

Gazeta dos Caminhos de Ferro

18.º DO 39.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do Comercio e Comunicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

NUMERO 930

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Representante em Espanha:—Henrique de La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 13

Correspondente em Paris:—Ed. Glück—Rue George Sande 34—Enghien—les—Bains

Representante em Angra do Heroismo: José Maria dos Santos

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

LISBOA, 16 de Setembro de 1926

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO

Manoel da Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTES NUMERO

- Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses* - 16.º Aditamento á classificação geral—p. v.
—Aviso ao publico—ampliação do 5.º aditamento á tarifa especial interna n.º 1 de p. v.
—13.º Aditamento á tarifa internacional n.º 312—g. v.
—14.º Aditamento á tarifa internacional n.º 301—g. v.
—15.º Aditamento á tarifa internacional n.º 312—g. v.
Caminhos de Ferro do Estado—Tarifa de camionagem entre a estação de Porto-Campanhã e o Despacho Central de Matosinhos, situado na vila de Matosinhos, Rua Brito Capelo n.º 665.
—4.º Aditamento ás tarifas internacionais P, H. F. n.ºs 1 e 2 de g. v.
—5.º Aditamento á tarifa especial interna n.º 1—g. v.

SUMÁRIO

- O arrendamento das linhas do Estado, por J. Fernando de Sousa Pag. 273

Depósito nos caminhos de ferro	Pag. 275
Tubos de Aço	» 275
Engenheiro Vicente Ferreira	» 275
Despesas da Fiscalização do Governo	» 275
Nomeações	» 275
Vagão de 80 toneladas de carga	» 276
Uma cidade internacional	» 276
Viagens e Transportes	» 277
Um trecho do Caminho de Ferro Pan-Americano	» 278
Camara de água sistema «Nicholson»	» 279
Louvor	» 279
Catastrofe	» 280
Caminhos de Ferro do Estado	» 283
A nova locomotiva de grande velocidade dos Caminhos de Ferro Federais Suíços	» 285
Parte Oficial	» 286
Linhas Portuguesas	» 287
Acidente grave na estação inglesa de Northworth	» 287
Linhas Estrangeiras	» 288

O arrendamento das linhas do Estado

por J. Fernando de Sousa

Veu a lume, a fim de dar lugar, antes da publicação official, a críticas e reclamações, cujo valor possa ser aquilatado na devida conta, as bases que o sr. Ministro do commercio tenciona propor ao Governo, de que faz parte, para o arrendamento das linhas do Estado.

Louvável prática, igualmente adoptada a seguir para o projecto de lei orgânica dos portos de mar.

Duas questões ha que esclarecer pela análise d'essas bases, que noutro logar publicamos: a conveniência e oportunidade do arrendamento, e os termos em que deve ser feito.

Predomina a opinião de que ao Estado falece, a competencia para exercer funções industriais e commerciaes, que devem ser confiadas á acção privada. Fabrico e venda do tabaco e fosforos, por exemplo, a que muitos attribuem grande produtividade quando constituem monopólio fiscal do Estado, mais podem render se o monopólio é concedido a uma empresa. O mesmo se afirma ácerca dos caminhos de ferro, cuja exploração, de caracter commercial, mal se ajusta ás fórmulas burocráticas dos serviços officiaes.

Entre nós tem-se vivido em regime electico. Boa parte dos nossos caminhos de ferro foram concedidos e são explorados por empresas. Foram-no

os do Sul e Sueste, que desde 1909 se acham na posse do Estado. Foi este quem construiu directamente e tem sempre explorado os do Minho e Douro.

Até 1899 essa exploração enfermava de graves defeitos pela exiguidade das dotações, ingerência da politica na admissão e acesso do pessoal, falta de pontualidade de pagamentos, morosidade das resoluções, a despeito do valor pessoal dos técnicos d'ela encarregada.

A reforma realisada pela lei de 14 de julho de 1899, creando uma Administração autónoma dentro de certos limites, que arrecadava receitas e pagava despesas e geria um fundo official destinado ao custeio de novas construções, obras complementares e aquisição de material circulante e aos encargos de empréstimos contraídos para o mesmo fim, operou profunda e benéfica transformação. Nos onze anos decorridos de 1899 a 1910 o novo regimen acreditou-se pelas melhorias operadas.

Acrescentaram-se cerca de 300 quilómetros ás linhas do Estado, além de cerca de 130 com garantias de juro, levaram-se a efeito importantes obras complementares.

As receitas brutas subiram de 1.899 contos a 3.176 e as líquidas de 781 a 1.249. Gastaram-se cerca

de 8500 contos em obras e aquisições de conta do estabelecimento. As receitas do fundo especial atingiam mais de 500 contos anuaes. Creou-se e dotou-se largamente a Caixa de aposentações, melhoraram-se vencimentos, impediram-se de vez as abusivas ingerencias da política nas situações do pessoal. Os serviços e a dotação de material circulante melhoraram consideravelmente. O coeficiente de exploração, apesar das melhorias de serviço e da abertura de novos troços pouco productivos, manteve-se sem grande alteração, pois subiu apenas de 0,588 a 0,606.

A experiencia de onze anos mostrou que a administração por conta do Estado podia sofrer vantajoso confronto com a das companhias. O ponto estava em haver liberdade e continuidade de acção e a autonomia que lhe imprimisse feição comercial.

Veu com a revolução de 1910 a mudança do regime que despertou paixões e o espírito de revolta e fez reviver as influencias políticas na Administração. As greves, até 1910 desconhecidas em caminhos de ferro, surgiram a cada passo. Os agitadores iam ameude conferenciar com os ministros, arrogando-se a pretendida representação do pessoal.

A autonomia tornou-se puramente nominal. A indisciplina e a desordem atingiram proporções assustadoras, ressentindo-se d'elas a regularidade dos serviços.

Agrediam-se os superiores, chegando-se a expulsar directores e chefes do serviço.

Essas causas internas juntas ás de ordem externa originadas pela guerra e pela crise d'ela derivada crearam uma situação deplorável d'exploração deficitaria e de intoleravel deficiencia dos serviços; que se manifesta sobre tudo no Sul e Sueste, em que a influencia dos agitadores mais preponderou.

Assim, vemos o coeficiente médio de exploração elevar-se nas linhas do Estado a 0,775 em 1914, a 1,354 em 1921, em quanto nas linhas de companhias subiu de 0,547 a 0,987.

O período de 1919 a 1922 foi o mais critico nas linhas do Estado, chegando o coeficiente a atingir 1.433.

No ano económico de 1922-1923 desceu a 1,250 e no de 1925-1926 a 0,913 segundo dados aproximados em que a despesa não compreende os adidos, cujos vencimentos na importancia de milhares de contos estão a cargo do Tesouro.

E todavia, mercê de sobretaxas, as receitas do tráfego cresceram de 3.544 contos em 1924 a 25.648 em 1911 e no ano económico de 1925-1926 atingiram 107.441.

Desde 1918 tem-se multiplicado as remodelações de serviços, chegando a publicar-se quatro dentro de um ano.

Após a revolução de 1921, sinistramente marcada por horriveis assassinios politicos, os C. F. E. caíram sob a ditadura de agentes subalternos sem categoria para presidir á sua administração e que agravaram enormemente a desorganisação. O que se passou com a reforma dos serviços é inacre-

ditavel e o contrato relativo á transformação das oficinas é um dos maiores escandalos administrativos de que ha conhecimento. Financeira e tecnicamente foi um desastre e deu logar a tal perturbação das oficinas, junta á pouca actividade sistematica dos operarios, que a paralisação do material tornou-se aflitiva, chegando-se a mandar duas remessas de locomotivas á Alemanha para serem reparadas.

Em 1924 decretou-se nova reforma de serviços, previamente estudada por uma Comissão, que foi de parecer que o único modo radical de melhorar a situação era o arrendamento das linhas, mas depois de se remediar um pouco a desordem de serviços para as valorizar. Foi nomeado novo administrador geral, o sr. engenheiro Pinto Teixeira, que procurou reconstituir as finanças dos caminhos de ferro, equilibrou receitas e despesas e melhorou a disciplina.

Bastou uma agitação revolucionária para determinar a suspensão dos dirigentes por imposição do pessoal, dando-se nova e funda machadada na disciplina.

Ao mesmo tempo reconheceu-se que no período anterior a 1924 não só tinham sido absorvidas as receitas pelas despesas, mas ainda se tinha recorrido largamente ao crédito aberto ao Governo em Londres e estavam sem pagamento importantes fornecimentos.

Tais vicissitudes que se tem acentuado e agravado nos ultimos 8 ou 10 anos, mostram a quasi impossibilidade de uma gerencia satisfatoria, sob a autoridade directa do Estado; especialmente no Sul e Sueste. No Minho e Douro a desorganisação tem sido menos profunda, as oficinas trabalham satisfatoriamente, os serviços correm com certa regularidade. Com Governos fortes e estaveis, que assegurem a disciplina social e impeça as invasões da politica particularmente temiveis quando a demagogia pretende imperar em nome de uma prestença democratica, seria possivel talvez faser voltar os C. F. E. a uma situação satisfatoria. Na falta desse apoio estavel, que escolha capacidades e lhes dê liberdade de acção, parece acertada a experiencia do arrendamento, que se poderia porem limitar ás linhas do Sul e Sueste, mais afectadas pela crise, deixando o Minho e Douro sob a acção do Estado exercida nas devidas condições.

Noutro artigo examinaremos as bases preparadas para esse arrendamento.



Ao sr. ministro da Justiça

Pedimos a atenção do sr. ministro da Justiça para a situação daquella praticante da estação de Belem que, ha dois anos, foi preso como responsável pelo choque de combóios que ali ocorreu, e ainda aguarda julgamento.

Estamos certos de que o sr. ministro da Justiça providenciará de modo a modificar-se a situação que se criou ao empregado ferroviário.

Depósito nos caminhos de ferro

DE

Mercadorias estrangeiras em trânsito por Portugal

No intuito de evitar a permanência por períodos superiores a 45 dias, nos armazens dos caminhos de ferro, de mercadorias chegadas em trânsito, o Govêrno publicou recentemente o seguinte decreto:

Artigo 1.º Os prazos a que se referem os artigos 392.º e 393.º, § único, do decreto n.º 4.569 ficam reduzidos a quinze dias sendo a redução relativa ao § único do artigo 393.º só atinente aos transportes ferroviários.

§ único. O prazo máximo de quinze dias é extensivo a todos os depósitos ferroviários em que existam mercadorias sujeitas a acção aduaneira.

Art. 2.º As mercadorias cativas de despacho e existentes em depósitos ferroviários, quando tenham de ser vendidas, sê-lo hão com isenção dos respectivos direitos e mais imposições, rateando-se o preço da arrematação pela Fazenda e entidade ferroviária transportadora proporcionalmente aos respectivos créditos quando o produto não chegue para o pagamento dos mesmos.

Art. 3.º Quando se trate de alcohol, arguardente, tabaco, fósforos ou mercadorias de importação privativa ou proibida proceder-se há conforme os princípios consignados no decreto de 31 de Março de 1910 observando-se, sempre que seja possível, o que fica preceituado no artigo 2.º.

Despesas da Fiscalização do Govêrno

Nos Caminhos de Ferro

O *Diario do Govêrno* publicou uma rectificação ao art.º 6.º do decreto n.º 12.103 de 5 de Agosto último do teor seguinte:

Art. 6.º A parte das receitas liquidas do tráfego de Caminhos de Ferro do Estado, que anualmente reverte para o Tesouro nos termos da base 3.º n.º 2.º da lei de 14 de Julho de 1899 é elevado de 700.000\$ a 1.200.00\$ sendo em compensação dispensada a contribuição da respectiva administração de 0,5 por centodas receitas para as despesas da fiscalização estatuida no artigo 5.º § único do decreto 11898 de 12 de Julho último.

