

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; Liége, 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 :

Engenheiro Carlos Manito Torres — O Caminho de Ferro de Loanda a Ambaca e Malange, pelo Eng.^º J. FERNANDO DE SOUZA. — Publicações recebidas — O rendimento das linhas ferreas francesas. — Crónica do Estrangeiro, por VISALBA. — A Entrevista da Quinzena - A Linha Tejo-Oceano-Sado, por CALADO RODRIGUES. — Linhas estrangeiras. — Comandante Raul Esteves. — Ha quarenta anos. — O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, pelo Eng.^º PINTO TEIXEIRA. — «O Açoreano na Grande Guerra». — Coronel João d'Almeida. — A melhoria dos serviços ferroviários, por JOSÉ NASCIMENTO. —
:—: :—: Linhas portuguesas :—: :—:

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 - AMPAI (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Coronel JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro D. 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 ferroviários (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

Engenheiro Carlos Manitto Torres

BOR decreto de 15 de Novembro foi, condecorado com a Comenda da Ordem Militar de Christo o nosso preso amigo e colaborador Carlos Manitto Ferreira Torres, ilustre engenheiro do Corpo de Engenharia do Ministerio do Comercio.

A distinção que acaba de lhe ser conferida é mais uma justa manifestação da conta em que o Estado tem os seus valiosos serviços.

O sr. engenheiro Manitto Torres tem exercido com superior competencia os seguintes cargos:

Engenheiro praticante dos Caminhos de Ferro do Estado; sub-chefe do Movimento do Sueste; chefe Sul do Movimento do Minho e Douro; chefe dos Armazéns Gerais do Sul e Sueste; chefe da Secção Técnica da Direcção Geral de Caminhos de Ferro do Ministerio do Fomento; chefe da Divisão de Exploração do Sul e

Sueste; secretario do Conselho Fiscal dos Caminhos de Ferro do Estado; sub-chefe da Exploração da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

Além dos louvores internos, o sr. engenheiro Manitto Torres que fez o seu curso da Escola do Exercito com distinção e premios honorifico e pecuniario, foi também louvado pela forma como regulamentou o plano de uniformes e distintivos nos Caminhos de Ferro do Estado; pelo competencia, zelo e dedicação que revelou durante o tempo em que exerceu o cargo de sub-chefe do Movimento dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, por portaria de 7 de Abril de 1919; pelo muito zelo, dedicado patriotismo, infatigaveis faculdades de trabalho e distintos serviços que prestou em circunstancias anormais dos serviços ferroviários por portaria publicada no «Diário de Governo», de 2 de Junho de 1921; pelo muito interesse manifestado pelo serviço, executando e fazendo publicar um trabalho que foi considerado de muita utilidade, relativo á carga de vagões completos (O. D. n.º 117-1921); pela forma como procurou fazer respeitar e tornar considerado o bom nome do país no estrangeiro (O. C. A. n.º 19 - 1922) e pela forma como se desempenhou da missão de que foi encarregado de representar a Direcção do Sul e Sueste no Congresso dos Caminhos de Ferro de Roma (O. C. A. n.º 18-1913).

O sr. engenheiro Manitto Torres representou também com muita competencia o Estado Portuguez nos Congressos de Caminhos de Ferro de Roma (1922) de Londres (1925) e de Madrid (1930).

Registando com muito prazer, na «Gazeta», a nonrosa folha de serviços do nosso prezado amigo e distinto colaborador, apresentamos-lhe as nossas sinceras felicitações pela nova distinção que lhe foi conferida.



Eng.º Carlos Manitto Torres

O CAMINHO DE FERRO DE LOANDA A AMBACA E MALANGE

I

Pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA

TEM-SE ocupado escassamente a *Gazeta* dos nossos caminhos de ferro ultramarinos. Apenas o de Benguela tem sido objecto de noticias mais circunstanciadas. E todavia as colonias são provincias do territorio portuguez nas quaes os caminhos de ferro são instrumentos importantissimos do desenvolvimento economico e da afirmação prática de soberania.

Vamos por isso ocupar-nos da linha de Loanda a Ambaca e Malange, historiando a sua complicada existencia, estudo sobremodo oportuno quando com essa linha se prende uma questão financeira delicada e de incontestaveis repercuções no credito do Estado.

* * *

Quando Andrade Corvo resolveu em 1876 dar rigoroso impulso ao fomento economico das colonias, organisou brigadas tecnicas, uma para Angola, outra para Moçambique, encarregando-as do estudo de diversas obras, entre as quaes figurava um caminho de ferro de penetração partindo de Loanda.

Após demorada fase preparatoria, foi promulgada a lei de 16 de Julho de 1885, que mandava abrir concurso para a concessão da linha de Loanda a Ambaca, mediante garantia de juro de 6% sobre o custo de cada quilometro, com a base de 20.000\$00.

Fixava-se em 1^m a largura da via, igual á adoptada nessa occasião para as linhas de Mirandela a Bragança e de Santa Comba a Vizeu. Foi grave o erro cometido, pois já então a rede sul-africana, embora menos desenvolvida que ao presente, adoptara a bitola de 1^m,067, que era a da nossa linha de Lourenço Marques ao Transvaal e foi judiciosamente escolhida mais tarde para a de Benguela. Assim se condenou ao isolamento a linha de

Ambaca a não se realizar mais tarde o seu dispendioso alargamento.

Do concurso realizado em obediencia á lei citada, resultou o contracto de 25 de Setembro de 1885 pelo qual foi concedida a Alexandre Peres a construcção e exploração do caminho de ferro de Loanda a Ambaca por 99 anos, fixando-se em 19.999\$00 o custo quilometrico, base da garantia de 6%. A despesa de exploração era fixada em 1.200\$00 por quilometro.

A garantia recaía sobre cada quilometro explorado, sem limite maximo da extensão da linha. A empreza deveria submeter á aprovação do Governo, dentro do prazo de um ano, o traçado geral da directriz de toda a linha ferrea até Ambaca, com o projecto da 1.^a secção. Seriam apresentados sucessivamente os projectos definitivos das diversas secções.

A construcção, deveria estar concluida no prazo de quatro anos e meio, contados da aprovação do projecto da 1.^a secção. Deveria pois estar a linha concluida em meados de 1891.

O concessionario era obrigado a organizar companhia no prazo de seis meses.

O direito de resgate após 25 anos contados da data fixada para a conclusão da linha, era formulado nos termos dos varios contratos celebrados para caminhos de ferro do continente. A anuidade de resgate não podia ser inferior a 6% do capital base da garantia. Teriam de ser avaliados e pagos os provimentos existentes.

Nada se previa acerca do material circulante, a não ser o pagamento no fim da concessão. Além da concessão do caminho de ferro, eram concedidas faixas de terreno de 500^m de largo para cada lado da linha, fazendo-se a divisão alternadamente entre o Go-

verno e a empreza, de modo que a esta não ficasse pertencendo parcela alguma com extensão superior a 10 km. Desses terrenos teria a empreza plena posse, nos termos das leis geraes, não ficando a concessão dependente da duração do contracto do caminho de ferro.

O contracto fixava as tarifas legaes.

Constituiu-se a Companhia dos Caminhos de Ferro atravez da Africa. Os seus estatutos foram aprovados por decreto de 10 de Fevereiro de 1886.

O capital foi fixado em 3.600 contos representados por 40.000 acções de 90\$00 ou £ 20 ou 500 francos.

Dessas acções estavam liberadas 21.600 no valor de 1.994 contos e tinham 50% de desembolso 18.400 representando a entrada de 828 contos, de modo que o capital realisado somava 2.772 contos. Era autorisada a emissão de obrigações amortisaveis.

A Companhia criou 94.500 obrigações do valor nominal de £ 20 ou 90\$00 do juro de 5% pago semestralmente.

Antes da organisação da Companhia, constituiu-se a Sociedade construtora do Caminho de Ferro de Ambaca.

O concessionario da linha, Alexandre Pires, contratou com ela em 21 de Novembro de 1885 a construcção, obrigando-se a Sociedade não só a construir a linha, como a satisfazer todas as despesas de organisação da Companhia e as necessárias para a sua constituição, bem como as da administração da mesma enquanto a linha não estivesse concluída.

Ficaria a seu cargo o serviço das obrigações que a Companhia emitisse e obrigava-se a cumprir o contracto que se fizesse com os trustees.

O concessionario pela sua parte obrigava-se a fazer acertar os contractos pela Companhia que organisasse. Dava em pagamento 36.000 acções ou o seu valor em dinheiro a 90\$00 e 147.000 obrigações do valor nominal de 90\$00 do tipo de 3% amortisaveis em 99 anos ou o seu valor em dinheiro a £ 9 ou 40\$500, ou o numero de obrigações equivalente ao preço que se estipulasse, se o tipo de juro fosse outro.

Constituiu-se posteriormente a Companhia com os mesmos elementos da Sociedade construtora, duplicação de instituições que mal se comprehende.

Em 12 de Junho de 1886 era assinada em Londres uma escritura entre a *Royal Trans African Railway Company* (Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez da Africa) como primeira parte representada pelo Barão de Costa Ricci director *ex officie* da Companhia em Londres nomeado com o consentimento do Governo, a segunda parte designada pelo termo *curadores* ou *trustees* e representada por Sir Goldney e o Baronete Steel e a terceira constituída pelo Conde d'Oksza designado promotor da Companhia.

Por esse contracto seriam emprestadas á Companhia £ 1.890.000, mediante obrigações hipotecarias com o juro de 5% pago semestralmente, amortisaveis no prazo de 99 anos. A essas obrigações dava-se privilegio hipotecario sobre a linha, material e terrenos, com os poderes correlativos para os trustees a fim de assegurarem os pagamentos.

Na mesma data do contracto, o Consul Geral de Portugal em Londres certificava que as obrigações hipotecarias negociadas no valor de £ 1.890.000 constituiam um primeiro encargo privilegiado sobre a garantia do Governo, o caminho de ferro, seus rendimentos e terrenos compreendidos na concessão. Certificava mais que o contracto se achava celebrado pela Companhia nos termos legaes e com as autorisações precisas para tornar a Companhia responsavel.

Assim ficava celebrado em Londres autenticado e abonado pelo Consul de Portugal um contracto de hipoteca da linha, apesar das disposições formaes do Decreto de 31 de Dezembro de 1864.

A Sociedade Constructora contratou com João Burnay a empreitada geral da construcção, contracto que foi a final rescindido.

Ao mesmo tempo o encargo das obrigações tornava-se pesadissimo, pois a anuidade para 99 anos pouco inferior é á que corresponde a 60, e a anuidade prolonga-se por mais 39 anos.

Não recordarei a atribulada vida financeira da Companhia nem os auxiliios pres-

tados por ela ao Governo, ao qual emprestou £ 370.000 e reciprocamente dele recebeu varios suprimentos. Por outro lado a receita quilometrica da linha era exigua elevando-se a 467\$00 apenas em 1893 e a 680\$00 em 1897.

Em 20 de Outubro de 1894 celebrou-se um contracto pelo qual o prazo de conclusão da linha era prorrogado até 20 Outubro de 1897 sem alteração porém da data a partir da qual podia ser exercido o direito de resgate.

Fixou-se em 1612 contos a liquidação do credito do Governo. Para amortisar essa dívida foram reduzidos 300\$00 por quilometro na conta de garantia de juro, o que equivalia a reduzir a 900\$00 a quantia arbitrada para despesas de exploração.

Em 1897 apurou-se o custo da construção da linha de 8.383 contos.

Por portaria de 30 de Novembro de 1897 foi prorrogado por um ano o prazo para conclusão da linha que ia assim a 20 de Outubro de 1898. Calculava-se então em 481 contos a despesa necessaria. Em 11 de Março de 1897 celebrou-se novo contracto pelo qual se modificaram as tarifas, sendo a media de elevação 75 %.

