

Gazeta dos Caminhos de Ferro

22.º DO 39.º ANNO

Conteúdo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios de 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 934

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1897. Porto, 1887, 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 Sand 34 — Enghien-les-Bains

Representante em Angra do Heroísmo: 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 Novembro de 1926

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO

Manoel de Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

SUMÁRIO

A crise do «Sud-Express», por J. Fernando de Sousa pag. 329

Tubos de Aço » 331

3.º Congresso da Electricidade » 331

Sistemas de tracção nas linhas férreas coloniais secundarias de via reduzida, por Francisco Pinto Teixeira » 332

O primeiro caminho de ferro do Canadá » 334

Linhas portuguesas » 335

As vantagens das Automotoras de combustível e liquido » 335

Linhas estrangeiras » 336

Meios de prolongar a duração dos carris » 337

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pag. 337

Pleito entre o Porto de Lisboa e a C. P. » 337

As iniciativas das companhias francesas e inglesas para beneficio do seu pessoal por Andrade Gomes » 338

Louvores merecidos » 339

Um descarrilamento em Espanha » 340

José Duarte Costa » 340

O arrendamento das linhas férreas do Estado » 340

«O Comercio do Porto» » 340

Arrematações » 340

Viagens e Transportes » 341

O restabelecimento do transiberiano » 342

Parte Oficial » 345

A CRISE DO SUD-EXPRESS

A proposito da conferência de Paris

por J. Fernando de Sousa

REALISOU-SE em Paris em 5 do corrente a costumada conferencia do trafego franco-hispano-português, presidida pelo illustre director da C. P. o sr. Ferreira de Mesquita e na qual tomaram parte delegados das sete companhias por cujas linhas se fazem os transportes e da dos «Wagons-lits».

Eram o horario do «Sud-Express» e a melhoria dos serviços internacionaes de passageiros o principal objecto da conferencia.

Resolveu-se ha tempo fazer circular diariamente no ramo português do «Sud» duas carruagens acompanhadas do restaurante até Medina. Felizmente o trafego tem crescido e sucede varias vezes ser excedida a lotação, acedendo-se a que vão mais de dois passageiros num compartimento, isto sem falar nos que circulam no restaurante.

Principia a ser precisa terceira carruagem, nem se justificaria sem ela a propaganda para chamar ao itinerario terrestre os passageiros transatlanticos e ao porto de Lisboa os de Casa Blanca.

Para facilitar esse desvio da via maritima chegara-se a acordo sobre novo horario, parindo o Sud á noite dos pontos extremos e chegando

do pela manhã, inteiramente distincto do ramo de Madrid, que ficava com o horario actual, tendo o seguimento assegurado em França pelo comboio de luxo «Pirenées—Côte d'argent».

Fazia-se a jornada em duas noites e um dia, havendo em Paris correspondencia com os grandes expressos internacionaes e em Lisboa intervalo bastante para a passagem da via maritima para a terrestre e vice-versa.

A opposição de uma parte do trafego nacional fez revogar o acordo antes mesmo de posto em pratica e manteve-se o horario actual com ligeiras modificações.

Diligenciava instantemente a C. P. a criação de novo comboio com carruagens de 1.ª 2.ª classe e uma de camas. Referimos em tempo as negociações havidas.

Houve em principio de Setembro ultimo em Madrid uma conferencia de delegados das companhias peninsulares, em que o Norte de Espanha declarou impossivel o serviço desejado emquanto não tivesse as novas maquinas de typo «Montanha», que tem encomendadas, e que reboarão 400 toneladas nas rampas com velocidade superior a 60 quilometros, o que só sucederá em 1928. A B. A. e S. F. P. hesitavam perante

os encargos que teriam de assumir em confronto com a incerteza de resultados, mas não se recusariam a uma experiencia.

Todos concordavam em que só seria viavel um serviço diario e bem organizado, alias desacreditava-se á nascença.

Os impedimentos derimentes alegados pelo Norte manteem-se, de modo que essa solução, que a companhia dos W. L. não vê alás com bons olhos por temer desvio de tráfego do «Sud-Express», não é por enquanto viavel.

Seria pois preciso reforçar o «Sud» actual com uma carruagem mais, o que assegura 48 logares quotidianos. Acelerando-se ao mesmo tempo a marcha, de modo que se reduza a 30 horas proximamente a duração da viagem, sair-se-ia de Lisboa depois das 15 horas e chegar-se-ia pelas 16, o que tornaria certa a correspondencia com a via marítima no sentido Lisboa-Paris, e possível, em muitos casos no sentido inverso.

Mas... terrível mas! como rebocar maiores cargas com velocidades maiores?

A diminuição da duração do trajecto demanda a conclusão da segunda via entre o Entroncamento e Albergaria, maquinas mais potentes na Beira Alta, o reforço da via e das pontes em S. F. P. para tornar possível a circulação de maquinas mais potentes e portando mais pesadas, o reforço da via em M. S., a conclusão da segunda via no Norte conjugada com o emprego de maquinas de maior potencia, a tracção electrica no «Midi» e uma certa aceleração no P. O.

Quasi nenhuma dessas melhorias é susceptivel de realisação immediata. Não e antes de 1928 que se podem tornar efectivas umas, outras demandam mais algum tempo. A mais difficilmente realisavel é o reforço das numerosas pontes da S. F. P., que as exigencias do regulamento espanhol sem atenuações praticas que o caso comporta tornam difficil e dispendiosissimo.

Pode-se reforçar a composição do Sud mantendo o horário actual?

Por ora não. A B. A. difficilmente pode rebocar a terceira carruagem com a marcha actual. S. F. P. de modo nenhum pode tomar esse compromisso. As suas locomotivas mal comportam a marcha actual, de modo que na subida de Ciudad Rodrigo para Vilar Formoso quasi sempre se perdem 5 a 10 minutos. Que seria com 40 toneladas mais? A dupla tracção, alem de onerosa, não é expediente admissivel para serviço regular.

Maquinas mais pesadas não as deixa a Fiscalisação passar nas pontes. O Norte não pode antes de 1923 juntar uma sexta carruagem ao «Sud».

Hoje com tres carruagens de Madrid, duas de Lisboa, um restaurante e dois furgões, a carga excede já 300 toneladas. Mesmo em França não é facil o reforço da composição.

Como se vê, por toda a parte ha dificuldades que não podem ser menospresadas e muito menos vencidas de pronto. E' lisongeiro que existam, pois são suscitadas pelo aumento de trafego, que torna insufficiente os 32 logares actualmente oferecidos, mas fizeram surgir um ponto crítico da trajectoria, que demanda algum tempo para ser vencido. E' preciso não ter illusões, nem imaginar que ao menos se pode acelerar nas condições actuais a marcha do Sud.

No sentido Paris-Lisboa os atrasos são quotidianos. As Companhias francesas entregam ameude o combóio com meia hora de atraso na fronteira. Em Irun ganha-se algum tempo, mas o Norte atraza até Medina. M. S. ganha alguns poucos minutos e S. F. P. atraza quasi sempre 5 a 10 minutos. Na fronteira portuguesa os 15 minutos de paragem são insufficientes para o serviço de Alfandega, tanto assim que na conferencia de Paris se resolveu elevá-lo a 25. B. A. ganha por vezes parte do atraso, mas outras agrava-o por causa das alterações de cruzamentos. Na C. P. quasi sempre se agrava o atraso, principalmente na parte em via unica.

Nos dias 9 e 10 em que regressei de Paris, notei os atrasos, chegando a resultados identicos aos observados noutra viagem em Agosto.

Eis os atrasos de varias linhas:

	minutos
à chegada a Bordeus	18
» Hendaya	32
partida de Irun	7
à » de Medina	22
» de Salamanca	21
à chegada Vilar Formoso	30
à partida » »	41
à » de Pampilhosa	33
à chegada ao Entroncamento	49
à » a Lisboa	70

Como se vê em todas as companhias houve atrasos, excepto em M. S. e B. A. Nas fronteiras franco-espanholas ganharam-se 25 minutos e na de Vilar Formoso perderam-se 1. Foi exactamente nas linhas extremas de marcha mais veloz que os atrasos se acentuaram.

E' possível que a qualidade inferior dos carvões actualmente consumidos tenha contribuido para estas irregularidades, mas o que se deu agora deu-se egualmente em Agosto e repete-se frequentes vezes.

Seria pois irrisoria actualmente uma aceleração da marcha. O essencial é assegurar a sua regularidade, dando mais algum tempo onde seja preciso.

Tal é em toda a sua complexidade o problema posto perante as companhias e insusceptivel de cabal resolução immediata.

Um facto importa referir. Dois dias antes da conferencia ficou definitivamente autorizada pelo Govêrno espanhol a celebração de novos contra-

tos com a duração de 25 anos entre as companhias nacionais e a dos W. L.

Houvera, após a guerra, a ideia de constituir uma empresa nacional de carruagens de luxo e restaurantes para o serviço peninsular.

Dera-se por isso ás companhias ordem de não renovarem os contratos com a W. L., que estavam proximos do seu termo.

Na incerteza da solução final achava-se esta impossibilitada de renovar o material, que a diferença de largura de via adstringe ao serviço peninsular. Parte do material em circulação achava-se falho de conservação esmerada pela insuficiência das disponibilidades, o que dava logar á

crítica, aliás exagerada e que ainda no ultimo número da «Gazeta» vi com desprazer perfilhada. Nas minhas frequentes viagens não notei diferença entre as carruagens do ramo portuguez e do espanhol no Sud.

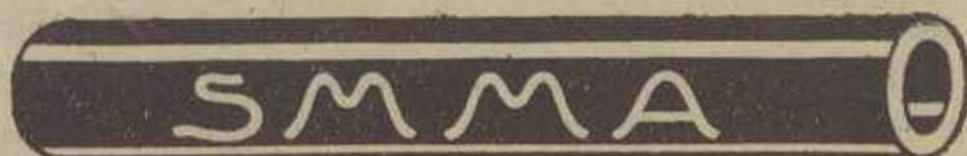
Áparte pequenas deficiências a conservação era regular e não podia ser mais esmerada por falta de reservas, cujo aumento dependia essencialmente da renovação de contratos só agora autorizada.

E' outra fase do momento critico actual que felismente encontrou solução e torna possivel a actividade da Companhia na melhoria do seu material.

TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Tubos para vapor,
agua, gaz, etc.
Tubos
reaquecedores



Pecas 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)

3.º Congresso de Electricidade

Nos dias 20 a 23 d'este mês realiza-se em Coimbra o 3.º Congresso de Electricidade, cujo programa é o seguinte:

Dia 20—Sabado: às 16,30 horas, recepção dos congressistas na Camara Municipal; às 17 horas, sessão inaugural na Associação Commercial e Industrial de Coimbra, e às 21 horas 1.ª sessão ordinária.