Segundo o decreto n.º 12.222 que publicamos na *Parte oficial* a percentagem com que no presente ano económico as empresas particulares de caminhos de ferro têm de concorrer para as despesas da Fiscalização do Govêrno é de 0,7 por cento das receitas liquidas de impostos.



Nomeações

Foi nomeado pelo Govêrno para ir ao estrangeiro estudar a organização de Sanatórios para tuberculosos ferroviários o Sr. Dr. Carlos Lopes, Médico Chefe do Serviço de Saude da C. P.

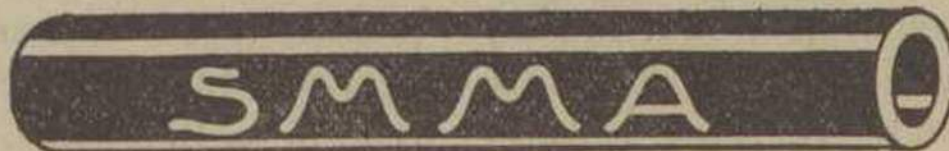
—Foi nomeado vogal do Conselho Superior dos Caminhos de Ferro o sr. Alfredo A. Ferreira.

TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Tubos para vapor,
agua, gaz, etc.

Tubos
reaquecedores



Peças forjadas,
Garrafas de aço
lisas para gaz
comprimido

Representantes em Portugal e Colonias
SPECIA, Ltda.
Praça de D. Luiz, n.º 9, 2.º — LISBOA

SOCIÉTÉ MÉTALLURGIQUE DE
MONTBARD-AULNOYE
22, Rue de l'Arcade — PARIS — FRANCE

Telegramas :
Monbacier — PARIS
(Codigo: A. B. C. 5.ª e 6.ª edição)

Engenheiro Vicente Ferreira

Embarcou no dia 2 no vapor "Angola" com destino a Loanda onde vai tomar posse do lugar de Alto Comissário para que foi nomeado, o Engenheiro sr. Vicente Ferreira, uma das figuras mais prestigiosas dos caminhos de ferro portugueses.

A' partida do sr. Vicente Ferreira um grande número de amigos e admiradores prestaram-lhe uma grandiosa manifestação que deve ter imprecionado

bastante S. Ex.ª F.

A bordo, à despedida, foi servida uma taça de champagne, tendo-se trocado brindes entre os srs. Ministros das Colónias e alto Comissário, e tendo o sr. Ulrich' director da Companhia Nacional de Navegação brindado também o sr. Vicente Ferreira.

Ao distinto engenheiro e nosso ilustre amigo deseja a *Gazeta* todas as felicidades de que é digno, augurando para a província de Angola uma nova época de prosperidade graças às medidas que o novo Alto Comissário se propõe a adoptar.

Vagão de 80 toneladas de carga

Para volumes de grandes dimensões

A companhia inglesa do «London Midland & Scottish Railway» fez construir recentemente um vagão especial para o carregamento de volumes de grandes dimensões, como vigas de madeira ou de ferro, carris, mastros, etc, que suporta a carga de 80 toneladas.

E' muito interessante êsse novo tipo de vagão de que vamos dar uma ligeira descrição.

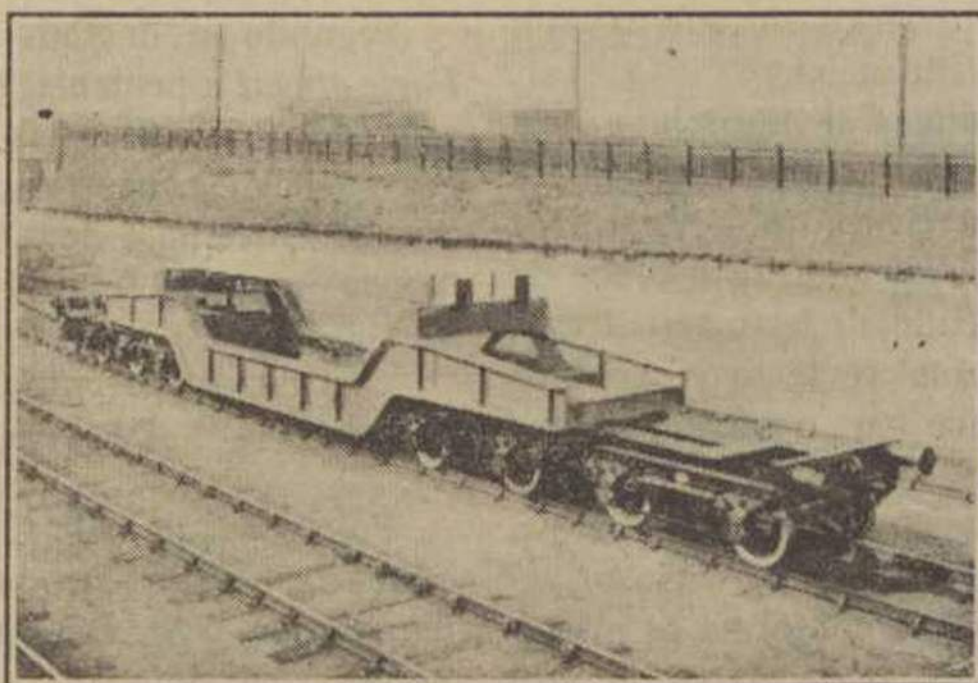
O veículo é constituído por três partes que conjugadas formam um todo: dois chariots de «boggies» e a caixa que assenta sobre aqueles e lhes é ligada por meio de uns «pivots» que entram numas traves de compensação que podem correr por um sistema de cremalheira existente no «chariot» de forma a permitir a passagem do veículo em curvas apertadas.

Os volumes de pequenas dimensões podem ser carregados nas traves laterais à altura de três pés e 5 polegadas do carril num comprimento básico de 10 pés ou mais.

Na caixa, num espaço de 20 pés entre as longarinas, ha um sistema de traves ajustáveis e amovíveis de 17 pés e meio de altura acima do carril capazes de levar carga pesada igualmente distribuída no fundo da caixa. As traves podem ser movidas em várias posições conforme o feitio peculiar dos volumes carregados, podendo estender-se além do vão médio limite da estrutura. Nos cabeçotes dos «chariots» rodados

vão as correntes usuais de engates para atrelagem do material.

Para se poder adoptar êste veículo aos troços de linhas do antigo sistema, onde o peso por eixo é limitado pela resistência das pontes, etc, o peso da carga deve ser distribuído numa extensão de 73 pés e 8 polegadas.



Vagão de 80 toneladas para volumes de grandes dimensões

Os dois «chariots» de oito pares de rodas são providos de travões e dum sistema de quatro alavancas duas de cada lado do trem, alternadas com as «boggies». As alavancas são compostas e para as fazer funcionar basta um pequeno esforço.

Este sistema tem dado durante anos seguidos muito bons resultados. Na parte superior ha umas traves transversais e outras longitudinais para ajudar a fixar

e carregar os volumes.

O veículo tem de comprimento total, isto é, de cabeçote a cabeçote, 10 pés e oito polegadas.

A largura exterior é de 8 pés e a inferior de 6. O diametro das rodas sobre o carril é de 2 pés e 8 polegadas.

O peso total do veículo com as traves é de cerca de 48 toneladas.

Êste vagão foi construído sob a direcção do L. B. W. Reid, superintendente das carruagens e vagões da L. M. S. R.

Uma cidade internacional

Diz uma correspondência de Roma que o engenheiro e architecto americano sr. Hendrik Andersen apresentou ao primeiro Ministro Mussolini, que o aprovou, o projeto de uma cidade internacional, perto da embocadura do Tibre, nas proximidades de Ostia. Será uma super-Genova, em que não sómente os problemas políticos do mundo serão resolvidos, como também serão representadas e coordenadas todas as actividades do homem.

«O Duce — disse o sr. Andersen ao representante da United Press — declarou-me que daria o terreno

necessário para a projetada cidade, desde que tenhamos amadurecido os respectivos planos.

O sítio escolhido fica entre Ostia e Fregne no litoral thyrrénico e compreende uma área de 144.000 jardas quadradas.

Os promotores da construção da Cidade Internacional ou Centro do Mundo, cujos planos foram detalhadamente estudados por vinte architectos, pretendem fazer primeiro uma cidade pequena, que se vá desenvolvendo gradualmente.»

O sr. Andersen, que mora em Roma e dedicou muitos anos ao desenvolvimento dêsse plano, declarou que ele compreende a construção de palácios para a arte, indústria, comércio, música, pintura, agricultura, afinal todas as formas da actividade humana.

Viagens e Transportes

Mercedarias estrangeiras em trânsito por Lisboa

Graças às varias medidas ultimamente adoptadas pela C. P. tem tomado grande incremento o tráfego de mercadorias estrangeiras vindas por caminho de ferro a Lisboa para seguirem para outros países em regime de trânsito pela via marítima.

Dêste arrescimo de tráfego resultou serem insufficientes os armazens que a C. P. tem na estação de Santa Apolonia affectos ao trânsito, luctando os importadores com certa difficuldade para poderem despachar com brevidade as suas remessas e embarca-las. Para abreviar a êste inconveniente a C. P. de acordo com a Alfandega tomou o expediente de, sem qualquer despesa para os importadores, fazer remover para a séde da Alfandega no Terreiro de Paço os volumes pedidos a despacho, que em Santa Apolónia teriam de esperar a vez de serem desembaraçados o que na séde se consegue mais rapidamnete.

Serviço especial para Elvas por ocasião da Romaria ao Senhor Jesus da Piedade e feira de S. Mateus

A romaria que todos os anos no mês de Setembro se realiza em Elvas ao Senhor Jesus da Piedade é das mais grandiosas que se efectuam em Portugal.

Este ano tem logar nos dias 20 a 24 dêste mês, e estão annunciadas festas deslumbrantes que arrastarão além dos devotos, grande número de forasteiros ávidos de espectáculos pitorescos.

Só para assistir à chegada dos romeiros vale a pena ir a Elvas nêstes dias. Milhares de crentes sinceros, levando promessas ao Senhor Jesus a quem attribuem um milagre qualquer — a salvação da morte dum filho, a volta dum ente querido que se supunha já ha muito perdido, etc. etc., — vão até à engraçada capelinha erguida ao fundo dum jardim, onde após as suas ingenuas orações depositam as suas oferendas, algumas delas muito curiosas; quadros representativos dos milagres attribuidos ao Senhor Jesus, pintados, a maioria, por creaturas que da arte tem uma noção muita vaga, mas que pela fé conseguem deixar na tela a expressão da sua ingenuidade e do seu sentimento.

Ao longo do jardim ha um grande arruamento onde se alinham centenaes de carros alemtejanos em que se transportam centenas de devotos com suas famílias, e que durante os dias das festas são as habitações dos seus proprietários. Cada um dêles fica de noite confiado à guarda de um cão que se acoita humildemente agachado debaixo do carro, mas que é sentinela contra a qual ninguem ousa investir.

As festas de S. Mateus que se efectuam pela mesma época costumam ser deslumbrantes. Ha, como em todos os arraiais portugueses, as iluminações à moda do Minho, os fogos de artificio, descantes populares em que o amor é glosado e cantado em todos os tons.

Qual o portugês que não sente estas festas popu-

lares tão caracteristicamente nossas?

Sabendo isso, a C. P. voltou a fazer como antigamente um serviço especial de bilhetes de ida a Elvas e volta a preços reduzidos válidos para ida de 19 a 23, e para volta até 27 dêste mês.

As principais estações da rêde vendem destes bilhetes. Os de Lisboa — Rocio a Elvas e volta custam 161\$00 em 1.^a, 106\$30 em 2.^a e 69\$20 em 3.^a classe.