O producto da elevação era destinado a completar a satisfação de encargos da construção e exploração do troço de Loanda a Ambaca, e o pagamento em ouro do juro e amortisação das obrigações e a ocorrer aos encargos da construção e exploração do prolongamento de Ambaca a Malange.

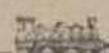
Na mesma data foi celebrado o contracto para o prolongamento de Ambaca a Malange no prazo de quatro anos contados da data da aprovação do projecto. A despesa era fixada em 1.200\$ por quilometro e o custo da construção em 22.500\$. Não havia subsidio do Governo, mas as tarifas seriam elevadas até o triplo das de então. Esses dois contractos foram aprovados por lei de 13 de Setembro de 1897.

Era de prever que as providencias tomadas por esses contractos, bem como pelo de 1894, seriam ineficazes para desafogar a Companhia, como veremos na sequencia do presente estudo.

Publicações recebidas

Recebemos o n.º 21 da Revista *Comercio e Ultramar*, edição mensal do Banco do Comercio e do Ultramar, com o seguinte interessante sumario:

A Caixa Nacional de Crédito — Editorial — A crise do café — Comércio Exterior da Metrópole — Movimento de cambiais — A exposição do milho — Bancos português — seu movimento — Relações comerciais da Metrópole e Moçambique — Reexportação de mercadorias das colónias portuguesas — Transferências — Produtos coloniais — Cotações oficiais — Entreposto Colonial de Lisboa — Existências — O Caminho de Ferro de Benguela — Movimento Comercial de Timor — Comércio de cambiais — A indústria das conservas — Cotações na Bolsa de Lisboa — Revista Internacional — O regime aduaneiro marroquino — Importação de gazolina em Portugal — Um competidor do algodão — Produção dos vinhos regionais — As nossas ligações aéreas — Exportadores portugueses.



O rendimento das linhas ferreas francesas

As receitas brutas do tráfego cobradas por cada uma das sete grandes redes francesas, de 1 de Janeiro a 18 de Novembro do ano corrente, numa extensão explorada de 41.955 quilometros, constam do quadro seguinte que igualmente nos dá a diferença entre essas receitas e as de igual período de 1929 para a extensão explorada de 41.885 quilometros:

Estado	1.964.411.000 +	17.418.000
P.-L.-M.	3.811.680.000 —	7.550.000
Norte	2.209.811.000 —	46.253.000
Orleans	1.857.623.000 +	25.029.000
Este.	1.976.786.000 —	46.110.000
Meio-dia.	851.748.000 —	7.769.000
Alsacia e Lorena . . .	998.219.000 —	43.944.000
Totaes. . .	13.667.278.000 —	109.176.000

O maior valor das receitas globaes das 9 primeiras semanas deste ano, aliás em parte acidental, que havia atingido 110 milhões, estava, por consequencia, á data de 18 de Novembro, transformada em *deficit* de 109 milhões correspondente a um menor valor de 0,96 % no producto quilometrico. A exploração das grandes redes, está, alem disso, em *deficit* da totalidade do aumento que apresentam, de um ano para o outro, as despezas de exploração e os encargos financeiros.

E' de mais 1,33 % sobre a rede de Orleans e da menos 4,22 % sobre a rede da Alsacia e Lorena a variação quilometrica das receitas brutas.

Para o conjunto do periodo de 1 de Janeiro e 18 de Novembro as redes do Estado e de Orleans apresentam *superavit* e as redes do Este, do Meio Dia, do Norte, do P. L. M. e da Alsacia e Lorena apresentam *deficit*.

A T. S. F. NOS COMBOIOS
INGLESES

CRONICA
DO
ESTRANGEIRO
POR
VISALBA

L. N. E. R., com a sua testa em Londres e a rede extensíssima que termina na Escocia, deu começo a audições de T. S. F. em dois dos seus comboios expressos, no dia 20 de Novembro findo.

A instalação foi feita sob a direcção do sr. Gresley, Engenheiro-chefe da Companhia e dos especialistas de radio-difusão da casa construtora L. Hc. Hichael, Lt.^a. Um aparelho de 3 lampadas foi colocado, no fourgon do comboio, recebendo a energia de que precisa de um convertor ligado ao sistema de luz eléctrica de preferência de 24 volts, de modo que não são precisas baterias suplementares. O receptor está por sua vez ligado a uma antena de 10 metros de comprimento, estendida sobre o tecto do fourgon.

Para diminuir as vibrações causadas pelo movimento do comboio, o receptor acima referido está instalado numa caixa de madeira, convenientemente forrada. O aparelho é posto em marcha pelo encarregado da instalação, por meio de um simples interruptor que fecha o circuito, sendo o aparelho então afinado para o comprimento de onda que se deseja obter.

Tanto os vagões-restaurante como os compartimentos anexos, têm os fios e as tomadas necessárias para colocar os auscultadores e os passageiros, que o desejarem, poderem ouvir as emissões dos postos ingleses de Daventry ou Brookman. Os auscultadores são fornecidos ao preço de 1 shelling

No ultimo numero publicou-se uma crónica do estrangeiro, sobre as instalações de telefonia sem fios que se inauguraram este ano e em 1929, nas linhas dos caminhos de ferro do Estado, em França.

Esta inovação acaba de atravessar a Mancha e passou a ser um facto em alguns comboios ingleses. A companhia da

por viagem. Estes aparelhos são desinfectados depois de cada viagem.

Estas instalações são o resultado de muitas experiências realizadas pela L. N. E. R. desde 1924, de



colaboração com a Companhia de Radio de Grã-Bretanha e doutras feitas em 1925, na ocasião do centenário dos caminhos de ferro.

Mais tarde, em 1928, com a inauguração do famoso expresso «O Escocês Volante», 392 milhas ou 628 quilómetros de Londres a Edimburgo, combinou-se a colocação de dois receptores portátiles no vagão-restaurante deste expresso e os resultados da corrida anual de cavalos em Derby, que se pode considerar um dos maiores acontecimentos desportivos em Inglaterra, foram recebidos no comboio pelos passageiros. As fotografias do Derby também foram recebidas neste comboio por T. S. F., depois dos passageiros terem ouvido uma descrição da corrida. Neste ano, a mesma Companhia, fez uma interessante demonstração prática para comparar o conforto de uma viagem em avião com uma viagem nos seus expressos. Dois ou mais aparelhos receptores Hc. Hichael foram levados no expresso directo Londres a Edimburgo, de modo a permitir aos passageiros do comboio estar em comunicação com o piloto do avião. A T. S. F. permitiu assim que os passageiros do expresso ficassem conhecedores da posição exata do aeroplano e até recebendo saudações dos passageiros do avião, quando ao atravessar o rio Tweed, ao mesmo tempo que o expresso.

Em Maio deste ano de 1928, recebeu igualmente com grande sucesso uma emissão de radio da Austrália, para ser ouvida por um grupo de australianos que viajavam até Edimburgo. Este exemplo constitui na ocasião um recorde mundial.

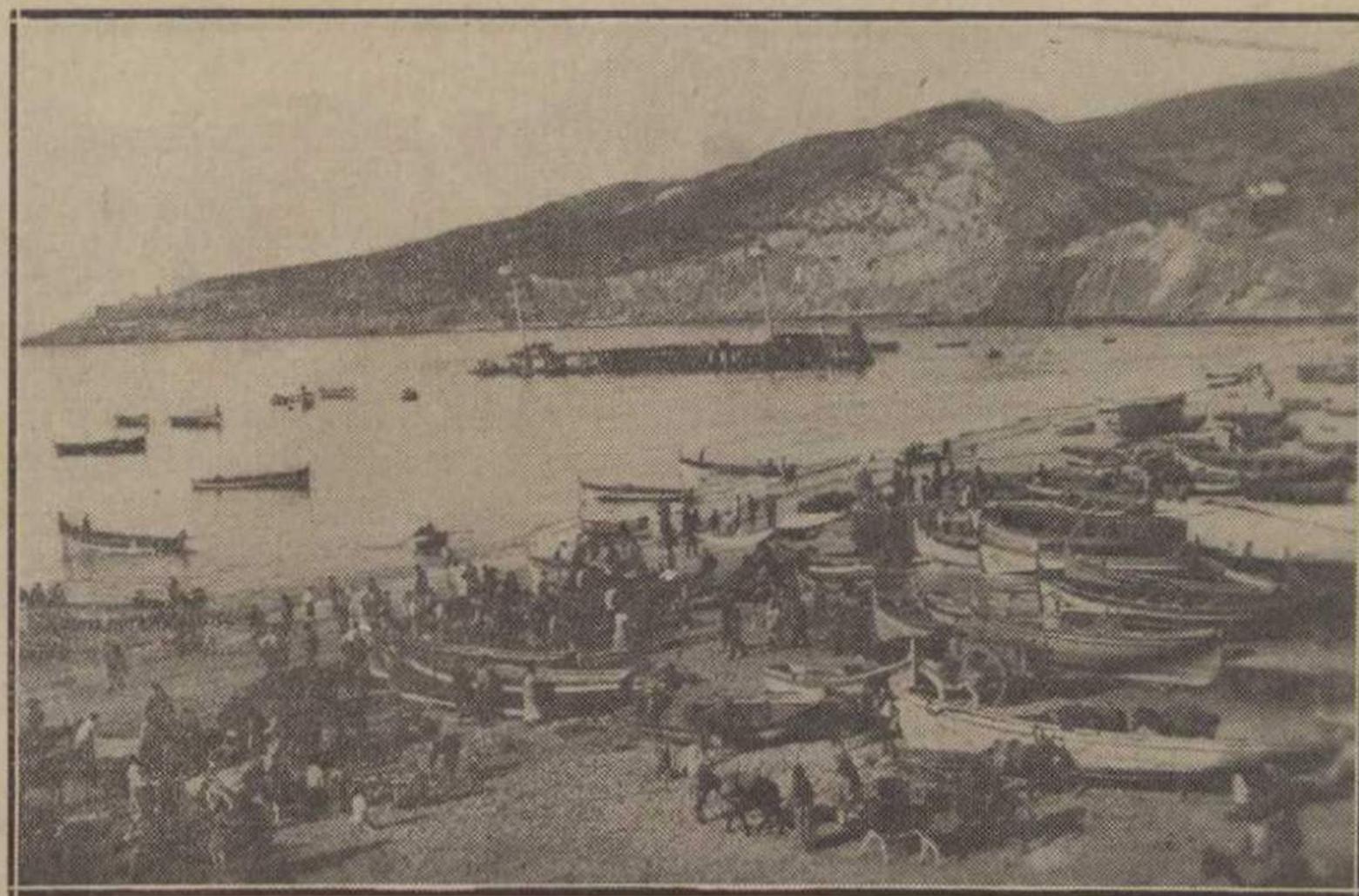
As fotografias que acompanham este artigo, mostram as instalações da T. S. F. nos comboios da L. N. E. R.



sarias para colocar os auscultadores e os passageiros, que o desejarem, poderem ouvir as emissões dos postos ingleses de Daventry ou Brookman. Os auscultadores são fornecidos ao preço de 1 shelling

Um novo tunel italiano

Os Alpes vão ser perfurados por mais um tunel semelhante ao de S. Gotardo. Trata-se dum projecto do governo italiano que para facilitar a exportação dos produtos agrícolas nacionais, vai abrir um novo tunel de mais de 15 quilómetros de comprimento,



CEZIMBRA — A praia

A ENTREVISTA DA QUINZENA

Por CALADO RODRIGUES

A LINHA TEJO-OCEANO-SADO

O SR. VISCONDE DE ASSENTIS FALA-NOS
DO IMPORTANTISSIMO PROJECTO

UM dos problemas, que, com plena justiça, podem pôr-se no primeiro plano das preocupações da política nacional, é, sem sombra de dúvida, o da valorização da Outra Banda.

