

# GAZETA

DOS

# CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO  
Tip. Gazeta dos Caminhos de Ferro  
5, Rua da Horta Sêca, 7

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINAN-  
ÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO  
e AVIAÇÃO / OBRAS PUBLICAS / AGRICULTURA /  
MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO  
E CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º  
Telefone: P B X 2 0158

## LINHA DA BEIRA ALTA



Vista de Abrunhosa e a sua nova «Casa de Repouso»





# R. G. DUN & C.<sup>o</sup>

## DE NEW YORK

★ Agência internacional ★  
★ de informações comerciais ★

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54

PORTUGAL

Restaurante do Entroncamento

Sob a direcção de

**FRANCISCO MÉRA**

Ótimo serviço de mesa.

**ALMOÇOS E JANTARES**

por encomenda

**ENTRONCAMENTO**

(ESTAÇÃO)

PORTUGAL

VISITAE

**Caldas da Rainha**

e o seu melhor hotel:

**HOTEL CENTRAL**

PORTUGAL

**Nova Pensão «Camões»**

**Praça Luiz de Camões, 22**

Telefone 2 2943 **LISBOA**

Director Gerente — **Joaquim Busto Romero**

Quartos com o maior conforto.  
Casas de banho. Esmerado ser-  
viço de mesa. Menús especiais.

**Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,  
Automotrices, Camions automobiles &c.**

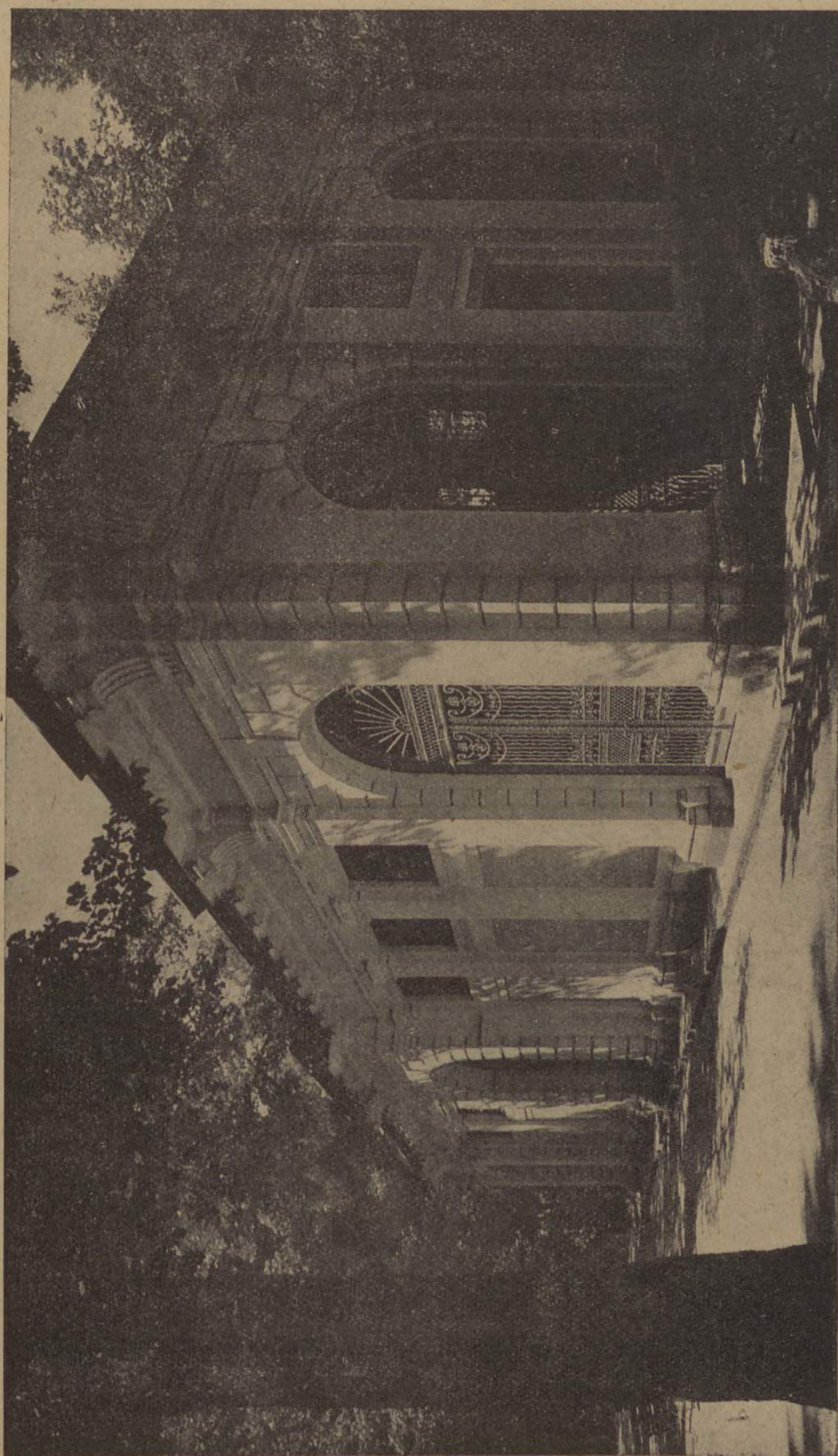
**Chauffage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules**

**COMPAGNIE DES FREINS WESTINGHOSE**

**ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,**

**Sevran (Seine-et-Oise) France**





*PEDRAS SALGADAS — (A Buvette)*



# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS  
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège 1905; — Rio de Janeiro, 1908; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; — S. Luiz, Estados Unidos, 19

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.<sup>a</sup> Rivero, 6 — Madrid  
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

## S U M Á R I O

PEDRAS SALGADAS — (A Buvette) = Ainda e sempre os Caminhos de Ferro do Norte de Portugal — Exercício do direito de resgate das concessões dos caminhos de ferro, pelo Eng.<sup>o</sup> J. FERNANDO DE SOUSA. — As receitas dos caminhos de ferro franceses no ano de 1934. — Pela Linha da Beira Alta, reportagens e fotos de CARLOS D'ORNELLAS. — Linha ferrea do Ave. — Ecos & Comentários, por PLÍNIO BANHOS. — Electrificação de caminhos de Ferro em 1934. — Um novo sinal Luminoso para caminhos de ferro. — Os revisores de bilhetes nas empresas ferroviárias, por ANTÓNIO GUEDES. — Há Quarenta anos. — Linhas estrangeiras. — Lourenço Cayolla e Bento —:—: Carqueja. — Caminhos de ferro coloniais. :—:—:

1 9 3 5

ANO XLVII

1 DE SETEMBRO

NÚMERO 1145



## FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

## DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA  
CARLOS D'ORNELLAS

## SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA  
Eng.º ARMANDO FERREIRA

## REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO  
DR. AUGUSTO D'ESAGUY  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
Dr. ALFREDO BROCHADO  
ANTONIO GUEDES

## EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

## COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA  
Brigadeiro RAUL ESTEVES  
Coronel CARLOS ROMA MACHADO  
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Capitão de Eng.ª MARIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Engenheiro PALMA DE VILHENA  
Capitão de Eng.ª JAIME GALO  
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO  
Dr. ARMELIM JUNIOR  
Dr. JACINTO CARREIRO  
Tenente HUMBERTO CRUZ  
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES  
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

## DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ  
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOFREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS  
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. .	1.00
ESPAÑA ( ) ps. <sup>as</sup>	35.00
FRANÇA ( ) fr. <sup>os</sup>	100
ÁFRICA ( ) . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre) . . . . .	10\$00
Número avulso. . . . .	2\$50
Números atrasados. . . . .	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

## AINDA E SEMPRE

## OS

## CAMINHOS DE FERRO

## DO NORTE DE PORTUGAL

O que se está passando com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal não pode, para decôr do próprio Estado, perpetuar-se, como se infere de actos praticados pela famosa Comissão Administrativa.

Não é segredo para ninguém que a referida Companhia se encontra, há cêrca de dois anos, esbulhada, à margem dos tribunais, dos seus direitos de administração própria, em favor de uma intrusa Comissão Administrativa que está praticando actos pelos quai-demonstra estar convencida que nunca mais largará o bolo. Pois faz lá sentido que, após 21 meses da publicação do decreto que a cria, a referida Comissão venha anunciar uma *operação financeira*, cujo excesso entre o que ela produzir e o que se houver de gastar com a construção da linha da Boa Vista à Trindade se propõe entregar aos crêdores?

Mas quem a autorizou? Onde está o artigo dos Estatutos da Companhia que autoriza uma Comissão que apenas representa o Govêrno, a realizar semelhante operação?

Não há dúvida que tal atitude é manifestamente contra os Estatutos da Companhia, pelos quais esta tem o direito e o dever de se reger.

Não nos permite o espaço alongar-nos na apreciação da proposta feita pela Comissão Administrativa aos crêdores da Companhia. Não queremos, contudo, deixar passar sem o nosso protesto tal atitude, pelo que ela contém de dúbio em comparação com o que o Conselho de Administração da Companhia se propunha realizar quando foi esbulhada dos seus direitos.

Sim, porque o que a Companhia pretendia era entregar as acções em carteira, cujo valor recebia sensivelmente tal qual figurava no activo. Recebia o suprimento preciso para pagar integralmente os débitos existentes e, desafogada, assim a sua situação, procedia em seguida à conversão das obrigações, ficando assim habilitada para a conclusão da obra da Trindade. E o que pretende a Comissão Administrativa? Realizar os trabalhos da obra da Trindade com o produto da tal *operação financeira*...

A diferença de atitudes está bem latente para que seja necessário insistir demais no assunto, ao qual voltaremos.

E, para terminar por hoje, insistimos na pergunta: Quando termina esta situação que a todos vexa e que pela maneira como a decantada Comissão Administrativa está agindo faz acreditar que ela conta com largos anos de vida?

Voltamos a afirma-lo: o bom nome do Estado Novo exige que tal situação termine quante antes.

A. A.



# EXERCÍCIO DO DIREITO DE RESGATE

## DAS

# CONCESSÕES DE CAMINHOS DE FERRO

### I

## PRINCIPIOS GERAIS

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

O resgate das concessões é um direito de soberania, afirmado nos contractos relativos à fruição de uma parte do domínio público para desempenho de serviços públicos, direito pelo qual o Estado os chama a si para os prestar directamente ou por intermedio de um concessionário em condições diversas das anteriores.

As concessões de caminhos de ferro, pelas quais as respectivas empresas acrescentam determinadas linhas ao domínio público, com auxílio do Estado em certos casos e sob várias formas, como a subvenção ou a garantia de rendimento, são feitas por tempo limitado, assás largo para facultar a amortisação do capital invertido, e estão tôdas sujeitas ao resgate pelo Estado após um período inicial mais ou menos longo.

Entre nós apenas se omitiu a afirmação dêsse direito em quatro diplomas de concessão: os decretos de 19 de junho de 1873 (linha do Porto à Póvoa), de 19 de dezembro de 1876 (Póvoa a Famalicão), de 16 de abril de 1879 (Bougado a Guimarães) e de 19 de abril de 1877 (ramal de Caceres). Nesses diplomas também se não fixou a duração das concessões, omissão que foi remediada, para as primeiras trez linhas, no contracto de 8 de agosto de 1927 de concessões à Companhia do Norte de Portugal. Quanto ao ramal de Caceres, o facto de ter sido concedido nos termos do art. 33.º do contracto de 12 de setembro de 1859 das linhas do Norte e Leste, sujeitou-o implicitamente às clausulas dêste no que respeita a duração da concessão e direito de resgate.

Foi êste afirmado pela primeira vez no art. 27.º de aquêle contracto e a fórmula estatuida foi copiada quasi sem alterações nos diplomas subsequentes de várias concessões.

Depois de terem decorrido 15 anos contados da data estipulada para a conclusão das linhas, o Governo tem a faculdade de resgatar a concessão inteira mediante o pagamento, até o fim da concessão, de uma anuidade equivalente ao produto líquido.

Para a calcular toma-se a média dos ultimos sete anos anteriores ao da remissão, com exclusão dos

dois menos produtivos, mas essa anuidade não pode ser inferior ao produto do ultimo ano.

O preço da remissão não compreende o valor do carvão e outros abastecimentos, que serão pagos na ocasião da entrega e após avaliação.