Bilhetes entre Portugal e França

Em virtude das Companhias francesas terem augmentado desde 16 do mês findo as suas tarifas de de passageiros em 30 %, os partícipes das Companhias do Midi e de Orleans nos bilhetes de Portugal para França ou vice-versa das tarifas internacionais da C. P. n.ºs 301 (bilhetes simples), 302 (bilhetes de ida e volta), 312 (bilhetes simples via Madrid), e do Minho e Douro P. H. F. n.º 1 (simples) e n.º 2 (ida e volta) foram todas augmentadas dessa mesma percentagem.

Horários de comboios

Desde o dia 20 dêste mês, o comboio n.º 17 que parte de Alcantara-Terra para o Porto ás 22 horas, passa a ter paragem nas estações de Lamarosa, Chão de Maças, Vermoil, Soure, Anços, Formoselha e Taveiro, para serviço de passageiros sem bagagem; e o n.º 2017 que parte também de Alcantara à mesma hora passa a ter paragem em Torres Novas, para o mesmo serviço.

O comboio n.º 2101 que sai do Entroncamento às 4 horas deixa de fazer serviço de passageiros.

Romaria à Senhora da Ajuda em Espinho

Outra grande romaria portuguesa que faz movimentar muitos milhares de devotos e não devotos, é a que se realiza em Espinho anualmente à Senhora da Ajuda.

O aspecto que oferece a linda vila de Espinho no dia da romaria é muito pitoresco. Os romeiros vindo das povoações dalgumas léguas em redor, com os seus trajes domingueiros, alegria a transparecer-lhes no rosto ingénuo, vão em grandes ranchadas a caminho da capelinha onde se ergue a imagem da Virgem que veneram. A volta mais alguns ainda, tendo feito já várias libações com o belo vinho verde que escorre das pipas montadas em carroças, desfilam pela estrada fóra a cantarolar.

Este ano tem logar no dia 26 dêste mês e a calcular pelos anos procedente a concorrência deve ser enorme, principalmente se não chover.

A C. P. voltou a fazer como antigamente, nêste dia um serviço especial intenso de combóios entre Campanhã e Espinho com paragens em todas as estações e apeadeiros de trajecto.

Ha combóios quasi de hora a hora desde as 6 e meia, num total de 16 combóios de ida e outros tantos de volta.

Tarifa de camionagem entre Campanhã e o Despacho Central de Matosinhos

Entrou em vigor no dia 10 dêste mês a nova tarifa dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, combinadas com a Empresa Geral de Transportes para serviço de camionagem entre a estação do caminho de ferro em Porto Campanhã e o Despacho Central de Matosinhos e o molhe norte do porto de leixões.

A Tarifa estabelece preços para o transporte de volumes tanto em grande como em pequena velocidade.

Um trecho do Caminho de ferro Pan-Americano

O grande sonho dos americanos do caminho de ferro ligando as capitais das três Américas, —do Norte, Central e do Sul— está quasi tornado realidade.

A linha de Villazon-Atocha que liga a Argentina à Bolívia, inaugurada em 1924, deu uma forte contribuição para a realização desse soberbo projecto que é o caminho de ferro Pan-Americano que, em virtude da facilidade de comunicação entre todos os países da America fomentará a união fraternal dos seus habitantes e quiçá a união política sonhada pelo Libertador cujo nome Bolívia tomou em reconhecimento dos assinalados serviços que o insigne filho da Venezuela prestou à causa da liberdade.

A linha férrea que acima nos referimos é a que une La Quiaca, cidade da fronteira argentina, a Atocha, povoação do Bolívia, uma extensão de 200 quilómetros. Atocha é o lugar onde ha muitos anos tinham chegado os últimos carris de um dos ramais da linha de Antofagasta à La Paz, e que, partindo de Uyuni, se dirige para a fronteira argentina.

Como a linha a que nos referimos fica toda dentro do território boliviano, o nome porque se tornou conhecida é: — Linha Villazon-Atocha, tomando o primeiro nome da cidade boliviana de Villazon, situada na linha divisória com a Argentina, em frente à La Quiaca, da qual é separada por uma quebrada por onde corre um rio do mesmo nome da cidade argentina.

As estações de La Quiaca e Villazon estão unidas por uma linha que cruza o rio de La Quiaca sobre uma linda ponte de três arcos perfeitamente proporcionados.

A linha Villazon-Atocha, que, como temos dito, serve de elo do Caminho de Ferro Pan-Americano, tem a vantagem prática e imediata de outra rota transandina que permite chegar a qualquer dos portos do Pacífico, Antofagasta, A'frica e Mollendo. Esta linha tem uma superioridade sobre a linha transandina chilena: é que durante todo o ano apresenta sobre a cordilheira uma passagem livre das interrupções provocadas pela neve e outras inclemências das estações.

Partindo de Buenos Aires ou de qualquer ponto situado nos milhares de quilómetros que conduzem à mesma capital, como ao Uruguay, Paraguay ou Brazil, a linha atravessa as riquíssimas províncias agrícolas de Cordoba e Tucuman, e desta última cidade, pelo Caminho de Ferro do Estado, passa pelas cidades de Salto e Jujuy até chegar a La Quiaca. Daqui cruza o rio do mesmo nome e chega a Villazon, conhecida também ali com o nome de La Quiaca boliviana.

Dêste ponto a linha segue para o norte pela nova rota e chega a Tupizaque que é um oasis no deserto do planalto boliviano.

A linha continua até chegar a Atocha desde o lugar em que o caminho de ferro já existente conduz a Uyuni pela linha principal que vai a La Paz. Em Uyuni bifurca-se: uma das linhas vai para o Oceano Pacífico e a outra continua até La Paz.

Neste lugar a estrada divide-se também em dois ramais: um vai para Arica, passando por declives muito fortes e com alguns quilómetros de estrada de cremalheira; e o outro dirige-se pelo Molendo, passando pelo lago Titicaca e por Arequipa, esta última metrópole do sul do Peru é famosa como centro exportador de lãs.

Molendo, porto sobre o Oceano Pacífico, fica a 3.550 quilómetros de Buenos Aires, seguindo a aludida rota.

Como se vê, esta extensa linha apresenta facilidades enormes para transporte de mercadorias e é, além disso, um dos caminhos mais interessantes para o turista que visita estas regiões, guiado pelo desejo de gosar formosas paisagens e conhecer o interior do continente, tal qual é, nessa parte da America do Sul. A viagem para ir de Buenos Aires a La Paz antes de terminar o trecho Atocha-Villazon era de oito e mais dias, dependendo do tempo empregado em conseguir homens e animais para fazer a travessia entre Atocha e La Quiaca; mas agora, ter-

minada a linha, foram estabelecidos itinerários que permitem percorrer essa distância em três dias.

Por muitos anos a Bolívia dependeu quasi em absoluto do Chile e do Peru para o transporte de suas importações e exportações, pois muito poucos carregamentos puderam chegar via Argentina em consequência dos péssimos serviços de comunicação.

Estas condições determinaram necessariamente o aumento do preço das mercadorias importadas, especialmente de muitas substâncias alimentícias que não se produzem em quantidade suficiente na costa ocidental desses países. Terminada a ligação ferroviária de Atocha a Villazon e estabelecido o tráfego de mercadorias por esse lado, a Bolívia poderá obter grandes quantidades de alimentos da Argentina, que, como se sabe, é um país de grande produção e poderá exportar também os seus próprios produtos remetendo-os para as costas do Atlântico pelos portos de Santa Fé, Rosário o Buenos Aires.

A construção desta linha foi contratada ha cerca de 12 anos com uma companhia francesa, mas por causa da Grande Guerra paralizaram os trabalhos; em 1921 estando a linha muito atrasada, o Governo da



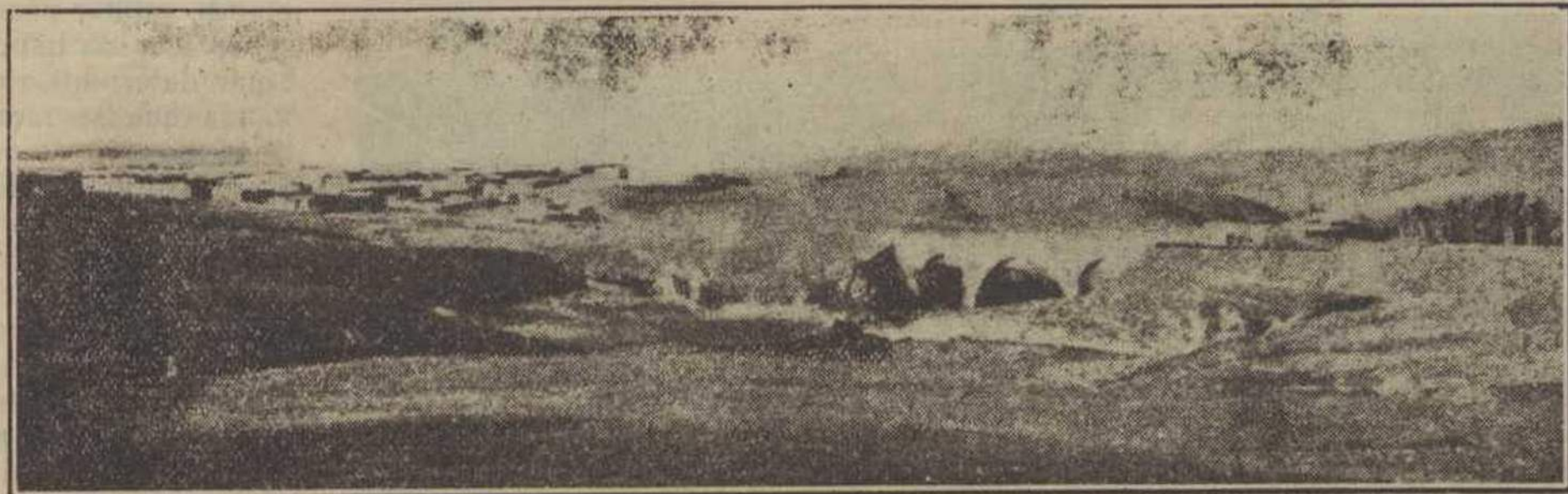
O desfiladeiro "El Augusto", onde ha um túnel cavado na rocha viva

Bolívia contratou com a "Ulen Contracting Corporation" a construção e custeio da linha. Esta Companhia então comprou o *bonus* de 10.000 000 de dolares que actualmente tem boa cotação na bolsa de Nova York e com os produtos desses *bonus* construiu o caminho de ferro que importou aproximadamente em dez milhões de dolares.

O trecho de Atocha a Villazon, tal como foi construido, passa por um terreno sumamente tortuoso e a sua extensão total é de duzentos quilómetros. A entrevista é de um metro, as pendentes máximas são de 3 ‰ e a curva máxima de 82 metros de raio. O ponto mais elevado tem a altitude de 4.950 metros de altitude do ponto mais baixo perto da estação de Nazareno, 2.805.

lhantes se conservam em bom estado por muitos anos. Todavia, a maioria das travessas levou uma capa de matéria betuminosa.

Os carris empregados nos primeiros 33 quilómetros da parte norte e nos últimos 100 quilómetros da parte sul são de aço e pesam à razão de 30 quilos por metro; no resto da linha puseram-se carris mais pesados, de 40 quilos por metro linear, correspondendo àquelas partes da linha que têm os declives mais pendentes e maior urvatura. A maioria dos carris foi fornecida por fábricas belgas, com a excepção de 3.000 toneladas que foram adquiridas nos Estados Unidos, assim como as pranchas e cavilhas de união muitos dos cavaletes de aço para as pontes e todos os encanamentos.



Ponte internacional entre Villazon (Bolívia), e La Quiaca (Argentina vista deste último ponto)

A linha tem desenvolvimentos muito extensos e importantes: um deles, conhecido pelo nome de Cerro Yuruma, principia ao separar-se o traçado do rio La Quiaca; e o outro, ao norte da linha, conhecido pelo nome de Haucacanha, é uma das obras ferroviárias mais difíceis em toda a America do Norte.