Quando digo *política nacional*, quero, evidentemente, exprimir uma ideia muito diferente daquela que comunmente costuma ligar-se á palavra *política*. A política, assim comunmente considerada, não passa duma palavra adaptada ao serviço dos pequeninos interesses de determinadas pessoas, de determinados grupos, de determinadas organizações partidárias, uma palavra, enfim, que já nem sequer é aquela palavra que ha trinta ou quarenta anos se apoucava, não lhe dando maior ambito do que a sombra do campanario. Essa palavra, cujo alto significado se tem desvirtuado e estragado, tem hoje um ambito, uma esfera de accão, bem mais restrita. Não sai das alfurjas. O grande sol, o grande campo alumiado e vasto das supremas aspirações nacionais, das suas realizações inteligentes e patrióticas, nunca viu essa *política* a colaborar nessas aspirações, nessas realizações. Sente-a, apenas, no subsolo, a abrir tócas para anichar os mais ilegítimos interesses pessoais ou de facção, amontoando elementos de ataque contra as forças sãs da nação e da democracia.

Quando digo *política nacional*, quero, pois, dizer

aquela política restituída ao campo que lhe está marcado pela definição classica de *arte de bem governar os povos* e é no primeiro plano deste campo que eu coloco o problema da valorização da Outra Banda.

O que é a Outra Banda? A Outra Banda não é apenas a zona das patuscadas classicas, da sardinha, do mexilhão, das caldeiradas, dos burros tradicionais. A Outra Banda é alguma coisa de bem mais importante do que isso. E' o que podemos chamar a peninsula tago-sadina, uma vasta zona riquissima de valores de toda a especie; o valor turistico que resulta das suas extraordinarias belezas naturais, das suas povoações cheias de pitoresco, dos seus monumentos; o seu valor comercial e industrial afirmado em emprezas de grande importancia, marcantes pelo seu progresso; o seu valor como campo naturalmente indicado para a expansão de Lisboa, para a solução de varios problemas que importam á capital, como seja o problema da habitação.

Assim posto, o problema da valorização da Outra Banda, oferece dois aspectos principais do maior interesse. Um é o da ligação das duas margens, que deu origem aos dois projectos da ponte e do tunel, a cuja efectivação teem obstado razões de alto interesse nacional. O outro é o do estabelecimento de vias de comunicação rápidas na Outra Banda.

E' este o aspecto que hoje vou tratar, dando ligeiras notas da entrevista que ha dias me foi concedida pelo sr. visconde de Assentis sobre o projecto da linha Tejo-Oceano-Sado, cujos trabalhos se iniciarão brevemente.

O sr. visconde de Assentis, ilustre administrador delegado da Companhia Tejo-Oceano-Sado, recebe-me no seu gabinete da Companhia, na Rua do Alecrim, um gabinete claro, de sobria elegância, confortável, acolhedor, um gabinete adequado para uma pessoa que tem que trabalhar em assuntos importantes. Quando entro no gabinete, sinto logo que estou na presença duma pessoa que não tem tempo para perder. O sr. visconde de Assentis recebe-me,

beleza nos seus campos feracíssimos, tão animada por actividades fortes, tão bela em todos os seus aspectos.

Depois, passam, especificadamente, os produtos que mais valorizados vão ser pela construção da nova linha: o peixe excelente de Cezimbra, as madeiras e as lenhas para os fornos de Lisboa, os vinhos magníficos de Azeitão, as cantarias e os marmores da Arrabida, a cal e a areia do Alfeite, os frutos deliciosos e os productos acreditados das industrias de Setúbal, uma longa serie de coisas belas, capitosas, opulentas, até aqui desaproveitadas ou mal aproveitadas por falta de meios de transporte rápido e económico.

Em seguida, o sr. visconde de Assentis dá-me um resumo dos detalhes técnicos da construção da linha.

A linha terá a extensão de 66 k. 372 metros, sendo de 566 contos o custo medio de cada quilómetro.

Segue, com estações em Cacilhas, Almada e Amora, até Azeitão, de onde partem duas linhas, uma para Cezimbra, com estação em Sant'Ana, e outra para Setúbal, com estação em Palmela, fazendo-se sempre a viagem sem transbordo.

Além destas estações ha oito apeadeiros. O material de tracção é Diesel electrico.

A estação testa será instalada em Cacilhas á saída dum tunel, nos terrenos actualmente ocupados pela antiga fabrica Smith cujas duas pontes serão mantidas, porque permitem a atracação de barcos de 13.000 toneladas, o que, sob todos os aspectos, representa um elemento de excepcional valor para o exito da empresa Tejo-Oceano-Sado. Além disto, a Companhia vai fazer acordo com a Parceria dos Vapores Lisbonenses, para a ligação de Lisboa com a nova linha. Em Cezimbra, a estação será junto da praia, construindo-se uma linha de saco para transporte de peixe até essa estação, garantindo-se assim toda a comodidade aos passageiros.

A maior rampa é de 30 % tendo as curvas um raio minimo de 100, o que permitirá bater o tráfego automovel.

Depois, o sr. visconde de Assentis informa-me de que, para a Companhia reunir todas as condições necessarias para o inicio dos trabalhos, falta apenas que o governo aprove a projecto para a supressão das passagens de nível, pois que, em todo o trajecto, apenas não será suprimida a passagem de nível de Azeitão. Os trabalhos devem começar em Fevereiro e começaráo ao mesmo tempo em Cacilhas, Setúbal e Cezimbra, não só para que a linha se conclua rapidamente mas também para atenuar, na medida do possível, a crise de trabalho.

O conselho de administração é formado pelos seguintes senhores:

Presidente, sr. Duque de Palmela.

Vice-presidente, sr. Dr. Antonio Soares Franco.



CACILHAS - O Ginjal, local onde ficará a estação testa

cortezmente, amavelmente, mas, no seu olhar, em todo o seu aspecto, ha aquele ar, que todos os jornalistas conhecem de sobra, da pessoa que julga que se vai tratar dum assunto sem interesse para o entrevistado e que se prepara para abreviar a conversa, reduzindo ao minimo o tempo perdido. Porém, logo que exponho o tema da entrevista, o sr. visconde de Assentis, percebe que se engârnara nas suas suposições e é com vivacidade, com pleno conhecimento de causa, com carinho pelo assunto, que me fala do caminho de ferro Tejo-Oceano-Sado, dando-me todas as informações, apontando-me todas as condições de realização, todas as garantias de prosperidade da empreza, todas as enormes riquezas daquela zona privilegiada, todas as suas belezas, todas as suas actividades, tudo isso que vai ter na linha Tejo-Oceano-Sado o grande elemento para o seu enorme desenvolvimento.

Na palavra quente, convicta, do sr. visconde de Assentis, eu vejo passar um dos maiores valores da rica região tago-sadina, as suas atracções turísticas; Cezimbra, a característica praia piscatoria; Setúbal, com as suas importantíssimas industrias, os seus graciosos monumentos, os seus arredores encantadores; a Arrabida, a montanha magnifica pelas umbrasidade da sua floresta, pelo misticismo da sua tradição, pelo maravilhoso panorama que de lá se desfruta; Palmela, com o seu castelo e o seu panorama; Azeitão, com os trechos preciosos da sua paisagem, toda aquela região, enfim, tão cheia de

Administrador delegado, sr. Visconde de Assentis.

Vogais, srs. Visconde de S. Tomé e Virgilio de Mesquita Lopes.

A fechar a entrevista, já na despedida, o sr. Visconde do Assentis afirma-me convicto:

— A linha Tejo-Oceano-Sado é um altíssimo serviço prestado á economia nacional e, sobretudo, a Lisboa e ao distrito de Setúbal, não só pelo desenvolvimento das riquezas já apontadas mas ainda porque as viagens serão feitas em menos tempo e serão mais baratas e mais comodas do que as feitas por estrada.

Saindo da séde da Companhia Tejo-Oceano-Sado, eu trago a plena convicção de que a nova linha representará realmente uma realização de valor inestimável, a demonstrar o patriotismo alto e o rasgado espirito de iniciativa das pessoas que meteram hombros á empreza e estão trabalhando sem desfalecimentos para o seu exito.



Linhos estrangeiros

França — O transbordo de mercadorias no ponto de juncção de uma linha de via estreita com uma linha de via normal tem actualmente grande importância em vista do preço por que fica esse trabalho.

As minas de Anzin tinham antes da guerra, em Denain, perto do poço Renard, uma estação de transbordo onde se efectuava, com o auxilio de um guindaste a vapor, a descarga dos vagões de via normal para os vagões de via métrica que serviam os escoadouros dos productos das referidas minas.

O guindaste a vapor manipulava os productos finos e o carvão beneficiado era transportado em cestos, n'um total de 100 toneladas por dia.

Desaparecendo, com a guerra, todas as instalações que ali existiam, foi preciso crear outras, e assim decidiu-se construir um *truck* que pudesse transportar os vagões de via estreita e ao mesmo tempo incorporar-se sem precauções especiaes aos trens pesados do Caminho de Ferro de Anzin, sendo manobrado como um vapor ordinario.

O *truck* tem uma extensão, entre tampões de 7,45, e uma largura de 2,45. As travessas extremas tem uma largura total de 2,45. Compõe-se essencialmente de duas travessas firmando a armação do *chassis*, remidos por braças constituidas por dois ferros ligados, os quaes suportam o trilho que serve de caminho de rolamento ao vagão da via estreita. As duas travessas que levam os orgãos de choque e de tracção não são fixas á armação: podem-se abaixar horizontalmente em torno de um eixo situado sobre a parte inferior do *chassis* de maneira a formar a ponte necessaria ao embarque e ao desembarque dos vagões.

Os *trucks* são incorporados sem dificuldade, qualquer que seja a classe a que pertençam, a trens cuja carga atinge 1.500 toneladas brutas e a velocidade de 40 a 45 km. h.

Em resumo, as operaçoes de transbordo, propriamente ditas permitem a mudança de seis vagões, ou sejam 60 toneladas — hora, num só ponto de sembarque, com um pessoal de duas manobras apenas. A economia assim realisada permitiu amortisar em dois anos o capital empregado na aquisição dos *trucks* e a instalação da estação de desembarque.

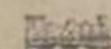
Alemanha — As interessantes informações seguintes foram colhidas na «Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltung»:

A construção da linha-Kayseri-Sivas, com 600 km. de extensão encontra-se concluída tendo no principio de Agosto ultimo sido inaugurado o ultimo trecho, numa extensão de 100 km., com a presença do presidente do Ministerio Ismet Pachá.

A industria alemã tem fornecido a credito muito material ferroviario para a Turquia. Locomotivas, carruagens, maquinas-ferramentas, aço para pontes, freios Knorre para os trens de mercadorias, etc.

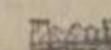
As principais fabricas de material ferroviario alemão como Krupp, Henschel, Vereinigte Stahlwerke, Gute Hoffnungshütte, Otto Wolf, etc. tem sido as fornecedoras.

O material encomendado cujo valor atinge 130 milhões de marcos deve ser construido com toda a rapidez de forma a estar em serviço no inverno de 1930-1931.



Comandante Raul Esteves

Registamos com viva satisfação que se encontra quasi completamente restabelecido da doença que o obrigou a guardar o leito durante bastantes dias, o nosso querido amigo e distinto colaborador sr. Coronel Raul Esteves, ilustre comandante do Regimento de Sapadores de Caminho de Ferro.