O artigo é omissio no que respeita ao pagamento do material circulante e objectos moveis, apesar de ser tradução literal do art. 37.º do caderno de encargos das grandes companhias francezas, fixado em 1857 para as do Norte, P. O., P. L. M. e *Midi* e em 1859 para as de Leste e Oeste.

Foi omitido na tradução portugueza o ultimo período, do teor seguinte: "*A Companhia receberá, também, dentro dos três mezes seguintes ao resgate, os reembolsos a que teria direito, quando expirasse a concessão, segundo o art. 36.º supra.*"

O art. 36.º estatue que no fim da concessão o Governo fica subrogado em todos os direitos da companhia sobre o caminho de ferro e suas dependencias e fruirá desde logo os seus produtos.

A companhia é obrigada a entregar os caminhos de ferro em bom estado, assim como os imoveis dele dependentes, incluindo maquinas fixas.

No que respeita aos objectos moveis, como material circulante, provisões de tôda a especie, mobilia das estações, utensilios das oficinas e estações, o Estado é obrigado a aceita-los, pela estimativa pericial que se fizer; do mesmo modo é obrigada a Companhia a cedê-los, se o Estado os requisitar.

Esta omissão no contracto de 1859 de Norte e Leste de modo algum significa o direito do Estado se apossar do material movel sem pagamento do seu valor no caso de resgate. Deve ser apreciado à luz dos art.ºs 23.º e 26.º.

O primeiro estatue que o caminho de ferro, com os edificios e material fixo, fica, desde a construção ou assentamento, pertencendo ao dominio do Estado para todos os efeitos juridicos. Quando ao material circulante e provimentos, ficam pertencendo ao dominio da empresa, que não pode aliena-los sem serem substituidos com vantagem do serviço publico.



O segundo prescreve logicamente a entrega, *em bom estado*, das linhas com o seu material fixo, edificios e dependencias, no fim da concessão, sem direito a indemnisação.

O material circulante e os provimentos serão entregues tambem e pagos mediante avaliação arbitral.

Assim pois essa entrega é obrigatoria e não depende, como nos contractos francezes, de requisição do Govêrno.

Alem disso, enquanto nesses contractos se menciona explicitamente todo o material movel nas condições juridicas iguais ás do material circulante, no contracto portuguez omitem-se referências explicitas a esse material, mas como só as instalações e material fixo pertencem ao dominio do Estado, todo o resto faz parte da empresa, que tem direito a indemnisação, quando o entregar.

Assim se preceituou para as liquidações no termo da concessão.

Da omissão de referências no caso de resgate, ao material movel, que não seja de consumo, não se segue que fique pertencendo ao Estado sem obrigação de indemnizar a Companhia.

Chegar-se-ia assim à iniquidade absurda de poder o Estado resgatar a concessão no penultimo ano do prazo de duração e apropriar-se então do material movel para não o pagar no ano seguinte, como o contracto estatue.

O art. 25.º impõe à empresa o dever de conservar, durante a concessão, em bom estado, não só a linha, e suas dependencias, como todo o seu material fixo e circulante.

Missão igual incumbe ao Estado, se tomar antecipadamente posse da concessão pelo resgate.

Assim pois, a letra expressa dos contractos não obriga ao pagamento immediato do material movel, como nos contractos francezes, no caso de resgate, mas não exonera o Estado desse pagamento no termo da concessão.

O decreto n.º 13.829 de 17 de Junho de 1927 faz a esse respeito as seguintes reflexões no minucioso relatório que o procede:

*«Segundo o direito vigente, o material circulante pertence ao dominio da empresa e é-lhe pago no fim da concessão».*

*«Como se procede no caso de resgate? Os contractos vigentes só se referem ao pagamento do material de consumo, concluindo-se logicamente que só ao expirar a concessão há obrigação de pagar o material circulante».*

*«Pois houve quem inferisse desse silencio dos contractos o direito do Estado ao material sem o pagar! Por esta forma bastaria resgatar uma linha no penultimo ano de concessão para confiscar material, que no ano seguinte deveria ser pago».*

*«Importa pois estabelecer jurisprudência equitativa, reservando para o Estado o pagamento em prestações,*

*se assim lhe convier, e applicavel, tanto às concessões actuaes, como às que de futuro se fizeram».*

\* \* \*

No corpo do decreto figuram os art.ºs 65.º e 67.º que especificam a forma por que é exercido o direito do resgate, estatuido no art.º 65.º para todos os novos contractos e applicavel a partir de 10 anos em exploração de toda a linha.

O art.º 66.º prescreve o modo de calcular a anuidade, que, em vez de ser fixa, é acrescida de metade do aumento da receita líquida em relação à do último ano anterior ao resgate. Esse preceito refere-se manifestamente a concessões futuras, como se depreende da redacção do § 2.º.

O art.º 67.º § único, estatue o seguinte:

§ único — *O valor do material circulante, que não seja pertença ao Estado, será pago, à escolha do Govêrno, em globo no acto do resgate, ou em tantas prestações iguais, adicionadas à anuidade do resgate, quantos os anos que faltarem para se atingir o fim da concessão, tendo-se em conta na avaliação a possibilidade da sua utilização».*

Na falta de regra explicita nos contractos, que são omissos ácerca da forma e prazo de pagamento, é de boa razão que se aplique este preceito legal ás concessões existentes, como era manifesta intenção do legislador expressa no preambulo do decreto.

As formulas do contracto de 1859 são absolutamente iguais ás dos contractos e alvarás: de 3 de agosto de 1878 (Beira Alta); de 10 de julho de 1882 (Lisboa-Sintra-Torres, apenas com o mínimo de 1.800\$00 por quilómetro fixado para a anuidade); de 23 de novembro de 1883 (Torres-Figueira-Alfarelos); de 30 de junho de 1884 (Foz-Tua a Mirandela); de 29 de julho de 1885 (Ramal de Vizeu); de 29 de julho de 1885 (Beira Baixa); de 19 de abril de 1902 (Mirandela a Bragança, com o acrescentamento da clausula de não ser a anuidade inferior a 4 1/2 % de 25.990\$00 por quilómetro construido e a faculdade do resgate em qualquer ocasião sem prazo contado da conclusão da linha).

A concessão do ramal de Santa-Apolonia-Bemfica (alvará de 7 de Julho de 1886) ficou sujeita às clausulas do contracto de 14 de setembro de 1859 das linhas do Norte e Leste.

A concessão do ramal de Cascais e da linha urbana (alvará de 9 de abril de 1887) ficou igualmente sujeita às clausulas desse contracto, menos na duração, pois termina com a linha de Sintra-Torres.

A concessão da linha de Arganil, feita por alvará de 10 de Setembro de 1887, tem a clausula do resgate, igual á do contracto de 1859 no alvará de 8 de novembro de 1888, que autorisou a via larga.

O mesmo sucede com a concessão da linha de Vendas Novas a Santarem (alvará de 13 dezembro de 1888).

A clausula do resgate das linhas do Vale do Vouga



(contracto de 5 de fevereiro de 1907) é igual á formula tradicional.

A clausula respectiva do contracto de 8 de agosto de 1927, relativo ás linhas concedidas á Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, difere de tôdas as outras em acrescentar à anuidade do resgate metade dos acrescimos da receita liquida anual até o limite do juro do capital-acções e de não ser inferior á anuidade garantida na concessão.

Assim se applicou a êste caso especial a nova lei de 17 de junho de 1927, que introduziu mais equitativas normas no exercício do direito de resgate, justificando-as nos termos seguintes:

*«Há nos contractos de concessão uma cláusula de resgate, que tem transitado rotineiramente de uns para outros contractos, sem se atender ao crescimento subsequente das receitas, devido a dois factores; acção da entidade exploradora, sacrificios e esforços feitos antes do resgate. É justo que dêse aumento reverta parte para o concessionário, limitando-se também a sua participação a certo dividendo das acções».*

### DEFINIÇÃO DO PRODUTO LÍQUIDO

A anuidade do resgate é o valor médio do produto líquido, calculado nos termos dos contractos e sujeito a determinado mínimo.

Importa pois definir e avaliar o que se entende por *produto líquido*.

Trata-se manifestamente do produto da exploração, saldo das suas receitas balanceadas com as despesas respectivas.

#### A) Receitas

As receitas a considerar são as que provem da exploração da linha e que se dividem em dois grupos — a) do tráfego; b) fóra do tráfego.

#### a) RECEITAS DO TRÁFEGO

O regimen de sobretaxas, em que se encontram há muito os nossos caminhos de ferro, estabeleceu-se e desenvolveu-se na mais completa arbitrariedade e menosprezo dos bons princípios, sob o império de um espírito jacobino e hóstil ás companhias de caminhos de ferro. Em vez de se ver nelas associadas e coooperadoras do Estado, encarregadas do desempenho de importante serviço publico e com direito á protecção dos seus legítimos interesses, foram consideradas inimigas do Estado, que apenas tinha que se preocupar com as reclamações e exigencias do pessoal.

Assim, enquanto a desvalorização da moeda dava

lugar á elevação gradual de preços de tôdas as mercadorias e serviços, os caminhos de ferro eram obrigados a manter as suas tarifas, e só tardiamente e em proporções mesquinhas lhes forem permitidas sobretaxas, consideradas, não como nivelamento das taxas ao valor da moeda, mas como concessão meramente graciosa do Estado, que podia dispôr dessas receitas suplementares, como entendesse, em benefício do pessoal e até de si próprio...

Com êste espírito se procedeu, até se chegar á famosa lei n.º 952 de 5 de março de 1920, cujo art. 7.º prescreveu que o produto de quaisquer sobretaxas já autorizadas, ou que viessem a sel-o, pelo Governo, não seja computado no cálculo da anuidade do resgate.

O art. 8.º determinou que a receita das sobretaxas fôsse exclusivamente destinada:—1.º a cobrir os *deficits* da exploração; 2.º os trabalhos extraordinarios do primeiro estabelecimento autorisados pelo Govêrno; 3.º a satisfazer os encargos financeiros. O saldo reverteria para o Govêrno.

Surgiu depois em Maio de 1920 uma portaria, que autorisou a aquisição de material circulante com as receitas das sobretaxas, mas o declarou pertença do Estado.

Seguiu-se longa série de providencias arbitrarías e offensivas dos direitos das Companhias, até que o decreto reparador n.º 11898 de 12 julho de 1926, depois de verberar as providencias tomadas, prescreveu no art. 8.º que a receita das sobretaxas revestisse caracter juridico igual ao das que provem das taxas-bases e no art. 10.º revogou os art.ºs 7.º e 8.º da lei n.º 952.

Graças a esse decreto, cessou a distinção juridica de taxas e sobretaxas e a receita conta-se integralmente para calcular o produto liquido e portanto a anuidade do resgate.

#### b) RECEITAS FÓRA DO TRÁFEGO

As receitas fóra do tráfego são, pela maior parte, receitas accessorias da exploração. Provem umas das rendas de bufetes, terrenos e edificios, outras da venda de materiais usados, cujo valôr se encontra com o dispendio das obras, e por isso ou figuram na receita ou diminuem a despeza.

Devem pois figurar nos produtos da exploração.

Os complementos das anuidades garantidas tem outro carácter e por isso serão considerados noutro artigo relativo ás linhas com garantia de juro.

(Continúa).

**Quereis dinheiro?**

**JOGAI NO**

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

**Sempre Sortes Grandes!**



# AS RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO FRANCESES

## NO ANO DE 1934

Os transportes por estrada continuam a ter uma grande influência, na crise que estão atravessando as Empresas Ferro-viárias.

A concorrência é de tal ordem, que sossobram todas as medidas de defesa, tomadas a favor dos Caminhos de Ferro.

A França durante o ano de 1934; apesar de diminuir as despesas de exploração em 1250 milhões de francos, verificou um resultado mais desfavorável que em 1933, pois teve um *déficit* de 3.500 milhões aproximadamente.

As receitas de exploração elevaram-se para o conjunto das redes francesas. (Norte, Leste, P. L. M., Sul, Estado e Alsácia) a 11.072.883.557 francos. As despesas de exploração atingiram 10.988.620.668 francos.

O produto líquido da exploração foi de 84.262.889 francos.

