

Gazeta dos Caminhos de Ferro

14.º DO 40.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios de Comercio e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro do Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)

NUMERO 950

Bruxelas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908. medalhas de prata - Antwerpia, 1894. S. Lutz, 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 mês

LISBOA, 16 de Julho de 1927

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO

Manoel da Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

ANEXOS DÊSTE NÚMERO

Aviso ao público — Abertura à exploração do trôço compreendido entre Carviçais e Lagoaça da linha do Vale do Sabor.

SUMÁRIO

As novas tarifas da linha de Cascais, por J. Fernando de Sousa	pag. 197
Conferência sobre tráfego internacional P. H. F.	» 200
Assembléa geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	» 201
Horários de comboios	» 201

Dr. Martinho Simões	pag. 201
Companhias das Docas do Pôrto e Caminhos de Ferro Peninsulares	» 201
Caminhos de Ferro Coloniais, por Ferreira Mendes	» 202
Os Caminhos de Ferro Alemães em 1925-1926.	» 205
A Oitava Maravilha do Mundo	» 206
União Internacional dos Caminhos de Ferro	» 208
Instrução profissional dos ferroviários da C. P.	» 209
Parte Oficial.	» 210
Linhos Portuguas	» 212
Arrematações.	» 212
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	» 212

AS NOVAS TARIFAS DA LINHA DE CASCAIS

Por FERNANDO DE SOUSA

A transformação que na linha de Cascais operou a tracção eléctrica ha de ter profunda repercução no seu movimento. Marchas mais velozes; multiplicação do numero de comboios; mais facilidade de acesso das carruagens pela elevação das plataformas; iluminação perfeita das carruagens, substituindo a obscuridade em que se viaja de noite: tudo concorrerá para desenvolver o tráfego de passageiros, como é proprio de uma linha suburbana. Ao cabo de poucos anos as receitas terão tido incremento considerável, compensando o esforço exercido e a considerável immobilisação de capitais.

Para isso é preciso que se proceda a uma reforma inteligente das tarifas, que pela redução dos preços estimule o aumento de movimento, que tão grande elasticidade tem nas linhas suburbanas, sem sacrificar todavia as receitas adquiridas.

Tem hoje a linha de Cascais a tarifa geral comum a todas as do país, aplicando-se a essas, como ás especiais, os multiplicadores 11-10,5-10.

Há duas tarifas especiais: a das transvias com preços um pouco reduzidos em relação aos da ta-

rina geral e tendo nos bilhetes de ida e volta preços duplos dos dos bilhetes simples, e a de assinaturas. São estas facultadas por um, tres, seis ou doze meses com as condições habituais, sendo a sua principal característica a facultade de um numero indefinido de viagens entre quaisquer estações compreendidas na zona da assinatura.

As reduções são variáveis, crescendo com o tempo e indo ao maximo na assinatura anual para beneficiar os passageiros que residem fóra de Lisboa e tem de vir todos os dias uteis, trazidos pelos seus afazeres,

Com a tração a vapor e viagens relativamente lentas só de pontos muito próximos de Lisboa poderiam os assinantes ir a casa e voltar no meio do dia com pouca demora para almoçar. Alguns voltam por vezes á noite a Lisboa para frequentar espectáculos ou vão a casinos noutras pontas da linha, mas esses representam uma pouco numerosa minoria, a não ser na zona dos Estoril e Cascais para curtos percursos.

A estatística de 1926 acusa os seguintes resulta-

dos, atribuindo a cada assinante uma viagem diária de ida e volta entre os pontos extremos da assinatura:

Passageiros quilométricos			Receitas
Classes	Bilhetes ordinários	Assinaturas	
1. ^a	3.479:915	-	865:942\$41
2. ^a	10.216:554	-	2.031:204\$06
3. ^a	18.057:018	-	2.361:235\$42
	31.753:487	-	5.258:381\$89
1. ^a	-	2.931:432	270:264\$45
2. ^a	-	9.691:413	679:033\$85
3. ^a	-	13.544:643	632:730\$12
	-	25.167:488	1.582:028\$45

Estabelecendo a relação entre as duas qualidades de passageiros quilométricos e as respectivas receitas, encontramos que, enquanto os passageiros transportados a um quilómetro com bilhete de assinatura, foram cerca de 80 por cento dos munidos de bilhetes ordinários, as receitas produzidas pelos primeiros não excederam 50 por cento das produzidas pelos segundos.

A mesma estatística do ano de 1926 nos fornece ainda os seguintes elementos sobre o número de bilhetes de assinatura de bilhetes ordinários vendidos:

Classes	Quantidade de Bilhetes	
	Ordinários	Assinatura
1. ^a	178.279	384
2. ^a	616.711	1.439
3. ^a	1.284.822	1.826
Total	2.079.813	3.649

Por este quadro se vê:

1.^o — Que o numero de assinaturas de 3.^a classe foi a soma das das outras duas.

2.^o — Que o numero de assinaturas de 1.^a classe pouco excede a 1 % das restantes.

O numero real de passageiros — kilometros correspondente aos bilhetes de assinatura é superior ao indicado, porque varios assinantes se não limitaram a uma viagem de ida e volta.

Com a tracção electrica aceleraram-se as marchas e mais ainda se podem aumentar, alargando-se portanto a zona em que é possível ir e vir no meio do dia a casa com pouca demora. As condições atraentes das viagens levam a multiplica-las e os assinantes teem hoje uma utilização gratuita suplementar dos seus bilhetes, que antes não tinham.