CAMBIOS

PRAÇA	Compra	Venda
Londres	108\$20	108\$45
Paris	\$87	\$87,4
Madrid	2\$85	2\$42
New-York	22\$16	22\$24
Zurich	4\$51	4\$55
Roma	1\$16	1\$17
Bruxelas	\$62,1	\$62,5
Amsterdão	8\$95	8\$98
Berlim	5\$30,5	5\$32
Praga	\$65,5	\$66,2
Rio de Janeiro	2\$05	2\$15

HA QUARENTA ANOS

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

O comboio real portuguez

No seu numero de 16 de Dezembro de 1890 publicava a Gazeta o artigo, que a seguir transcrevemos, com a descrição minuciosa do comboio real.

Chegou hontem, domingo, a Lisboa o trem real que a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes encomendou no anno passado.

Este trem, que fez admiração de todos os engenheiros e pessoas competentes na materia, que o foram vêr nas officinas dos constructores mr. M. Desouches, David & C.^a, em Pantin (França), é de certo o mais bello e o mais confortavel que se tem construido até agora; as grandes dimensões de comprimento, largura e altura, dadas ás carruagens, permittiram dar-lhes todo o conforto deseável, não só debaixo do ponto de vista da commodidade, como do luxo; pode dizer-se que não são carruagens, mas sim aposentos mobiliados com perfeição gosto e elegancia.

O trem compõe-se de trez carruagens montadas sobre "boggies":

1.^º— Uma carruagem restaurante.

2.^º— Uma carruagem para os ministros e outras personagens da corte que acompanham Suas Magestades.

3.^º— Uma carruagem reservada especialmente para uso de Suas Magestades o Rei e a Rainha de Portugal.

As carruagens medem 18 metros de comprimento comprehendidos os terraços em platafórmia, que teem 1^m,20 de comprimento.

A largura da caixa da carruagem é de 3^m,170.

A altura interior é de 2^m,870 na carruagem-restaurante e de 2^m,480 nas outras duas carruagens.

Carruagem-restaurante — Esta carruagem comprehende: — cosinha — dispensa — sala para jantar — sala para fumar — lavabo e water-closet.

A cosinha comprehende, além de um fogão, meza, tinas para lavagens das louças, etc.

As paredes da cosinha bem como as da dispensa e do corredor para serviço da mesma, são forradas de Lincrusta Welson.

Na dispensa estão collocados dois bufetes e uma meza de serviço, tudo de carvalho encerado.

A decoração da sala de jantar é feita no estylo Luiz XV.

O trabalho de marcenaria que reveste as paredes, as molduras e a obra de talha, são de madeira de carvalho claro encerado; as almofadas são de limoeiro ondeado. As molduras e obra de talha, douradas em parte, foram executadas completamente em madeira.

Em cada extremidade da sala de jantar, ha uma porta de dois batentes com guarnição, estylo Luiz XV,

com molduras e obra de talha em carvalho e douradas; as almofadas das portas são de limoeiro.

Por cima destas portas executou-se um assunto de decoração em obra de talha de carvalho em almofadas de limoeiro e, no medalhão, pinturas em «camaieu» azul.

Os medalhões do tecto, ao centro do compartimento foram igualmente ornamentados com pinturas «camaieu» azul.

A mobilia da sala de jantar consta de aparadores de carvalho com obra de talha, grande meza ao centro com embutidos de limoeiro e amaranto formando cercadura.

As cadeiras são de carvalho encerado realçado d'ouro, com paliinha dourada. Os assentos de paliinha são guarnecidos de almofadas volantes de seda verde clara.

As janellas são guarnecidas de stores de tafetá de seda verde clara.

A illuminação faz-se por meio de dois lustres de quatro lampadas Carcel cada um, de bronze cinzelado e dourado produzindo uma luz de cerca de 120 velas.

Segue-se depois a sala de fumar, revestida de madeira de carvalho sendo as molduras das almofadas de couro de Córdova matizado de flores, realçado de ouro antigo, com fundo granate e prateado.

O tecto é ornamentado pela mesma forma, com cercaduras de couro de um desenho condizendo com as flores das paredes.

Os assentos compõem-se de fauteuils inteiramente estufados, de marroquim chagrin, côr granate; além d'isso ha n'este compartimento duas consolas de madeira de carvalho com obra de talha, fixas a uma das paredes externas; podendo estas duas tirar-se facilmente da parede e reunir-se para formar meza de centro.

As janellas têm stores eguaes aos da casa de jantar.

O pavimento, como o das outras carruagens, é coberto de um tapete de linoléum sobre o qual se collocou tapete de *moquette* de côr vermelha lisa.

Este compartimento é illuminado por um lustre de quatro lampadas Carcel de bronze dourado e cinzelado.

Carruagem para os ministros. — Comprehende: — um salão — quatro quartos para dormir, dando todos para um corredor longitudinal, — dois water-closets — um posto para criado.

O salão é forrado de marroquim chagrin verde escuro matisado de flores côr de oiro e guarnecido de molduras de madeira de teca encerada e realçadas de filetes dourados formando almofadas.

O tecto é recortado em tres partes principaes separadas por molduras de teca encerada e doiradas. A decoração do tecto é pintada sobre lona collada.

A mobilia compõe-se de canapés, divans, e de

fauteils estofados de marroquim chagrim da mesma cōr do das paredes e de uma meza de centro. Stores de seda verde e dois lustres de duas lampadas Carcel mento.

cada um, completam a mobilia d'este compartimento.

Os quartos de dormir teem as paredes forradas e estufadas de seda azul; os tectos são de reps de seda fundo creme, a fim de tornar os quartos mais claros. Cada quarto tem um divan formando cama, uma toilette com lavatorio, uma meza e um assento voltante.

Carruagem real. — Esta carruagem comprehende:

Salão de honra — quarto de dormir de S. M. El-Fei — idem de S. M. a Rainha — mais dois quartos secundarios — water-closet — um quarto para creados.

A disposição dos compartimentos é semelhante á da carruagem dos ministros.

A decoração do salão de honra e dos quartos de dormir foi feita, como a da sala de jantar, no estylo Luiz XV.

Salão de honra:

O teto é todo de madeira, com moldura e obra de talha, á excepção de todo o cartão pedra ou Staff pintado de branco com realce de oiro.

A decoração do tecto consta de pinturas feitas sobre uma grande parte lisa de madeira folheada com molduras com obra de talha. No eixo longitudinal da carruagem, de cada lado das grandes almofadas do centro, ha dois florões esculpidos, ao centro dos quaes estão dispostos dois lustres de bronze cinzelado e doirado de trez lampadas Carcel cada um.

Quatro almofadas com symbolos pintados sobre fundo azul claro, completam o tecto propriamente dito, em torno do qual sobresahe a cornija pintada de branco com ornamentos de grinaldas de flores.

O trabalho de marcenaria das paredes é de madeira de nogueira de França, esculpida e encerada com filetes doirados e as almofadas são de madeira de limoeiro ondeado, estylo Luiz XV.

Todos os puxadores e fechaduras são de bronze cinzelado.

Na extremidade do salão, opposta á entrada pelo

terraço, foi colocado o estrado destinado a receber o lugar para Sua Magestade.

Um docel com cortinas de ouro, forma o fundo do estrado.

A mobilia do salão compõe-se de dois canapés, fauteuils e "causeuse" com um espaldar esculpido com as armas reaes, destinado a uso de Suas Magestades, e colocado sobre o estrado, de duas consolas fixas á parede do lado da entrada do terraço, e podendo tirar-se facilmente para se reunirem e formar meza como as da sala de fumar.

Todos estes moveis foram feitos segundo modelos antigos, ficando as madeiras a descoberto, com obra de talha e dourados; a parte estofada é de seda bordada a matiz, fundo crème, ouro e prata.

O tapete é de cōr vermelha lisa.

Quartos de dormir do Rei e da Rainha. — Os dois quartos são de mogno achariado, tom crème branco com ornamentação de grinaldas de flôres em "camaieu". As paredes são ferradas de setim liso de cōr azul, para a rainha, e rosa pallida, para o rei. A mobilia de cada quarto compõe-se de um canapé-cama com coxins estofados de setim como o das paredes, de uma cadeira "chauffeuse", d'uma toilette e de um "chiffonnier" para escrever; estes dois ultimos moveis têm por cima um espelho com moldura em obra de talha; todos os moveis são achariados como os tectos e as paredes.

Ao fundo de cada quarto, por cima dos canapés-camas estão collocadas almofadas tendo bordadas em relevo as armas reaes, sobre fundo de veludo.

A comunicação entre os dois quartos faz-se por uma porta de dois batentes com as almofadas formadas d'espelhos lapidados.

A illuminação é feita por meio de lampadas collocadas no tecto com capotas de tafetá formando vela dor, e placas de bronze cinzelado e dourado para velas.

Os dois quartos de dormir secundarios são feitos exactamente como os da carruagem dos ministros.

Os corredores e os water-closets são forrados de Linerusta Welson.

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas acomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto comida à portuguesa, cama, roupa, proprias a creados e outras despezas. Para carga e passagens trata-se com

AGENTES EM LISBOA: James Rawes & C.º Rua do Corpo Santo, 47, 1.º

NO PORTO: Tait & C.º — Rua dos Ingleses, 28, 1.º



TINTURARIA Cambournac

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, allemães, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito desmanchado. Encarregue-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via e

11. L. da Annunciada, 12 -- 175-A, Rua de S. Bento, 175-B

Officinas a vapor - RIBEIRA DO PAPEL

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça

O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

Relatório n.º 25 referente ao mês de Abril de 1930

Pelo Engenheiro PINTO TEIXEIRA

a) Situação financeira

As receitas e respectivas despesas do Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, durante o mês de Abril de 1930, extraídas do balancete de Caixa e Bancos, analisam-se no quadro seguinte, em comparação com as realizadas em igual mês do ano económico anterior:

Receitas (aproximadas):

Em 1929.	£ 75.550
Em 1930.	» 93.986

Despesas (aproximadas):

Em 1929.	£ 99.615
Em 1930.	» 94.570

O resultado obtido, desde o inicio do ano económico, em comparação com igual periodo do ano findo, foi o seguinte:

Receitas (aproximadas):

Em 1928-1929.	£ 790.941
Em 1929-1930.	» 820.470

Despesas (aproximadas):

Em 1928-1929.	£ 777.280
Em 1929-1930.	» 782.826

As receitas brutas do tráfego, na sua totalidade, durante o mês de Abril de 1930, foram de £ 52.974, em comparação com £ 62.930 em igual mês de 1929, ou sejam menos £ 9.956. Desde o inicio do ano económico (1929-1930) atingiram £ 569.791 em comparação com £ 539.728 em igual periodo do ano anterior (1928-1929), ou sejam, mais £ 30.063.

A conta de exploração apresentou, no fim do mês de Abril de 1930, o resultado seguinte:

Dispendido na administração . . .	£ 49.269
Idem na exploração	» 284.820
Contribuição para a Fazenda . . .	» 12.752
Idem para Renovação	» 57.207
Idem para Melhoramentos . . .	» 84.087
Idem para Fundo de Reserva . . .	» 12.449
SALDO	» 82.481
Cobrado até á data	£ 585.065

b) Tráfego de passageiros

Do exame do quadro relativo ao numero de passageiros transportados em todas as linhas da rede dos

C. F. L. M., durante o mês do ano económico findo conclue-se:

1.º — Que houve uma diminuição de 7,8%, no numero de passageiros transportados, em relação ao mês de Abril de 1929.

2.º — Em serviço interno, o numero de passageiros baixou numa percentagem de 9,7%.