O coeficiente de exploração foi de 94,09 % para a linha do Norte; de 98,47 % para a linha de Leste; de 98,15 % para a linha P. L. M.; de 92,05 % para a linha Sul; de 116,06 % para as linhas da Alsácia.

O *déficit* de exploração para as linhas do Estado foi de 278.841.739 francos.

Na rede do Sul as receitas repartiram-se da seguinte forma:

Passageiros . . . . .	600.771.022.24
Transportes em G. V. . . . .	368.039.074 32
"    "    P. V. . . . .	1.230.268.568.70
Total das receitas do tráfego . . . . .	2.199.078.665.26
Receitas diversas . . . . .	50 027 010 89
	2.249.105 676.15

As receitas do tráfego diminuíram de 68.545.322 francos ou sejam 3,02 % em relação a 1933. A receita média por passageiro elevou-se de 6 francos e 53 em 1933 a 7 e 48 em 1934.

A receita total para os passageiros aumentou de 8,21 % em relação a 1933. O número de passageiros transportados baixou de 8,76 % em relação a 1933. Várias medidas foram tomadas para defender e desenvolver o tráfego dos passageiros. Os horários foram melhorados e as velocidades de muitos dos transportes foram aceleradas, mas os serviços de auto-cars continuam a desenvolver-se e a atrair maior número de viajantes.

Para as mercadorias, as receitas provenientes dos transportes em grande velocidade atingiram 368.439.074 francos ou sejam mais 0,97 % do que em 1933. Esta elevação não é devida a um mais intenso movimento de transporte de mercadorias; trata-se de um aumento de tarifas.

Para os transportes em pequena velocidade as re-

ceitas atingidas 1.230.268.568, francos acusam uma, quebra em relação a 1933 de 8,70 %.

As receitas da linha do *Norte*, elevaram-se a 1.728.781.000 francos em 1934, ou sejam menos 111.546.000 francos do que em 1933

As receitas provenientes do transporte de passageiros acusam uma baixa de 23.061.000 francos. O número de passageiros transportados foi de 127.251.987, cifra inferior de 1,8 % à relativa a 1933. Nas relações franco-inglesas o número de passageiros aumentou de 3,7 % enquanto que nas relações franco-belgas o número de passageiros baixou de cerca de 10,1 %. Para o transporte de mercadorias em pequena velocidade a quebra de tonelagem foi de 5 %. As receitas respectivas baixaram de 125.123.000 francos. Para o transporte em grande velocidade a quebra das receitas foi de 12.645.000 francos.

A Companhia de *Leste* teve uma receita total de 1.536.768.837 francos, o que em confronto com as receitas de 1933 apresenta uma quebra de 66.854.963 francos ou sejam 4,17 % menos.

A receita proveniente do transporte de passageiros aumentou, como aliás se verificou para as restantes companhias, devido à alteração de tarifas. Atingiu 340.138.632 francos ou seja um aumento de 28.236.000 francos sobre a receita de 1933.

Para as mercadorias, a grande velocidade produziu 161.889.000 francos e a pequena 1.012.519.063 francos, menos 3,29 % e 8,13 % do que em 1933.

As receitas da exploração da *linha P. L. M.* elevaram-se a 3.035 milhões de francos, sendo 35 milhões relativos a várias receitas.

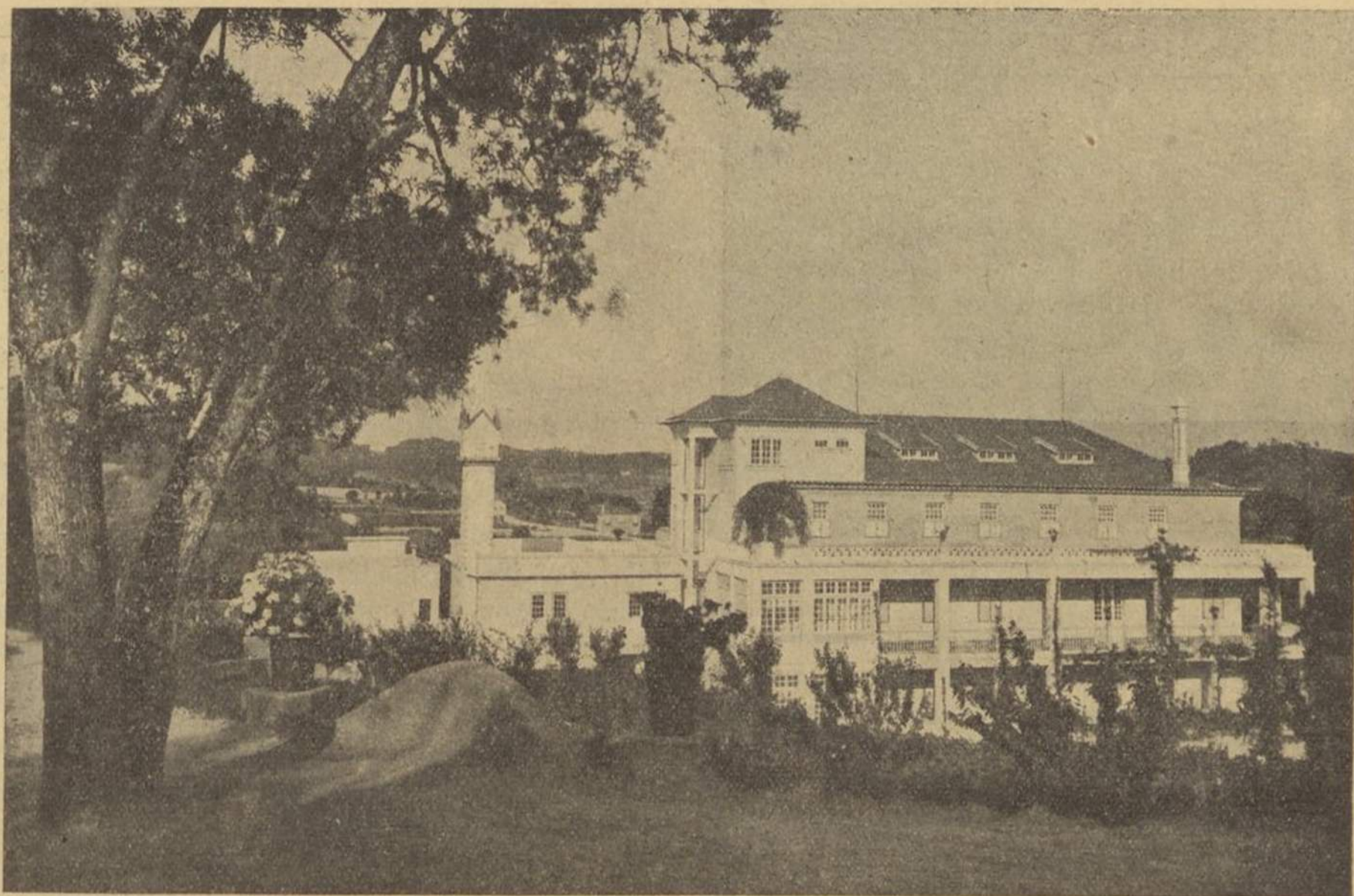
A receita proveniente do transporte de passageiros foi de 807 milhões de francos, ou sejam mais 62 milhões do que em 1933.

Para as mercadorias a receita, grande velocidade, atingiu 514 milhões de francos, menos 37 milhões do que em 1933, menos 6,7 %. A receita proveniente do transporte de mercadorias em pequena velocidade foi de 1.679 milhões de francos ou sejam menos 177 milhões do que em 1933.

Para as mercadorias, a receita relativa à grande velocidade, atingiu 514 milhões de francos, isto é, menos 37 milhões do que em 1933, ou seja menos 6,7 %. A receita proveniente do transporte de mercadorias em pequena velocidade, foi de 1.679 milhões de francos, ou seja menos 177 milhões do que em 1933, o que corresponde a menos 9,53 %.

Em presença de tão deficitários resultados, tentam as Empresas Ferro-Viárias, vencer a concorrência da estrada continuando a adoptar medidas de economia, nas despesas da exploração.





Vista da Abrunhosa e a sua nova "Casa de Repouso"

# PELA LINHA DA BEIRA ALTA

O APEADEIRO DE ABRUNHOSA-A-VELHA FOI INAUGURADO OFICIALMENTE COM A ASSISTÊNCIA DE AUTORIDADES, FERROVIÁRIOS E MUITO POVO

## UMA VISITA À CASA DE REPOUSO DA SIMPÁTICA ALDEIA

REPORTAGEM E FOTOS DE CARLOS D'ORNELLAS

A 15 Kilómetros do Concelho de Mangualde existe Abrunhosa-a-Velha, curiosa Aldeia da Beira Alta, em parte desconhecida dos nossos turistas portugueses, que agora não podem deixar de a visitar pela sua situação pitoresca e ainda pela curiosa casa de Repouso estabelecimento modelar, de águas puríssimas, que beneficiou aquela soberba região.

Tivemos ocasião de bem apreciar o que de bom tem a simpática aldeia quando a inauguração do seu apeadeiro que teve lugar no passado domingo 25 do mez findo, e do qual vamos dar aos nossos leitores algumas notas.

Por um gentil convite da Direcção da Beira Alta fomos assistir a uma simpática festa para a inauguração do apeadeiro da sua linha, trajecto do "Sud" e dos combóios rápidos que vão até aos limites da nossa fronteira para a ligação com a Hespanha, França,

etc. Abrunhosa-a-Velha estava em festa e assim recebeu um punhado de convidados que em curtos discursos foram dizer àquele povo bem educado que alguém os não esqueceu e que esse alguém trabalha pelo progresso d'aqueles que morejam o pão de cada dia.

Na véspera da chegada dos convidados os hóspedes da casa de Repouso quizeram associar-se às festas, vestindo à sua custa 80 creanças pobres.

A chegada do rápido estava marcada para as 14,40.

Fez-se a paragem oficial do novo ecifício de carácter regional ornamentando-o os lindos e vistosos painéis de azulejos do artista português Jorge Colaço, oferta preciosa do professor dr. Costa Sacadura, director da Casa de Repouso.

Aparearam-se os convidados de Lisboa, Coimbra, Figueira, Viseu, Guarda e Mangualde, representantes





O sr. Visconde do Marco saudando os convidados em nome da Beira Alta

da Imprensa e altos funcionários da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta entre os quais os srs. Visconde de Marco, Administrador Delegado da Companhia da Beira Alta; Brigadeiro Silveira e Castro, presidente do Concelho Nacional de Turismo; Tenente-coronel Esmeraldo de Carvalhais, delegado do Governo junto da Companhia da Beira Alta; Tenente Cavaleiro comandante da P. S. P. de Vizeu, representante do sr. Governador Civil e do capitão Almeida Moreira, presidente da Comissão de Turismo; dr. Borges Pires, Governador Civil da Guarda; Engenheiro Luiz Costa, representando a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, dr. Costa Sacadura; António Durão Pvoas representando o administrador do Concelho; drs. Borges, Alfredo Pires, e Mário Pais de Sousa, antigo ministro do Interior eng.º José Vaz, chefe dos Serviços de Tracção; eng.º Almeida Henriques, chefe dos Serviços do Movimento; Alberto Carreira, Rogério Reynaud, Mário Costa, secretário da Direcção; Fernando Correia de Pinho, Engenheiros Fernando Arruda, director dos Serviços de Exploração; Major de Engenharia Joaquim Abranches, Celestino Pais de Sousa chefe dos Serviços de Fiscalização; António da Silva Biscaia, chefe dos Serviços de movimento; Carlos Carreira e Silva, sub-inspector dos Serviços de via; Coelho de Almeida, chefe de Reparação de via; dr. José Salinos Calado, médico da Companhia; Evaristo Correia, Inspector principal de Tráfego; etc., etc.

### A CERIMÓNIA INAUGURAL

Na Plataforma do novo apeadeiro aguardava a chegada uma enorme multidão que se fazia acompanhar da banda de música da «Sociedade Musical Boa União» que logo iniciou a recepção com variadas marchas do seu repertório.

Os foguetes não cessam e o grupo de escoteiros faz a guarda de honra.

O dr. Costa Sacadura dirige-se ao maquinista a quem entrega uma libra em ouro e 50\$00 ao fogueiro, como recordação da festa.