Na Bolívia ha muitas minas de prata, chumbo, estanho e ainda outros metais, cujo exploração se está desenvolvendo extraordinariamente com a nova linha que transporta os minérios, que são muito ricos, para o Chile e Argentina onde alcançaram bons preços.

Quatro quintas partes da linha são construidas com madeira de quebracho levada da Argentina. O resto da linha tem travessas de abeto de Oregon. Não se pensou em preparar as travessas com creosota, por se julgar desnecessária tal precaução, pois tem-se visto que as travessas dessa madeira em regiões seme-

O material circulante em 1924 consistia em cinco locomotivas de 100 toneladas, tipo Mikado, com fogões para queimar petróleo; duas destas máquinas são alemãs e três são de fábricas americanas. Além disso ha trinta e cinco plataformas e um bom número de carruagens-leitos e carruagens-restaurantes feitas em fábricas belgas.

Todo o cimento empregado nas obras de alvenaria das pontes e esgotos foi comprado em fábricas dos Estados Unidos e da Argentina. O contrato vigente foi assinado em 1921 e desde então os trabalhos progrediram satisfatoriamente. Em Maio de 1924 abriu-se ao tráfego um trecho de 100 quilómetros entre Villazon e Tupiza e desde essa data a linha tem sido dirigida pelo Governo, à excepção de 33 quilómetros na parte norte que estavam sendo explorados pela casa contratante.

Camara de água sistema «Nicholson»

A vaporização nas caldeiras das locomotivas atinge o máximo de intensidade nas partes que formam as paredes da grelha, havendo, por consequência, todo o interesse em dar-lhe a maior profundidade. Exigências da construção, porém, não permitem dota-la da superfície que seria para desejar.

Diversos sistemas têm sido tentados para esse fim: um dos mais conhecidos é a caldeira Ten Brinck, empregada durante muito tempo na rede dos Caminhos de Ferro d'Orleans. Recentemente, um dispositivo do mesmo género inventado pelo sr. Drummond, foi empregado na «London and South Western Railway».

Outro sistema espalhado nos Estados Unidos desde 1918, é a camara de água «Nicholson», já aplicada a cerca de 1.800 locomotivas, pertencentes a mais de 70 redes, o que comprova os seus bons resultados.

Louvor

O *Diário do Governo* inseriu ha dias uma portaria louvando o antigo secretário da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, sr. José Maria Barbosa Pita, pelo zelo, competencia e inexcusável dedicação ao serviço onde se tem tornado distinto no exercício das suas funções, dando-lhe assim uma recompensa de ordem moral apenas, visto a situação financeira dos Caminhos de Ferro não permitir, outra recompensa.

E' com prazer que a *Gazeta* regista este acto de justiça do Governo para com o sr. Barbosa Pita a quem felicitamos.

A CATÁSTRO

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* queria elucidar os seus leitores do que foi a catástrofe da Horta mas a falta de espaço impede-nos de satisfazer a nossa vontade.

Em 7 do corrente em resposta a um telegrama enviado ao nosso delegado n'aquela cidade recebemos a seguinte comunicação telegráfica:

«Impossível descrever catástrofe victimou dezenas pessoas contando-se doze mortos, cento e dezesete

foi colher as suas impressões, transcrevemos alguns períodos:

«Entrando na cidade, vou direito ao acampamento da Praça Infante D. Henrique, onde áquela hora já estão reunidos os principais elementos da cidade.

Soldados de engenharia e civis, sob a direcção do capitão Nunes Freire e do tenente Carvalho, prosseguem na montagem de barracas de campanha, que ha pouco desembarcaram do *Adamastor* e na barraca

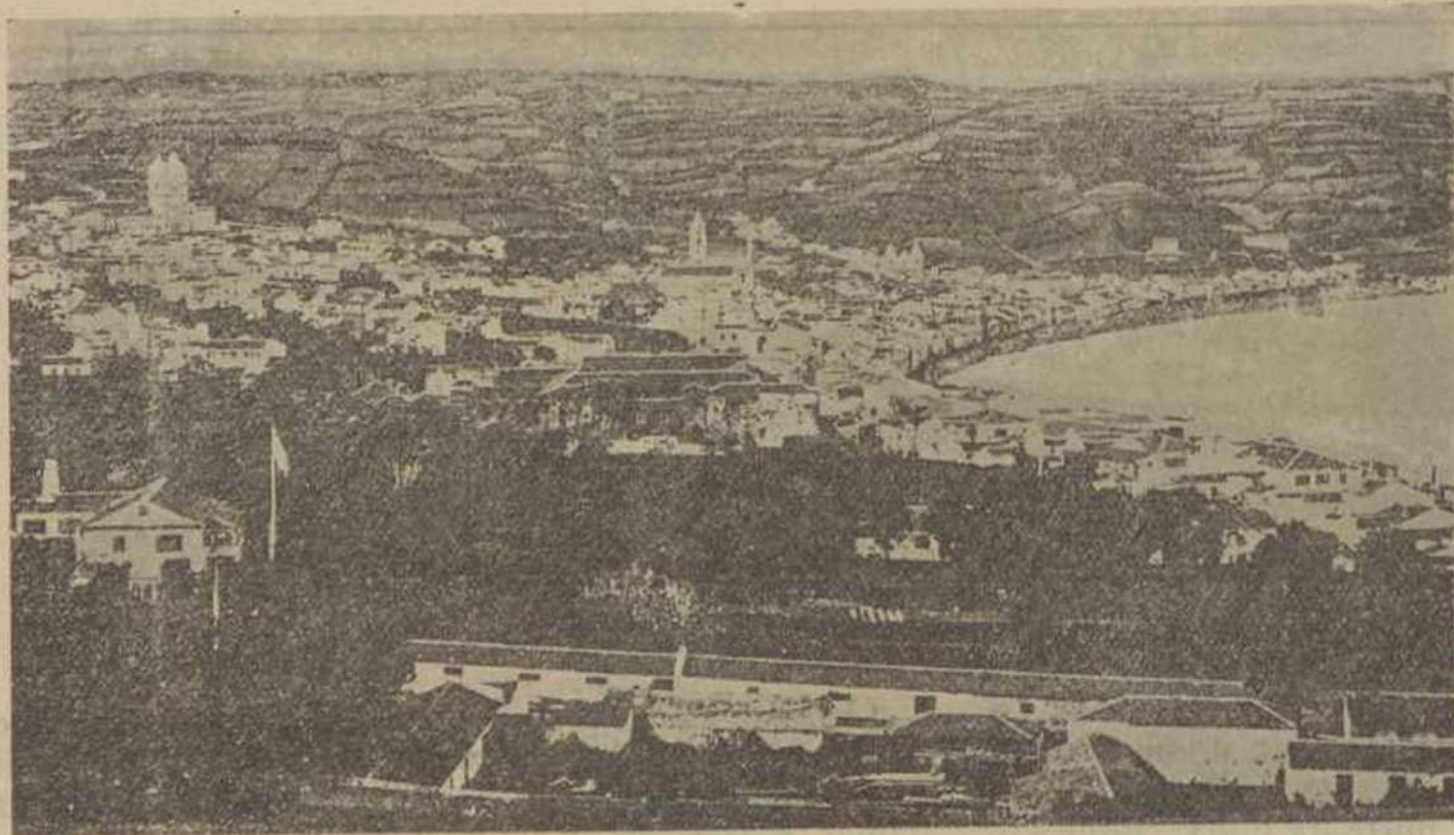
onde está instalado o comando militar procede-se ao içar da bandeira, como determina a ordenança que se faça aos domingos.

Olhando a cidade, desde o promontório da Guia até os altos do Monte Pilar, surgem, mais nítidos, os vestígios das derrocadas, algumas das quais, sobrevieram durante a noite.

Não ha uma cimalha, uma empena que não tenha, profundamente vincada, a garra do monstruoso cataclismo; e ao longe, nas encostas, alguns aglomerados de habitações dão a impressão de grandes corpos, que, ao despenha-

rem-se, fossem deixando farrapos das entranhas presos nas cristas rochosas. Os vultos esguios das igrejas, aqui e além espalhados, duma brancura imaculada, são pontos de referência para os meus olhos que a comoção e a tristeza embaciam.

Em contraste, os raios de sol espalhavam uma pulverisação de luz doirada. A' minha direita, o mar, de ondas ceruleas, parece ter perdido o aspecto dementado da véspera e esquecido o seu lamento lutuoso.



Catastrofe no Faial - Açores - em 5-4-926. - Região sinistrada - cidade da Horta

feridos trinta gravidade todos socorros necessários cidade arruinada mais quatrocentas casas fendadas bastante destruidas.

No dia 11 chegaram a Lisboa *Carvalho Araujo* e *Adamastor* de regresso do Faial, cruzadores que áquela cidade foram levar mantimentos para os sinistrados.

Por acharmos interessante a cronica do nosso camarada da *Epoca* Sebastião Cardoso que áquela cidade



Catastrofe no Faial - Açores - em 5-4-926 - Região sinistrada, estrada da Ribeirinha



FE NA HORTA

Fico-me no acampamento, interessado pelo despertar de toda aquela gente, que logo começa a viver uma vida intensa, e vou assistindo à distribuição do pão, do café, da carne, em rações, que gente de toda a ordem, sem distinção de classes, numa igualdade de desgraça aguarda.»

A meu lado, como espectador, encontra-se um homem herculeo, de aspecto bondoso, que me olha, talvez notando a minha qualidade de intruso.

Qualquer palavra, uma observação, põe nos em contacto, e em breve, obtenho dele a descrição da catástrofe feita numa cristação nervosa, numa pungidora renovação das dores sofridas.

Segundo o meu informador—que aparenta ser um homem do mar,—na manhã do dia do terramoto, que apparecera suave e límpida, entrava no porto da Horta o vapor *S. Miguel*, que nesse mesmo dia devia retirar, como de costume, para S. Jorge e Terceira, seguindo o seu habitual itinerário.

Na Horta como em todas as cidades das ilhas, o dia da chegada de vapores, que não apparecem frequentemente, e de grande movimento chamando à cidade, e sobretudo ao cais, grande número de pessoas a maior parte e das quais veem do interior da ilha.

Portanto nessa manhã, cedo ainda, o cais e as ruas principais da cidade, que acompanham de perto a linha sinuosa da praia, tinham desusada frequencia, dando uma impressão invulgar da vida da Horta.

Por um destes phenomenos, que tantas vezes succedem à aproximação de um perigo, os habitantes apa-

rentavam ter grande alegria aguardando, interessados, o desembarque de passageiros e mercadorias, do *S. Miguel*.

A's 8,40 da manhã, quando a azáfama era intensa, ouviu-se, repentinamente, um troar formidável, um ronco sinistro, seguido de tremendas oscilações do solo.

A' direita, o Monte Queimado, alto cabeça de terra escurva, sobranceiro à cidade, fende-se de alto a baixo, e uma das suas pontas despenha-se com medonho fragor nas aguas revoltas do mar.