Dia 21—Domingo: às 9,30 horas, 2.ª sessão ordinária; às 14 horas, visita ás instalações dos serviços municipalizados da Camara Municipal de Coimbra, sendo o ponto de reunião junto à central do abastecimento de águas, e às 21 horas, 3.ª sessão ordinária.

Dia 22—Segunda-feira: às 9,30 horas, exhibição de "films" técnicos no teatro Avenida; às 11 horas, sessão de encerramento; às 15 horas, passeio ao Vale de Canas; às 21 horas, banquete no hotel Astoria.

Dia 23—Terça-feira: excursão à Figueira da Foz, visita às minas e industrias do Cabo Mondego.

Na excursão à mata do Vale de Canas, a Sociedade de Defesa e Propaganda de Coimbra oferecerá aos congressistas um chá.

O Comité do Congresso já recebeu bastantes theses que serão defendidas pelos seus autores na sessão. Dentre elas destacamos as seguintes:

—O problema da electricidade para a região atlântica de Portugal, do Sr. *Ezequiel de Campos*.

—Nota sobre o cálculo das tensões de montagem dos conductores aérios em Portugal, do Sr. *Leon Fesch*.

—Abacos para o cálculo rápido das tensões de corrona nas linhas trifásicas, do Sr. *Leon Fesch*.

—Propagação electro-magnética. Observações e teorias apresentadas. Observações e conclusões do autor—Período de 1923 a 1926, do Sr. *Alvaro Nunes Ribeiro*.

—Evolução dos Serviços Rádio-Telegráficos na Marinha Militar no período de 1924 a 1926, sua importância militar, económica e scientifica, do Sr. *Alvaro Nunes Ribeiro*.

—Estudos de Climatologia e Electricidade, do Sr. *João Rodrigues da Ascensão*.

—A Grelha mecânica especial sistema Babcock & Wilcox para aproveitamento dos carvões nacionais e os resultados obtidos em marcha industrial, do Sr. *Tomaz Croft de Moura*.

—A electrificação do Caminho de Ferro do Cais do Sodré a Cascais, do Sr. *Antonio Belo*.

—O cimento armado nas suas applicações à Electricidade, do Sr. *Fernando Moreira de Sá*.

—O novo gerador económico de electricidade, o ácido carbónico, do Sr. *Guilherme Teles de Menezes*.

—O que é electricidade? Quantas electricidades há? do Sr. *Guilherme Teles de Menezes*.

Serviços Municipalizados, do Sr. *Carlos J. Michaélis de Vasconcelos*.

O recente decreto que regula os aproveitamentos eléctricos parece que será objecto duma comunicação dos Engenheiros srs. Sales Henriques e Augusto Lopo.

Todos os congressistas têm por concessão das respectivas empresas, a redução de 50 % nas passagens dos caminhos de ferro.

Agradecemos o bilhete de convite que nos foi enviado.

Sistemas de tracção nas linhas férreas coloniais secundarias de via reduzida

por FERNANDO PINTO TEIXEIRA

1 — Preferência a dar à via férrea sobre outro meio de transporte

NAS colónias, onde a rede de estradas é deficiente e onde estas têm por leito o terreno natural, há que pensar a sério na forma mais prática e económica de fazer chegar às linhas férreas principais os produtos pobres da agricultura das regiões próximas, especialmente nos planaltos, onde o acidente do terreno é moderado.

Sabido é de todos que o êxito da exploração das regiões novas depende essencialmente dos meios de transporte, que necessitam ser de uma rede suficientemente extensa, ser de um preço conveniente e ter um bom rendimento. Ora conseguir este triplo objectivo não é fácil em territórios com pequena densidade de população, em que não haja exploração de produtos ricos, como sucede na maioria dos planaltos de Angola, e em que não há um tráfego de passageiros intenso. Portanto, ainda que as dificuldades iniciais de estabelecimento possam, confiando no futuro, ser vencidas pela realização dos capitais necessários, é preciso não esquecer os juros a pagar desse capital e as despesas de exploração para saber até que ponto seria preciso elevar o custo do transporte e se esse custo não iria prejudicar o desejo dos produtores procurarem o contacto íntimo com os mercados ou fazer-lhes preferir outro meio de transporte para satisfazer esse desejo.

Várias vantagens tem, de antemão, sobre qualquer meio de transporte, o de tracção mecânica sobre via férrea reduzida. Com efeito:

1.º — O tráfego é assegurado durante a época das chuvas, isto é, mesmo quando em seguida a chuvas torrenciais as estradas impedem, pela natureza do seu pavimento, a circulação de camiões-automóveis, mesmo de rodas pneumáticas, sempre de mais custosa exploração, e bem assim a circulação dos pesados carros boers, que tantas vezes ficam semanas no caminho a arranjar as rodas ou os cabeçalhos.

2.º — O agricultor está obrigado a sustentar e a manter o carreiro e os restantes indígenas que acompanham o carro e o gado de sobreceleste, ou o «chauffeur» e ajudante, limpadores e serralheiros se tem camião-automóvel, a aguardar que o gado vá pastando, que não ande mais de doze quilómetros por dia; que o gado lhe morra com alguma das doenças contagiosas existentes, etc. E estas perdas de tempo e despesas têm de influir no custo do produto.

Se não possui meios de transporte e se entrega nas mãos dos proprietários de carros, dos carreiros ou dos «chauffeurs» estrangeiros, são frequentes as dis-

putas por faltas, por avarias, por elevação de preços, se há falta de transportes.

3.º — Se há falta de transporte, se a colheita é boa, se as estradas estão más, se as chuvas foram poucas e se na estiagem não há água, se as chuvas foram muitas e os carros se enterram, tudo serve para justificar o dobro do preço. Mas se no ano seguinte as condições foram boas, se as colheitas foram menos abundantes e há abundância de carros, então o custo do transporte, baixando pela concorrência, vai perturbar o mercado, onde ainda se encontram produtos do ano anterior transportados mais caros. A via férrea será, portanto, um regulador dos preços no mercado.

4.º — O transporte, por estrada, para 36 quilómetros em carro boer, leva em média três dias; por via férrea e tracção mecânica, mesmo a mais deficiente, algumas horas bastam para vencer aquela distância. Um carro boer, transportando 2,5 a 3 toneladas, é puxado por 20 bois. Serão portanto, precisos cem carros e dois mil bois para transportar cem toneladas a 36 quilómetros em três dias. Por dois combóios formados por vagões de três toneladas transportar-se-ia a mesma tonelage em menos de um dia, em condições de exploração as mais económicas.

Resumindo: As características do transporte por via férrea de bitoja reduzida, que mais sobressaem, são a comodidade e facilidade no transporte à estação das grandes linhas, quer chova, quer não, e a fixação do preço do transporte, donde resulta diminuição deste e melhoria no preço de venda para os produtores. Estes podem realizar benefícios mais importantes, mesmo que os preços dos produtos baixem, do que na situação actual, em que estão espostos a sofrer as exigências e irregularidades de toda a espécie.

Estas vantagens do transporte por via férrea reduzida sobre os outros meios trarão, portanto, uma vez preferidas, a prosperidade das explorações agrícolas tentadas com a falta de meios de comunicação e a disponibilidade de grande número de cabeças de gado, no Sul de Angola, de importância para aumentar as disponibilidades para a correcção necessária a fazer nos centros de criação de gado para matar; a disponibilidade de grande número de carregadores no centro e no norte, onde mais são empregados como meio de transporte; a disponibilidade de grande número de cabeças de gado no centro e no norte, onde a mosca do sono não o deixa aumentar muito, deixando assim homens e gados livres para a agricultura. E', portanto, o rápido desenvolvimento da economia do país ao lado de uma certa redução de custo de transporte, quando adoptado o melhor critério para o estabelecimento e exploração da via férrea. A con-

corrência, que a este meio de transporte pode a camionagem-automóvel fazer na Europa e na América, não é por nenhuma forma de recesso nas nossas colónias, por enquanto. De facto, a eficiência do camião-automóvel em relação a outro meio de transporte exige, só por si, boas estradas, bem macadamizadas ou cimentadas, que não existem hoje nas colónias. Além disso a carga, que pode ser transportada por um camião automóvel, é pequena em relação ao peso morto a rebocar, o que conduz a um preço de custo por tonelada-quilómetro muito elevado. As resistências ao rolamento absorvem também uma grande parte da força motriz. Se o tráfego por estradas é muito intenso, esta está sempre avariada, porque as despesas de conservação são de tal modo elevadas, que os recursos das circunscrições administrativas e obras públicas não chegam, ainda mesmo utilizando o trabalho obrigatório gratuito do indígena, em cada ano.

II — Condições a que devem satisfazer as linhas férreas reduzidas para poderem ser utilizadas como linhas de comunicação subsidiária

Mas se nas colónias se podem antepôr as vias férreas reduzidas e económicas aos outros meios de transporte, como à camionagem-automóvel, porque não há boas estradas, e os carros boers, porque são muito demorados, admitindo que circulam por toda a parte, é preciso ainda que, de uma forma absoluta, elas se imponham por que as despesas da sua construção e do seu equipamento não sejam superiores áquelas que o tráfego possa suportar. E' que, de facto, num grande número de casos, uma linha de via reduzida de tipo corrente não permite este *desideratum* fundamental. Em Angola, a linha de Mossâmedes, desde o início da sua exploração, apenas em poucos anos deu a sua receita para as despesas, a pesar das queixas do público contra o emprego de tarifas julgadas exageradas. A prática indica que é preciso que se conjuguem as seguintes condições economicamente viáveis:

1.º — A exploração não deve ser de extensão inferior a 25 quilómetros, nem a bitola da via diferente de 0^m,60.

2.º — O tractor deve ser convenientemente escolhido por forma que o carril empregado suporte com o mesmo trabalho a carga por eixo de tracção e por eixo de transporte, ao mesmo tempo que produza o esforço de tracção necessário.

Ora dentro deste critério é que se deve procurar estabelecer linhas de carril leve (entre 8 e 9 quilos por metro) e empregar tractores que, embora em rampas de 3 e 4 centímetros por metro, permitam fornecer o esforço de tracção necessário. Tais são as condições para reduzir o capital de primeiro estabelecimento.

Mas é também necessário reduzir as despesas de exploração e isso consegue-se com um tractor económico, pouco complicado e com uma linha que para o emprego desse tractor não necessite de uma conservação muito cuidada.