3.º — Que o numero de passageiros em serviço combinado também diminuiu, acusando uma percentagem de 4,9% ou seja, uma baixa de 462 passageiros em relação a Abril de 1929.

4.º — No mês de Abril de 1930, o numero de passageiros em serviço interno, excedeu o do serviço combinado em 51,8%.

5.º — Em relação a Abril de 1929, o numero de passageiros em serviço combinado diminuiu numa percentagem de 4,9%, ou seja 462 passageiros.

6.º — Que os passageiros de 1.ª classe em serviço combinado, transportados durante o mês de Abril de 1930, foram 5 vezes mais do que os que viajaram em serviço interno.

7.º — Os passageiros de 2.ª classe em serviço combinado, foram 3 vezes menos do que os que viajaram em serviço interno, em Abril de 1930.

8.º — Que os passageiros de 3.ª classe, em serviço combinado, comparativamente com os do serviço interno diminuiram em numero de 2.879.

O transporte de passageiros desde o inicio do ano económico e comparativamente com igual periodo do ano económico findo dá em resumo o seguinte:

Em 1928-1929.	£ 252.389
Em 1929-1930.	» 250.912

Analizando este quadro, nos seus detalhes, concluiremos:

1.º — Que houve uma diminuição de passageiros em serviço interno comparativamente com igual periodo de 1928-1929, acusando essa diminuição uma percentagem de 2%.

2.º — Em serviço combinado houve um aumento de passageiros em relação ao periodo de 1928-1929, numa percentagem de 1%.

Em comparação com o numero de bilhetes vendidos, o numero de lugares oferecidos nas linhas da rede (exceptuando a de Marracuene) durante o mês de Abril de 1930, foi de 52.648, tendo sido utilizados apenas 20.944 (não incluindo a linha de Marracuene), ou seja um aproveitamento de 39,7%.

A receita proveniente da venda de bilhetes em todas as linhas durante o mês de Abril de 1930, foi de £ 4.611, em comparação com £ 4.353 cobradas em igual mês do ano anterior, ou seja mais £ 258.

Desde o inicio do ano economico (1929-1930) a receita proveniente da venda de bilhetes em todas as linhas foi de £ 49.293, ou seja mais £ 2.965 do que em igual periodo do ano economico findo.

c) Tráfego de mercadorias e minério

A totalidade de mercadorias e minério transportadas, durante o mês de Abril de 1930, bem como as respectivas toneladas milhas e receita proveniente, vão indicadas no quadro seguinte, em comparação com igual mês do ano economico findo:

TONELADAS

1929	104.460
1930	86.741

TONELADAS MILHAS

1929	5.514.255
1930	4.555.990

RECEITAS

1929	56.284
1930	52.629

Nesta última verba não estão incluidas receitas diversas.

Desde o inicio do ano economico corrente e em comparação com igual periodo do ano economico anterior (1928-1929), a tonelagem total, tonelagem milhas e receitas provenientes do transporte de mercadorias, verificam-se no quadro a seguir:

TONELADAS

1928-1929	1.062.965
1929-1930	985.576

TONELADAS MILHAS

1928-1929	52.559.680
1929-1930	52.188.630

RECEITAS

1928-1929	270.620
1929-1930	348.113

Nesta última verba não estão incluidas cobranças diversas.

d) Tráfego de carvão

O quadro seguinte indica o movimento de carvão durante o mês de Abril de 1930, e desde o inicio do ano economico (1929-1930), em comparação com igual mês e periodo do ano economico anterior:

TONELADAS

Abri de 1929	50.752
" " 1930	37.810
Desde o principio de 1928-1929 . .	519.949
Desde o principio de 1929-1930 . .	479.293

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

Durante o mês de Abril de 1930, e desde o principio do ano economico (1929-1930), o tráfego destas

mercadorias, efectuado entre Lourenço Marques-União e vice-versa, comparativamente com o que se realizou em igual mês e periodo do ano economico anterior, foi o seguinte:

TONELADAS

Da União para Lourenço Marques:

Abri de 1929	452
" " 1930	621
Do principio de 1929	5.632
" " 1930	5.260

De Lourenço Marques para a União:

Abri de 1929	933
" " 1930	1117
Do principio de 1929	15.858
" " 1930	11.425

f) Trafego de passageiros, mercadorias e gado, descriminado por linhas

O tráfego por linhas, relativamente a comboios de passageiros, mixtos e de mercadorias, verifica-se no quadro seguinte, comparativamente com o mês de Abril do ano economico findo:

TRENS-MILHAS

Em 1929	51.305
Em 1930	50.917

TONELADAS

Em 1929	104.124
Em 1930	86.741

PASSAGEIROS

Em 1929	24.104
Em 1930	22.201

GADO

Em 1929	881
Em 1930	599

1.º — O tráfego de mercadorias transportadas em Abril de 1930, diminuiu 17.383 toneladas em relação a igual mês do ano anterior.

2.º — Comparativamente com o mês de Março de 1930, verifica-se também uma diminuição que atingiu 3.534 toneladas.

3.º — Que o transporte passageiros, no mês de Abril de 1930, acusa um decrescimo de 1.903 em comparação com o mês correspondente, do ano findo.

4.º — Em relação a Março de 1930, o numero de passageiros transportados em Abril foram menos 1.900.

5.º — O numero de cabeças de gado transportado em Abril de 1930 baixou em relação a igual mês do ano anterior e a Março de 1930, respectivamente, em 282 e 12 cabeças.

Comparando o tráfego descriminado por linhas e efectuado desde o inicio do ano económico (1929-1930) com o realizado em igual periodo do ano económico anterior, obtém-se o seguinte resultado:

TRENS-MILHAS

Em 1928-1929	304.539
Em 1929-1930	341.485

TONELADAS

Em 1928-1929	1.065.619
Em 1929-1930	985.576

PASSAGEIROS

Em 1928-1929	260.882
Em 1929-1930	251.912

As receitas provenientes do trafego de mercadorias e passageiros, cobradas nas linhas de todo o sistema, durante o mês de Abril de 1930, estão indicadas no seguinte quadro em comparação com igual mês do ano económico anterior:

Abril de 1929.	£ 45.200
Abril de 1930.	» 59.699
Março de 1930	» 40.403

Da analise deste quadro conclue-se:

1.º — Que o rendimento das linhas diminuiu em £ 3.501 em relação ao mês de Abril de 1929. Tal diminuição deu-se nas linhas de Ressano Garcia, Xinavane, Marracuene e Gaza. Aumentou £ 53 na linha de Goba.

2.º — Em comparação com o mês anterior — Março de 1930 — verifica-se tambem uma diminuição de £ 704 nas linhas de Ressano Garcia, Goba e Xinavane, tendo aumentado nas duas restantes.

O quadro seguinte mostra o resultado obtido desde o começo do ano económico (1929-1930) relativamente ao rendimento do trafego realizado nas linhas da rede ferroviaria, em comparação com o que se realizou em igual periodo do ano económico findo.

Em 1928-1929.	£ 428.115
Em 1929-1930.	» 427.057

g) Serviço do porto

As receitas relativas ao movimento do Porto, durante o mês de Abril e comparadas com as de igual mês do ano anterior, constam do quadro seguinte:

Abril de 1929	£ 19.750
Abril de 1930	» 15.275

O mapa seguinte indica as receitas do Porto cobradas desde o inicio do ano económico, em comparação com igual periodo do ano anterior:

Ano de 1928-1929	£ 114.044
Ano de 1929-1930	» 145.251

h) Oficinas

Durante o mez de Abril de 1930, o numero de locomotivas em serviço foi, em media, de 74,1 % ou seja mais 4 % do que no mês anterior. Estiveram, em media, 23, 9 % em reparação nas oficinas e 2 % aguardando grande reparação, fóra das oficinas.

A percentagem de vagons em serviço foi de 95,3 % ou seja menos 0,7 % do que no mês anterior, tendo a percentagem de vagons retidos sido 4,7 % em media.

A milhagem efectuada pelas locomotivas foi de 47.439 milhas na 1.ª divisão e 1.390 milhas na 2.ª divisão, num total de 48.829 milhas.

i) Serviço telegrafico

Foi de 2875 o numero de palavras contidas nos telegramas oficiais e particulares, produzindo uma receita de £ 5-18-5.

j) Obras diversas

O programa das obras realizadas, durante o mês de Abril de 1930, nas varias secções do Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, constou de obras novas, de renovação e de conservação, figurando entre as obras mais importantes, a continuação do prolongamento da ponte cais e a instalação do frigorífico para frutas.

Para a continuação dos trabalhos do prolongamento da ponte cais, procedeu-se, na serralharia, á conclusão da maquina do escaler a vapor; manufacturaram-se 37 parafusos para a fixação dos cabeços de amarração bem como 8 parafusos e 200 anilhas para as vigas defensas.

No troço n.º 2 fundaram-se 589^{m²} de pavimento (incluindo vigas), tendo-se preparado o assentado 17 defensas verticais e 59 metros de defensa-testa.

No troço n.º 3 fez-se a desmoldagem de toda a estructura inferior da casa das maquinas.

No troço n.º 4 cravaram-se 37 estacas, tendo-se procedido em seguida ao descabeçamento das mesmas. Colocaram-se moldes em 91 colunas, 94 braçadeiras, 76 escoras, 124 vigas e 152 vãos do pavimento, seguindo-se a colocação de armaduras. Procedeu-se à botonagem, tendo-se fundido 91 colunas, 187 braçadeiras, 76 escoras e 570^{m²} de pavimento (incluindo vigas).

Desde o dia 1 a 22 de Abril, achavam-se construídos 58,512 m. de ponte, conseguindo-se assim uma notavel velocidade de trabalho. Ficou pois concluida a parte da ponte necessaria para que a inauguração do 1.º troço do frigorífico se pudesse realizar em fins de Maio de 1930.

Dos trabalhos executados pelo empreiteiro na 2.ª secção do edificio principal (frigorífico), figuram a colocação de moldes, armaduras e betonagem em 18 pilares, 26 pilastras, 58 vigas e 250^{m²} de pavimento.

Construiram-se 340^{m²} de parede a uma vez de tijolo e colocou-se betonilha em 420^{m²} de pavimento.

Entre o 3.º e o 4.º pavimento, foram colocadas 2.572 metros quadrados de pranchas de cortiça nas camaras frigorificas. Pintaram-se 2.050^{m²} de paredes e tectos a duas demãos de calcareo.

Entre o 4.º pavimento e o tecto, assentaram-se 26 portas e colocaram-se 2.575^{m²} de cortiça nas paredes exteriores.

Na casa das maquinas fundiram-se em beton 12 vigas e 400^{m²} de cobertura. Nas obras do prolongamento da ponte da Matola, concluiram-se os trabalhos de sondagem.

Na modificação da linha de Marracuene montaram-se 7.571,95 de via (material de 22,5).

(Continua)

"O AÇOREANO = NA = GRANDE GUERRA"

Em virtude do enorme sucesso que obteve o ultimo livro do nosso director Carlos d'Ornelas — *O açoreano na Grande Guerra* — é de prever que seja publicada nova edição.

Toda a imprensa de Lisboa, Porto e Coimbra tem feito referencias bastante agradaveis, que bem revelam o alto interesse com que, em todo o paiz foi acolhido o belo livro.

Damos a seguir algumas transcrições da imprensa portuguesa sobre *O açoreano na Grande Guerra*:

Do Comercio do Porto, de 6 de Dezembro de 1930:

Acaba de ser posto á venda, com aquele titulo mais um livro do nosso distinto colega na imprensa sr. Carlos d'Ornelas.

A ajuizar pelos recursos literários de que o autor tem dado sobejas provas, trata-se de mais uma obra digna de leitura. Vamos lêr e depois diremos as nossas impressões.