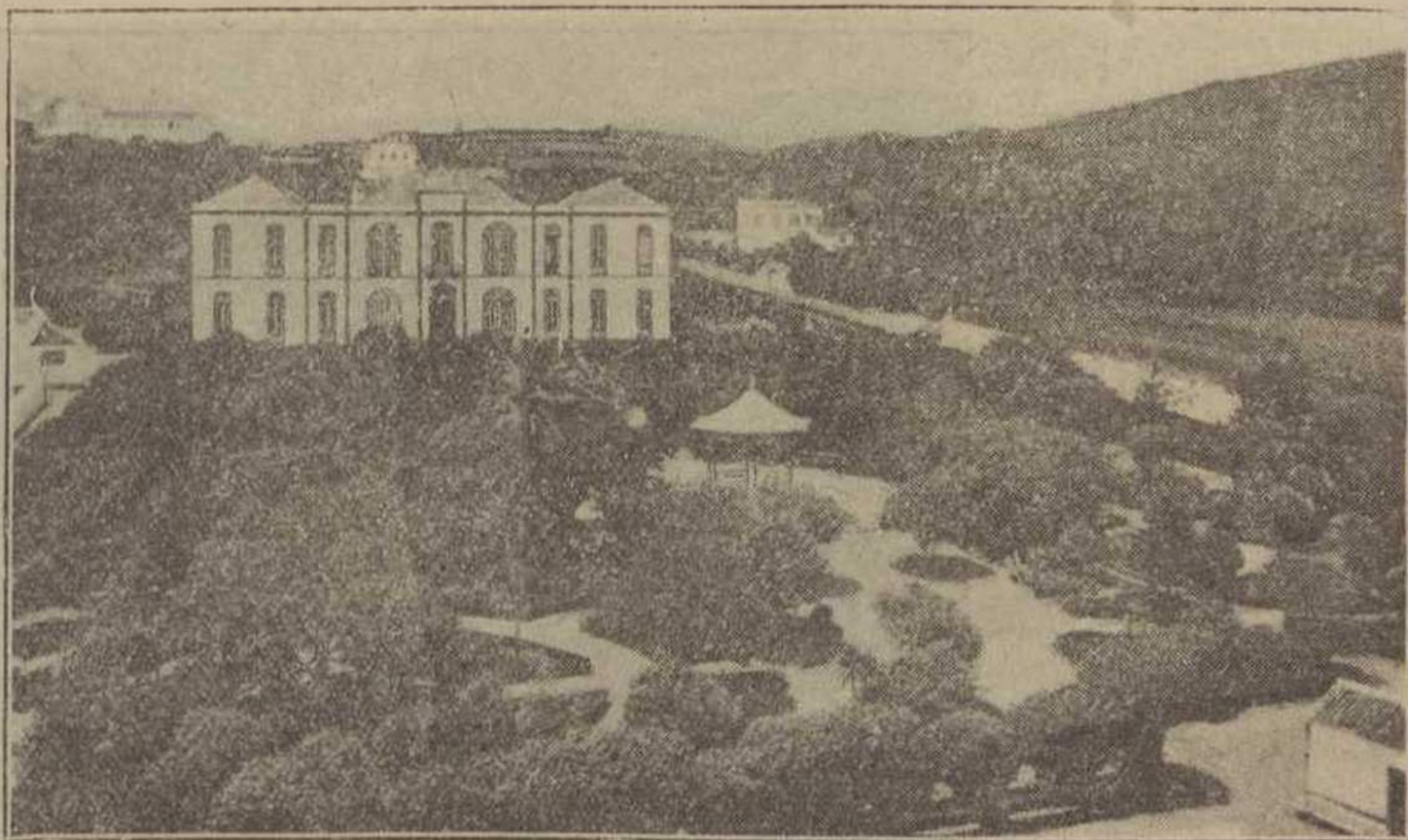


Catastrofe no Faial - Açores em 5-4-926 - Região sinistrada - cidade da Horta

O horizonte toma uma côr pardacenta e da terra, em convulsões, ascendem flocos de uma poeira fumarenta, que parece anunciar o início de um incêndio grandioso ou do rebentar duma cratera.

O solo arfa convulso, e os fragores dos desabamentos enchem o espaço. Nas ruas, de todas as casas, surgem vultos em desalinho, cheios de pânico, a correr em todas as direcções, desorientados.

Os que estavam na praia, invadidos pelo terror,



Catastrofe no Faial—Açores em 5-4-926 - Região sinistrada—Hospital e parte da freguezia da Conceição e Lomba

procuram a saída do mar, querendo precipitar-se, fugir á tragica visão — mas também o mar, convulsionado, se mostra ameaçador.

Foram doze segundos tragicos, em que os espiritos tiveram a visão do juízo final e a desagregação do orbe.

Tudo isto, que durou para muitos uma vida, tão indelevelmente se lhes gravaram na retina os lances desta scena horrivel, teve a duração dum instante, o que evitou que a ilha desaparecesse nas profundidades ignoradas do oceano.

Ainda a terra tremia, já menos assustadoramente, quando se de-vaneceram as ultimas nuvens de poeira e os habitantes, lividos, com o olhar esgaseado, puderam encarar os efeitos da catastrophe.

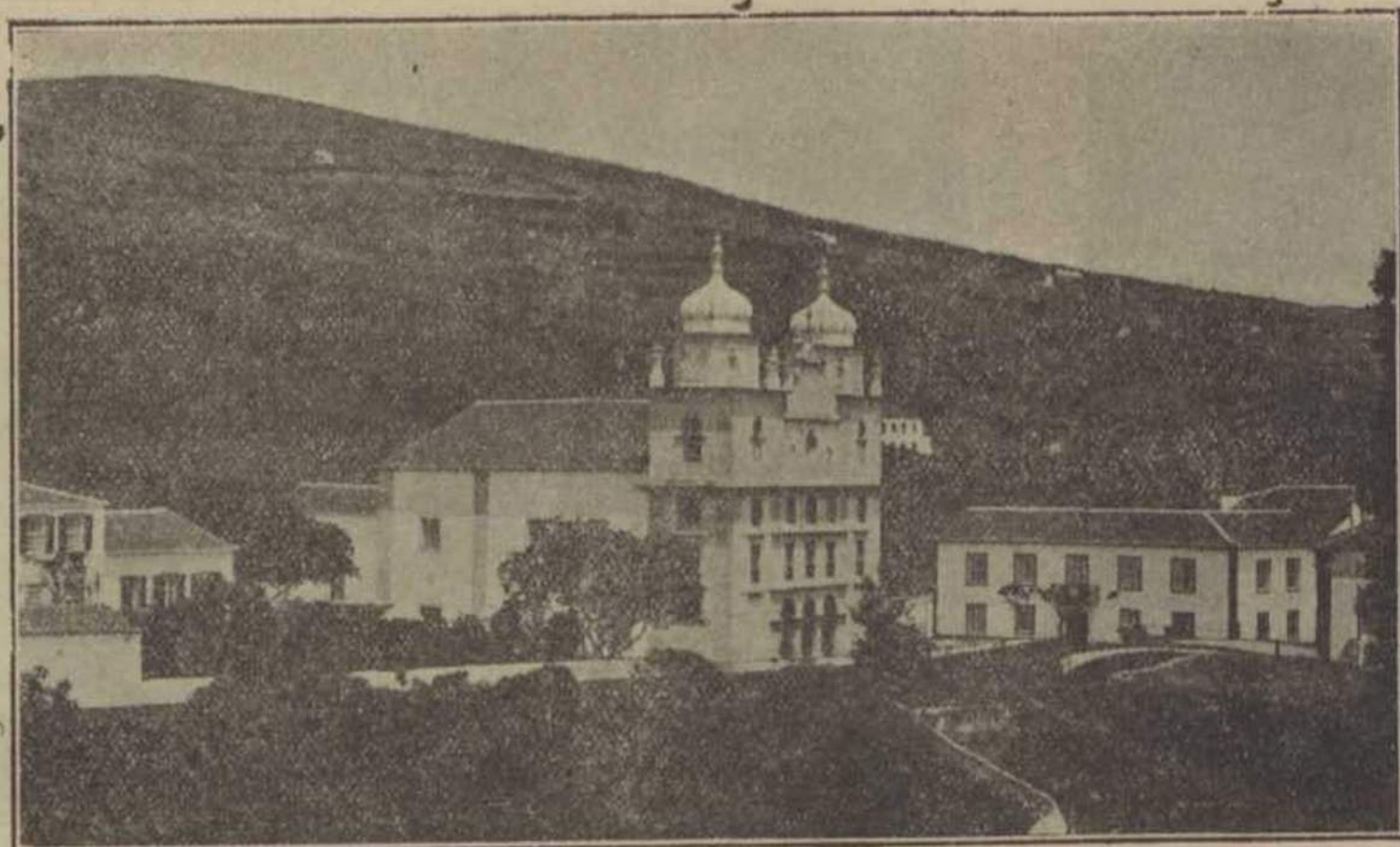
Foi um pasmo, uma sensação horrorosa, nunca sentida.



BAHIA DA HORTA - FAYAL-AÇORES



Freguezia dos Flamengos completamente destruida



Igreja da Conceição completamente destruida

Caminhos de Ferro do Estado

Arrendamento das suas linhas

Bases do concurso

O Governo, segundo as notas officiosas enviadas aos jornais diários, vai abrir concurso para o arrendamento da exploração das linhas do Estado— ul e Sueste e Minho e Douro.

São dessas notas as palavras que seguem:

«O governo, tendo o maior empenho em que sejam conhecidas, apreciadas e devidamente discutidas as bases em que projecta arrendar os Caminhos de Ferro do Estado, receberá pelas vias hierarquicas todas as representações, quer do pessoal, quer de outras entidades por ventura interessadas sobre a materia nelas contida, as quais serão devidamente estudadas e ponderadas, a fim de se atender tudo quanto não prejudique os interesses do Estado e a resolução fundamental do governo acêrca do arrendamento.»

O projecto relativo às bases em que se deve realisar o concurso para o arrendamento já foi elaborado pelo Ministerio do Comércio e é do côr seguinte:

BASE I

O presente concurso de arrendamento de exploração abrange todas as linhas e ramais construidos, que actualmente são explorados pelo Estado por intermédio das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, subordinadas á Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado.

BASE II

Esse arrendamento compreenderá tambem a exploração das linhas e dos ramais que venham a ser construidos durante o prazo do arrendamento e até ao termo do mesmo, mediante as condições estipuladas nas Bases XV e XVI.

BASE III

Serão aceites propostas para a exploração de qualquer das rêdes (M. D. ou S. S.) em separado, e tambem para a exploração das duas rêdes em conjunto.

BASE IV

A concessão da exploração será feita pelo prazo de 30 anos, podenan qualquer das partes pedir a revisão destas bases de 5 em 6 anos a partir do termo de 10.º ano, reservando-se o Governo o direito de rescindir a concessão a partir do 15.º ano e bem assim o de prorrogá-la até á data do termo de qualquer outra concessão de caminhos de ferro com a qual lhe convenha englobar a presente.

Não havendo acôrdo entre as partes, no caso de revisão das Bases; será o litigio resolvido por arbitragem organizada como se estipula na Base XXVIII.

BASE V

Pelo decreto de 31 de dezembro de 1864 as Companhias arrendatarias têm a livre escolha do seu pessoal no entanto, para garantir quanto possivel os direitos adquiridos pelo pessoal dos Caminhos de ferro do Estado que pertençam ao quadro privativo seguir-se-hão as seguintes normas na referida escolha:

1.º O Estado tomará a seu cargo todo o pessoal que já que já se encontra adido aos quadros, incluindo o que actualmente vence pelo ministerio das finanças;

2.º Nomear-se-á uma Junta Medica para cada uma das rêdes a adjudicar, composta por um medico dos Caminhos de Ferro do Estado. Um outro nomeado pela Companhia adjudicataria e um terceiro, presidente, escolhido pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

A estas juntas serão submetidas para exame, todos os

funcionarios do serviço do escritorios e estações que tenham mais de 60 anos de idade ou mais de 30 anos de serviço e todo o pessoal de maquinas; de trens e de revisão que tenha mais de 55 anos de idade ou mais de 25 anos de serviço.

Serão reformados por conta da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado todos os agentes que as referidas Juntas não considerem com as aptidões fisicas necessarias ao bom desempenho das funções que lhes competem.

3.º Dos restantes agentes, as Campanhias adjudicatarias escolherão o pessoal que julgarem necessario e sufficiente para a boa exploração das redes que lhes tenham sido adjudicadas.