III — Tipos de tractor

Experiências feitas por empresas particulares e oficiais, e a experiência adquirida nos transportes da guerra em França, conduzem no momento actual a escolher o tipo de tractor nas condições atrás mencionadas. Porém, tal escolha não pode impedir que sejam consideradas as circunstâncias especiais de cada caso e do desenvolvimento de cada região, nem a adopção de normas de construção, de material e de exploração que convenham mais a um estado de desenvolvimento maior de uma denominada região, isto é, a um outro tráfego. Não iremos, pois, estabelecer a preferência por um determinado tipo de tractor. Indicaremos vários sistemas, indicando as suas vantagens, aproveitáveis ou preferidas num ou noutro caso.

Os tractores aplicáveis nestas linhas podem classificar-se nos seguintes tipos:

- a) locomotivas de vapor;
- b) locomotivas electricas a gazolina;
- c) locomotivas a gazolina;
- d) locomotivas para estradas com carris (*Road-rail*)

a) *Locomotivas de vapor* — Exigem uma via pesada, se se quizer que tenham movimento. Devem ter no mínimo entre 14 e 15 toneladas. Exigem uma conservação cuidada. O peso de 8 a 9 quilos de carril, que é, como diremos, o que mais convem ao caracter das linhas que estamos estudando, não é de aceitar por aquele motivo. Tal foi a conclusão a que se chegou na guerra em França.

b) *Locomotivas electricas a gazolina* — Satisfazem tecnicamente, mas não economicamente. São fáceis de conduzir e sobem as rampas de 30 milímetros, com facilidade, com a velocidade de 5 quilómetros á hora, mas exigem uma linha bem cuidada para não descarilar, porque a sua base é demasiado rigida, são muito complicadas e caras para darem um bom rendimento industrial em pequenas bitolas de via. Experimentaram-se durante a guerra em França. Eram da classe 0-4-0 com motores de 45 cavalos que permitiam á geradora da corrente electrica desenvolver 30 quilómetros a 500 voltios com uma velocidade de 1.000 voltas. O peso do tractor era de 8 toneladas e rebocava 40 toneladas em rampas de 30 milímetros.

c) *Locomotivas a gazolina* — Este processo está hoje muito espalhado não só nas vias estreitas e económicas, mas também, na via larga, em auto-motoras para transporte de passageiros. Têm as seguintes vantagens:

1) Evitam os incêndios mesmo nos mêzes mais secos do verão, o que é importante, em campos de trigo, algodão, florestas, etc.

2) Não exigem um recrutamento de condutores preparados com grande aprendizagem, como exigem as locomotivas de vapor ou electricas.

3) Ocupam menos individuos e, portanto, quando haja paralização de tráfego, ha menos empregados a ganhar e sem fazerem nada, do que nas locomotivas de vapor ou electricas.

(Continúa)

O primeiro caminho de ferro do Canadá

Os jornais da cidade de Montreal comemoraram com curiosas notícias o aniversário do estabelecimento do primeiro caminho de ferro em território do Canadá.

Segundo um histórico da lavra de John Love, o primeiro trecho de via férrea partia da vila de Laprairie em direcção à cidade de St. John, numa extensão de 14 1/2 milhas. Feitas as comparações com o actual aparelhamento ferroviário, esse primeiro ensaio não era mais do que um pequeno desvio de linha nos tempos presentes, mas ao tempo da sua construção era uma linha de importância e assinalou o termo de uma série de agitações sobre o caso, pois era a primeira experiência, era uma inovação que, como todas, não conquistou a confiança pública e provocou formidável luta.

Assim, a Companhia Chaplain e S. Lourenço, formada em 1831, não obteve a aprovação dos seus pla-

Ei-las:

Não é permitido subir às locomotivas, sob pena de pagar 10 shillings.

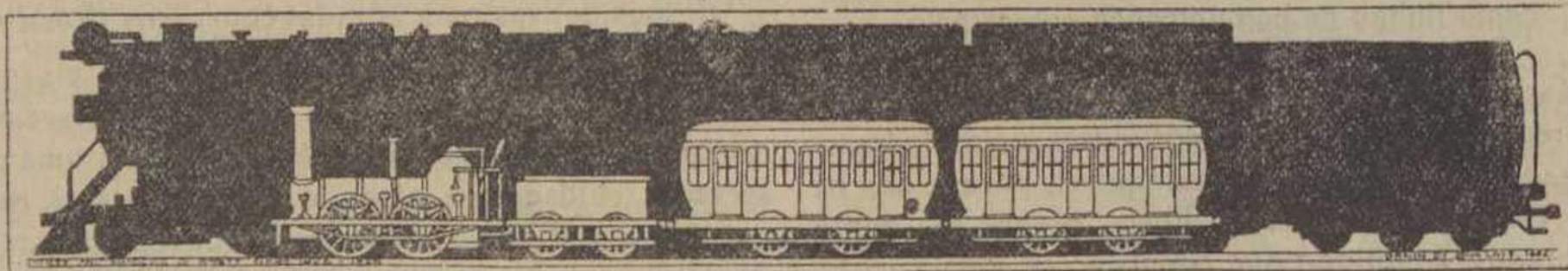
Não é permitido fumar nos carros de primeira classe, e quem o fizer pagará a multa de 10 shillings.

A ninguém é permitido subir ao tecto dos vagões, sob pena de 25 shillings de multa.

Não é permitido levar cães nos carros de primeira classe, pagando-se uma multa de 20 shillings por contravenção.

Durante onze anos a Chaplain & St. Lawrence explorou livremente o serviço ferroviário no Canadá, até que em 1847 surgiram as empresas «St. Lawrence Atlantic» e «Montreal Lachine».

E' verdadeiramente maravilhoso o contraste entre o pequeno caminho de ferro de 1836 e as linhas canadenses da actualidade, cujo serviço supera toda e qualquer conjectura que se fizesse naquela época.



Confronto entre a locomotiva inaugurada em 1836 e uma das outras da E. F. N. do Canadá

nos, sendo considerada uma empresa extravagante e sem garantias.

Chegado o dia da inauguração, 21 de Julho de 1836, a linha ainda não estava completa, facto esse aproveitado pela crítica para desacreditar a empresa e desanimar os que pretendiam estabelecer tal melhoramento, como se fizera seis anos antes, na inauguração da linha Baltimore a Ohio, nos Estados Unidos. A' parte uma série de informações de carácter curioso relativas às dificuldades vencidas pela Companhia, va-

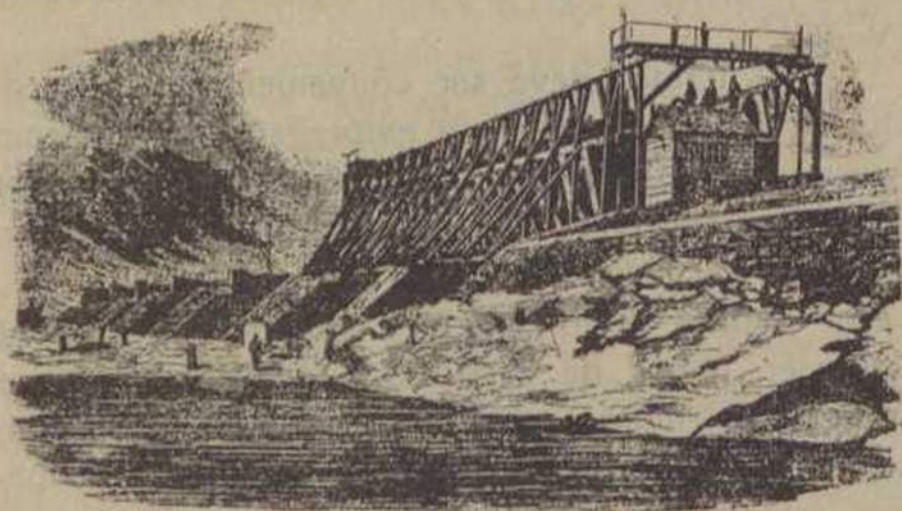


Em 1836—Os passageiros ajudando a pôr um comboio em marcha

mos transcrever, a título informativo, algumas referências sobre as penalidades em que incorriam os contraventores das disposições regulamentares do tráfego.

A nossa gravura mostra o contraste entre o primeiro comboio da «Chaplain St. Lawrence Railway», que conduziu o Conde Gosford de Laprairie a St. John em 21 de Julho de 1836, e a locomotiva n.º 4.100 (que resalta de fundo negro) do Caminho de Ferro Nacional do Canadá, em 1926.

O desenho foi feito em escala proporcional da ilustração existente na época e é uma indicação clara do desenvolvimento do comboio ferroviário, e especialmente da locomotiva, no espaço de noventa anos. A primeira locomotiva do Canadá chamava-se *Dorchester* e foi construída por Robert Stephenson & C.,



Construção da «Ponte Victoria» no Canadá

nos estaleiros de «Forth Street New-Castle on Tyne» em 1835-36, sendo as carruagens as seguintes:

A locomotiva apoiava-se a dois pares de rodas motores, de 48 polegadas de diâmetro. A caldeira tinha 27 polegadas de diâmetro e 78 de comprimento, con-

Linhas Portuguesas

Linha de Rio Maior e ramal de Peniche.—O *Diário do Governo* de 22 do mês findo insere o decreto n.º 12.524 que manda proceder aos estudos e construção do caminho de ferro transversal de via larga entre as linhas de Leste e de Torres-Figueira-Alfarelos, seguindo até Peniche. A transversal que se donominará linha do Rio Maior, terá como ponto abrigado as Caldas da Rainha onde entroncará pelo lado Norte com a linha do Oeste.

Da estação de Obidos ou, se mais convier, em Dagorda, onde será construída uma estação de bifurcação, destacar-se-há um ramal para Peniche, denominado «Ramal de Peniche».

Na *Parte Oficial* publicamos esse importante decreto.

Linhas do Estado—(Sul e Sueste e Minho e Douro).—Durante o mês de maio último a receita dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste foi de 4.446.760\$40 e a do Minho e Douro de 3.720.522\$09.

—As receitas definitivas das linhas do Estado no mês de Junho do ano corrente, foram as seguintes:

	Passageiros	G. V.	P. V.	Total
Sul e Sueste.	1.601.358\$05	537.329\$01	2.423.932\$15	4.562.619\$21
Minho e Douro.	1.759.541\$03	449.917\$59	1.629.913\$50	3.839.371\$92
Total.	3.360.899\$08	987.246\$60	4.053.845\$45	8.401.991\$13

—O Governo autorizou a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a comprar 9.400 toneladas de carvão americano, sendo 700 toneladas, na importância de 3.000 libras e mais 2.700 na importância de 11.002 libras para as linhas do Minho e Douro, e 6.000 toneladas na importância de 137.100 dolares para as linhas do Sul e Sueste.

Sul e Sueste.—O conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado, na sua reunião de 27 do mês passado, ocupou-se, entre outros assuntos, dos pedidos da comissão administrativa da Camara Municipal de Alcacer do Sal, para que lhe seja entregue a estrada que dá acesso à estação do caminho de ferro daquela localidade, e da direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste para que se faça a substituição do «perré» da estação do Barreiro por uma muralha, cuja construção importará em 194.400\$00.