Recolhidos os convidados no pequeno átrio do novo edifício ferroviário o sr. Visconde de Marco, em nome da Beira Alta, saudou os presentes e recordou a visita que fizera, há cerca de dois meses, à Casa de Repouso, onde prometeu as facilidades máximas da Companhia da Beira Alta e cooperação necessária para uma iniciativa tão cheia de coragem que se deve à inteligência e coragem do distinto professor dr. Costa Sacadura.

Diz o orador que após a entrevista que tivera com o Director da Casa de Repouso, e vendo os progressos de tão grande melhoramento imediatamente a C. de B. A. N. ordenou a paragem de todos os expressos e rápidos de Abrunhosa e a seguir, no curto espaço dum mês, orçamentou e construiu aquele apeadeiro. Fez votos pelas prosperidades da região e da Casa de Repouso a que a Companhia continuará a dar a sua cooperação. Terminou saudando o sr. dr. Costa Sacadura e agradecendo a este os belos painéis de Jorge Colaço e a todos os convidados a sua presença.

Falou de seguida o sr. engenheiro Joaquim Abranches, inspector Geral da Beira Alta, de quem quize-mos dar o seu interessante discurso na integra, mas que, foi cedido a um colega com o compromisso de nol-o devolver o que não fez, como é já da velha praxe.

O ilustre engenheiro agradeceu a comparencia de todas as pessoas presentes áquele acto, e, referindo-se ao novo apeadeiro expoz o significado duma obra interessante feita com tão boa vontade no curto espaço de um mez—orgulho, não só de Abrunhosa mas de toda a Beira Alta. Referindo-se à casa de Repouso, admiravel obra do Dr. Costa Sacadura e á qual o apeadeiro servia de sala de entrada exaltou as qualidades inigualaveis do dr. Costa Sacadura, fundador d'aquela maravilhosa instituição para repouso dos organismos quebrados e fatigados e referiu-se à Abrunhosa, terra de boa gente, bela água e bom ar, produtos naturais inigualaveis, tece-lhe incomios justos.

Aludindo ainda ao novo apeadeiro, agradece a todos, quantos na obra cooperaram—chefes e operarios. Agradeceu ainda à Junta Autonoma das Estradas a sua cooperação no troço que leva á estação e ao povo



A chegada do combóio inaugural



da Abrunhosa a sua cooperação inteiramente gratuita, com trabalho e com terreno.

Finalmente saudou todos os presentes especializando a imprensa.

Falou seguidamente o distinto engenheiro Luís Costa, representante da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, que felicitou os presentes e a Companhia da Beira Alta pelo carinho com que a simpática companhia cuida das suas linhas, como se sua casa fosse.

Terminou por fazer uma saudação especial ao sr. dr. Costa Sacadura pelo seu infatigável trabalho.

O sr. dr. Alfredo Pires, medico em Gouveia, disse falar em seu e em nome dos povos da sua terra, Vila Nova de Tarzem, tributarios da linha. Referiu-se ao que para toda a região representa a obra grandiosa do dr. Costa Sacadura, que elogia calorosamente, e a acção inteligente da Companhia da Beira Alta.

O sr. tenente Cavaleiro, em nome do Governador Civil do Distrito e da Comissão de Iniciativa pôs em merecido relêvo a acção da Companhia, e as benemérencias do dr. Costa Sacadura.

O sr. dr. Mario Pais de Sousa, antigo Ministro do Interior e antigo consultor juridico da Beira Alta, exaltou com calor as qualidades do sr. Visconde do Marco e teceu elogios especiaes ao sr. Eng.<sup>o</sup> Joaquim Abranches que no coração de todo o pessoal ás suas ordens tem erguido um altar de veneração e carinho e capitão de Eng.<sup>a</sup> Fernando Arruda pelo zêlo e intelligencia e pelas suas qualidades pessoases.

Não pode esquecer, diz o orador, n'aquelle momento as virtudes do pessoal humilde da Companhia, ali representada pelo sr. Jacinto Carreira, Chefe de Via e Obras. Terminou com palavras de carinho para o sr. dr. Costa Sacadura, cuja obra classificou de superior, benemerita e cheia de audacia inteligente.

### UMA VISITA À CASA DE REPOUSO E UM PORTO D'HONRA

O sr. dr. Costa Sacadura agradece todas as referencias feitas à sua pessoa e convidou os presentes a uma visita à Casa de Repouso.

Em automoveis fez-se então o curto trajecto (perto de 500 metros), que distancia o apeadeiro do referido estabelecimento.

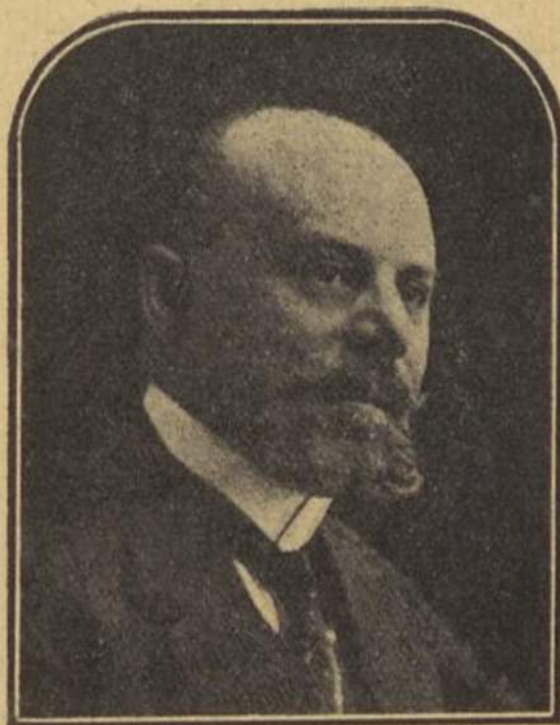
Ali é oferecido aos convidados um porto d'honra e o seu director dirige aos convidados a seguinte saudação:

Minhas Senhoras e Meus Senhores:

Benvindos sejam! A' terra da Abrunhosa-a-Velha e a esta Casa de Repouso. Tenho o prazer infinito — acreditem-me — em recebê-los aqui, em lhes oferecer frutos do meu pomar, vinho das minhas adegas e água das minhas fontes, pão fresco, uma hora (bem curta, infelizmente) de agasalho, e o melhor sentimento da minha alma: a gratidão.

Porque lhes estou profundamente grato, minhas senhoras e meus Senhores. Deram V. Ex.<sup>as</sup> provas de muita amisade á minha terra. E isso, hoje como ontem, me sensibilizou sempre, extraordinariamente. Digo lhes portanto e apenas, com toda a sinceridade e á maneira de região: Bem hajam.

Bem haja — se me dão licença — em primeiro lugar, a



DR. COSTA SACADURA  
Ilustre Director da "Casa de Repouso"  
de Abrunhosa-a-Velha

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta. Acaba ela de render à povoação de Abrunhosa e a esta Casa de Repouso um serviço inestimavel. O novo apeadeiro, as paragens que nêle vão ter os combóios de longo curso — os rápidos e o «Sud-Express» — dão, a uma e outra, condições preciosas de desenvolvimento. Quando mandei construir os muros desta casa, não sonhei — confesso-o — que iria ter certas vicissitudes e inimizades, nem tão pouco sonhei que viria a ter, a meu lado, tão consoladoras dedicações. Esqueço, neste momento,

aquelas, que me não atormentam, para exaltar estas, que me comovem. E entre elas, então, seja-me lícito apontar como das maiores, mais leais e constantes, a da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, seu Conselho de Administração, seu engenheiro-inspector geral, seus directores, seus chefes de serviço, que meus colaboradores e, portanto, meus amigos, enternecido, aperto contra o meu peito.

Bem hajam, seguidamente, os que sempre se associam ás minhas alegrias e felicidades. Vejo muitos à minha volta. A esses, companheiros frequentes da minha vida, aquele bom aperto de mão que lhes costumo dar, como hoje, quasi sem palavras.

E' bem hajam, por fim, todos os demais, pessoas que não conhecia e com quem não privava, mas que desde que pisaram com simpatia a terra da Abrunhosa e o limiar desta casa, e vieram com a sua presença dar brilho e maior significado à festa de hoje, gosam aqui de sacratíssimos direitos de hospitalidade.

Não lhes vou, minhas Senhoras e meus Senhores, ainda que bem o merecessem, ungir cristãmente os pés de balsamos ou dar-lhes (com este sol de verão, pois seria barbaridade) o lume de uma fogueira acolhedora e farta mão cheia de sol, neste caso inutil. Mas ponho-lhes sobre a mesa o que de melhor tenho, neste momento, para lhes dar, e digo-lhes, muito agradecido, abrindo-lhes de par em par estas portas e as do meu coração: — «Estão em sua casa!»

Depois falou o sr. tenente coronel Esmeraldo de Carvalhaes que num interessante improvisado fez uma saudação especial ao sr. dr. Costa Sacadura pela obra admiravel que realizou e que gratamente viu reconhecida pelo carinho popular. A sua iniciativa que foi um beneficio para a doença moderna do extenuamento pelo trabalho constitue um grande melhoramento para toda a região.

Exaltou a acção do Conselho de Administração da Companhia da Beira Alta e em especial do sr. engenheiro Joaquim Abranches, que tão valiosa cooperação têm dado á iniciativa do sr. dr. Costa Sacadura.

O Sr. brigadeiro Silveira e Crstro referiu-se com palavras de elogio à obra do dr. Sacadura e da Companhia da Beira Alta, dizendo quanto elles são preciosos para o turismo, e para enriquecer o património nacional.



Tomou a palavra o sr. dr. Pais de Sousa, que novamente saudou o sr. dr. Costa Sacadura, dizendo que as injustiças de que tem sido alvo são a melhor prova do seu character e do valor da sua acção. Pôs em relêvo o cunho nacional, português de lei, de quanto vira.

O sr. eng. Joaquim Abranches falou como hospede da Casa de Repouso. As oliveiras que se vêm na entrada, são o símbolo da paz aqui disfrutada. As irmãs, com a alma mais branca que os seus hábitos, são as beneméritas servidoras dos hospedes da casa.

Todos os discursos foram calorosamente aplaudidos.

Os convidados do sr. dr. Costa Sacadura visitaram depois as dependências da Casa de Repouso, que os maravilhou assim como a interessante capela.

### INAUGURAÇÃO DE TROÇO DE ESTRADA DA ESTAÇÃO

Seguidamente, os convidados encaminharam-se para o troço da estrada que liga a povoação ao apeadeiro.



Um grupo de convidados após a cerimónia da inauguração do troço de estrada

A' entrada havia uma fita, que por entre foguetes e acordes de música, foi cortada pelo sr. brigadeiro Silveira e Castro.

A seguir, o sr. José Ribeiro, presidente da junta que muito se empenhou na abertura do caminho, pronunciou o seguinte discurso:

O povo da Abrunhosa-a-Velha, todo ele, é bom e reconhecido.

Ao sr. dr. Costa Sacadura, filho desta terra, deve-lhe grandes benefícios e melhoramentos, que nem é preciso apontar, porque estão por aí á vista de toda a gente. Mas deve-lhe, principalmente, a Casa de Repouso, que durante o tempo em que se andou a construir, deu trabalho e pão a muita família, e hoje, depois de inaugurada e cheia sempre de hospedes, é a alegria e a riqueza da Abrunhosa. Ao sr. dr. Costa Sacadura, por tudo quanto por ele tem feito, está o povo desta aldeia muito agradecido. Estima-o e respeita-o, como ele merece.

Mas também, e no dia de hoje, está muito agradecido á Companhia da Beira. O apeadeiro novo dá-nos a maior satisfação. E' um dos mais bonitos desta linha, e a gente da Abrunhosa muito bem sabe a importancia que ele tem para o desenvolvimento da sua terra.



O sr. Eng.º Joaquim Abranches, saúda o povo humilde e educado de Abrunhosa

Mas o povo da Abrunhosa, desta feita, não quer só receber. Quere também dar. E dá o produto do seu trabalho, porque neste caminho que vai ser aberto e que liga o coração desta aldeia ao lugar do apeadeiro, todos os homens deste povo trabalharam, e com prazer e boa vontade.

E' mais uma porta que abrem para receber os que vem a esta linda terra buscar descanso, alegria e saúde, e trazer-nos a sua amizade.