4.ª A escolha a que se refere o numero anterior deverá ficar terminada no prazo de um ano a contar do início da exploração por conta das Companhias adjudicatarias, devendo o pessoal sobran-te, se houver, ser colocado na situação de adido com 50, 60, 75 ou 90 % dos seus vencimentos, conforme conte menos de 10, de 15, de 20 ou mais de 20 anos de serviço efectivo prestado ao Estado. As vagas que se forem dando no pessoal escolhido pelas adjudicatarias deverão ser preenchidas pelos adidos,

5.ª O pessoal que ficar ao serviço das Companhias adjudicatarias não sofrerá diminuições nos seus vencimentos, a não ser que todo o pessoal ferro-viario das outras Companhias venha a sofrer por uma forma geral, que por valorisação da moeda, quer por outro qualquer fenomeno social que a tal baixa geral dê lugar.

Fica ressalvado o caso de baixa de classe ou perda de vencimentos derivados da pena disciplinar.

6.ª Será permitida a troca de situações entre o pessoal adido e o pessoal do quadro das Companhias adjudicatarias sempre que os agentes de igual categoria façam pedidos conjugados em tal sentido e que as Companhias adjudicatarias a tal se não oponham.

BASE VI

As companhias adjudicatarias ficam responsaveis pela conservação e renovação do material fixo das vias e dos edificios, que são plena pertença do estado e serão devidamente inventariados mediante inspecção simultanea pelo Estado e pelas Companhias adjudicatarias, devendo os livros de inventario ser assinados por delegados de ambas as partes.

BASE VII

Do material circulante, locomotivas e seus acessorios fivos, e material fixo das oficinas far-se-á tambem um inventario valorizado em escudos-ouro por meio de vistoria passada por três peritos, sendo um nomeado pela adjudicataria, um pelos Caminhos de ferro do Estado e um presidente nomeado pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

Terminada que seja a concessão do arrendamento, proceder-se-á de forma identica, fazendo-se o balanço entre os valores recebidos e entregues pelas Companhias adjudicatarias, sendo estas obrigadas a completar o valor material que lhes foi entregue pelo Estado se o que entregarem fôr inferior áquele e revertendo para a posse do Estado o excesso de valor se o ouver.

BASE VIII

O material circulante, e material fixo das oficinas, já encomendado pela Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado será por este pago e entregue ás Companhias adjudicatarias, aumentando-se ao inventario a que se refere a Base imediatamente anterior pelo preço de custo no local da entrega ás adjudicatarias expresso na unidade monetaria que na mesma Base VII se indica.

BASE IX

O carvão, oleos e outros materiais de consumo, incluindo o material da via, ferramentas manuais etc. existentes em armazem, ou já encomendados e não recebidos

serão pagos ao Estado pelo seu valor de custo no local da entrega, quando a Companhia adjudicatária os não julgar dispensáveis por motivos justificadas.

No caso de dúvida sobre o supracitado valor será ela resolvida pela comissão de peritos estabelecida na Base VII.

Terminada que seja a concessão do arrendamento, proceder-se-á por forma idêntica à valorização das existências e encomendas, que serão pagas pelo Estado à Companhia adjudicatária cessante.

BASE X

Os pagamentos a que se refere a base imediatamente anterior poderão ser feitos no prazo máximo de dois anos em pagamentos trimestrais que vencerão o juro equivalente à taxa de desconto do Banco de Portugal, mediante a prestação de garantias suficientes ou a entrega de letras avalizadas por um Banco de Lisboa ou Porto, conforme se trate das linhas do S. S. ou M. D.

BASE XI

A Caixa de Reformas e Pensões continuará a satisfazer os encargos que tenha para com o pessoal reformado, ou suas famílias e para com o pessoal inscrito ao abrigo do seu regulamento, sendo-lhe mantidas as receitas que pelos regulamentos actuais lhe pertencem.

Havendo necessidade de lhe ser atribuído qualquer subsídio para cobrir os seus encargos, será ele repartido entre o Estado e as Companhias adjudicatárias proporcionalmente ao total das quotas pagas respectivamente à data da transferência da exploração e posteriormente a essa data, pelos agentes reformados e falecidos produtores das pensões de reforma e de sobrevivência do ano social considerado.

BASE XII

Para o pessoal novo que venha a ser admitido pelas Companhias adjudicatárias durante o seu período de exploração poderão ser estabelecidos novos regulamentos ou novas Caixas, por acordo entre as partes interessadas. As reformas de pensões e de sobrevivência derivadas de tais Caixas e regulamentos não serão consideradas para o computo do subsídio a que se refere a Base XI.

BASE XIII

As Companhias adjudicatárias manterão em funcionamento os Armazéns de Viveres e anexos à Caixa de Reformas e Pensões, podendo porém revê-lo seu regulamento e tomar as medidas necessárias para que tal instituição não dê nem lucros nem prejuízos sensíveis.

BASE XIV

(1) Estado toma a seu cargo todos os encargos financeiros provenientes de actos e contratos já realizados, ou em curso, por intermédio da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado e suas direcções subordinadas devendo porém as Companhias adjudicatárias satisfazer às obrigações que lhe são impostas pelas Bases VIII, IX e X.

BASE XV

As Companhias adjudicatárias pagarão ao Estado a renda fixa anual de 3.000 (tres mil) contos por cada um dos grupos de linhas em que está dividida actualmente a sua rede total e uma percentagem «variável» com os lucros líquidos, que aumentará com estes e cuja escala será indicada pelos proponentes.

BASE XVI

O capital social das Companhias adjudicatárias não poderá ser inferior a 2.000 (dois mil) contos para cada um dos grupos de linhas a explorar, devendo os proponentes indicar nas suas propostas quais as garantias bancárias com que contam para poder elevar aquele capital ao duplo no caso do Governo assim o julgar indispensável e lho exigir.

BASE XVII

O Governo nomeará, pelo ministério do Comércio e Comunicações, e sob proposta da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, um seu delegado, por cada um dos grupos de linhas a explorar, junto das Administrações das Companhias adjudicatárias.

Estas Companhias estabelecerão ou modificarão os seus Estatutos por forma que dos seus órgãos executivos de Administração façam parte os delegados nomeados pelo Governo.

As propostas da Direcção Geral de Caminhos de Ferro deverão recair em entidades que sejam reconhecidamente competentes em matéria de exploração comercial de caminhos de ferro e legislação tarifária, bases essenciais para a defesa dos interesses do Estado numa exploração ou participações de lucros.

BASE XVIII

Nenhuma alteração tarifária, contrato de transporte ou de serviço combinado, bonificação, redução ou isenção de taxas ou multiplicadores, e regras de repartição de tráfego; que possam afectar as linhas adjudicadas em exploração; serão propostas à homologação do Governo pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, sem que, além dos outros requisitos indispensáveis tenha sido obtido, por escrito, o parecer do delegado do Governo junto da Companhia adjudicatária.

BASE XIX

As empresas adjudicatárias serão encarregadas de proceder aos estudos e à construção de novas linhas e ramais já classificados, ou que venham a ser, como afuentes das redes cuja exploração lhes tenha sido adjudicada, pela ordem que o Governo entender mais conveniente.

Feitos e verificados contraditoriamente os orçamentos de tais construções e depois de aprovados pelo Governo, a adjudicatária fará a obra, com as verbas do Fundo Especial dos Caminhos de Ferro, a tal fim destinadas, recebendo uma percentagem por administração, se não tiver já sido incluída no orçamento, e outra percentagem por economias sobre o orçamento.

Estas percentagens serão previamente concordadas entre a adjudicatária e a Direcção Geral de Caminhos de Ferro e homologadas pelo Governo, devendo ter-se em conta, para o computo das economias, a resultante da aplicação, nos transportes relativos à obra, de qualquer tarifa especial para transportes de serviço.

BASE XX

Aberta à exploração a nova linha depois das formalidades legais, a Companhia adjudicatária terá de pagar ao Estado um aumento de renda fixa proporcional ao aumento quilométrico da rede em exploração, tomando para base do cálculo a renda fixada pela Base XV ou aquela que a venha substituir por uma revisão das presentes bases.

BASE XXI

As obras complementares de primeiro estabelecimento e a aquisição do material circulante serão custeadas pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro quer directamente quer garantindo empréstimos para tal fim negociados pela entidade administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro mediante aprovação governamental.

A execução das obras complementares e a aquisição de material circulante poderão ser feitas por iniciativa do Governo ou mediante requisição justificada da Companhia adjudicatária, com prévio parecer favorável, das instâncias oficiais que por lei devam ser consultadas.

BASE XXII

A exploração da rede do Estado será feita nos precisos termos das leis reguladoras da exploração de Caminhos de Ferro.

A empresa adjudicatária em todos os seus actos de exploração ficará, pois, sujeita à fiscalização exercida pelo Governo sobre as empresas de Caminhos de Ferro por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro ou do organismo que porventura o substitua, sem prejuízo da fiscalização comercial a que se refere a Base XVIII.

BASE XXIII

A empresa adjudicatária fica obrigada a conservar durante todo o prazo da concessão a linha ferrea e suas dependências, assim como o material fixo e circulante em perfeito estado de prestar serviço, fazendo para esse fim à sua custa todas as reparações que forem necessários.

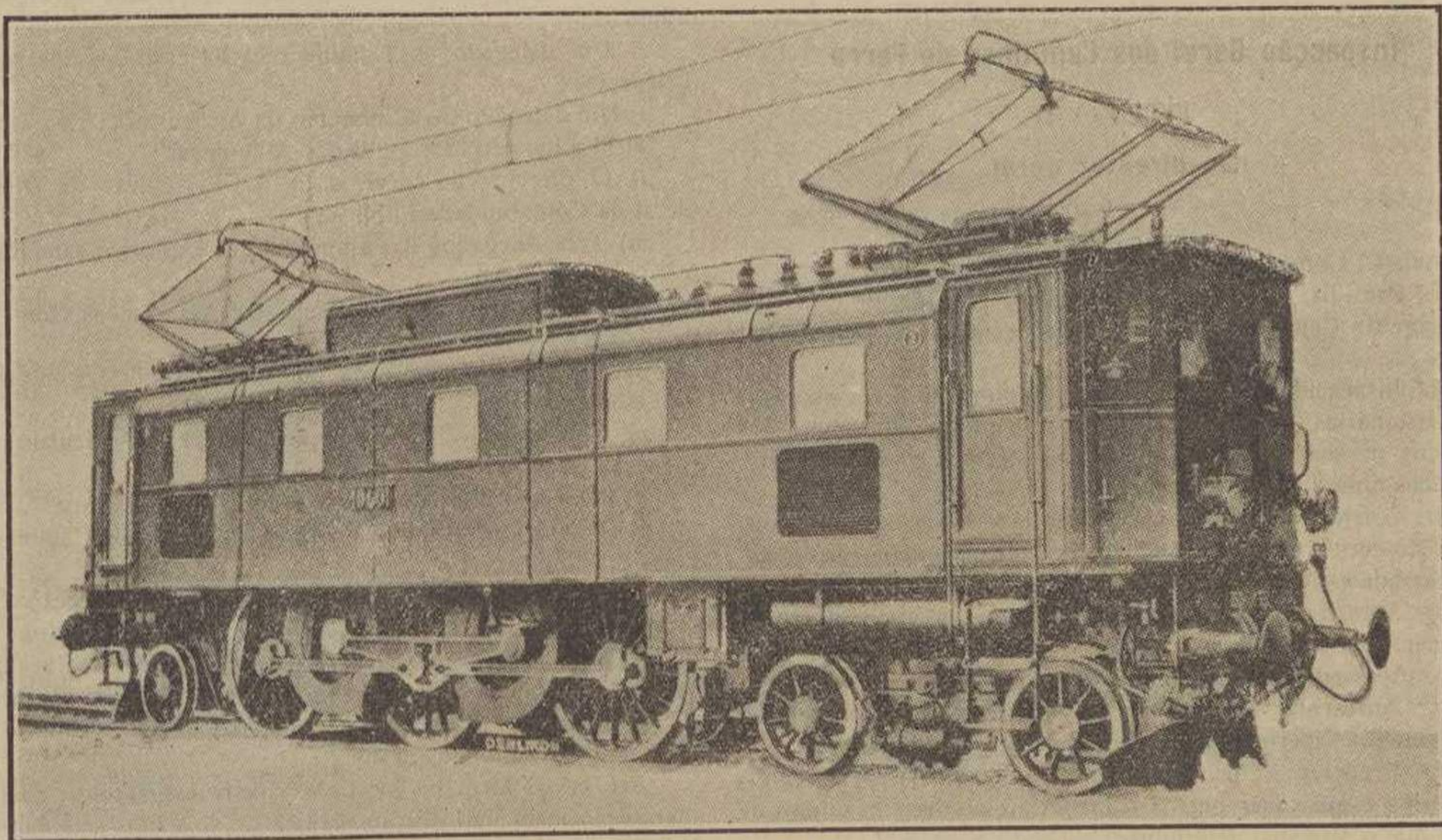
(Continúa)

A nova locomotiva de grande velocidade dos Caminhos de Ferro Federais Suíços

Entre os diversos tipos de locomotivas eléctricas que os Caminhos de Ferro Federais Suíços têm tido ultimamente ao serviço, a que parece ter dado resultados mais satisfatórios é a que foi construída nas oficinas da "Oerlikon Company" cuja disposição das rodas é 4-6-2.

