecha o artigo com a transcrição do seguinte dialogo humoristico entre um legislador e um director de companhia de caminhos de ferro:

O legislador — As tarifas actuaes são exorbitantes; necessitam ser reduzidas a uma taxa mais rasoavel.

O director — Perfeitamente; mas como chegar a uma taxa rasoavel?

O legislador — E' bem simples; uma tarifa rasoavel é o lucro legitimo do explorador junto ao preço liquido actual do serviço.

O director — Bem. Mas qual é o preço liquido?

O legislador — Oh! isso depende infinitamente da quantidade de tráfego que a sua companhia tem; quanto maior é o volume do tráfego, mais baixo é o preço liquido por 100 pounds.

O director — Certamente que estudastes o assumpto e as vossas explicações são excellentes. Mas como é que o volume do tráfego pôde ser determinado com antecedencia?

O legislador — Nada mais facil. Façam uma tarifa rasoavel, e o tráfego progredirá.

O director — Mas perdão: Acabaes de dizer que a tarifa deve fixar-se pelo preço do custo.

O legislador — Naturalmente! Pois não.

O director — E que o preço liquido depende da tonelagem?

O legislador — Certamente, assim o disse.

O director — E agora dizeis que a tonelagem depende da tarifa?

O legislador — E então não é essa a verdade?

Chegando aqui — o legislador calla-se, não vendo apparentemente senão a sua argumentação girando n'um circulo vicioso, e tendo a certeza de que voltou com a maior facilidade ao seu ponto de partida.

A Russia vermelha

Na sua secção Publicações recebidas, e sob a epígrafe A Russia Vermelha, dizia a Gazeta:

Recebemos o primeiro fasciculo d'este interessantissimo romance de Victor Tissot e Constant Amero, editado pela Biblioteca Popular, com séde em Lisboa, rua dos Mouros, 41, 1.º, e que acaba de dar a lume a importante obra historica de Julio Beaujoult *Os Crimes dos Orleans*.

A empreza distribue aos seus assinantes um brinde semanal de 4\$500 réis, e apezar d'esta completa novidade, as cadernetas custam apenas a insignificante

quantia de 60 réis constando cada uma de 48 paginas ou 40 paginas e uma gravura.

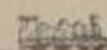
O romance é notabilissimo crescendo-lhe o valor de pagina a pagina, de forma que a *Russia Vermelha* constitue um bom drama de sensação bem merecedor do que o recommendemos a quem deseje este genero de leitura. Agradecemos a remessa.

Quem diria aos leitores de romances de ha 40 anos que o titulo dessa obra, que então liam com agrado, seria hoje o titulo duma tragedia vivida por muitos milhões de criaturas num scenario de muitos milhões de quilometros quadrados!



“Tranways” entre Porto e Espinho

Atendendo á grande afluencia de pessoas á praia de Espinho, resolveu a C. P. prolongar, até fim do mez corrente, os comboios “tranways” que partem do Porto e de Espinho, respectivamente, ás 20,47 e 1,55.



O ENTRONCAMENTO

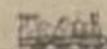
(Continuação da pag. 372)

centro industrial e comercial, será sem duvida, dentro de 30 anos, uma das primeiras cidades de Portugal».

Estava terminada a entrevista com esta fraze que eu tambem creio que será, dentro daquèle prazo, uma esplendida realização.

E, quando regresso do Entroncamento, trago no espirito radicada a convicção da influência extraordinaria exercida no desenvolvimento dos povos pelo caminho de ferro, fonte colossal de progressos, fazedor de vilas e cidades, animador magnífico de energias.

Calado Rodrigues.



CAMBIOS

PRAÇA	Compra	Venda
Londres	108\$20	108\$45
Paris	\$87	\$87,5
Madrid	2552	2557,5
New-York	22\$16	22\$26
Zurich	4\$50	4\$55
Roma	1\$16	1\$17
Bruxelas	\$62	\$62,5
Amsterdão	8\$95	8\$98
Berlim	5\$30	5\$31
Praga	\$65,5	\$66,2
Rio de Janeiro	2\$15	2\$25

Publicações recebidas

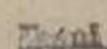
COMO CUIDAR DO SEU CARRO.—Vacuum Oil Company.

Com uma artística capa de Cunha Barros recebemos este folheto, que nos merece especial referencia, não só pelos úteis conselhos que encerra, mas tambem pela maneira cuidada como são estudados os lubrificantes a aplicar ás mais diversas espécies e marcas de motores.

CIRURGIA ARTICULAR E RESSECCÃO DO COTOVELO POR LUIS ADÃO.—2.ª Clinica Cirúrgica (Director prof. Dr. Cabeça). Separata de a *Medicina Contemporanea*, n.º 30 de 27 de Julho de 1930, que trata scientificamente da parte cirúrgica a que se refere o título.

MEMORIA.—Recebemos em devido tempo a *Memoria* apresentada pelo Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid Zaragoza y Alicante á Junta Geral dos accionistas da mesma Companhia em 11 de Maio do corrente.

E' uma publicação com 70 paginas em que insere toda a documentação do movimento da referida Companhia, durante o ano passado, assim como mapas justificativos em que se nota que o seu movimento foi menor ao de 1928, tanto no que diz respeito a passageiros como a mercadorias.



Linhos estrangeiros

Italia.—O *Le Journal* escreve que o projecto do Caminho de Ferro do Stelvio reapareceu. Trara-se de gastar mais de cem biliões de francos numa via extremamente dificil com um tunel de 13 quilometros, um outro de 7 e ainda um outro de 8. Essa via teria somente menos 160 quilometros que o S. Golardo. O projecto tem evidentemente para a Italia uma certa importancia politica, pois que estabeleceria a junção directa entre as redes ferroviarias italiana e alemã, atravez da Austria. O projecto do Stelvio não deixa de ser um indicio bem caracteristico duma volta ás combinações que, apesar de tudo, não trouxeram a felicidade á Italia.