Linhas da Beira Baixa.—Por portaria de 4 deste mês foi declarada de utilidade pública e urgente a expropriação de uma parcela de terreno com a superfície de 1.875, m²32 e casa nela existente, pertencente

ao sr. José Caetano Proença e situada na linha da Beira Baixa entre os quilómetros 183,113 e 183,221, a fim de nela serem construídas casas para residência do pessoal e alargamento da estação Belmonte.

—O *Diário do Governo*, de 5 deste mês publicou uma portaria declarando, a pedido da C. P., de utilidade pública e urgente a expropriação dum terreno com 44 m² para a construção duma casa de guarda junto à passagem do nível ao quilómetro 155,746 da linha da Beira Baixa, freguesia de S. João Batista de Alcaria, concelho do Fundão.

Caminho de Ferro do Mondego.—O «Diário do Governo» de 6 do corrente publicou uma portaria aprovando o projecto de construção da ponte de Serpins, sobre o rio Ceira que foi apresentado pela Companhia do Mondego e elaborado segundo o combóio tipo do regulamento de 1 de Fevereiro de 1897 pela Companhia Portuguesa como concessionário de construção e exploração desta linha.

Linha de Leste.—Foi declarada solvente e autorizada a sua alienação por parte da C. P. duma parcela de terreno com a superfície de 25 m², situados à esquerda do ramal de Braço de Prata, entre os quilómetros 10,189 e 10,193, com a condição de nêle se não fazerem construções sem que o respectivo projecto seja aprovado pelo Governo.

Ramal de Aveiro a Cantanhede e do Canal de S. Roque.—Em conformidade com o parecer do Conselho Superior dos Caminhos de Ferro, vai ser publicado um decreto determinando que seja dada à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a concessão para a construção e exploração do prolongamento do ramal de Aveiro, em leito proprio e via de 1 metro, por Ilhavo, Vagos e Mira a Cantanhede, e bem assim de um ramal que, saindo da estação de Aveiro para o Norte e passando por baixo do viaduto de Esgueira vá ao canal de S. Roque, e á zona que no mesmo fica a norte das instalações da referida Companhia.

A concessão só se tornará definitiva depois de aprovado pelo governo o contrato estipulando as condições em que ela é dada.

O prolongamento do ramal de Aveiro fica fazendo parte do plano de vias férreas ao norte do Mondego.

Setil a Peniche.—Uma numerosa comissão de habitantes de Obidos entregou ontem ao chefe do gabinete do sr. ministro do Commercio uma representação pedindo que seja sustada a execução do decreto sobre a linha de caminho de ferro de Rio Maior e ramal de Peniche, e promulgado o diploma que autorizava a construção da linha Peniche-Setil, que beneficia muitissimo os habitantes daquela região.



As vantagens das automotoras de combustível e liquido

A *Sciencia e Industria* de Outubro último transcreve o artigo que sob o título acima a *Gazeta* publicou no seu número de 16 de Agosto.

tendo 64 tubos de 1/5/8 polegadas. A fornalha, 18 a 1/4 polegadas de comprimento, 43 de largura e 28 de profundidade sobre as grelhas. O peso total da locomotiva era de 12.544 libras.

A altura da locomotiva *Dorchester* era de 5 pés e oito polegadas e seu comprimento total, incluindo o tender, de 15 pés.

A altura calculada da locomotiva 4.100 é de 14 pés e oito polegadas e o seu comprimento de 96 pés, com o peso de mais de 50 mil libras.

Uma particularidade da locomotiva de 1836: quando parava, não se punha em movimento por si só, era preciso empurrar o combóio, para o que, muitas vezes, os passageiros se apeavam e ajudavam a manobra.

Linhas Estrangeiras

Linhas espanholas. — No dia 30 de Setembro último, foi aberta à exploração a linha de Avila e Salamanca. Ao acto assistiu o presidente de Ministério, os ministros de Fomento e de Instrução Pública, Director Geral dos Caminhos de Ferro, o Engenheiro Chefe da Exploração dos Caminhos de Ferro do Estado e muitos outros funcionários superiores dos caminhos de ferro e outras entidades de destaque a quem foi oferecido pela empresa construtora um banquete.

O comboio inaugural compunha-se de duas locomotivas de fabrico espanhol do tipo 4.000, o «break» e duas carruagens de primeira classe.

A linha de Avila a Salamanca tem a extensão de 112 quilómetros; a pendente máxima é de 15 milésimas e o raio mínimo das carruagens é de 400 metros.

A linha tem oito estações que são: Panacerdeñona, Monsalute, Avenite, S. Pedro del Arroyo, Muñogrande, Crespos, Narros del Castillo e Guímaléon, além das duas terminais Avila e Salamanca.

A secção construída pelo Estado importou em 29 milhões de pesetas que foram despendidas principalmente na construção de três túneis e o viaducto de Adoja que consta de cinco arcos de meio ponto com a extensão de 250 metros e altura de 29 metros.

—A exploração dos tramways eléctricos de Granada tem dado excelente resultado. No ano de 1925 tiveram a receita de mais de um milhão de pesetas, tendo transportado perto de cinco milhões de passageiros e umas 110 mil toneladas de mercadorias.

Linhas francesas. — A Companhia do P. L. M. realizou, com excelentes resultados, experiências com uma nova locomotiva eléctrica tipo 2 B. B. 2, que foi fornecida pela casa Oerlikon Ltd., de Londres.

A nova locomotiva tem a força de 2.400 H. P. e desenvolve com corrente de 1.500 volts a velocidade 31 a 68 milhas por hora.

Durante as experiências de velocidade, funcionando com freio regeneradores em diferentes condições de velocidade, com 300 toneladas de carga em pendentes de 1 por 33, a corrente fornecida foi de 600 amperes e 1.500 volts.

Uma das características do freio regenerador Oerlikon é a suavidade do seu funcionamento, regulando a velocidade de uma maneira firme e segura.

A locomotiva está construída com independência dos eixos motores, característica peculiar de engate articulado Oerlikon, entre motor e eixos.

Linhas italianas. — Os jornais italianos informam que vai ser introduzida a telefonia sem fios nos comboios italianos. A primeira experiência será feita nos comboios expressos de Milão a Bolonha e de Milão a Turim.

As linhas telegráficas que correm ao das linhas férreas receberão as ondas lançadas por uma pequena antena colocada no tecto do carro transmissor. É esse o mesmo sistema usado na Alemanha e nos Estados Unidos.

—O Governo aprovou a planta da nova estação de Florença, cuja execução que deve começar em breve, deve importar em trinta milhões de liras.

Linhas russas. — Os Governos da Polónia e da Rússia, depois de prolongadas negociações e entendimentos com a França, acordaram no restabelecimento de comboios directos de Paris a Vladivostock, passando por Varsóvia.

A viagem durará 13 dias.

Linhas brasileiras. — Segundo as contas apresentadas pela «Leopoldina Railway», a linha férrea de Carangola e seus ramais cuja exploração está a seu cargo, teve de receita no primeiro semestre de 1925, 2.318.908\$404, e de despesa 2.163.638\$657, havendo portanto um saldo de 156.269\$747.

—O órgão oficial do Governo de Minas publicou decretos autorizando o Estado a construir um caminho de ferro de Formiga a Passos e um ramal que vá à estação de Harmonia, no traçado da linha de Formiga a Passos.

—Inaugurou-se recentemente no caminho de ferro central do Brazil, um centro telefónico para 30 aparelhos das diversas dependências da estação inicial da praça da República. O novo centro tem 10 cabos, podendo, se necessário, atender a 200 telefones.

Durante o dia e noite, o serviço de informações estará à disposição do público, que será atendido com precisão e rapidez.

Esse melhoramento deve-se à iniciativa da actual Sub-Directoria do tráfego.

A numeração dos telefones da Central será modificada, passando a ser os seus chamados como ramos, cuja numeração será de 1 a 30.

—Faltam apenas 237 quilómetros para a Central do Brazil fazer a ligação das suas linhas, Rêde de Viação Bahiana, trecho compreendido de Bom Jesus dos Meiras a Tremedal, para onde seguem as linhas daquele caminho de ferro.

A última estação aberta ao serviço na Rêde de Viação Bahiana, linha que demanda Montes Claros, onde se acham as linhas da Central do Brazil, é a de Triunfo, situada na margem esquerda do rio Sincorá, a 358 quilómetros de S. Felix. Os trabalhos de construção prosseguem de Triunfo a Bom Jesus dos Meiras, com 136 quilómetros.

A ponte sobre o rio Sincorá com a extensão de 70 metros, já se acha construída, prosseguindo activamente o assentamento da linha naquele trecho.

—Inauguraram-se nos dias 2, 3 e 4 do corrente as obras novas no ramal de Tibagy e outros melhoramentos introduzidos no caminho de ferro da Sorocabana, entre os quais as instalações do *train-dispatching*, feitas no resto da linha tronco e no ramal de Baurú.

Com as instalações óra inauguradas, fica completo esse serviço em todas as linhas deste caminho de ferro, com excepção das secções Ituana e Funilense, onde o mesmo, por óra, não se torna necessário.

Foi para isso a linha dividida em quatro trechos em cada um dos quais a movimentação dos comboios é feita e fiscalizada por um despachador, que trabalha no centro telefónico situado na sede respectiva.

—A situação financeira de Viação Férrea do Rio Grande do Sul melhorou consideravelmente em 1925. Segundo o último balanço apresentado, a receita e despesa foram as seguintes:

Receita	53.124:937\$080
Despesa	56.511:839\$520
Deficit	3.386:902\$440
Coeficiente de	
Custeio	106,38

Relativamente à receita de 1924, na importância de 42.819:258\$790, houve o aumento de 10.305:678\$290.

O *deficit*, que fôra em 1924, de 3.806:229\$320 diminuiu, em 1925, de 419:326\$880.

—Foram aprovadas as contas relativas ao 2.º semestre de 1925, do prolongamento do Caminho de Ferro Barão de Araruama, a cargo da *The Leopoldina Railway Company*. A receita apurada foi de 68:4920553 e a despesa verificada foi de réis 695:327\$588, havendo um *deficit* de 626:835\$035.

A companhia declarou que foi lançada na despesa do semestre em exame a quantia de 352\$373 correspondentes à contribuição de 1 % sobre a renda bruta para a Caixa de Aposentadorias e Pensões.

Declarou ainda a «Leopoldina» ter arrecadado em todas as suas linhas, para a mesma caixa, a importância total de 1.557:580\$202.

—Foi inaugurado o novo trecho da rede da Viação Bahiana que liga o município de Itaberaba à estação de Paraguassú.