St. Gothardo, a sua circulação em rampas de 1 por 38,5. O mesmo sistema de frenagem tem sido adoptado nas locomotivas Oerlikon para comboios de mercadorias com óptimos resultados.

Estas novas máquinas foram planeadas para comboios da carga de 480 toneladas e velocidade de 103

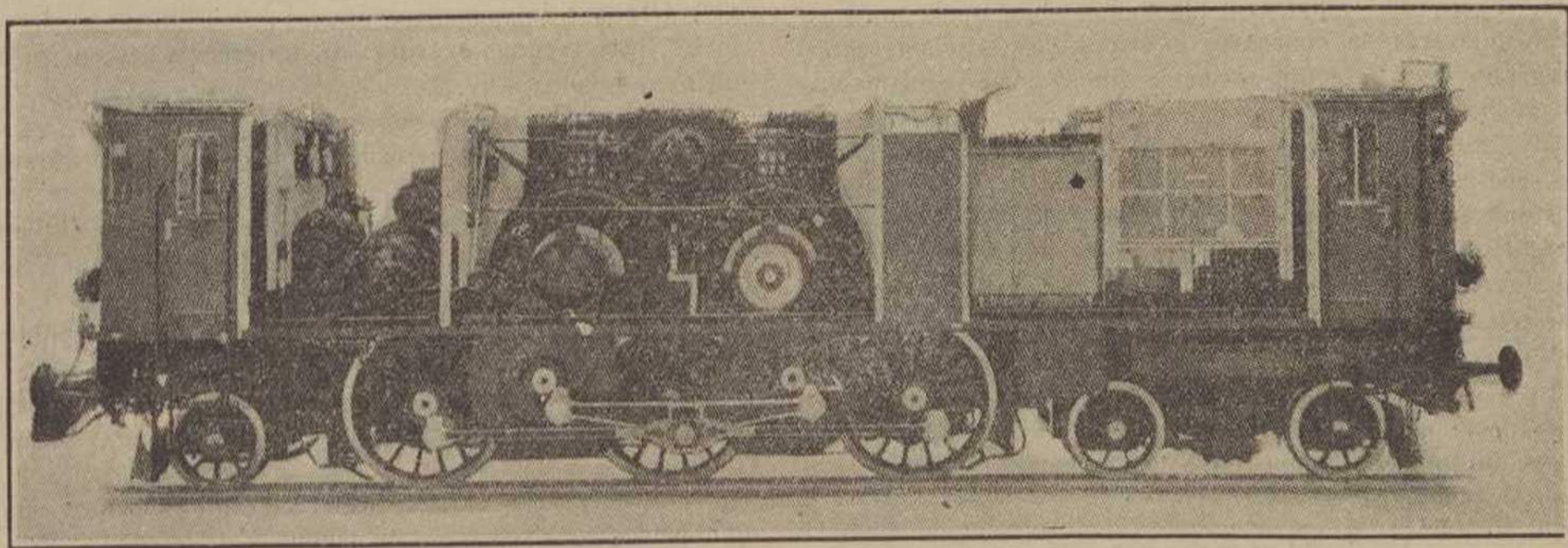


A nova locomotiva electrica dos C. F Federais Suíços

As duas séries de motores compensadores são comandadas pela frenagem principal. O transformador está alojado a um lado do compartimento do motor, e do outro está colocado o motor regenerador que fornece corrente para o circuito do «control» e iluminação da locomotiva, o compressor para o suprimento do ar para o funcionamento dos freios, e a bomba do óleo.

quilómetros à hora em rampas fáceis como as de 1 por 500 e com a velocidade de 75 quilómetros à hora em rampas de 1 por 100.

Um facto que depõe a favor destas locomotivas é o de terem feito três viagens entre Zurich e St. Gall e Zurich e Villeneuve em 10 e 11 horas respectivamente, rebocando cargas de 480 toneladas, incluídas nê-



A locomotiva sem cobertura

A corrente de 15.000 volts, monofásica, 16 $\frac{2}{3}$ períodos por segundo, é tomado numa linha aérea por meio de dois pantógrafos colectores do tipo Oerlikon, que tem dado excelentes provas na linha de St. Gothardo. Esta disposição foi propositadamente estudada para uma velocidade de 100 quilómetros à hora.

Uma das séries de locomotivas é equipada com freios regeneradores que permitem, como na linha do

se lapso de tempo as paragens num total de 15 minutos.

Estas locomotivas medem 15,28 de comprimento por 3,25 de largura. A altura máxima do carril ao tejadilho é de 4 metros. O diâmetro das rodas que comandam é de 1,75 e o das rodas das «boggies» de 1 metro.

O peso total pronta a entrar em marcha é de 94 toneladas.

Parte Oficial

Inspecção Geral dos Caminhos de Ferro

TÍTULO II

Do director geral

(Continuação do N.º 929)

Art. 4.º Compete ao director geral:

1.º Presidir, na ausência do Ministro, às sessões do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e dar execução às suas deliberações;

2.º Inspeccionar as linhas férreas exploradas pelas empresas concessionárias, exercendo directamente ou por intermédio dos serviços da sua direcção a fiscalização técnica e comercial das referidas linhas;

3.º Orientar e dirigir superiormente os diversos serviços da Direcção em harmonia com as leis, decretos, regulamentos e instruções que estiverem em vigor;

4.º Autorizar o pagamento das despesas compreendidas no orçamento da Direcção;

5.º Apresentar contas mensais das despesas da Direcção;

6.º Apresentar ao Ministro os assuntos que necessitem da resolução superior, informando-os com o seu parecer;

7.º Preparar as propostas de lei, decretos, regulamentos, relatórios e quaisquer outros trabalhos relativos a caminhos de ferro que o Ministro determinar;

8.º Propor ao Ministro as reformas e melhoramentos que julgue necessários para o bom regime dos caminhos de ferro em exploração ou em construção, ouvido o Conselho Superior de Caminhos de Ferro;

9.º Fazer lavrar os contratos relativos a caminhos de ferro em que o Ministro ou o referido director geral, por delegação sua, hajam de outorgar;

10.º Estabelecer a divisão das linhas para os efeitos da sua fiscalização e determinar a colocação do pessoal;

11.º Exigir das empresas o exacto cumprimento de todos os contratos, alvarás de concessão e disposições regulamentares, empregando para esse fim os meios que as leis e regulamentos lhe facultem;

12.º Celebrar ou alterar convênios com as empresas para a concessão de passes e bónus ao pessoal de serviços públicos, submetendo-os à apreciação do Ministro;

13.º Exercer relativamente ao pessoal dependente da Direcção Geral a acção que nos termos deste regulamento lhe compete no que se refere a nomeações, promoções, demissões, transferências, licenças, recompensas, castigos e aposentações e propor ao Ministro o que exceda a sua competência;

14.º Corresponder-se directamente com outros Ministérios, serviços autónomos e empresas concessionárias sobre assuntos que interessam à Direcção Geral.

TÍTULO III

Do Conselho Superior de Caminhos de Ferro

CAPÍTULO I

Constituição

Art. 5.º O Conselho Superior de Caminhos de Ferro é constituído da maneira seguinte:

- a) O Ministro do Comércio e Comunicações, presidente;
- b) O director geral de Caminhos de Ferro, vice-presidente;

c) O director geral de Minas;

d) Um delegado da Comissão Superior de Obras Públicas;

e) Um delegado da Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministério da Guerra;

f) Um delegado da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado;

g) Um delegado da Administração Geral das Estradas e Turismo;

h) Um delegado da Administração Geral dos Serviços Hidráulicos;

i) Um delegado da Administração Geral dos Correios e Telégrafos;

j) Um delegado do Ministério da Agricultura;

k) O administrador geral das Alfândegas;

l) O director de serviços da 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública;

m) Três delegados das empresas que exploram caminhos de ferro;

n) Um delegado de cada uma das Associações Comerciais de Lisboa e Porto;

o) Um delegado de cada uma das Associações Industriais de Lisboa e Porto;

p) Um delegado da Associação Central da Agricultura Portuguesa;

q) Dois engenheiros da livre escolha do Governo;

r) O consultor jurídico da Direcção Geral de Caminhos de Ferro;

s) Os engenheiros chefes das divisões da Direcção Geral, servindo de secretário o da Divisão Central e de Estudos;

§ único. Os engenheiros civis a que se refere a alínea q) deverão ser técnicos de comprovada competência em assuntos de ferro, sendo nomeados pelo Ministro, sob proposta do director geral de Caminhos de Ferro.

Art. 6.º O director geral e os quatro engenheiros chefes de divisão formam uma secção técnica do Conselho, em cujos trabalhos serão chamados a tomar parte os relatores de processos importantes que hajam de ser submetidos ao Conselho.

CAPÍTULO II

Atribuições

Art. 7.º Compete ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro dar parecer fundamental sobre:

1.º A classificação, estudos, concessões, fusões e resgates de linhas férreas e respectivos contratos;

2.º Planos gerais e ordem de preferência de construção das linhas do Estado;

3.º Os novos tipos de material fixo e circulante;

4.º A exploração comercial de caminhos de ferro, abrangendo as contravenções de leis e regulamentos;

5.º Todas as propostas de tarifas gerais e especiais, internas e combinadas, de quaisquer administrações, incluindo a dos Caminhos de Ferro do Estado;

6.º O exame, sob o ponto de vista do interesse público, do estabelecimento de novas estações ou apeadeiros;

7.º Os contratos de qualquer natureza entre as empresas, ou destas com particulares, que por lei estejam sujeitas à sanção do Governo;

8.º A unificação técnica e comercial dos elementos essenciais de construção e exploração de caminhos de ferro;

9.º O exame de litígios entre o Governo e as empresas, emergentes da execução dos contratos de concessão;

10.º A liquidação das garantias de juro, quando acerca delas se levante qualquer questão litigiosa que convenha ser previamente esclarecida;

11.º Em geral, todos os assuntos relativos a caminhos de ferro que pelo director geral, em nome do Ministro, forem submetidos ao seu exame.

Art. 8.º O Conselho Superior de Caminhos de Ferro poderá propor ao Governo as medidas que julgar úteis e oportunas

para o estudo e resoluções de todos os problemas que possam interessar ao desenvolvimento da rede ferroviária e ao aperfeiçoamento dos serviços em todos os seus aspectos técnicos, económicos e sociais.

(Continua).