Abra-se, pois, o caminho novo para o apeadeiro novo!

E viva o sr. dr. Costa Sacadura! Viva a Companhia da Beira! E viva o povo da Abrunhosa!

Seguidamente todos os convidados se dirigiram para o apeadeiro.

Não falta a música e os descantes populares na nova gare.

Chega o combóio que nos vai transportar à Pampilhosa.

Sobem foguetes aos milhares.

Vivas ao dr. Costa Sacadura, à Abrunhosa ao sr. Visconde de Marco e a todo o pessoal superior da Companhia.

O combóio põe-se em marcha e a convite da Direcção da Beira Alta é oferecido gentilmente aos jornalistas um jantar na estação da Pampilhosa.



Enquanto se visita a "Casa de Repouso" o povo diverte-se na nova gare



# LINHA FERREA DO AVE

A proposito de vários estudos e reclamações de que o jornal "A Voz" já fez eco, publicamos, com a devida vénia d'aquelenosso colega o artigo que se segue, da autoria do nosso director Eng.º F. Sousa.

O Decreto 13.829 de 17 de Junho de 1927 mandou proceder à revisão geral do plano da rede ferroviaria por uma comissão técnica de que fui vogal e relator.

Para a preparação do trabalho dividiu-se o país em 5 zonas, duas das quais abrangiam os terrenos ao Norte do rio Douro.

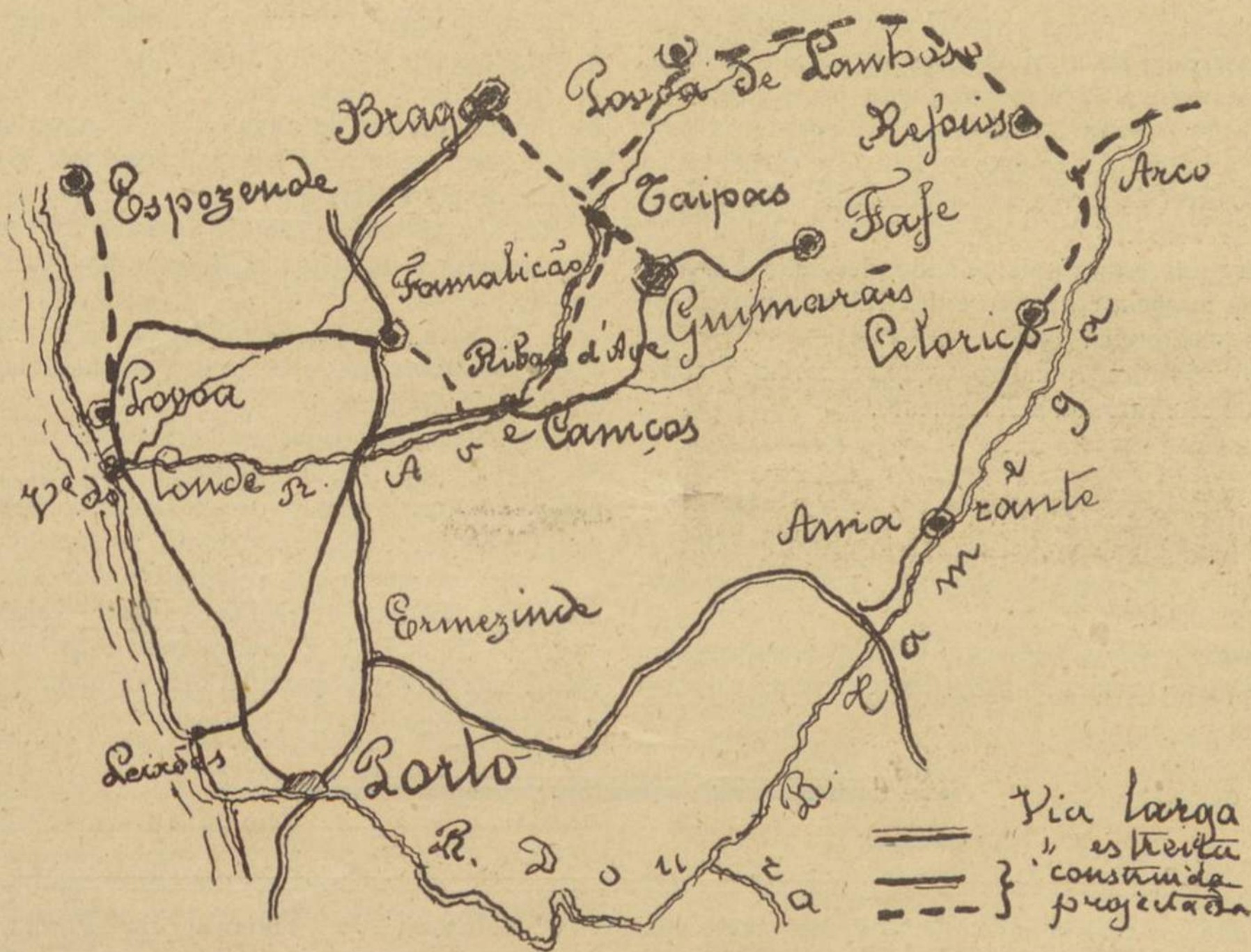
Coube-me o estudo prévio dessas duas zonas. Ao

Março de 1930 que aprovou o plano geral de rede, fixou as directrizes das novas linhas e previu fazes successivas de construção para elas.

Na zona montanhosa, que se se estende para o Norte do Douro, nenhum caminho de ferro de via larga a não ser os troços já classificados anteriormente da linha marginal do Douro até Mosteirô, de circunvalação do Porto: Contumil e Ermezinde a Leixões e Monsão a Melgaço.

Tudo o mais é de via estreita.

Ligou-se particular importancia a uma linha trans-



ocupar-me da rede do Minho, tive conhecimento de uma serie de bem elaborados artigos em que o sr. dr. Brito Guimarães, então presidente da Junta Geral do Porto, defendia a construção de uma linha, que partindo de Caniços, na linha de Guimarães, seguisse o Vale do Ave, servisse a zona fabril da Ribeira de Ave e fôsse à região de Basto.

Estudei minuciosamente o plano da rede ao Norte do Douro, tanto no Minho e Douro, como em Trás-os-Montes. Percorri a região e cheguei a conclusões firmes que a Comissão perfilhou e submeteu a inquerito, e o decreto com força de lei n.º 18.290 de 28 de

versal, que, partindo da de Guimarães em Caniços, subisse pelo vale do Ave, até á portela de Casares ou Rossas na serra de Cabreira e descesse pelo vale de Refoios até o Arco de Baulhe. Aí se ligaria com a linha do Tamega, que, vinda da Livração, subiria pelo vale de Avelames às Pedras Salgadas, servindo Ribeira de Pena. A sua continuação para Leste, que poderia partir de Vila Pouca de Aguiar, subiria ao planalto, passaria por Carrazedo de Montenegro e Valpaços, de onde partiria um ramal para Torre de D. Chama e Vinhais. De Valpaços seguiria a Mirandela, ficando assim ligadas, entre si e com a rede de via estreita do



Minho, as três linhas de Trás-os-Montes: Tamega, Corgo e Tua, com grandes facilidades de exploração, troca de material e oficinas comuns. Essa transversal ainda se prolongava, em trôço mais difícil e de menor importancia, até Mogadouro, onde se ligaria com a linha do Sabor.

\* \* \*

A linha do Ave tinha esse nome de Caniços à Povoia do Lanhoso de onde partia uma bifurcação para Braga. Além da Povoia tinha o nome de linha de Basto.

A primeira saía da estação de Caniços, seguia naturalmente a margem esquerda do Ave, atravessando o rio no ponto actual, ia servir a importante região fabril de Riba Ave, nessa margem, obedecendo ao principio que deve presidir ao traçado das linhas secundarias de se aproximar o mais possivel dos centros de trafego.

Proximo das Taipas seria cruzada a linha de Braga a Guimarães já anteriormente classificada e concedida. Podia-se aproveitar a mesma ponte para as duas linhas a fim de fazer passar a do Ave para a margem direita a partir desse ponto a fim de se aproximar o mais possivel da Povoia do Lanhoso e da sede do concelho de Vieira.

O traçado estava pois definido; de Caniços às Taipas pela margem esquerda e das Taipas à portela de Rossas pela direita.

Não vejo razão ponderosa que aconselhe o abandono de este racional delineamento.

\* \* \*

Há porem um completamento do plano que importa lembrar porque dele derivam veleidades de alteração da directriz.

A linha do Porto à Povoia e Famalicão não resultou de um plano; nasceu ao sabor das circunstancias, com

a largura de 0<sup>m</sup>,90, que foi preciso elevar recentemente a 1<sup>m</sup> para uniformidade da rede.

Foi concedida até à Povoia e mais tarde a Famalicão em vez de ir a Nine.

Houve o projecto de se prolongar por Guimarães à região de Basto e a Regua e Chaves. Gorou essa tentativa e a linha ficou sem finalidade nem seguimento, em Famalicão.

Para facilitar a exploração ocorreu à Comissão revisora a inclusão, no plano, de um trôço curto de Famalicão a Santo Tirso pelas Caldas da Saude, e de facil construção e com 12 km. apenas.

Esse prolongamento da linha de Famalicão a Santo Tirso tinha a vantagem da ligação com Guimarães á quem do entroncamento da linha do Ave.

No plano decretado essa directriz foi porém alterada, indo de Famalicão a Requião e Ronfe para encontrar nessa altura na linha do Ave.

Discordo dessa directriz, e continuo a julgar preferivel a ligação em Santo Tirso. Devo porém observar que essa nada tem com a directriz da linha do Ave, que o decreto de classificação manteve na margem esquerda entre Caniços e Taipas para servir as fabricas de Riba Ave.

Não são de mais os estudos de linhas ferreas. Convem apreciar e comparar as diversas hipoteses possiveis de traçado.

A Direcção Geral de Caminhos de Ferro tem de se cingir na elaboração do projecto á directriz que o plano aprovado prescreve.

E' pela margem esquerda entre as Taipas e Caniços que a linha deve ser estudada. Isso não impede porém o reconhecimento de uma variante pela margem direita para cabal comparação das duas hipoteses.

E não se esqueça que as linhas do Ave e de Basto fazem seguimento á de Guimarães desde Leixões, Senhora da Hora, Trofa e Caniços para corresponderem cabalmente à função que a lei lhes attribuiu.

Todo o turista não deve viajar sem possuir o «Manual do Viajante em Portugal»  
A' venda em tôdas as livrarias do País e na Rua da Horta Sêca, 7-1.º — Preço 25\$00

## Pôrto-VAMAR

Vinhos AUTÊNTICOS do Pôrto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:

**A. D. MARQUES**

Estrada de Bemfica, 749—LISBOA-Norte

Enderêço telegráfico: VAMAR—Lisboa

Telefone: Bemfica 336



# ECOS & COMENTÁRIOS

Por PLÍNIO BANHOS

## TURISMO NA GUARDA

COM um eco que publicamos nesta revista no número de 1 de Abril do corrente, liquidava-mos o caso referente a outro publicado em 1 de Fevereiro, nesta secção, que resultou algumas observações desprimorosas da parte de certas entidades da velha cidade da Guarda, para com o autor destas linhas.

Dois jornais dali, afinando pelo mesmo diapazão, aproveitaram o momento para despejar uma série de insultos, pouco próprios, pelo menos de um dos periódicos, que dias antes nos havia feito as melhores referências em reconhecimento a amabilidades, justas, que lhes dispensamos em ocasião oportuna.

Sopunhamos que um desses jornais havia compreendido as nossas explicações mas, mau grado nosso, notamos que as não atingiu, resultando dessa falta de compreensão o terem entrecheirado, para não dizer embuscado, certo elemento que, de punhal em punho aguarda o momento para agredir.