O novo trecho mede 31 quilômetros.

—Foram aprovadas as contas do Caminho de Ferro de Bragança relativas ao 1.º semestre de 1925.

A receita foi de réis 631:074\$144 e a despesa de réis 663:186\$913, havendo, portanto, um *deficit* de 33:112\$769.

—A situação financeira da linha de Madeira-Mamoré arrendada à *Mamoré Railway Company*, no 1.º semestre de 1925 era a seguinte:

Receita, 2.188:249\$280; despesa, 1.595:906\$910, havendo um saldo de 592:342\$370.

—Pelo último relatório da Companhia Paulista verifica-se o desenvolvimento que tomou o tráfego das suas linhas durante o ano de 1925.

Pelos balancetes vê-se que a receita dêsse ano atingiu réis 82.803:694\$579, quasi 25 % mais do que no ano anterior, e a despesa montou a 57.181:566\$324, donde resulta um saldo de 25.622:128\$255.

Durante o mesmo período foram enviadas para Londres, para pagamento dos juros do empréstimo ali contraído para a compra do C. F. Rio Claro, importâncias num total de 2.178:262\$660.

No mesmo exercício foram resgatadas 1.078 obrigações do referido empréstimo, no valor de 107.860-0-0

libras, mediante o dispêndio de réis 4.665:176\$650, ficando êsse empréstimo reduzido a £ 1.036:200-0-0.

Foram também pagos pontualmente os juros vencidos no exercício findo do empréstimo de 7 %, contraído em Nova York em 1922, os quais importaram em 2.188:163\$400.

O referido empréstimo foi amortizado no valor nominal de dolares 384.000,00, que, com o ágio de 2 %, custou 3.471:557\$308, ficando a dívida reduzida a dolares 3.616.000,00.

—O Banco Federal de Genebra continúa a pagar o *coupon* n.º 3 das obrigações de renda variável de 504 francos, emitidas para pagamento parcial da massa da Companhia C. F. de Araraquara, à razão de francos 12,60, como os *coupons* anteriores.

Linhas argentinas.—A extensão da rede ferroviária argentina é de 37.870 quilômetros, dos quais 6.960 pertencem ao Estado. Em 1925 viajaram 140.670.000 passageiros, tendo havido um aumento sobre o ano anterior de 6.530.000, ou seja 5 % mais.

O tráfego de mercadorias elevou-se a 42.700, toneladas, tendo havido a diminuição de 4.200.000 toneladas ou seja 8,5 % a menos que no ano anterior.

As receitas atingiram 250.695.000 pesos ouro; menos 13 078.800 do que em 1925.

Os caminhos de ferro do Estado tiveram a receita de 48.076.385 pesos, correspondendo 43.446.800 a Central Norte Argentino, 1.879.043, a Santo António, 756.475 a Comodoro Ribadavia, 572.724 a Puerto Deseado, 481.526 ao de Formosa e 939.112 ao do Leste.

Durante o exercício foi autorizada a construção de diferentes linhas e ramais, entre os quais avultam o ramal de Calenfu ao Oeste com 70 quilômetros de extensão, o de General Obligado ao Norte, do Caminho de Ferro de Santa Fé, com 73 quilômetros, e o de Espeja a Casta de Arango, da Grande Oeste Argentino, com 55 quilômetros.

Linhas Sul-africanas.—O Governo inglês garantiu aos caminhos de Ferro do Sul de África um empréstimo de 1.150.000 libras para a construção da linha principal à fronteira.

Meios de prolongar a duração dos carris

Segundo um relatório apresentado ultimamente à assembléa geral da *Readmaster's and Maintenance of Way Association*, as avarias dos carris são causadas, a maior parte das vezes, pela patinação das rodas motrizes, convindo em tais circunstâncias reconstituir os mesmos por meio da soldagem. Também se recomenda a serração das extremidades quando exfoliadas ou amassadas.

Os carris muito usados podem ser relaminados com um perfil mais fraco.

Para evitar a ferrugem lubrificam-se os carris com o auxílio de máquinas pneumáticas, que levam o óleo a todos os pontos.

A boa colocação dos carris influi muito para a conservação. Para isso é preciso: deixar sempre um vão regular entre eles; levantar as travessas quando baixas; juntar e alinhar os carris; inclina-los cuidadosamente para o interior da via.

Outros factores do estrago dos carris são: a sua actual qualidade, muito inferior à que era ha quarenta anos; o uso das talas e das juntas, assim como dos pontos de contacto com as talas. Neste caso é necessário mudar as talas ou dar-lhes a forma inicial com a prensa de forjar.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonyma — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

DIRECÇÃO GERAL

Concurso para admissão de praticantes d'escritório dos Serviços Centrais durante o ano de 1927

Até 6 de Dezembro p. f. está aberto Concurso para admissão de praticantes d'escritório dos Serviços Centrais, d'esta Companhia, nas vagas que se deram durante o ano de 1927.

O programa do Concurso e demais condições estão patentes na Secretaria da Direcção Geral (Edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 às 13 e das 14,30 às 16,30 horas, para os candidatos de Lisboa.

Para os candidatos de fóra de Lisboa dão-se todos os esclarecimentos por correspondência.

Lisboa, 3 de Novembro de 1926.

O Director Geral da Companhia

(a) *Ferreira de Mesquita*



Pleito entre o Porto de Lisboa e a C. P.

O *Diário do Governo* de 13 d'êste mês publicou uma portaria nomeando uma comissão constituída pelos Engenheiros sr. João Alexandre Lopes Galvão, Administrador Geral dos Serviços Hidraulicos, Salvador de Sá Nogueira pelo Porto de Lisboa, e Mário Greenfelde de Melo pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para resolver sobre as dúvidas suscitadas entre a Administração do Porto de Lisboa e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses sobre uns terrenos sitnados próximo da gare marítima de Santo Amaro.

As iniciativas das companhias francesas e inglesas para benefício do seu pessoal

por ANDRADE GOMES

O interesse com que as empresas de caminhos de ferro francesas e inglesas olham pela saúde e higiene do seu pessoal, merece que aqui o registemos com os nossos votos para que, em Portugal onde é muito costume imitar-se tudo quanto é estrangeiro, especialmente o que é francês, e muitas vezes sem se proceder a uma boa seleção, porque em toda a parte ha bom e mau, as empresas em género no nosso país lhes fosse seguindo o exemplo, do que com certeza só viriam a colher bons frutos.

Não nos ocuparemos em descrever as condições dos escritórios e das oficinas onde trabalham centenas de homens em magníficas condições de conforto e higiene—casas cheias de luz com cubagem conveniente para a sua população e uma ventilação de ordem a não se tornar irrespirável a atmosfera—porque já é demais conhecido o escrupulo que existe em França e em Inglaterra com estas instalações; falamos apenas das medidas que têm as empresas adoptado no sentido de evitar o depauperamento físico do seu pessoal, especialmente do que pela sua pouca idade mais facilmente pode arruinar a sua saúde.

No ano passado, a Companhia de Orleans estabeleceu no extremo da Península de Guiberon, num sítio admirável, um campo de férias para os aprendizes dos serviços de Material e Tracção.

Esta organização deu excelentes resultados, sobretudo sob o ponto de vista do desenvolvimento físico e moral dos rapazes, em vista do que a Companhia ampliou consideravelmente as primitivas instalações, e foi este novo campo que recentemente se inaugurou com bastante solenidade a que presidiu o Engenheiro Chefe do Material e Tracção com a assistência de representantes dos diversos serviços regionais, e alguns Chefes de Serviço reformados que vivem em Guiberon e arredores e cuja presença deu á festa um carácter mais íntimo e familiar. Também assistiram á inauguração representantes da municipalidade de Guiberon e os membros do Comité de iniciativa da península.

Este novo campo de férias, destinado a recompensar os melhores aprendizes dos serviços de Material e Tracção, deve ter recebido este ano, em três períodos de quinze dias, 168 aprendizes dos 1.200 que tantos são os do quadro, ou seja 1 por cada grupo de sete.

As casas, pintadas de azul e branco, muito alegres,

bem iluminadas e arejadas, divididas em compartimentos para dormitórios, refeitórios, enfermaria, etc, têm luz eléctrica e água fresca e pura em abundância, o que não é vulgar na península.

Os aprendizes, sob a direcção de instrutores qualificados, vivem ali numa atmosfera de paz e familiar, de confiança e mútua afeição, e aprendem ali mais facilmente do que em outra qualquer parte, pelo mais amplo exercício da sua liberdade, no meio de jogos desportivos e reuniões educativas, o difícil sentido do dever e das suas futuras responsabilidades de agentes de caminhos de ferro.

Não deixa de ser interessante acentuar que a construção e instalação deste campo são devidas em grande parte aos próprios aprendizes, e que os materiais empregados nos edificios são quasi todos restos «stocks» americanos.

Se este ano já se pode avaliar da utilidade desta magnífica instituição, no ano que vem muitos mais ainda e melhores resultados haverá a registar.

A Companhia do Norte de França, uma das que mais se preocupam com o bem estar do seu pessoal, só desde 1919 até o verão de 1925 fez construir 11.015 habitações para empregados, sendo algumas destas só de madeira e a

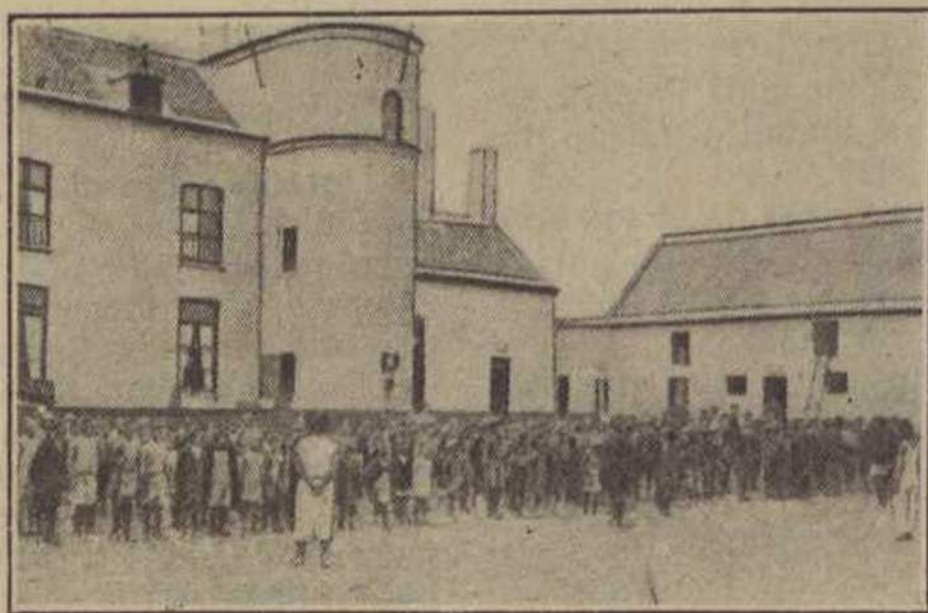
maioria construídas com agremados de areia e escórias; 32 escolas de instrução primária, 17 escolas «ménageiras», 9 escolas profissionais, 25 dispensários, 18 balneários, 25 salões de festas, e 25 terrenos apropriados para o exercício de vários desportos.