Caminhos de Ferro do Estado

Administração geral

Decreto n.º 12:221

Considerando quanto convém simplificar os processos de adjudicação de fornecimentos de materiais a fazer aos Caminhos de Ferro do Estado, harmonizando-os com os princípios em que assenta a superior administração dos mesmos Caminhos de Ferro estabelecidas no decreto n.º 7.036 de 17 de Outubro de 1920:

Considerando que o que se encontra estabelecido ácerca deste importante assunto nem sempre é compatível com as urgentes necessidades do serviço nem com os interesses da Administração:

Considerando que a autonomia de que gozam os mesmos Caminhos de Ferro do Estado tem de permitir às respectivas administrações a maneira de proceder que nem sempre pôde ser exercida adentro das disposições legais agora vigentes:

Em nome da Nação, o Governo da República Portuguesa decreta, para valer como lei, o seguinte:

Art. 1.º A Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e às Direcções dela dependentes é permitido, sempre que as circunstâncias o tornarem necessário, o proceder à adjudicação de quaisquer materiais destinados aos mesmos Caminhos de Ferro, sem necessidade de se elaborarem previamente os instrumentos comprovativos dos mesmos contractos, bastando a correspondência trocada entre os fornecedores e os Caminhos de Ferro para prova da existência dos aludidos contratos.

Art. 2.º A acção ou ingerências do Conselho Superior de Finanças em tudo o que disser respeito aos Caminhos de Ferro do Estado fica restrita ao exame e aprovação das contas que anualmente e pela Administração dos Caminhos de Ferro lhe fossem apresentadas.

Art. 3.º Fica revogada toda a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpriam e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nele se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 25 de Agosto de 1926. — *Antonio Oscar de Fragoso Carmona* — *Manuel Rodrigues Junior* — *João José Sinel de Cordes* — *Jaime Afreixo* — *António Maria de Bettencourt Rodrigues* — *Abílio Augusto Valdês de Paços e Sousa* — *João Belo* — *Arthur Ricardo Jorge* — *Felisberto Alves Pedrosa*.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Decreto n.º 12:222

Nos termos do § único do Art. 5.º do decreto n.º 11:898, e sob proposta da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, em nome da Nação, o Governo da República Portuguesa decreta, para valer como lei, o seguinte:

Art.º As empresas ferroviárias particulares concorrerão no actual ano civil para as despesas de fiscalização do Governo com a percentagem de 0,7 por cento sobre as receitas do tráfego líquidas de impostos.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 26 de Agosto de 1926. *Antonio Oscar Fragoso Carmona* — *Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa*.

Linhas Portuguesas

Linha do Norte.—Prosseguem com grande actividade os trabalhos da construção da 2.ª via na linha do Norte, entre Entroncamento e Chão de Maças.

Dentro em breve deve-se começar na estação de Albergaria com a obra de alongamento dos dois túneis que se encontram naquele trajecto.

Linha de Coimbra a Louzã e a Arganil. A Companhia do Caminho de Ferro do Mondego proprietária destas linhas vai alterar alguns artigos dos seus estatutos e aumentar o capital.

Espera-se que para meados do ano que vem se proceda à abertura à exploração do 2.º troço da linha de Arganil, compreendido entre Louzã e a margem esquerda do rio Ceira.

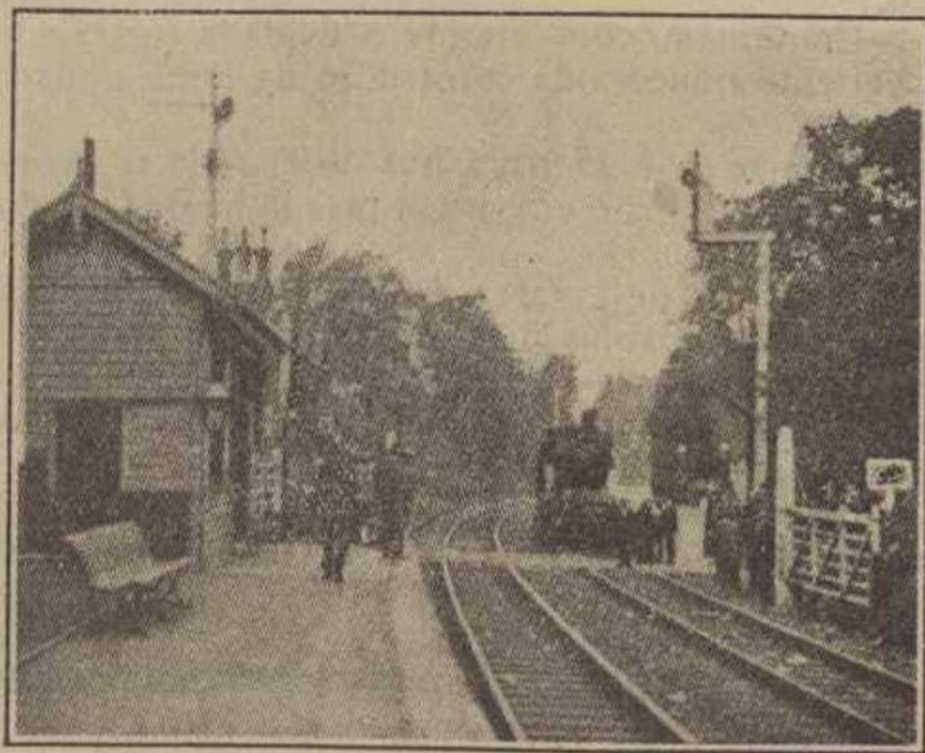
Linhas do Sul e Sueste.—Pelo Ministério do Comércio foi publicada uma portaria mandando proceder à compra de uma casa de habitação e terreno anexo em Tunes, Algarve, propriedade de David Pereira Mascaranhas, para se construirem casas de habitação para o pessoal dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.



Acidente grave na estação inglesa de Naworth

Nove pessoas mortas e várias feridas

No dia 30 de Agosto último deu-se na estação de Naworth da Companhia «London, North and Eastern Railway» um grande desastre de que resultou a morte de algumas pessoas e muitas outras com ferimentos mais ou menos graves.



Um-auto omnibus que ia a atravessar a passagem de nível em frente da estação com uns setenta passageiros, foi colhido por um comboio que seguia de Newcastle para Canlisle, ficando o auto-omnibus destruído e muitos passageiros feridos e nove mortos.

Os passageiros do comboio não sofreram mais do que o susto.

Está-se averiguando das causas de desastre e de quem o responsável.

Linhas Estrangeiras

Linhas espanholas.—Foi elevado à categoria de estação o antigo apeadeiro de Zuyando situado na linha de Castejón a Bilbao, da Companhia do Norte.

Os apeadeiros de Durana, Villareal e Landa, situados na linha de Victória a Micolalde, do Caminho de Ferro Vasco Asturiano que é explorado pelo Estado, acham-se habilitados a fazer todo o serviço de grande e pequena velocidade, interno e combinado.

—Foi recentemente inaugurado o caminho de ferro eléctrico de Vigo a Bay na de Galiza, cuja instalação e material são espanhóis.

Tem 20 quilómetros de extensão e atravessa uma importante região marítima.

—As receitas das principais companhias desde 1 de Janeiro a 31 de Julho do ano corrente apresentam todas um saldo positivo sobre as de igual período do ano passado, como se vê no quadro que segue:

Companhias	Receitas	Diferenças
Norte.	180.754	+ 3 956
M. Z. A.	170.732	+ 4.409
Andaluzes.	34.429	+ 1.431
Sul.	5.888	+ 185
M. C. P.	7.417	+ 257
P. A. (Oeste).	5.045	+ 296

A companhia de Medina e Zamora e de Orense a Vigo até 30 de Junho tinha a receita de 3.765.000 pesetas; mais 37.000 de que em igual período do ano passado.

—Continuam com grande actividade os trabalhos na vertente francesa da construção da linha transpirenaica.

Espera-se que lá para fins de 1927 já se possa ir de Madrid a Paris e vice-versa pela linha de Canfranc-Somport.

—As linhas de Linares a Almeria e Moreda a Granada, da Companhia do Sul de Espanha, tiveram em 1925 uma receita de 10.312.872 pesetas, e uma despesa de 8.725.075, sendo o produto liquido de 1.587.818 pesetas menos que em 1924.

Linhas russas.—O Governo dos Sovietes está fazendo todos os esforços para levar de novo os caminhos de ferro ao grão de prosperidade que haviam atingido antes da guerra.

Actualmente estão ensaiando uma locomotiva *Diesel* para substituir a tracção a vapor. Ha cerca de um ano que uma destas locomotivas, que foi construida na Alemanha, se encontra em experiência, tendo já percorrido mais de 48.000 quilómetros. Agora já entram em experiência outras máquinas do mesmo tipo construidas em Leninegrado, e outras se estão construindo em varias fábricas da Rússia e da Alemanha, tendo para esse efeito o governo aberto concurso.

A extensão das linhas russas em exploração atinge 74.000 quilómetros, para os quais se estão construindo 450 locomotivas, sendo necessário que dentro de um

ano estejam prontas pelo menos 300.

Segundo noticiam alguns periódicos, o Governo russo propõe-se continuar a construção de linhas principiadas antes da guerra e iniciou outras novas numa proporção de 4.800 quilómetros por ano.

Nos últimos dois anos tem-se notado um considerável aumento de tráfego. Em 1924 houve um aumento de 38 %, e em 1925 de 41 % sobre o ano de 1923. Este ano já vai em 86 % sobre o ano de 1913.

Segundo a opinião de um engenheiro russo, dentro de uns dez anos todos os caminhos de ferro da Russia devem estar electrificados.

Linhas inglesas.—Em resultado do inquérito a que se procedeu para se apreciar da necessidade dum aumento de tarifas, as companhias resolveram pedir autorização para fazer esse aumento, o mais tardar desde 1 de Janeiro do próximo ano.

Esse aumento será de 10 % para todas as Tarifas, gerais e especiais, o que representa o aumento total de 60 % sobre os preços de antes da guerra.

Estes 10 % são o número que as companhias entendem como indispensável para poderem equilibrar os seus orçamentos.

Linhas brasileiras.—A receita por transporte de passageiros das linhas do Central do Brazil durante o período de 1920 a 1925, apresenta a seguinte marcha ascendente, conforme o apuramento feito pela Sub Contadoria Seccional da República:

1920	25.502:684\$939
1921	27.824:143\$965
1922	33.584:704\$965
1923	37.197:446\$785
1924	38.747:730\$180
1925	43.270:303\$920

O aumento no período acima, na referida rubrica foi de 70 %.

—Foi prorrogado até 7 de Junho de 1928 o praso para a conclusão da construção da linha de Victória a Itabira de Matto Dentro.

—Segundo as contas apresentadas ao governo pela Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá, a receita do caminho de ferro de Thereza Christina no 1.º semestre de 1925 foi de 581.519\$122, e a despesa 668.204\$536, havendo, portanto, um deficit de 86.685\$414.

Linhas bulgaras.—O ministro dos Caminhos de ferro do Estado incumbiu uma comissão de elaborar um projecto de reorganização dos caminhos de ferro comportando a sua autonomia administrativa, e até certo ponto, a autonomia financeira, recuperando o caminho de ferro a sua liberdade de acção para emitir os empréstimos necessárias para a ampliação das suas instalações.

A responsabilidade da exploração e da administração incumbíveis, ao ministro dos caminhos de ferro.

Linhas marroquinas. Em 27 de Junho foi inaugurado o primeiro troço da linha do caminho de ferro de Tanger a Fez, que se estende desde o mar até à zona espanhola, atravessando por completo a zona Tangarina num percurso de 17 quilómetros até à ponte internacional sobre Oued Mharrar.

Por meio de um serviço de automóveis é ligado o deste caminho de ferro com o da zona espanhola que está quasi a chegar a Touachra. Um serviço análogo a este já existe na zona francesa em Koar-el-Keir sobre o Lonkkos.