Isto vem a propósito de uma recente carta que o meu camarada de «A Voz» Cruz Cerqueira fez publicar nesse jornal e da qual transcrevemos alguns períodos para dar mais publicidade ao que a Guarda tem de valor, mas, desconhecido:

A carta de Cruz Cerqueira é dirigida ao dr. Bernardo e, entre muita descrição diz:

«Em Linhares, onde fui propositadamente, existem na igreja paróquial duas tábuas quinhentistas — Adoração e Descimento — no altar mór e outra na mesma época e factura num altar lateral que anteriormente estava armado na sacristia, e na da Misericórdia deparei com uma tela do pendão — A Virgem com um bispo e outros figurantes, (A Senhora da Misericórdia?) — e mais sete tábuas, também quinhentistas, nas paredes laterais da capela mór que são da mesma escola, senão da mesma mão daquelas. E não será exagêro, afirmar que todas estas pinturas — as dez tábuas e a tela duma das faces do pendão da Misericórdia — não andam longe de Grão Vasco ou dos seus discípulos».

«Na Abrunhosa-a-Velha veio-me às mãos um postal do altar da Capela da Casa Anadia, cuja legenda indica a data de 1658, o que decerto está errado porque o retábulo parece obra quinhentista, quando muito dos princípios do século XVII.

Mau grado a deficiente reprodução gráfica, de mais em sépia, lembra-me este retábulo renascentista a obra dos artistas da Renascença em Coimbra e faz-me pensar, sobretudo pela proximidade de locais, no retábulo de João de Ruão aí na Sé da Guarda».

Depois refere-se à fundação de um museu, onde se organizasse uma galeria de belas artes para guardar as onze pinturas (dez tábuas e uma tela) de Linhares e outros objectos dispersos pelas freguesias da cidade.

A finalizar o artigo diz Cruz Cerqueira a propósito da sua viagem à Guarda:

«Creio ter-lhe dito que esta excursão me fez modificar por completo as minhas impressões da cidade da Guarda. Desfiz certa má impressão de há 17 ou 18 anos causada não só por ruelas sujas e mal cheirosas como pelos hotéis nada recomendáveis.

Nestas quasi duas dezenas de anos a Guarda modificou-se. Assim o registei.

Com prazer vi que a Guarda se apresenta cidade asseada, progressiva, cortada por boas e amplas ruas a que fazem face bons prédios seiscentistas ou do século XVIII, de interessantes fachadas, ou modernos bem equilibrados. Gostei de encontrar assim a Guarda.

De mais o acolhimento aos excursionistas impressionou-nos — a todos, registe-se — excelente e gratamente. A Guarda é uma terra acolhedora».

Depois das saudações com que o autor fechou a carta apareceram os astriscos e lá vem uma punhalada do tal cavalheiro que, embuscado agride traiçoeiramente.

Ora não seria mais interessante que estes cavalheiros trabalhassem pelo engrandecimento do Distrito da Guarda e fizessem pelo seu progresso, deixando-se de futriquices próprias de senhoras vizinhas?

Leiam o local que publicamos e, se não sabem ler procurem alguém, que o fará com prazer para ilucidar a redacção reformando o homem que passará a categoria de civilizado.

E, ficamos por aqui.

## ACIDENTES DE VIAÇÃO

SEGUNDO uma estatística que a Direcção Geral dos Serviços de Viação elaborou, durante o mês de Julho morreram 33 pessoas e ficaram feridas 188 em consequência de desastres de automóveis.

Estes desastres são divididos pelo País assim descritos:

Aveiro, 10; Beja, 7; Braga, 6; Bragança, 3; Castelo Branco, 3; Coimbra, 2; Évora, 2; Faro, 4; Guarda, 2; Leiria, 11; Lisboa, 153; Portalegre, 4; Porto, 27; Santarém, 11; Setúbal, 13; Viana do Castelo, 2; Vila Real, 4; e Viseu, 4; total 268. Causas: excesso de velocidade, 11; deficiência mecânica dos veículos, 7; imprevidência dos condutores, 53; imprevidência dos sinistrados, 36; ocasionais, 161. Horas a que se deram entre as 2 e as 6 horas, 10; 6 e as 10, 22; 10 e as 14, 49; 14 e as 18, 88; 18 e as 22, 73 e 22 e as 2, 26.

Veículos causadores: autos ligeiros, 214; autos pesados, 116; motocicletas, 11; bicicletas, 7; veículos hipomóveis, 8, e eléctricos 18; total 374.

Classificação dos veículos causadores: autos ligeiros particulares, 118 e de aluguer, 96; autos de passageiros, 10, e de carga, 106, e diversos 44. Serviço que os veículos eram utilizados: autos ligeiros com passageiros ou carga, 140, e vãos, 74; autos pesados, com passageiros ou carga, 70; vãos, 46 e diversos, 44.

Consequências: número de mortos, 33; de feridos, 188; veículos avariados, 162.

Antiguidade dos condutores: 1911, 4; 1913, 2; 1914, 4; 1915, 4; 1916, 1; 1917, 1; 1918, 3; 1919, 3; 1920, 5; 1921, 3; 1922, 4; 1923, 9; 1924, 8; 1925, 14; 1926, 17; 1927, 44; 1928, 21; 1929, 29; 1930, 32; 1931, 24; 1932, 9; 1933, 24; 1934, 33; 1935, 23, e diversos, 20; total, 341.

Os últimos referem-se a indivíduos indocumentados ou com carta militar ou estrangeira e a outros que não foi possível obter o respectivo número de carta. Os veículos não automóveis indicados nestes números são apenas aqueles que com veículos automóveis tiveram incidentes.

## TENENTE FRANÇA BORGES

A população de Torres Vedras, em virtude de ter sido colocado na sua unidade das Caldas da Rainha, promoveu há dias um almoço de homenagem, nas termas dos Cucos, ao sr. tenente França Borges, que desde 1926 vinha administrando aquele Concelho.

Esta manifestação foi um pretexto para testemunhar o reconhecimento da população, pelos benefícios realizados por aquele ilustre oficial e que tão vivas simpatias criou na vila que lhe deve a entrega do Castelo que há muito se encontrava abandonado.

A juntar a isto, devemos registar que o sr. tenente França Borges, entregava aos pobres os emolumentos que lhe competiam como administrador do Concelho.

Na altura dos brindes, foi oferecida ao homenageado, uma rica canêta de ouro, adquirida por subscrição e que o sr. tenente França Borges agradeceu, comovido, num eloquente discurso que proferiu e no qual manifestou a sua máxima confiança nos destinos de Portugal.



# ELECTRIFICAÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO EM 1934

# UM NOVO SINAL LUMINOSO PARA CAMINHOS DE FERRO

Apesar dos elevados encargos financeiros, exigidos para o equipamento eléctrico das vias, são bastante animadores os trabalhos de electrificação dos caminhos de ferro, efectuados durante o passado ano.

A tracção eléctrica, não só está em condição de poder utilizar com economia a energia proveniente do aproveitamento da «hulha branca», como em melhores circunstâncias, no que respeita a rapidez, limpeza e a possibilidade de maior frequência de comboios.

Certamente, em atenção às considerações apontadas, não hesitam as Empresas Ferro-Viárias estrangeiras, no dispêndio de tão avultados capitais, como acontece à França, que tenciona pôr em execução o plano Marquet.

O referido plano, prevê o dispêndio de 1.300.000.000 de francos, o que equivale na nossa moeda em 2 milhões de contos aproximadamente.

Esta quantia será repartida pelas Companhias Ferro-Viárias, da maneira seguinte:

*Estado* — 403 milhões de francos para electrificação da linha de Paris a Mans.

*Midi-P. O.* — 470 milhões para a transformação da linha de Tours a Bordeus, que será começada logo que terminarem os trabalhos de electrificação da linha de Vierzon — Brive.

*Estado* — 400 milhões para as linhas de Paris a Château — Thierry.

*P. L. M.* — 27 milhões para acabamento dos trabalhos da linha internacional do Monte Cenis, de Culoz — Chambéry.

Os caminhos de ferro britânicos, tomaram uma parte importante na electrificação das suas linhas, pois em pouco mais de um ano fizeram a transformação de 1770 quilómetros de via, adoptando a corrente contínua de 650 volts. Nêstes trabalhos foram dispendidos 5 milhões de £ durante o ano de 1934.

Em Outubro do mesmo ano os Caminhos de Ferro do «Reich» fizeram-se a electrificação de 273 quilómetros de via férria, utilizando o sistema monofásico de alta tensão.

Os trabalhos efectuados pela Itália, são também de grande importância, depois do projecto apresentado pelo ministro das Comunicações em 1933, no qual é previsto, a despesa de 4.200.000.000 de liras (sete milhões e seiscentos mil contos) para electrificação geral.

De acôrdo com o referido programa serão electri-

Tem merecido particular atenção dos especialistas, a farolagem Ferro-Viária, pois da sua modernização depende a melhor segurança da circulação dos comboios.

Os sinais que por via de regra eram todos de igual construção, como seja o conhecido sinal semafórico, para serviço diurno, tendo luzes de posição, vermelha e verde para serviço noturno, foram por assim dizer os primeiros passos na sinalização das vias férreas. Desde que seja comandado o braço do semáforo, passa diante da lanterna de posição, que apenas tem luz branca, um vidro vermelho ou verde, que conforme a indicação pretendida, luzirá uma cor vermelha ou verde.

As cores que há muitíssimo tempo estão introduzidas internacionalmente, sendo conhecidas e mais de que comprovadas como adequadas para o fim a que se destinam, em nada serão alteradas. O que porém, se está ensaiando e pondo à prova na Alemanha — o que segundo informações colhidas, com bons resultados — é uma nova espécie de semáforo principal; o chamado sinal-luminoso para uso durante o dia. Conforme consta, este sinal excede ainda consideravelmente, quanto à sua visibilidade e clareza, o sinal até então usado, qualidade esta, que se deverá aspirar como desejável e necessária, atendendo às elevadas velocidades da viação férrea.

No sinal luminoso diurno não existe mais semáforo. Consiste ele unicamente numa lâmpada eléctrica, de luz muito intensa, a qual funciona dia e noite, tendo uma lente dupla de cor, de construção toda especial que lhe está anteposta. Todo o aparelhamento é eléctrico. A distribuição, também é eléctrica, comutando a luz, conforme a necessidade, em verde ou vermelho. Segundo somos informados, a maior vantagem do novo sinal é que, por mínimo que seja o defeito ou falha no serviço, a luz terá que parar infalível e automaticamente em vermelho, obtendo-se assim, como medida de segurança, o bloqueamento da via férrea. Não existem quaisquer contactos que, em matéria de serviço eléctrico, tão facilmente podem ocasionar surpresas desagradáveis.

A distribuição da mutação de luz efectua-se por via electromagnética. O dispositivo que comuta a luz, consiste num corpo de vidro, em forma de U, fechado por todos os lados. No terço inferior, o vidro está cheio de mercúrio. Num dos braços o mercúrio está coberto por um líquido vermelho e no outro por um líquido de cor verde intenso. De per si a principal posição do sinal é sempre em luz vermelha. A luz da lanterna de posição cai através do braço da lente, no qual se encontra o líquido vermelho. Este líquido tem a propriedade de se aquecer muito facilmente.

Desejando comutar a luz de vermelho para verde, bastará ligar-se uma espiral térmica, montada na parte superior do braço, por cima do líquido vermelho, passando então o líquido vermelho a evaporar imediatamente, mas como esteja dentro do corpo de vidro herméticamente fechado, o processo da evaporação efectua-se sem perda de substância. O vapor comprime o mercúrio, fazendo-o retroceder a passar do braço vermelho para o verde, no qual ele tornará a subir e com ele subirá o líquido verde, enchendo a lente diante da lanterna de posição, que luzirá com uma luz verde bastante intensa.

Se as tentativas alemãs feitas neste sentido, forem coroadas de sucesso, os técnicos alemães do ramo da construção de sinais, terão conseguido registar um sucesso que equivalerá à verdadeira revolução em matéria de sinalização ferro-viária.

É que o factor da extraordinária segurança no serviço ferro-viário, característica principal do novo sinal luminoso diurno, decidirá então a sua introdução geral.

ficadas linhas num total de 4356 quilómetros sendo 2634 quilómetros de via dupla e 1722 de via única.

— No fim do ano de 1934 encontravam-se a explorar electricamente mais de 2250 quilómetros de linhas, sendo o serviço mantido por 873 locomotivas.

Os caminhos de ferro federais Suíços, também electrificaram linhas num percurso total de 178 quilómetros e a Suécia 225 quilómetros.