Em Terguier tem também a Companhia do Norte uma colónia ou *cité*, como lhe chamam os franceses, que é um perfeito modelo no género.

Esta *cité* tem 1.088 habitações com uma população de 4.000 habitantes. Os arruamentos com 6 a 15 metros de largura, atingem a extensão de 26 quilómetros. Balneário; biblioteca com mais de 3.000 volumes; cooperativa, sala de concertos; terrenos para jogos; jardins para crianças, tudo ali existe, perfeito completo, reunindo em perfeito conjunto harmónico, o útil ao agradável.

Cada habitação tem geralmente 4 divisões, havendo em cada grupo de 20 casas uma com 5 e outra com 6 divisões para as famílias mais numerosas.

Os habitantes pagam uma renda mensal mínima. A administração das *cités* é confiada aos próprios habitantes, por meio de «comités» compostos por de-



A «colónia de St. Paul-sur-Mer — As crianças prontas para o banho

legados do pessoal dos diferentes serviços de Exploração, Tracção e Via.

Não satisfeita a Companhia do Norte ainda com a sua obra já bem notável de assistência ao seu pessoal, foi ainda mais longe e recentemente inaugurou em St. Paul-Sur Mer, próximo de Dunquerque, uma *cité* ou melhor dito uma estação de férias para os filhos dos empregados dos Caminhos de Ferro do Norte e do Leste.

Aberta nos meses de Julho a Setembro de cada ano, êsse simpático estabelecimento recebe os filhos dos ferroviários para lhes dar durante o tempo em que ali residem, além de um ar puro que lhes tonifica os pulmões, uma vida toda ela tendente ao seu desenvolvimento físico e intelectual, livres de quaisquer trabalhos que os possam atrofiar, de molde a preparar homens e mulheres fortes e úteis para bem se desempenharem no futuro da sua missão de honrados trabalhadores.

Essa instituição é dividida em duas secções: uma a «Maternidade» onde as crianças de 5 até 6 anos vão passar a temporada de 1 de Junho a 15 de Julho; outra a «Escola Infantil» que recebe crianças de 8 a 12 anos, desde 20 de Julho até 15 de Setembro.

Os quartos das crianças são amplos, bem iluminados e arejados. A alimentação é-lhes ministrada segundo as indicações do médico da Colónia.

Os edificios da Colónia acham-se erectos no meio dum terreno em grande parte ajardinado, onde as crianças, conforme as suas edades, praticam jogos diversos.

Os dormitórios comportam 50 a 60 camas, e num pequeno compartimento separado por um biombo, a do vigilante.

Na última temporada chegaram a reunir-se nesta Colónia 230 crianças.

Dirige este formoso ninho de mocidade uma illustre senhora, Mademoiselle Marguerite Grange, que se dedicou de corpo e alma a educar as criancinhas para quem é uma perfeita «mãe».

O custo do pensionato é, como não podia deixar de ser, bastante reduzido, o bastante para que não pareça uma esmola, e varia conforme o número de filhos do agente. Assim, por exemplo, por uma criança paga-se 6,50 por dia, mas para uma família que tenha

cinco crianças ou mais, a diária de cada uma custa apenas 2,50 francos.

As famílias podem visitar os seus filhos todos os domingos.

Eis em resumo o que as companhias francesas fazem em beneficio dos seus agentes.

Na Inglaterra também as companhias de caminhos de ferro, entre elas a London & North Eastern Railway, tem instituições no género das que existem em França e a que acabamos de nos referir, reinando em todas elas aquella ordem e metodo bem característico do povo inglês. Ali não falta nada pelo que respeita a igiêne e conforto. E' que tanto em Inglaterra, como em França ha nas classes dirigentes a nítida compreensão das vantagens que, sob todos os pontos de vista, advém de fazer gente forte, fisicamente e de carácter. Só assim uma pátria se pôde afirmar grande.

Entre nós, os portugueses, como a civilização não tem encontrado um meio propício para avançar, antes pelo contrario, ha da parte de certa gente um horror em lhes abrir a porta, só ha muito pouco tempo é que se começou a pensar na conveniência de dar algum conforto aos que trabalham, mas por emquanto muito pouco ha feito e muito ha por fazer.

Porque não nos havemos de civilizar tambem como os outros povos?

Já não é sem tempo. Já não queremos apelar para os sentimentos altruistas daqueles a quem incumbe o papel de orientadores da sociedade; a epoca é de rotativismo e por isso mesmo é que apelamos para esse próprio utilitarismo, porque só podem advir recompensas materiais para quem explora qualquer indústria que as máquinas productoras, quer sejam *máquinas humanas* quer engenhos inventados pelo homem, sejam bastante fortes e dêem o melhor rendimento.

Os «práticos», como hoje é moda ser-se, e que fazem gala de ter o espírito embotado a todo o sentimento de amor pelo semelhante, não fazem má figura no seu meio, porque mesmo por egoismo lhes convem fazer o que outros fazem levados pelo sentimento.

Seja como fôr e por que fôr, o que é indispensável é mostrarmos aos olhos de todo o mundo que Portugal não é bem uma terra de cafres como lá por fóra muita gente supõe.

LOUVORES MERECIDOS

O *Diário do Govêrno* de 3 dêste inseriu duas portarias de louvor que nos merecem especial referência. Uma ao pessoal das linhas do Sul e Sueste pela dedicações e zelo manifestado nos últimos tempos para o melhoramento dos serviços, procurando cada um, dentro da sua esiera, de acção e subordinadas a um

espécito de disciplinas boa compreensão dos seus deveres contribuir para melhor a situação; outra louvando o Engenheiro Sr. Manuel Domingos dos Santos, Chefe de Movimento, Tráfego e Reclamações dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro pelos relevantes serviços prestados nas linhas do Sul e Sueste, em que mostrou muita competência e inexcédível zelo e dedicação, de que resultaram importantes beneficios.

Congratulando-se com êstes louvores, a *Gazeta* felicita todos os que por êles são atingidos.

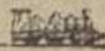
Um descarrilamento em Espanha

Morte do maquinista do comboio

No dia 9 dêste mês, deu-se na linha mineira de Almorchon a Belmez, pertencente à Companhia dos Caminhos de Ferro de Medina a Zaragoza e a Alicante, entre as estações de Peñarroy e Belmez, o descarrilamento de um comboio, em consequencia, ao que parece de escorregamento de terras. A máquina, voltando-se, veio a ficar atravessada na via. Vários vagões ficaram completamente destroçados.

O maquinista, de nome Fernando Moreno, quando foi tirado debaixo da máquina, já era cadaver. O fogueiro, Florencio Sanchez, ficou gravemente ferido, e três operários sofreram também várias lesões.

Acudiu ao sinistro um comboio de socorros com pessoal superior das Companhias e grande numero de populares da região que prestou todo o auxilio que poudé às victimas do desastre.



José Duarte Costa

O Director do nosso colega *Correio da Noite* foi ha dias á noite agredido na Rua D. Estefania.

Como ficasse ferido ligeiramente no rosto foi receber curativo ao banco do Hospital de S. José, sendo depois presos os seus agressores.

O arrendamento das linhas férreas do Estado

Já foi assinado, devendo por êstes dias ser publicado no *Diário do Govêrno*, o decreto autorizando o Govêrno a abrir o concurso que ha tempos se vem annunciando, para o arrendamento das linhas férreas do Minho e Douro e do Sul e Sueste.

O concurso será aberto logo que a administração dos Caminhos de Ferro do Estado elabore o respectivo caderno de encargos e realizar-se-á em harmonia com as bases ultimamente elaboradas pelo sr. ministro do Comercio.

As linhas do Estado só serão arrendadas a empresas reconhecidamente portuguesas e o Estado reserva-se o direito de recusar todas as propostas que não estejam nas condições estabelecidas, as quais serão tornadas públicas oportunamente.



«O Comercio do Porto»

A folha official publicou hontem uma portaria do sr. Ministro do Comercio louvando a empresa do jornal *O Comercio do Porto* por ter mandado construir em Oliveira de Azemeis um edificio destinado a uma escola de ensino elementar industrial, oferecendo-a ao Estado.

ARREMAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Pelo presente se faz publico que até ao dia 2 de Dezembro, pelas 13 horas, esta Companhia receberá propos-

1.º—No involucro das propostas, além do endereço, deverá indicar-se o seguinte: **Proposta para a venda de agua e fructas.**

2.º—As propostas deverão estipular claramente o **preço fixo** oferecido para a venda até 31 de Dezembro de 1927, considerando-se nulas e de nenhum efeito as que se apresentarem fóra destas condições.

Sete Rios	Payalvo	Tancos	Pero Negro	Belver
Rego	Chão de Maças	Praia	Dois Portos	Barca d'Amieira
Chellas	Caxarias	Tramagal	Runa	Fratel
Braço de Prata	Albergaria	Abrantes	Torres Vedras	Rodam
Olivaes	Vermoil	Bemposta	Ramahal	Sarnadas
Sacavem	Pombal	Ponte de Sôr	Outeiro	Castello Branco
Povoa	Soure	Chança	Bombarral	Alcains
Alverca	Villa N. d'Anços	Matta	S. Mamede	Lardosa
Alhandra	Formoselha	Crato	Obidos	Castello Novo
Villa Franca	Pereira	Assumar	Bouro	Alpedrinha
Carregado	Taveiro	Santa Eulalia	S. Martinho	Valle de Prazeres
Azambuja	Coimbra B	Cunheira	Cella	Penamacôr
Reguengo	Coimbra	Pezo	Vallado	Alcaide
Morgado	Souzellas	Castello de Vide	Martingança	Fundão
Muge	Mealhada	Marvão	Marinha Grande	Alcaria
Marinhaes	Mogofores	Campolide	Monte Real	Tortozendo
Agolada	Oliveira do Bairro	S. Domingos	Monte Redondo	Covilhã
Coruche	Cacia	Cruz da Pedra	Guia	Caria
Quinta Grande	Quintans	Bemfica	Lourical	Belmonte
S. Torquato	Estarreja	Buraca	Telhada	Benespêra
Lavre	Avanca	Amadora	Amieira	Sabugal
Canha	Ovar	Queluz	Verride	Carvalhosas
Sant'Anna	Esmoriz	Barcarena	Lares	Ceira
Valle de Santarem	Espinho	Cacem	Fontella	Trémoa
Santarem	Granja	Mercês	Alcantara Terra	Almalaguez
Valle de Figueira	Valladares	Sabugo	Alcantara Mar	Miranda do Corvo
Matto de Miranda	General Torres	Pedra Furada	Alferrarede	Padrão
Torres Novas	Gaia	Mafra	Mouriscas	Louzã
Lamarosa	Barquinha	Malveira	Alvega	

tas, em carta fechada, dirigidas ao Engenheiro Chefe da Exploração, em Lisboa, estação de Santa Apollonia, para a venda, desde 1 de Janeiro até 31 de Dezembro de 1927, de **agua, frutas, dôces, tabacos, café e refrescos** nas estações e apeadeiros acima indicados, advertindo-se, porém, que nas estações da linha de Cintra **só é permitida a venda de agua, dôces frutas e tabacos.**

São prevenidos os proponentes de que:

3.º—As demais condições estão patentes na Secretaria da Exploração, em Lisboa e nas estações acima indicadas.