Do Jornal Gazeta de Coimbra, de 3 de Dezembro de 1930:

Carlos d'Ornelas, nosso camarada na imprensa, acaba de publicar, em edição da *Revista Insular e de Turismo*, de que é director, uma conferencia realizada nos Açores, sobre o tema que dá o título ao livro. Carlos d'Ornelas fala-nos da grande conflagração europeia, na qual tomou parte, narrando varios episódios de que foi testemunha, e salientando o espirito e o amor patriótico do soldado açoreano.

O volume é ilustrado com fotografias de ilustres oficiais ilheus, e é prefaciado pelo falecido Marechal Gomes da Costa.

Do jornal A Canção do Sul, de 16 de Dezembro de 1930:

Entre as variadissimas publicações que sobre a Grande Guerra tem aparecido a público, encontra-se recentemente no mercado literário *O Açoreano na Grande Guerra*, publicação interessante e bem cuidada que a *Revista Insular e de Turismo* editou do seu director e nosso amigo sr. Carlos d'Ornelas.

O autor abre o seu livro com um perfílio do falecido Comandante do Corpo Expedicionário Português, Marechal Gomes da Costa, gloriosa figura das Campanhas do Exército Português, seguindo-se uma descrição de alguns episódios passados no «front», durante o tempo que o autor comandou o reduto Church, quando os portugueses, em França, ocuparam as primeiras linhas dos nossos sectores.

Numa prosa fácil, no alcance de todos, Carlos d'Ornelas vence pela sua sinceridade, provando com autógrafos alguns dos casos mais pitorescos passados nas linhas portuguesas, e o seu maior interesse — o que demonstra o seu livro — é elevar o soldado açoreano que no grande conflito europeu conseguiu demonstrar o seu valor e bravura.

O livro tem perto de 200 páginas e na capa o retrato do autor, quando combatente, interessante fotografia do ilustre amador sr. Carlos Mendes da Costa.

Agradecemos o exemplar oferecido.

Do jornal O Povo, de 5 de Dezembro de 1930:

O nosso camarada de imprensa sr. Carlos de Ornelas acaba de publicar um novo livro «O açoreano na grande guerra», que vem enfeitar ao lado de outros documentos históricos sobre o grande acontecimento. Carlos de Ornelas foi um dos bravos da Flandres que cumpriu o seu dever, vivendo as horas amargas das trincheiras. O seu livro é uma homenagem sincera aos seus conterrâneos que com ele se bateram pela Patria. Mais de espaço o nosso critico literario se referirá a este livro.



Do Diário de Lisboa, de 5 de Dezembro de 1930:

Acaba de ser posto á venda um interessante volume de Carlos d'Ornelas, «O açoreano na Grande Guerra», que foca vários aspectos da participação de Portugal no grande conflito europeu, pondo em destaque o esforço realizado pelos combatentes açoreanos.

Profusamente ilustrado e com excelente documentação, «O açoreano na Grande Guerra» é um subsídio valioso para a história dos nossos dias.

Do jornal A Voz de 7 de Dezembro de 1930:

O sr. Carlos de Ornelas, nosso camarada na Imprensa, publicou um livro assim intitulado e que constituirá para os antigos combatentes e especialmente para os açoreanos antigos combatentes da Grande Guerra, uma recordação valiosa daqueles dias terríveis.

Um prefácio do saudoso marechal Gomes da Costa (o livro estava há muito gisado e coligido) antecede as páginas do texto do sr. Carlos de Ornelas. Nele insere o autor algumas páginas de recordação da vida das trincheiras e uma conferência que sobre o tema belico realizou nos Açores.

Segue-se uma coleção de retratos e resenhas biográficas de oficiais antigos combatentes naturais dos Açores ou que hoje pertencem a unidades açoreanas.

O nosso critico literario fará em oportunidade tempo referência a esta obra.

Do jornal Diário de Coimbra de 4 de Dezembro de 1930:

Como o próprio título indica trata-se de um livro voltado a realçar o valor e ação que os açoreanos desenvolveram na grande guerra, provando assim mais uma vez a sua heroicidade e o seu espirito de sacrifício.

E' um livro notável sob todos os aspectos o que o sr. Carlos d'Ornelas, «doubié» de jornalista e de escritor, nos acaba de dar, pois a par dum descreção histórica e minuciosa de alguns dos factos que nos levaram à guerra traz-nos de memória, por meio de uma galeria de figuras notáveis, alguns dos mais admiráveis vultos que honrando a sua raça, nobre e alta, colocaram ainda mais alto o nome glorioso da nossa amada Patria.

E' um maravilhoso hino tecido à heroicidade do povo açoreano e um canto cheio de glória dirigido à raça portuguesa.

Acompanham esta apreciável obra muitos retratos de oficiais dos mais distintos do nosso exército e um judicioso prefácio do falecido general Gomes da Costa, o que ainda mais valoriza o trabalho de Carlos Ornelas.

Do jornal *Novidades*, de 5 de Dezembro de 1930:

O nosso prezado camarada na imprensa snr. Carlos d'Ornelas escreveu e a «Revista Insular e de Turismo» editou um curioso volume que vem ilustrar a bibliografia da guerra, intitulado *O Açoreano na Grande Guerra*.

Para este volume que tem uma curiosa capa de Carlos Mendes da Costa, escreveu o falecido Marechal Gomes da Costa um prefácio onde em termos calorosos elogia o esforço do soldado português, ao mesmo tempo que em frases breves descreve a guerra de trincheiras à qual os portugueses estavam completamente inadaptados, e que poucos como ele conheciam por tanto a ter vivido.

O livro de Carlos d'Ornelas, perto de 200 páginas ilustradas com profusão, é o relato dumha conferência feita pelo autor em 30 de Abril de 1928, ao voltar a Ponta Delgada, à sua ilha depois de ter feito a guerra.

Nessa conferência o autor revelou aos seus ouvintes, e agora aos seus leitores, a desorganização do nosso corpo expedicionário, a falta de instrução dos nossos soldados, a pesar das manobras espectaculosas, a quem tudo faltava desde as botas nos alimentos, e que, através de tudo cumpriram o seu dever.

Contando-nos factos ainda inéditos de valor e heroísmo, em que os soldados de Portugal sempre se bateram bem, o sr. Carlos d'Ornelas diz-nos da valentia dos rapazes das «formosas ilhas desconhecidas», de como se bateu «o açoreano na Grande Guerra».

E' um livro curioso, bem feito e patriótico, que merece ser lido por aqueles que pelo estudo do que foi a Guerra se interessam.

Do jornal *O Século* de 8 de Dezembro de 1930:

Apareceu á venda mais um livro do nosso camarada Carlos de Ornelas, com o título acima indicado e editado pela «Revista Insular e de Turismo».

O Marechal Gomes da Costa foi quem em vida prefaciou o interessante livro que o autor dedica aos seus patrícios exaltando o esforço do soldado açoreano no grande conflito europeu em que Portugal tomou parte.

E' uma edição muito bem cuidada, a que mais tarde nos referiremos com mais cigarro.

Do Jornal do Comércio e das Colônias, de 30 de Novembro de 1930:

Carlos d'Ornelas nosso prezado camarada da imprensa, açoreano ilustre e dedicado á sua terra, acaba de publicar um novo volume com o título acima.

Trata-se duma conferência realizada por elle na sua terra natal, apoi o seu regresso da Grande Guerra. N'ela exalta o illustre açoreano o esforço dos seus patrícios no grande conflito em que Portugal tomou parte gloriosa.

O Açoreano na Grande Guerra traz um prefácio do falecido marechal Gomes da Costa, outro açoreano insigne.

A edição muito cuidada e interessante é da Revista Insular e de Turismo.

Brevemente o nosso critico literário se referirá a esta obra com mais vagar n'uma das suas proximas crónicas.

Do jornal *A República*, de 12 de Dezembro de 1930:

Foi posto á venda mais um livro sobre a guerra, género literário que ultimamente tão grande sucesso tem alcançado.

Desta vez foi um compatriota nosso, Carlos de Ornelas, que nos deu um interessante volume sobre *O açoreano na Grande Guerra*. Oportunamente o nosso cronista literário lhe fará a mercêda referência.

Do Jornal de Notícias do Porto, de 4 de Dezembro de 1930:

Recebemos o ultimo livro do ilustre escritor e nosso amigo sr. Carlos d'Ornelas, a que deu o título *O Açoreano na Grande Guerra*. Trata-se dum volume muito interessante, impresso em magnífico papel e contendo tintas gravuras.

Carlos d'Ornelas é um açoreano que esteve na Guerra e por isso bem conhece o que no front se passou. Além disso, como é um literato, não olhou para a guerra como escrivão que a tivesse de reduzir a auto, mas como um novelista apaixonado que a sentiu com o fervor patriótico da sua terra.

Abre o livro com um magnífico retrato do marechal Gomes da Costa, uma figura da guerra, que também prefaciou a obra.

Recheada de autógrafos, o trabalho de Carlos d'Ornelas serve também de documentário para quantos desejem conhecer intrinsecamente o grande conflito mundial.

Agradecemos os exemplares oferecidos e damos os nossos parabéns ao ilustre autor de obra tão brillante.

Do jornal *O Primeiro de Janeiro* de 7 de Dezembro de 1930:

O nosso colega na Imprensa sr. Carlos d'Ornelas, que fez parte do Corpo Expedicionário Português à França, arquivou em volume, escrito de numerosas fotografias, a sua interessante conferência realizada, há tempos, sobre o brilhante esforço do soldado açoreano na Grande Guerra.

E' um trabalho escrito com desassombro, sentimento e verdade. Reproduzem-se notas de pitoresco, de emoção e heroísmo colhidas em plena vida de trincheiras e observadas sob a ação mortífera da metralha.

Faz-se o perfil dos soldados açoreanos, das suas qualidades de resistência e de bravura e presta-se homenagem a diversas individualidades de oficiais superiores.

O volume abre com um prefácio firmado pelo falecido marechal Gomes da Costa em que enaltece, em breves palavras, o valor dos nossos militares.

Edição, cuidada, da Revista Insular e de Turismo de Lisboa.

Coronel João d'Almeida

Foi mandado arquivar o processo instaurado contra o nosso ilustre amigo sr. Coronel João d'Almeida que assim ficou ilibado da culpa que lhe tinham imputado.

Na proxima reunião do Conselho Superior de Promoções deve tratar-se da promoção do sr. Coronel João d'Almeida ao posto de brigadeiro na vaga que vai abrir-se pela promoção a general do sr. Pinheiro Machado.

Ao distinto oficial cuja longa folha de serviços honra Portugal, apresentamos a homenagem das nossas felicitações.

CALENDARIO PARA 1931

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

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

A MELHORIA DOS SERVIÇOS FERROVIARIOS

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tem desenvolvido uma intensa acção, energica, persistente, metodica, no sentido de conseguir a melhoria dos seus serviços em todos os aspectos. E' justo registá-lo, como é justo registar com prazer os bons resultados alcançados com essa acção.

Um dos aspectos em que esses resultados mais se notam é o da marcha dos comboios. Ainda há poucos anos, o atraso dos comboios era frequente; a tal ponto que podia ter-se como o regimen normal da viação acelerada, mercê de circunstancias contra as quais resultavam improfícuos os esforços já então desenvolvidos.

Os elementos dirigentes da C. P. não desanimaram; continuaram a desenvolver a sua acção no sentido de modificar favoravelmente essa situação que desgostava as pessoas que viajavam, e hoje podemos, com satisfação, verificar a regularidade da marcha dos comboios, pois que os atraços apenas se notam excepcionalmente e quasi sempre por efeito de casos de força maior.