# OS REVISORES DE BILHETES

NAS

## EMPRÊSAS FERRO-VIÁRIAS

Por ANTÔNIO GUEDES

NÃO há alguém que tenha feito viagens de curta ou longa duração, que desconheça a finalidade dos indivíduos que usando uma bolsa a tiracolo, percorrem carruagens e compartimentos, dirigindo-se a cada um dos passageiros. Todos vão satisfazendo com sofrível boa vontade, o pedido feito pelo revisor e enquanto procuram o bilhete, nunca passa despercebida a figura do empregado requerente. Vão assim verificando se é alto ou baixo, com óculos ou sem êles, gordo ou espalmado, factos que digamos de passagem, pouco importam ao passageiro. Certamente, o mesmo não sucederá verificando a sua limpeza, farda irrepreensível, botas espolhentas, bem barbeado, maneiras atenciosas, afáveis e finalmente não dizendo muitas asneiras nas poucas palavras que dirige. Respostas prontas, acertadas e bastante concretas, a qualquer pedido de informação ou esclarecimento que lhe seja feito, também demonstram a consciência absoluta no desempenho da sua missão, circunstâncias que bem dispõem o passageiro, culto e educado, que não regateará os merecidos encômios que à Empresa, que tão bem sabe escolher e disciplinar os seus agentes.

As qualidades mencionadas, satisfazem os passageiros, mas outras importam às Empresas, pois nem todos estão em condições de contentar as duas correntes — o passageiro e a Empresa — cumprindo com garantia os seus deveres.

Não compete ao revisor verificar apenas se os passageiros levam bilhetes, mas sim tudo que diga respeito à comodidade dos mesmos, sem prejudicar os interesses da Empresa. Convencer-se que também exerce uma profissão de vigilância, sem contudo se apresentar de aspecto bisonho e arrogante, a fim de não atemorizar aqueles de quem, da sua frequência, depende o bem estar da colectividade.

Todos êstes deveres, serão automaticamente compreendidos, desde que exerçam actividade no ramo das suas tendências naturais.

Como nem sempre a escolha do ofício condiz com a vocação, verifica-se que nas múltiplas actividades profissionais, poucos são aquêles que exercem uma, com acerto, dentro do gráu da sua cultura e intelligência, e, compatíveis ainda com a própria resistência física.

A escolha da profissão, por aquêles que têm filhos

ou tutelados, deve merecer a maior atenção, não castigando uma existência inteira, escolhendo-lhes inconscientemente, sem qualquer apoio científico, uma profissão que não está de acôrdo com as suas aptidões físicas e intellectuais.

É frequente, ouvir dizer-se a um papá, cioso de fantasia, que um seu filho será médico, porque o encontrou em certo domingo, auscultando uma boneca da vizinha do lado... Aí temos o menino quer queira quer não, tirando a licenciatura em medicina, quando afinal, tinha imensa tendência para cangalheiro.

Outros há, que escolhendo a sua profissão, procuram aquela que lhes dá mais proventos, ou porque é de mais futuro e não tem tantas responsabilidades, visando apenas factores de classe sentimental ou material. Nesta ordem de ideas, fácil é encontrar um péssimo empregado de carteira, que seria um bom serralheiro; um esplêndido e diligente boletineiro que as asperezas da vida, atiraram para desenhador e um ótimo carregador, para revisor de bilhetes.

Como resultado, obtêm enfado pela profissão, não trabalharem com gosto, alegria e interesse; não terem paciência para sofrer as contrariedades, que sobrevêm no desempenho da sua missão, provocando-lhes uma existência intolerável.

No próprio interesse das Empresas, ha que seleccionar os pretendentes aos seus lugares, não só por intermédio de exames para apuramento daqueles que possuam mais conhecimentos intellectuais e melhores condições físicas, como também, verificar, se as tendências naturais do examinando, se ajustam à profissão que requer.

Entre as múltiplas actividades profissionais existentes numa Empresa Ferro-viária, a classe dos revisores de bilhetes é aquela que mais em contacto está com o público, de tôdas as categorias sociais, razão porque sôbre êles deverá recair maior atenção. Dever-se hia portanto, exigir como habilitações, o curso elementar duma escola official de comércio. Assim não seriam estranhos, aos conhecimentos gerais de contabilidade, português, francês e inglês, disciplinas que bastante necessárias se tornam, para desempenho de tal profissão.

Os que, já a exercendo, não tivessem a cultura exigida, seriam obrigados pelas Empresas, fazer a sua preparação em cursos privativos e especializados,



# HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Setembro de 1895



## Assembléa dos obrigatorios da Companhia Real, em Paris

Realizou-se no dia 19 esta assembléa, á qual presidiu mr. Kergall, sendo muito concorrida, como era natural, visto ser a primeira reunião depois da reconstituição da companhia.

De Lisboa estavam presentes os srs. Carrilho, presidente do conselho e da comissão executiva, e Boyer, director, que são tal membros do conselho da administração por parte dos obrigatorios.

A presidencia apresentou o relatório da gerencia dos primeiros seis meses do anno corrente, pelo qual se vê que os resultados são perfeitamente lisonjeiros, permitindo as mais bem fundadas esperanças de que a companhia possa em breve entrar n'um periodo perfeitamente regular das suas contas.

Apoz dois meses de chuvas incessantes que, affectando consideravelmente o trafego de mercadorias e ainda mais o de passageiros, produziram uma diminuição de receitas de cerca de 100.000 francos, nos meses seguintes o desenvolvimento dos transportes tomou tal incremento que não só compensou essa falta como augmentou as receitas, sendo o excedente, no fim do semestre, de 670.000 francos, o que promete que o exercicio corrente dê um saldo de mais de 10 milhões de francos liquido de despesas.

O excesso de rendimento que se prevê para o anno corrente, não será desmentido nos annos futuros, salvo um caso perfeitamente extraordinario de aggravamento da crise geral; pelo contrario, é bem de esperar que as receitas subam ainda mais, porque o trafego tende a augmentar, vindo hoje ás linhas da companhia muitos transportes que d'ellas andavam extraviados por estradas ordinarias, pelos rios, etc.

No proximo numero daremos uma comparação do movimento e productos da exploração, liquidação de initiva até 30 de junho passado.

Ahi se verá que, tanto em passag-iros como em mercadorias, os dois principaes elementos do trafego, os productos excederam os do anno passado em todas as linhas de que se

que as mesmas deveriam facultar aos seus agentes, depois das horas regulamentares de serviço.

Quanto ao exame somático, verificar-se hia, se os candidatos não tinham predisposições para varises, reumatismo ou hérnia, doenças que mais se revelam naqueles que exercem a profissão de pé. Deformações nos membros, lesões pulmonares e do coração, perturbações nervosas e ainda todos aqueles, que pela sua defeituosa conformação, não possam desempenhar-se convenientemente.

Ha outros factores, também de grande importância, que não devem ser desprezados, como sejam: paciência perspicácia, bastante memória e resistência à distração.

Com o somatório das qualidades enumeradas, terá o público revisores educados e instruidos e, as Empresas a garantia dum bom desempenho da missão que lhes incumbiu.

compõe a rede da companhia, tanto as não subsidiadas, como aquellas em que o governo tem a garantia de rendimento.

N'este ponto lucra directamente o thesoureiro publico, que será em menos tempo diminuir os seus encargos.

E' bom notar-se que o augmento de receitas se manifesta em todas as linhas ferreas portuguezas, o que bem indica um geral melhoramento da nossa vida economica, e mais certeza dá de que as receitas da companhia real subirão progressivamente.

No anno corrente foram pagos tres coupons e a quantia sufficiente para o coupon de janeiro já está em caixa, ficando desde então restabelecido o pagamento nas datas regulamentares, janeiro e julho.

A impressão das novas obrigações de primeiro grau, em numero de quasi 500.000, atrazou os trabalhos da troca dos titulos, mas, para obviar a este inconveniente, foram dados titulos provisorios aos crédores da divida fluctuante que eram os que não tinham titulos negociaveis, e a entrega das novas obrigações vae effectuar-se com o pagamento do proximo coupon, devendo coincidir com isso a admissão d'esses valores na cotação official.

O relatório constata que a nova gerencia encontrou as linhas, em geral, em perfeito estado, e termina por estes periodos:

«Em resuma, o nosso primeiro exercicio, apesar de ter que fazer face a encargos excepcionaes, apresenta-se bem, e a primeira experiencia que acaba de ser feita em condições as mais difficeis, inseparaveis d'um periodo de debute, é de bom augurio para o futuro.

Entre os diversos elementos de que se compõe o conselho de administração reina a mais completa harmonia; o comité de Paris sente-se feliz de render este testemunho aos seus collegas de Lisboa cujo mandato é de origem differente.

Não há senão um conselho unido para a realização de um objectivo comum: a reconstituição da companhia e a volta a uma prosperidade cujas fontes não estão esgotadas, e na qual o commercio e a industria de Portugal não são menos interessados do que os portadores de titulos da companhia.

D'este mesmo espirito encontrou o conselho animado o governo portuguez, nas relações frequentes que não pôde deixar de ter com o Estado a mais importante companhia cuja rede serve a maior parte dos centros industriaes e commerciaes do paiz. Não temos, pois, se não que louvar-nos da attitude dos mandatarios do Estado no nosso conselho e junto d'elle.

Não podemos deixar de nos associar com todo o entusiasmo aos merecidos elogios que o relatório do conselho faz á nova direcção, á actividade e intelligencia da qual o commercio e a industria portugueza não são os ultimos a fazer justiça; e pertence-nos particularmente render homenagem á attitude do pessoal que soube reconhecer o sacrificio espontaneamente feito pelos crédores para reconstituir a caixa de reformas.»

As informações d'estes periodos lisonjeiam e confirmam as nossas previsões, por occasião da eleição da nova administração da companhia. Afastadas as discussões entre os diversos elementos que tinham que constituir essa administração, unidos todos, tratando-se activamente de promover o desenvolvimento do trafego, naturalmente adormecido durante um tão longo periodo em que os assumptos de administração absorviam por tal forma os espiritos que impossivel era dedicar a outras questões a attenção devida, o restabelecimento das boas receitas e a marcha regular de todos os negocios não se faria esperar n'uma companhia exploradora d'uma linha ferrea que é e será sempre uma das melhores da Europa.

**Visado pela  
Comissão de Censura**



## LINHAS ESTRANGEIRAS

**BÉLGICA** As novas locomotivas adquiridas pela Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas, num total de 15, tipo 4-6-2 «Pacific», são destinadas a fazer o serviço dos combóios expressos:

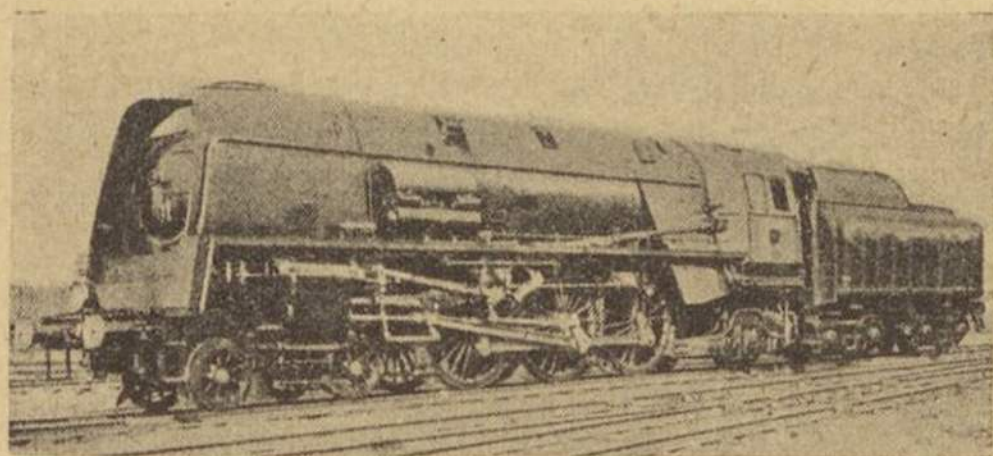
As suas características gerais, são:

Diâmetro dos cilindros, 420 mm.

Curso dos cilindros, 720 mm.

Diâmetro das rodas motoras, 1980 mm.

Diâmetro das rodas do «Bogie», 900 mm.



As novas locomotivas da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas

Diâmetro das rodas do «Tender», 1067 mm.