Lisboa, 1 de Novembro de 1926.

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

BRISTOL CLUB

O melhor Restaurant - DANCING

DE

LISBOA

*Viagens
e
Transportes*

Sud-Express

Na reunião da Conferência P. H. F. que teve lugar em Paris, na sede da Companhia de Orleans nos dias 4 e 5 dêste mês e na qual tomaram parte como dele-

gados das linhas férreas portuguesas os engenheiros Srs. Ferreira de Mesquita, director geral da C. P. e António de Vasconcellos Correia, administrador da mesma companhia, foi resolvido acelerar, a partir do começo do proximo ano, a marcha do comboio Sud-Express.

Também a conferência se occupou do nosso comboio mixto Lisboa-Medina-Hendaya-Paris, cuja marcha ficou para ser definitivamente regulada na proxima reunião da conferência que se deve efectuar em Dezembro.

**Bilhetes de ida e volta entre Gaia e Porto
e Figueira da Foz, via Pampilhosa**

Foi apresentado ao Governo pela Companhia Portuguesa, um projecto de tarifa especial combinada com a Companhia da Beira Alta e a Direcção do Minho e Douro, estabelecendo bilhetes especiais de ida e volta a preços reduzidos, das estações de Aveiro, Gaia, Porto-Campanhã e Porto-São Bento para Figueira da Foz, por via Pampilhosa.

Os preços desta nova tarifa que terá a designação de 107 de g. v. que são iguais aos que a tarifa interna n.º 7 g. v. estabelece entre as mesmas estações pela via Alfarelos, tem as reduções de 20 % em 2.ª e 3.ª classe e de 15 em 1.ª, sobre os de tarifa geral.

E' de esperar que dentro em breve seja aprovada e posta em vigor.

Fundição Tipografica

SERRALHERIA MECANICA

Fabrica de Filetes de Bronze e Carpintaria

A FUNTIPO

PROPRIETARIO E DIRECTOR-TECNICO

P. GINI.

Telefone
Norte
4236

Endereço
Telegrafico:
TIPOGINI

Execução rápida de todo o material para tipografias

MINERVAS, PRELOS, ROLOS CILINDRICOS, ETC.

A primeira casa no paiz que tem sempre a maior variedade
de tipos e a mais esmerada no fabrico

FUNDIÇÃO

ESCRITORIO E DEPOSITO

Rua Nova da Piedade, 60-A

Rua Nova da Piedade, 62-A

LISBOA

DEPOSITO NO NORTE—Rua do Almada, 438
PORTO

O RESTABELECIMENTO DO TRANSIBERIANO

O tráfego directo de passageiros e mercadorias entre a Europa e o Extremo Oriente, interrompido pela grande guerra, foi, finalmente há pouco restabelecido, graças aos trabalhos da Conferência Internacional celebrada em Moscovia nos dias 7 a 16 de Dezembro de 1925, na qual tomaram parte representantes dos caminhos de ferro franceses, alemães, polacos, japoneses e russos.

Esta conferência havia sido precedida por uma outra mais íntima, russo-chino-japonesa que tivera lugar no mês de Outubro. Os japoneses propunham-se estabelecer com o governo soviético um acordo para restabelecer as comunicações directas por mar e por terra entre Tokio e Paris, via Riga, a fim de reduzir a duração da viagem do Japão à Europa, de cinquenta a dezesseis dias. Era questão de empreender as três direcções seguintes: por Vladivostock, por Deiren e por Fouzan (porto da Corêa). Quanto à organização dos transportes directos de mercadorias, tinham sido discutidas várias propostas sobre a base da Convenção de Berne, com certas modificações como resultado da participação das empresas marítimas. Era questão de assegurar o serviço marítimo com os navios da frota comercial dos soviets e pelas companhias marítimas japonesas. Surgiram, porém, dificuldades com os representantes da China, que repeliram a passagem dos russos pela fronteira russo-mandchuriana sem trasbordo e a aceitação da moeda do «tchervonetz» russo. A delegação chinesa abandonou Moscovia alguns dias antes da conferência plenária, e foram interrompidas as negociações.

Entretanto, prosseguiram as negociações entre o Japão e a Rússia, e em fins de Novembro, o Sr. Herbert, embaixador da França, dirigiu ao Comissário dos Negócios Extranjeros uma nota manifestando o interesse que tinham em ir os representantes dos caminhos de ferro franceses concordarem definitivamente o restabelecimento de um serviço de combóios directos entre a França e os países do Extremo Oriente. Como consequência, Mr. Litvinor, sub-comissário de Negócios Extranjeros da União Republicana Social Soviética, comunicando por carta, em 24 de Novembro, que «aceitava uma representação dos Caminhos de ferro para tomarem parte na conferencia ferroviária», chamando a atenção do Governo francês «sobre o facto de não existir nenhuma Convenção ferroviária entre a União Republicana Socialista Soviética e a França, e que, por consequência, o assunto a tratar, que devia ser obtido pela Conferência, devia necessariamente conservar, por parte da França, um carácter provisório até à terminação da Convenção.»

As questões a tratar pela Conferência foram, desde o princípio, divididas em dois grupos:

2.º — Questões relativas ao itinerário, horário, a formação e «mise-en-marche» dum combóio de luxo directo transiberiano.

2.º — Questões do estudo dos meios para o tráfego directo propriamente dito (bilhetes, descontos, etc.).

Os primelros foram feitos de acôrdo entre todos os delegados; o segundo grupo foi entendido pelos representantes dos Caminhos de Ferro franceses e polacos particularmente, tendo sido objecto duma revisão pelos outros delegados que regulamentaram o que respeita às modalidades do tráfego directo transiberiano de passageiros e mercadorias.

Esta Convenção está sendo estudada pelas rês francesas.

As primeiras decisões podem resumir-se da maneira seguinte:

Itinerário: Do lado do Oeste, o itinerário está provisoriamente estabelecido por Riga, em vista da ausência de instalações na fronteira russo-polaca. Isto apenas, conforme a conferência polaco-soviética que se verificou em Varsóvia em Outubro de 1925, até que a estação fronteira polaca de Stolpce seja provida das necessárias instalações; então o itinerário será estabelecido pela via mais curta de Varsóvia. A conferência estabeleceu um combóio entre Varsóvia e Moscovia, em correspondência com o combóio transiberiano.

Pelo lado de Leste, por falta de combinações com a China que não assistiu à segunda Conferência, o itinerário Vladivostock foi restabelecido por Khabarosc; é de esperar, porém, que antes da inauguração do transiberiano, as conferências agora suspensas, voltem a reunir para se tratar do transporte sem trasbordo por Mandchúria-Kharbine-Vladivostock que ganhará mil quilómetros e vinte e quatro horas sobre o horário actual.

Horário: Os horários estabelecidos estão em correspondência em Berlin com os do «Nord-Express», sendo este último regulamentado pela Conferência de Haya que fez restabelecer este combóio que estava suspenso desde a guerra, a partir de 15 de Maio deste ano. O horário está em correspondência com os paquetes de Inglaterra em Cales; segue por Colónia, Hanover e Berlin onde se dividirá em dois troços, um por Varsóvia e outro por Riga.

Composição: O combóio será de luxo com 32 lugares, levando um furgão, quatro vagões-camas desde Paris, Calais e Ostende; um vagão restaurante, um coche-cama de 3.ª classe a partir de Riga, e um outro de 1.ª e 2.ª classes desde Moscovia.

Este combóio assegura o prolongamento do Nord-Express, unindo assim a Europa com o Oriente.

Parte Oficial

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, sobre o pedido da ligação das linhas férreas do Porto à Póvoa e Famalicão e de Guimarães

(Continuação do N.º 933)

As duas Companhias da Póvoa a Guimarães lograram dar dividendo ao seu capital e por isso estavam inclinadas a novos cometimentos.

A da Póvoa obtivera por arrendamento em 1893 o ramal da Senhora da Hora a Leixões, que, além de desenvolver o seu tráfego suburbano, lhe dava aquele porto para testa marítima.

Em 1901 pediu essa Companhia a concessão de quatro linhas:

De Modivas a Leça, que encurtava o percurso para Leixões; de Mindelo a Lousado, que ligaria a sua linha com a de Guimarães de Laundos a Fão, que servia as praias ao norte da Póvoa, e a de Famalicão a Guimarães, assente no leito das estradas numa zona populosa e industrial. Entendeu-se então que a de Laundos a Fão na direcção de Esposende era a única que conviria conceder e o pedido não teve seguimento.

Em 1905 voltou a Companhia a pedir tão sómente as linhas de Modivas a Leça e Laundos a Fão. No processo de inquérito a que se procedeu o Conselho Superior de Obras Públicas ponderou com razão, que se devia submeter também a inquérito a linha de Mindelo a Lousado, ainda que pudesse dar lugar a algum desvio de tráfego da linha do Minho.

Procurou-se nessa ocasião esclarecer a situação jurídica das Companhias da Póvoa e Guimarães acerca da duração das suas concessões, indeterminada para todas, salvo para o troço de Guimarães a Fafe, ficando assente que não podiam ser perpétuas e que o Governo podia fixar-lhes equitativamente o termo por ocasião de novas concessões.

Em 1908 instou a Companhia pela solução dos seus pedidos.

Nessa altura estava em preparação a sua fusão com a Companhia de Guimarães e com a Empresa do Alto Minho, o que daria a desejável unidade à rede secundária do Minho, assegurada pelo troço de Mindelo a Lousado, que estabelece a continuidade das linhas.

Resolveu então o Governo mandar abrir inquérito para aquele troço, tendo sido o resultado favorável à sua classificação, que ficou todavia por fazer.