E' um acto de absoluta justiça reconhecer e registar isto, como de justiça é reconhecer e registar que a C. P. não se preocupa apenas com a regularidade da marcha dos comboios mas também, insistente e energeticamente, com todos os outros aspectos dos serviços que explora e que já podem hoje suportar confrontos com os serviços congêneres do estrangeiro e até, em certos casos, com evidente primazia para os nossos.

A disciplina do pessoal, a instrução profissional, a sinalização, as precauções nas passagens de nível, são outros tantos assuntos que cada dia mais estão preocupando a atenção dos dirigentes, por forma a firmar no espírito do público a impressão exacta de que o caminho de ferro ainda é o meio de condução mais comodo e menos perigoso.

Um dos meios mais profícuos de que a C. P. se serve para alcançar o seu objectivo é o das conferencias trimestrais dos chefes das circunscrições aos empregados. Para documentar as afirmações feitas,

e também porque esta publicação é um serviço prestado aos empregados ferroviários e ao publico, segue uma das conferencias feitas ultimamente.

ORDEM DE SERVIÇO N.º 11

CONFERENCIA DO 4.º TRIMESTRE DE 1930 COM OS CHEFES DAS ESTAÇÕES DA 1.ª CIRCUNSCRIÇÃO

Depois de terem sido compiladas as ordens e insruções em regulamentos sobre todos os ramos de serviço da Companhia, não ha razão para que o pessoal das estações cometá tantas irregularidades e faltas de certa gravidade.— E no entanto, as irregularidades e faltas dão-se, talvez em maior quantidade do que antes de haver estes regulamentos, demonstrando em certos casos absoluta ignorância de preceitos regulamentares ou então pouca consideração lhes merecem as ordens e recomendações que se fazem.

Os Srs. Chefes das estações tem uma acção muito importante na maneira como se executa o serviço nas estações e portanto é aos Srs. Chefes que cabe grande responsabilidade pelas irregularidades que se cometem p. la falta de fiscalização; por isso recomendo melhor direcção nos serviços das estações fazendo recomendações a propósito de tudo que entenderem convenientes.

Disciplina do pessoal. Uniformes

Continuo a insistir com os Srs. Chefes das estações para mantarem o maximo rigor na disciplina, compostura e boa ordem no pessoal sob suas ordens.

Implicitamente está indicado o uso do uniforme que não deve deixar de se exigir de todos os agentes, a sua boa apresentação em serviço, m'rito principalmente ás horas dos comboios, tendo-se notado ultimamente alguns agentes estarem ao serviço do comboio com menos correção, um tanto à vontade, fumando, etc., demonstrando pouca atenção por quem passa no comboio.

Os agentes cuidadosos da sua pessoa, consciços dos seus deveres profissionais, de educação, de boa ordem e disciplina, não deixarão de se apresentar bem uniformizados ao tomar o serviço, impondo-se assim ao respeito dos subordinados, do publico e agrado dos superiores, pelo modo como se apresentam, correção de porte, etc.

Como os Srs. Chefes das estações dão o exemplo, estou certo, com pequenos reparos a fazer na ocasião, conseguir-se-ha o que se deseja, sem preocupação de maior.

Instrução profissional

A insrução profissional para todos os agentes, *sem distinção*, está sempre na ordem do dia.

Os agentes modernos, praticantes até factores de 5.º, teem sempre instrução obrigatoria ministrada pelo Chefe ou por agente nomeado para esse serviço, e não obstante as ordens

e recomendações feitas tem havido faltas cometidas por alguns Chefes, não só deixando de dar instrução mas também de estabelecer o modelo E P 41 conforme determina a Ordem de Serviço n.º 11 e Circular n.º 651 da Exploração.

O pessoal braçal deve merecer-lhes certos cuidados pelo que respeita à instrução prática para lugares imediatos preparando-os convenientemente não só para poderem ser utilizados na propria estação, como ainda para destacamento para outras estações.

Mas não é só para serem utilizados nos lugares para os quais tiverem habilitações, é também para que estes agentes tenham algum futuro melhor, devendo-lhes ser proporcionada a maneira de os habilitarem, facultando-lhes os regulamentos para estudo e dando-lhes as instruções convenientes.

A instrução ao pessoal braçal tem estado muito descurada e é necessário que se intensifique.

Marcha dos comboios e serviço nas estações

A regularidade na marcha dos comboios é de grande importância para regularidade do serviço das estações e de óptimo efeito no público, que é o primeiro a fazer apreciações lisongeiras do pessoal, em tais casos.

Um comboio atrasado é sempre motivo para preocupação do espírito do Chefe da estação, porque de qualquer forma altera os serviços da estação e dos comboios em seguimento.

Sendo pois um serviço de maior importância, venho recomendar-lhes a máxima atenção que se deve a um serviço de comboios, exercendo e fazendo exercer a máxima actividade em todos os serviços, lembrando-lhes o que está preceituado nos artigos 17 e 18 do E 5, Circular 601 da Exploração e Circular n.º 527 do Serviço do Movimento.

Comboios de passageiros

Ter conhecimento antecipado da marcha dos comboios para ir regulando o serviço na estação e informar as estações seguintes.

Ter os volumes a carregar, já conferidos e bem dispostos na plataforma no local próprio.

Ter presente o pessoal indispensável ao serviço do comboio bem instruído do que tem a fazer, de forma que não haja hesitação dos agentes para execução imediata do serviço, logo à paragem do comboio.

Que todos os agentes exerçam a máxima actividade á hora dos comboios, não devendo distrair-se em conversas ou outros serviços estranhos.

Que todos os agentes *sem distinção* activem o serviço de passageiros, incutindo-lhes rapidez ao embarque e desembarque.

Comboios de mercadorias

As mesmas disposições indicadas para os comboios de passageiros e ainda ter os vagões a serem tomados ao limite das linhas nas suas devidas alturas, — procurando saber da estação anterior o corte por onde se faz a manobra, para logo á chegada do comboio começar a manobra.

Ter os utensílios para descarga em sítio próximo de onde rapidamente possam ser utilizados.

De uma maneira geral o Chefe da estação deve ter ao serviço dos comboios o máximo de pessoal, para maior rapidez nos serviços. Para isso deverá ter a escala de serviço organizada nessas condições.

Hora oficial. Anúncio das horas ao condutor

indispensável conhecer a diferença, para anunciar hora exacta aos conductores á chegada dos comboios.

O anúncio de horas á chegada do comboio aos conducto-

res, não se faz na maior parte das estações, contra o que está regulamentado no E 5, artigos 14.º, 15.º e 16.º.

Algumas estações não só não anunciam as horas como ainda vão perguntar aos conductores que horas marca. Esta maneira de proceder é uma formal falta de respeito pelos regulamentos e que não deve continuar.

Anúncio das estações à chegada dos comboios

E' uma falta que pode prejudicar os passageiros confiantes nos avisos que o pessoal dos comboios e das estações devem fazer.

Anúncio de partida

Chamo-lhes a atenção para o anúncio de partida e fechar porta das carruagens. Um passageiro que não tenha ouvido o anúncio de partida, vem a correr para o comboio, salta em andamento, cai, o resultado pode ser funesto. O mesmo pode suceder com uma porta mal fechada.

É uma responsabilidade mais grave para o pessoal e por conseguinte para a Companhia, em caso de queda á linha de algum passageiro: — o pessoal, pela condenação dos tribunais — (artigo 20 do Decreto de 31 de Dezembro de 1864) e a Companhia pela indemnização a pagar às vítimas ou suas famílias.

Vidé artigo 1.º do E 2.º — Circulares do Serviço do Movimento n.º 493, 502 e 513 e Instrução n.º 1815.

Sinais, discos e agulhas

Lembro o que está recomendado na Circular n.º 484 do Serviço do Movimento e n.º 1269 da antiga 1.ª Secção que alguns Chefes parecem terem esquecido, deixando de cumprir e outros fazem o sinal de maneira diferente e é necessário que seja feito uniformemente conforme determina aquela Circular e ultimamente pelo artigo 51.º bis do Livro 3.º.

Nota-se pouco cuidado com a manobra e verificação da posição dos discos, principalmente para passagem dos comboios rápidos.

A manobra do disco deve ser feita pelo Chefe ou por agente á sua vista e sob sua responsabilidade, artigos 6.º e 7.º do E 5.

Com os discos de saída deve também haver cuidado principalmente em via única. — Instrução n.º 2158.

E manifesta a falta de exame ás agulhas tomadas de ponte pelos comboios e também ás de saída, quer em via única, quer em via dupla, antes da entrada ou saída dos comboios da estação. Tais faltas têm originado graves acidentes.

Muitas vezes nem mesmo o agulheiro está na agulha, tornando mais evidente a falta do Chefe.

Artigo 22.º do Regulamento 2 e Instrução 2159.

Passagens de nível e sinetas de alarme

São de inteira responsabilidade do Chefe a vigilância das passagens de nível a cargo da estação (artigo 8.º do E 5).

O mesmo sucede com os sinais a fazer pela sineta de alarme ás guardas da passagem de nível da via. Artigo 39.º do Livro 3, regulamento de sinais e 2.º apêndice do E 5 (serviço telegráfico). Tem-se notado faltas não só na vigilância dos Chefes, como falta de sinais pelas sinetas de alarme.

V 77. Avisos ao pessoal da via

Está sendo frequente a paragem dos comboios em plena via, por falta de avisos ao pessoal da via. As faltas destes avisos podem originar acidentes graves. É ao Chefe que estiver de serviço que deve fazer a indicação no V. 77. Das circulações extraordinárias anunciadas depois do V 77 deve o Chefe mandar aviso por próprio. Artigo 40.º do Regulamento 2 e Instrução 2054.

Concessão para avanços dos comboios

Conforme está estabelecido os telegramas concedendo avanços a comboios devem ser assinados previamente pelo chefe que estiver em serviço (Artigo 11.^o e 17.^o do Regulamento 2) assim como rubricar o telegrama recebido que concede avanço (artigo 16.^o do Regulamento 2 — artigo 18.^o alínea a) b) c) e d) do E 5

Sinal de partida aos comboios

Nunca deve ser dado por agente inferior a factor de 2.^o (artigo 9.^o do Regulamento 3—Instrução 1815 e circular 564 de Serviço do Movimento e n.^o 1130 da 1.^a Circunscrição, que muito recomendo).

Entre o sinal de partida dado pelo Chefe, conductor e maquinista, não deve mediar tempo algum.

Quando o Chefe da estação der o sinal de partida deve ter a segurança de que tudo está pronto e que o comboio pode partir.

E' nota desagradável, e má direcção de serviço e sujeito a comentários desfavoráveis, o Chefe dar o sinal de partida a não ser logo secundado pelo conductor e maquinista mas muito principalmente pelo conductor. (Circular do Movimento n.^o 150). Devem, pois, os Chefes a orientar o serviço de forma que tudo se faça á sua hora e sinais de partida seguidos e assim se comprehende um serviço acelerado que é o serviço de comboios.

(As notas d'esta conferencia devem ser notificadas ao pessoal da estação pelo respectivo chefe para que todos tenham conhecimento das recomendações que se fazem e haver da parte de todos o devido cuidado e atenção com o serviço).

O Sub-Chefe de Serviço,
Encarregado da 1.^a Circunscrição
José Nascimento.

Foto:

Linhas portuguesas

Passagens de nível O numero crescente dos desastres ocorridos em todo o mundo nas passagens do nível, devidos principalmente ao desenvolvimento da viação automovel, preocupa todos os governos para a adopção de providencias tendentes a evitar, na medida do possível, essas lastimaveis ocorrências.