Pressão, 18 kg. cm<sup>2</sup>.

Superfície da grelha, 5 m<sup>2</sup>.

Água, 38 m<sup>3</sup>.

Carvão, 10,5 toneladas.

Pêso em ordem de marcha, 124 toneladas.

Pêso aderente, 70,5 toneladas.

Esta locomotiva é de 4 cilindros iguais colocados em linha no eixo do «Bogie». Os cilindros exteriores, actuam no segundo eixo motor por intermédio de bielas com 3<sup>m</sup>,30 de comprimento e os interiores, no primeiro eixo motor, com bielas de 2 m. de comprimento.

É de 24<sup>m</sup>,40 o comprimento total da locomotiva ligada ao «tender».

**ITÁLIA** Ficarão muito brevemente concluídos os trabalhos para a electrificação da linha Roma-Florência, cujo tráfego será iniciado a 28 de Outubro do corrente ano. Nessa época também já estará concluída a electrificação da linha Roma-Nápoles e então a viagem de Nápoles a Milão poderá ser feita em 9 horas e a de Milão a Roma, em 7 horas, graças aos novos combóios aerodinâmicos actualmente em construção nas oficinas da Sociedade Breda.

— As autoridades italianas e francesas, inaugura-

ram o serviço de electrificação de Cuneo a Ventimiglia, que tem um percurso em território francês, de 17 quilómetros.

Os trabalhos para a instalação da tracção eléctrica, foram feitos pelos engenheiros do caminho de ferro italiano em 40 dias, aproveitando esse espaço de tempo, para melhorarem as linhas de manobra das estações francesas situadas no percurso.

**RÚSSIA** Serão brevemente restabelecidos os serviços ferro-viários directos entre a União das Repúblicas Soviéticas da Rússia e a Rumania, as quais estão suspensas há 17 anos.

As relações diplomáticas entre os dois países foram interrompidas em 16 de Janeiro de 1919 quando a Rumania ocupou a Bessarábia, antiga província russa.

Em consequência do rompimento, a ponte sobre o Dniester foi dinamitada durante a revolução, ficando suspenso o tráfego ferro-viário. Agora procede-se activamente à reconstrução da ponte, a fim de estabelecer as comunicações férreas, através da fronteira russo-bulgara.

**ESPAÑA** Pelas companhias do Norte, M. Z. A., Andaluzia e Oeste de Espanha, foi autorizada a aquisição de 150 automotoras, numa importância total de 60 milhões de pesetas, as quais deverão ser entregues no espaço dum triénio, à razão de 50 unidades por ano e liquidadas totalmente no fim de seis anos.

As firmas que apresentaram propostas foram 4: a «Encalduna», a «Maquinista Terrestre e Marítima», a «Babcock Wilcos» e a «Construtora Naval».

As automotoras destinam-se ao emprêgo seguinte: 40 para a Companhia do Norte, 60 para a M. Z. A., 25 para a da Andaluzia e as restantes 25 para a Companhia do Oeste de Espanha.

## Lourenço Cayolla e Bento Carqueja

No dia 30 de Julho e 2 de Agosto, faleceram os ilustres jornalistas, Lourenço Cayolla e Dr. Bento Carqueja.

A falta de espaço com que lutamos obriga-nos a retirar para o próximo número uma mais larga referência a tão infausto acontecimento que enlutou toda a imprensa portuguesa.

**P A P E I S**  
FÁBRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA

Obtiveis em todos os armazens de papel e papelarias

Depósito: G.<sup>me</sup> GRAHAM JR. & C.<sup>a</sup>  
R. da Alfandega, 156/158

LISBOA



# CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

## S. TOMÉ E PRÍNCIPE

Vai ser concluída a construção da ponte sobre o rio Ió, cujos trabalhos estavam paralisados há bastante tempo. O taboleiro que vai ser colocado agora é de cimento armado.

## ANGOLA

O Governador Geral de Angola propôs que seja aplicada na aquisição de material circulante para o Caminho de Ferro de Luanda a verba disponível de 1.300 contos e a abertura de um crédito, na importância de 700 contos, para os trabalhos a efectuar no mesmo Caminho de Ferro.

## MOÇAMBIQUE

Encontra-se muito adiantado o primeiro trôço do caminho de Ferro do Vale do Limpopo. O segundo trôço deve iniciar-se logo que se ache construída a ponte sobre o rio Incomati, que deverá circundar um

morro de Magude e vale subjacente, seguindo, quasi em linha recta, até Motaze, onde cruzará com a estrada Xinavane-Guijá, para receber o tráfego de Guijá e de Xibuto, que é importante.

O referido caminho de ferro terá, além destes dois troços, com onze pontes e catorze aquedutos, para atravessar as linhas de água no percurso, mais dois troços, um do Guijá à Barragem, projectado pelo sr. engenheiro Trigo de Moraes, e outros de Lionde e Joene, para cruzar os canais do projecto de irrigação.

Além das obras de arte mencionadas, terão de ser construídas quinze pontes, uma das quais sobre o rio Chassine, com 80 metros; outra sobre o rio Pantia, com 45 metros, e, uma última, sobre o rio Mazimchopes, com 91 metros. Este caminho de ferro terá a extensão de 128 quilómetros. A sua construção está orçada em 370.000 libras. Só a ponte sobre o rio Incomati custa 39.555 libras. O primeiro troço parte do quilómetro 128 de linha de Xinavane (estação de Magude), em direcção a Chassine.

Todos os trabalhos referentes a este caminho de ferro são dirigidos pelo director das Obras Públicas de Moçambique, sr. engenheiro Jardim Granger.

## ÍNDIA PORTUGUESA

Foi anulado o concurso para adjudicação da construção da importante ponte cortalin sobre o rio Zuart, e vai ser aberto novo concurso com o mesmo fim.

# L U S A L I T E

*Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalisações de agua, gaz e vários produtos quimicos, industriais e agricolas para protecção de redes subterraneas elctricas e telefonicas, etc.*

**CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L. DA**

RUA DO ALECRIM, 10 - LISBOA - Telefones 23948 e 28941

## Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.<sup>a</sup>

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

**CAIXOTARIA**

**DOCA DE ALCANTARA**

**L I S B O A**

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

**PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL**

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

## TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 26415

Sucursal no Porto: RUA DE S.ª CATARINA, 380

**Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL**

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

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo parisiense fatos 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.



**Sociedade Anónima**  
**BROWN, BOVERI & C.<sup>IE</sup>**  
**BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA**

*A firma que instalou o maior  
número de kilowatts nas Cen-  
trais Eléctricas Portuguesas—  
A firma que montou o maior  
número de turbinas a vapor  
— em Portugal. —*

Representante geral:

**EDOUARD**  
**DALPHIN**

ENGENHEIRO-  
DELEGADO

Escritório técnico R. Passos Manoel 191-2.º

**p o r t o**



O turbo grupo a vapor de 5.000 kilowatts da Central de Massarelos  
da Companhia Caminhos de Ferro do Porto

**Kern**  
AARAU  
SUISSE

*Boîtes de compas de précision*

INSTRUMENTOS  
DE PRECISÃO

**Kern**  
AARAU

TAQUEÓMETROS  
ALIDADES  
TEODOLITOS  
BINÓCULOS

Vendas a retalho  
em todas as casas  
da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA  
Rua dos Fanqueiros, 15, 2.º

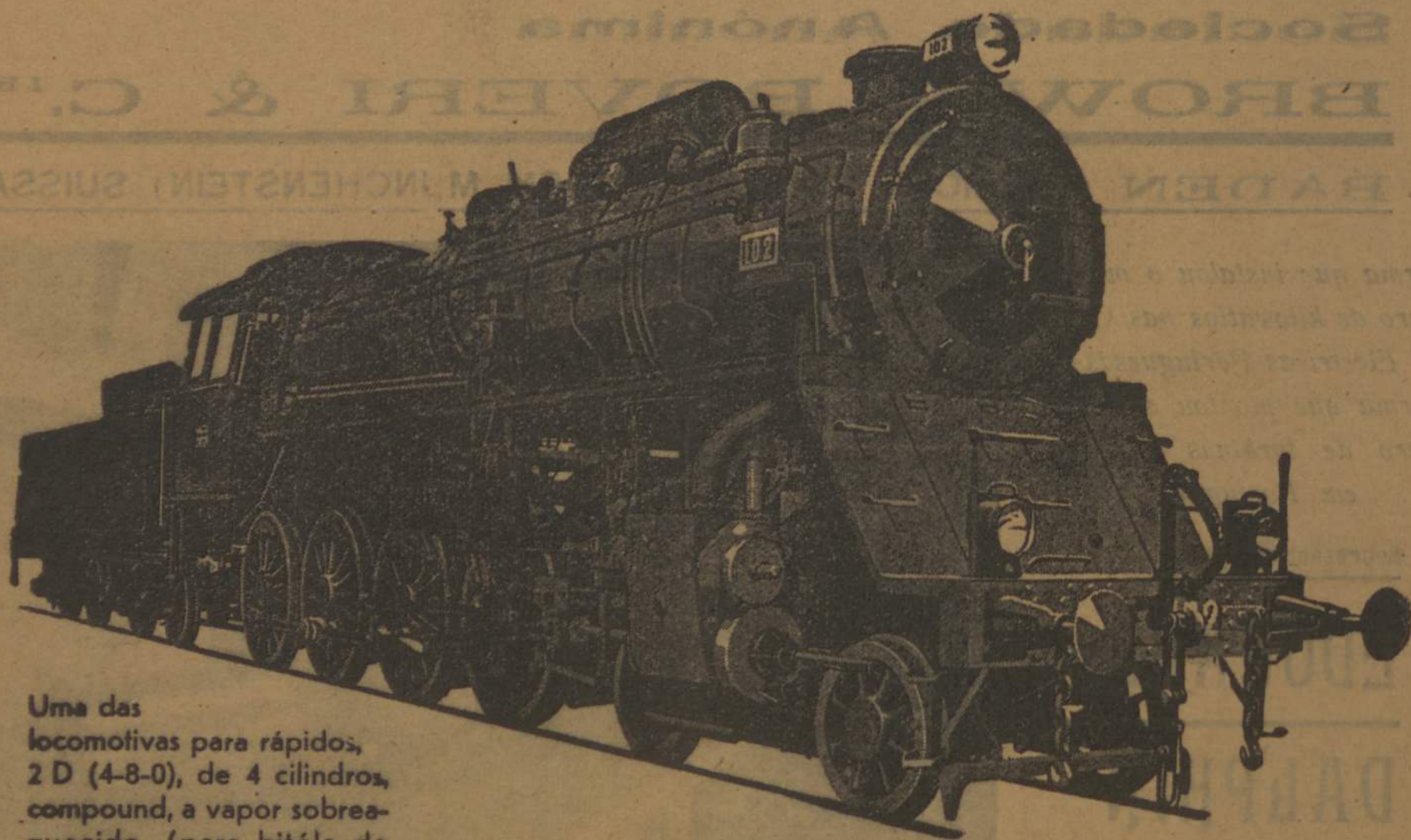
**Companhia do Caminho  
de Ferro de Benguela**

CAPITAL ACÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00  
CAPITAL OBRIG.—Esc. (ouro) 44.165.070\$00

SÉDE EM LISBOA  
**LARGO DO QUINTELA, 3**  
COMITÉ DE LONDRES:  
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:  
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros  
1.347. Distância do Lobito à região mi-  
neira da Katanga: Quilómetros 1.800





Uma das  
locomotivas para rápidos,  
2 D (4-8-0), de 4 cilindros,  
compound, a vapor sobrea-  
quecido, (para bitola de  
1670 m/m) da Companhia  
dos Caminhos de Ferro Por-  
tuguêses da

**BEIRA ALTA,**  
fornecidas em 1930 por  
**HENSCHEL & SOHN A. G.**

## Há já mais de meio século

que as locomotivas "Henschel" são conhecidas e preferidas  
em Portugal e suas Colónias, onde as mesmas se têm  
qualificado.

## Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metro-  
pole e Ultramar.



### REPRESENTANTE GERAL

para Portugal e Colónias:

**CÁRLOS EMPIS**

Rua de S. Julião, 23, 1º

**LISBOA**

**HENSCHEL & SOHN A. G.**  
**KASSEL - ALLEMANHA**