Importa agora, para cabal esclarecimento do assunto, referir as vicissitudes da concessão das linhas do Alto Minho.

Por contrato de 27 de Setembro de 1904, precedido de concurso, foi feita a concessão das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Viana a Ponte da Barca, classificadas em 1900; com as vantagens das bases 5.ª e 6.ª da lei de 1899 e com a garantia de juro de 5 por cento sobre capital de 19.999\$ por quilómetro, sendo limitado, ao máximo de 3 por cento o adiantamento a fazer. Onerava a concessão a exigência de uma ponte para estrada e caminho de ferro sobre o Lima em Lanheses, na linha do Vale do Lima.

Depois de numerosas peripécias, que é ocioso enumerar, foi transferida a concessão para Canha & Formigal, elevando-se a 50.000\$ o depósito anterior de 24.000\$.

Debalde solicitou a nova empresa modificações razoáveis do contrato, que facilitariam o seu funcionamento.

Fizera elaborar com perfeição os projetos de Braga a Guimarães e de Braga aos Arcos e de Viana a Lanheses, somando 92 quilómetros, que foram aprovados.

Em 1908 e 1909 pediram auctorização para a fusão da empresa com as Companhias da Póvoa e Guimarães, alargando-se para 1 metro a linha da Póvoa e construindo-se o troço de Mindelo a Lousado.

Por despacho ministerial de 22 de Junho de 1909 foi autorizada em principio a fusão, com a concessão dos troços de Mindelo a Lousado e Laundes a Fão, supressão do troço de Lousado a Trofa comum à linha do Minho, alargamento da via da Póvoa para 1 metro, fixação de uma data única para todas as concessões, com o direito de resgate.

Dependia de uma providência e legislativa pendente a modificação do contrato relativa à ponte de Lanheses e seguimento da linha do Vale do Lima para os Arcos em vez de Ponte da Barca.

Veio finalmente a lei de 20 de Junho de 1912 autorizar essas modificações e estatuir as condições para a fusão de três empresas, com a concessão do troço de Mindelo a Lousado e fixação do prazo único de 80 anos para todas as concessões, sendo todos os prazos contados da data do novo contrato, que seria celebrado nos termos da lei.

Nunca as empresas foram chamadas a celebrar o novo contrato, o que o as não impediu de estabelecerem negociações para a obtenção dos capitais necessários, quasi ultimadas, quando sobreveio a guerra e com ela a profunda transformação das condições económicas e financeiras, que tornava absolutamente inviável o empreendimento nos termos em que a lei o previa.

O que se devia ter feito era proceder a uma revisão do contrato de 1914 e da lei de 1912, actualizando as suas bases financeiras e prevendo construções de novos troços, de modo que se tivessem os 120 quilómetros em exploração, a que se juntava os os 158 concedidos, como núcleo da rede secundária do Minho, com unidade de exploração e consequente simplificação de serviço e aproveitamento de pessoal e material.

Na lei de meios de 17 de Setembro de 1915 figuraram preceitos, que passaram na ocasião despercebidos, determinando a modificação das bases da lei de 1912 no sentido de facilitar o aproveitamento do leito das estradas, dando opção aos concessionários das linhas contratadas.

Esse aproveitamento, justificável em certos troços de menor movimento, como o de Arcos a Monção, onde a estrada é larga, não é admissível por uma forma geral e absoluta em linhas de tráfego importante. O que convém é facultar o aproveitamento parcial, especialmente em pontes caras, o que permite economias consideráveis na construção.

Essa lei ficou letra morta, não chegando a ser posta em execução.

A propósito de vários pedidos de concessão de linhas em leito de estrada emitiu a Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, em 20 de Fevereiro de 1920, parecer, em que recordou minuciosamente os antecedentes e formulou conclusões no sentido de se alargar para 1 metro a linha da Póvoa e de se reunirem conforme o exige o interesse público, numa só empresa concessionaria todas as linhas de 1 metro em exploração: Porto à Póvoa e Famalicão, Trofa a Guimarães e Fafe, ramal de Leixões Penafiel à Lixa e Entre-Rios, às concedidas: Braga a Guimarães, Braga a Monsão, Viana aos Arcos, Mindelo a Lousado e, os complementos previstos, entre os quais se indicavam os de Laundes a Esposende, Esposende a Barcelos, Monção a Melgaço, Famalicão a Guimarães, Lixa a Vizela, Fafe a Cabeceiras de Basto. Assim se constituiria uma rede homogénea com mais de 500 quilómetros.

Mais tarde, em 20 de Janeiro de 1923, foi concedido à Companhia da Póvoa o troço da Boa Vista à Trindade, que lhe permite trazer a sua linha ao coração do Porto e desenvolver consideravelmente o tráfego suburbano.

Impôs-se o alargamento da via para 1 metro e a concessão foi feita por 90 anos, contando-se também da data do contrato

igual duração da concessão dos troços do Porto à Póvoa e Famalicão.

Em 25 de Junho de 1923 surgiu o pedido de Francisco de Sousa Magalhães de concessão por 99 anos de uma linha de 1 metro da Póvoa, por Fão e Esposende, até à margem esquerda do Lima em frente de Viana e de outra de Esposende por Barcelos a Braga, com a garantia de 7 por cento para 300.000\$ por quilómetro, calculando-se as despesas de exploração pela média das da Póvoa a Famalicão. Pediu mais autorização para utilizar a ponte de Fão, reforçando-a, a concessão do material fixo e circulante pelas reparações alemãs e as vantagens das bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de Julho de 1899.

Em parecer de 3 de Julho de 1923 a Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, ouvida sobre o assunto, recordou que o troço da Póvoa e Esposende se confundia com o de Laundos a Fão, insistentemente pedido pela Companhia da Póvoa.

(Continúa)

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

Decreto n.º 12.568

Atendendo ao pedido feito pelas Companhias de Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão e de Guimarães para construírem e explorarem um ramal de ligação entre as suas linhas, em substituição de Mindelo a Lousado, e tendo em atenção o parecer favorável do Conselho Superior de Caminhos de Ferro:

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

Art.º 1.º A Companhia do Porto a Póvoa e Famalicão é concedida uma linha da Trofa por S. Pedro de Avioso ao ponto da linha da Póvoa que os estudos designarem entre as Pedras Rubras e a Senhora da Hora, em substituição da directriz de Lousado a Mindelo, sob as seguintes clausulas:

a) Efectuar-se-há antes do contrato de concessão, a fusão das Companhias de Porto à Póvoa e Famalicão e da de Guimarães, que será submetida à prévia aprovação do Governo.

b) O prazo de concessão de todas as linhas em exploração concedidas ou a conceder será de noventa anos contados da data do novo contrato, de modo que todas as concessões terminem na mesma data;

c) A nova Companhia obriga-se a transferir para leito próprio a sua linha no troço de Lousada a Trofa, em que aproveite actualmente a linha do Minho, conservando a estação da Trofa o carácter de estação comum, e a alargar a linha da Póvoa para 1 metro;

d) É garantido o juro de 9 por cento ao capital representado pelo curto efectivo da construção com o limite máximo da cifra do orçamento aprovado pelo Governo, compreendendo os juros intercolares durante a construção;

e) Para a determinação do complemento de juro garantido, que constituirá adiantamento reembolsável com os juros simples de 7 por cento tomar-se-há o saldo das receitas líquidas globais, de qualquer espécie da Companhia, depois de deduzidos os encargos financeiros e 10 por cento de dividendo do actual capital-acções; a diferença para o juro garantido constitui o adiantamento do Estado;

f) Se o Estado concorrer para a construção com material fiuo e circulante obtido pelas reparações alemãs, a respectiva importância, que figura no orçamento, ser-lhe-há abatida, e essa subvenção constituirá compartilha do capital com as justas regalias que forem acordadas;

g) Metade do adiantamento reembolsável será coberto por adicional às contribuições geraes do Estado nos concelhos atravessados na proporção da metade do complemento de juro garantido, repartido por esses concelhos na

proporção do produto do número de quilómetros pelas contribuições gerais do Estado em cada um;

h) As condições técnicas no que respeita a unidade de administração e exploração da rede dos caminhos de ferro secundários do Minho, evitando o seu fraccionamento e tomando para núcleo dessa unidade o grupo das linhas existentes, confiadas sucessivamente à Companhia sua concessionária a construção de novos troços em condições análogas às indicadas para o troço agora requerido.

Art.º 3.º Fica revogada 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 cumpram e façam cumprir e guardar tam iateiramente como nêle se contem.

Os ministros de todas as Repartições o façam cumprir publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República em 26 de Outubro de 1926. — *António Oscar de Fragoso Carmona* — *Manuel Rodrigues Junior* — *João José Sinel de Cordes* — *Jaime Afreixo* — *Antonio Maria de Bettencourt Rodrigues* — *Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa* — *João Belo* — *Arthur Ricardo Jorge* — *Felisberto Alves Pedrosa*.

Caminhos de Ferro do Estado

Administração Geral

Decreto n.º 12.512

Considerando que se não compadece com a organização dos serviços do Estado, embora a cargo de quaisquer administrações autónomas, a obrigação do mesmo Estado dever satisfazer nas alfandegas do continente quaisquer direitos ou impostos aduaneiros respeitante a mercadorias que o mesmo Estado, por intermédio das referidas administrações importe para quaisquer obras que porventura se proponha executar;

Considerando que a redacção do artigo 347.º do decreto n.º 8.924 de 18 de Junho de 1923, dados os termos em que essa redução se encontra feita, tem dado lugar a dúvidas de interpretação que muito convém evitar;

Considerando que as restrições que dêsse referido artigo 347.º se deduzem não tem a justificá-las qualquer razão ou fundamento aceitável;

Considerando que muito convém evitar que as administrações dêsse serviços e nomeadamente a dos Caminhos de Ferro do Estado se vejam por vezes embaraçadas quando tenham de receber quaisquer artigos ou materiais que no estrangeiro tenham sido adquiridos com destino aos mesmos Caminhos de Ferro do Estado;

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

Art.º 1.º Todos os materiais que a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, por si ou por intermédio das direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, adquira ou tenha adquirido no estrangeiro, com destino aos mesmos caminhos de ferro, gozarão da isenção de quaisquer impostos aduaneiros nas alfandegas ou estações aduaneiras do continente da República,

Art.º 2.º Ficam revogadas todas as disposições em contrário,

Determina-se, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam intimamente como nêle se contem.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República em 12 de Outubro de 1926. *António Oscar de Fragoso Carmona* — *Manuel Rodrigues Junior* — *João José Sinel de Cordes* — *Jaime Afreixo* — *Antonio Maria de Bettencourt Rodrigues* — *Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa* — *João Belo* — *Arthur Ricardo Jorge* — *Felisberto Alves Pedrosa*.