Em Portugal, essa preocupação revelou-se há dias na seguinte portaria publicada pelo sr. ministro do Comercio:

«Tendo o decreto n.^o 16.734 estabelecido varias medidas tendentes a remover ou diminuir os inconvenientes das passagens de nível, e sendo alarmante o numero de desastres nelas sucedidos, importa efectivar com a maior urgencia aquelas medidas para defesa do transito, segurança do publico e acautelamento dos avultados interesses em foco. Tais as razões porque: Manda o Governo da Republica Portuguesa pelo ministro do Comercio e Comunicações que uma comissão central constituida por um engenheiro inspector, como representante do Conselho Superior de Obras Publicas, que assumirá a presidencia, e delegados da Junta Autonoma das

Estradas, da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, do Conselho Superior de Viação e, ainda, por um engenheiro civil de 2.^a classe do quadro tecnico de obras publicas, que servirá de secretario, organize imediatamente as bases gerais para estudos das diferentes passagens de nível, a fim de dar execução ao disposto no art. 6.^o do referido decreto.

Outro sim se determina que o estudo das medidas a tomar relativamente a cada passagem de nível, seja efectuado, de harmonia com as bases que forem elaboradas, por uma comissão constituída pelo director das estradas do respectivo distrito ou representante seu, por delegado da Camara Municipal respectiva, e outro da companhia exploradora de caminho de ferro a que a passagem interessa. Os estudos das passagens de nível devem ser submetidos á comissão para serem devidamente aprovados e classificados, á medida da sua execução».

Linha de cintura do Porto

O Porto está a caminho de ver realizada uma das suas grandes aspirações em materia ferroviaria, pois que o sr. ministro do Comercio determinou há dias que fôsse aberto concurso para a construção imediata da linha ferrea de cintura do Porto, destinada a ligar o porto de Leixões com as linhas do Minho e Douro nas estações de Ermezinde e Contumil.

O simples enunciado da determinação ministerial dá bem nitida a ideia da importancia que tem, para todo o paiz e especialmente para o norte, a linha ferrea cuja construção vai iniciar-se.

Será este, sem duvida, um dos maiores serviços que, em materia ferroviaria, o paiz ficará devendo ao sr. ministro do Comercio, cujo interesse pela melhoria das comunicações se pode dizer, sem favôr, que é digno de nota.

A nova estação de Coimbra

Estão-se realizando activamente os ultimos trabalhos de construção da nova estação de Coimbra trabalhos dirigidos pelo engenheiro sr. Manuel Joaquim Dias.

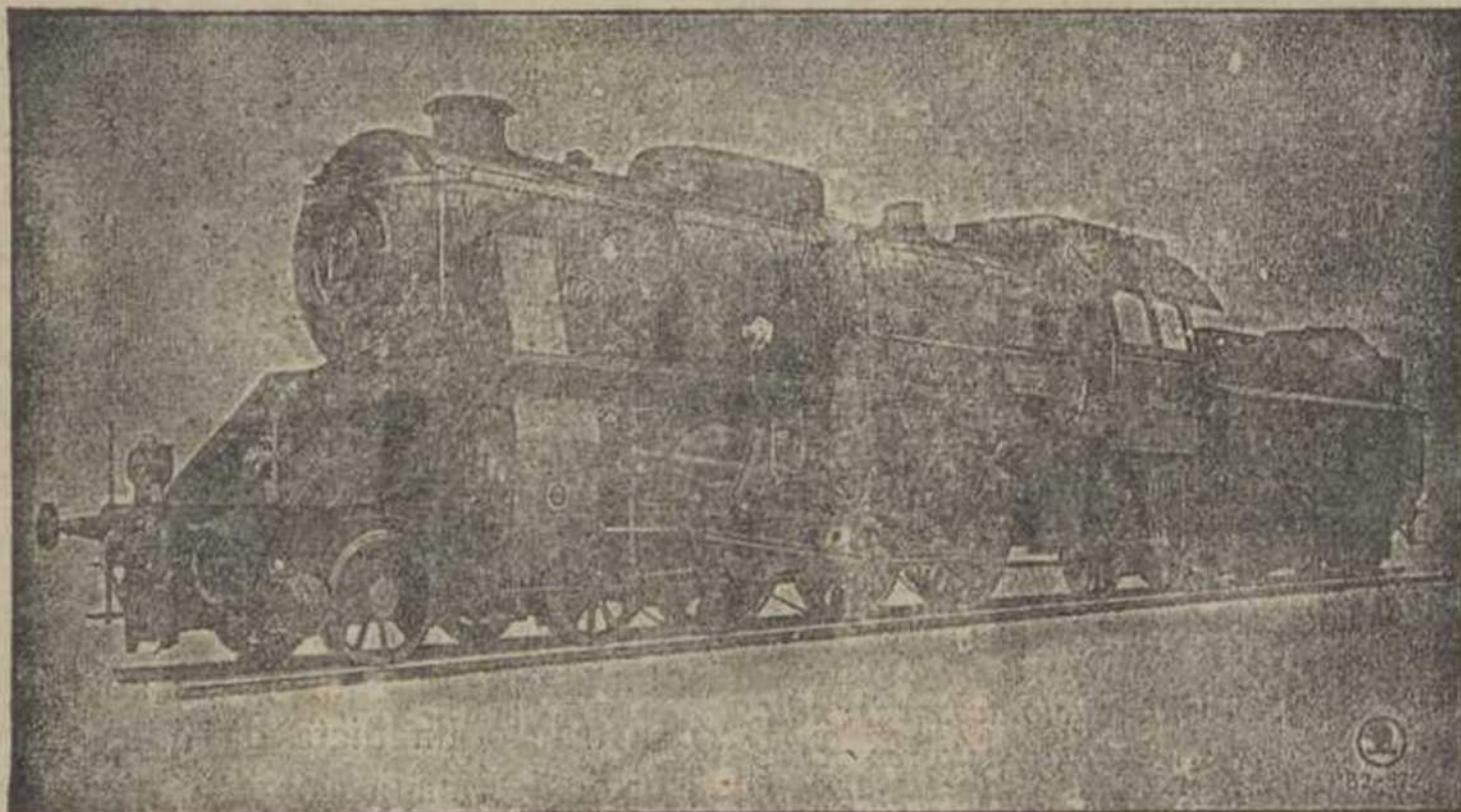
Embora a falta de espaço não tenha permitido que a nova estação seja aquele edificio vasto, com as vastas dependencias que Coimbra merece e de que carece, não só pelo seu movimento actual mas pelo movimento futuro que é de licita previsão, o certo é que o terreno foi aproveitado com inteligencia e que a nova estação impressionará bem toda a gente que a aprecie com boa fé.

Presentemente trabalham na construção 200 operarios, sendo de prever que a C. P. verá satisfeito o seu grande desejo de inaugurar, na primeira quinzena de Janeiro próximo, a nova estação, que ficará sendo mais uma bela estação a documentar o proposito da C. P. de modernizar as suas linhas e de as dotar de tudo o que possa concorrer para comodidade e boa impressão dos viajantes e para a maior eficiencia dos serviços ferroviarios.



ESTABELECIMENTOS SKODA

Direcção Comercial em Praga, Checo-Eslováquia



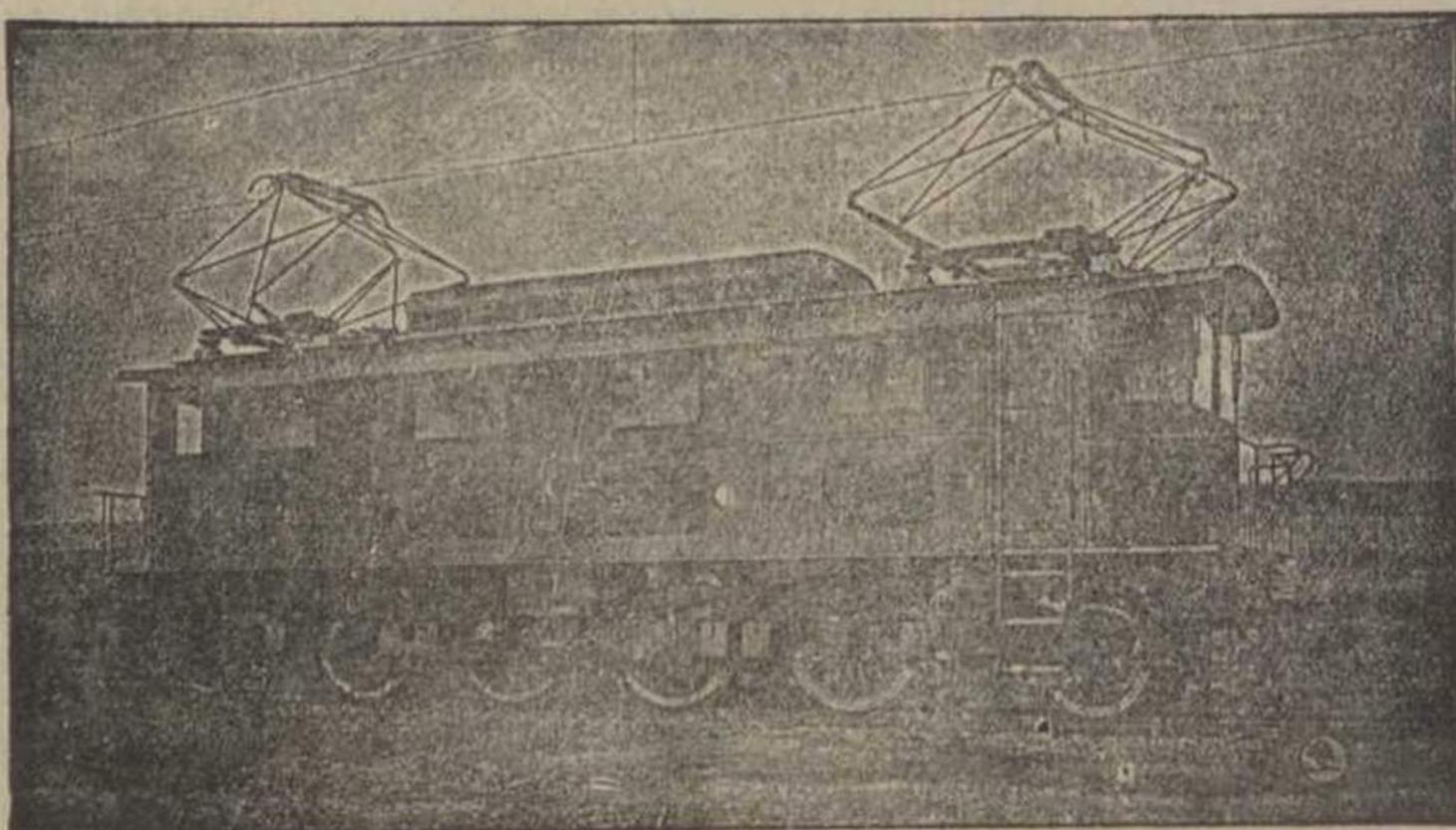
Locomotiva para Expressos com Tres Cilindros 2300 HP, 135 km/h., Peso 150 t.

LOCOMOTIVAS A VAPOR

Aros, Rodas, Eixos,
Ferro fundido, Aço vasado,
Peças forjadas
Aço especial extra-duro.

CAMINHOS DE FERRO ELÉTRICOS

Para grandes linhas,
Para tramways e linhas industriais
Para todas as larguras de via e qualquer
gênero de corrente
Linhas aéreas, Centrais elétricas
e Sub-estações de transformação.



Locomotora Elétrica para Expressos 1500 V. 1600 HP, 90 km/h., Peso 82 t.

Representante Geral para Portugal e Colônias

M. GUIMARÃES Ltd. JOSÉ LINO Rua da Alfandega, 108, 1.º-LISBOA