Cresce pois o movimento, especialmente nas pequenas distâncias, sem repercussão correlativa nas receitas. Enchem-se os comboios de composição limitada, sendo mal utilizados na zona mais afastada de Lisboa, isto depois do enorme encargo pecuniário representado pela electrificação da linha.

A Companhia tem de seguir com atenção a variação do momento devida ás novas condições de exploração, reduzindo tarifas para provocar maior

afluencia de movimento mas vê-se forçada a modificar as condições da sua tarifa de assinaturas!

Propôz para isso a sua substituição por outra d'estructura muito diferente e que só impropriamente se pode chamar de assinatura, cabendo-lhe melhor o nome da tarifa de avença.

A sua base é a venda de cartões, que acompanham o bilhete de identidade e dão direito a 52 viagens simples entre os pontos extremos indicados, ou dentro dessa zona. O bilhete é tomado por um a doze meses e a percentagem de redução cresce com o numero de meses, favorecendo assim os bilhetes anuaes dos passageiros que residem ao longo da linha.

O passageiro ao tomar o bilhete paga tantos cartões de 52 viagens quantos os meses da validade do bilhete e utiliza-os como lhe apraz dentro do prazo de validade, fazendo por mez mais ou menos de 52 viagens; se esgota a provisão, pode adquirir cartões ao mesmo preço. D'este modo quem mais viaja mais paga, o que é razoável e equitativo.

A base do calculo é a viagem de ida e volta em 26 dias uteis do mez, o que é a necessidade normal do individuo que reside temporaria ou permanentemente ao longo da linha e tem de vir a Lisboa todos os dias. A redução para o caso dos 12 meses, que é o mais interessante, é considerável. Em todos os casos é maior que a dos actuais bilhetes de assinatura.

Outra vantagem importante concedida:

Quando um assinante adquirir por uma só vez 12 series de viagens, aquelas series, em qualquer numero, que queira adquirir tambem para utilização de sua mulher, filhas solteiras, filhos menores e um criado ou criada gosarão da regalia *de ser validas por todo o periodo de 12 meses* correspondente àquelas 12 series.

Os parentescos mencionados acima serão comprovados pelos respectivos documentos autenticados, e a qualidade de criado ou criada será certificada pelo regedor da freguezia.

Concede-se ainda uma redução de 50 % no preço dos cartões aos estudantes e aprendizes de menos de 21 anos em vez do limite anterior de 18.

Teem que ser adquiridos por uma só vez os cartões em numero igual ao do prazo da assinatura.

A tarifa em vigor dava facilidades de pagamento por prestações, concedendo a assinatura gratuita para o 6.^º, 11.^º e 12.^º mês, quando a assinatura mensal era sucessivamente renovada além de 5 ou 10 meses respectivamente. Concede ainda, como é uso, aumento do prazo de validade de 3 para 6 meses e de 6 para 12 com dedução de uma sobretaxa de \$50 ou 2\$00.

Tendo porém em conta a principal vantagem do bilhete de assinatura, representada pela antecipação de pagamento e a pequena diferença que ha no custo do bilhete semestral para o anual, e ainda a faculdade de fazer variar o prazo da assinatura por

meses, de 1 a 12, a Sociedade suprimiu essa concessão de pagamento por prestações para simplificação do serviço.

Em cada viagem o revisor inutilisa no cartão o espaço correspondente.

Quando se trate de viagens curtas dentro da zona, o passageiro utilisa o cartão ou compra um bilhete ordinário, conforme lhe convenha, tendo em conta que, se esgota o cartão, tem a faculdade de comprar outro e se num mês viaja menos, pode utilizar o cartão no mês seguinte.

Não foi bem compreendido o sistema e por isso levantou oposições, insistindo em que os cartões des-

sem logar a tantas viagens de ida e volta quantos os dias do mês e em que se mantivessem os actuais bilhetes de assinatura, embora com aumento de preço.

Depois de varias peripecias que é ocioso referir a Sociedade Estoril propôz nova tabela de preços na base de 52 viagens por mês (havendo quem pretendesse elevar a 54 sem modificação de preço) e a modificação dos preços dos bilhetes de assinatura cujo aumento se fixou afinal em 50 %, impondo, porém, para efeitos estatísticos o uso de cartões de 52 viagens como para os bilhetes de avença.

Damos em seguida a tabela dos preços, aos quais tem de se aplicar os multiplicadores:

Preço de cada série de 52 viagens

SÉRIES		ZONAS														
		De Cais do Sodré às estações abaixo ou vice-versa														
Quantida-des	Valida-des Por mês	Dafundo			Caxias			Oeiras			S. Pedro do Estoril			Cascais		
		1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe	1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe	1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe	1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe	1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe
1	1	12\$42	9\$21	6\$41	14\$42	10\$82	7\$21	18\$82	14\$02	9\$61	26\$13	19\$62	15\$22	29\$63	22\$33	14\$82
2	2	11\$45	8\$50	5\$91	13\$30	9\$97	6\$65	17\$36	12\$93	8\$87	24\$00	18\$10	12\$19	27\$33	20\$31	13\$67
3	3	10\$48	7\$78	5\$41	12\$17	9\$13	6\$09	15\$89	11\$83	8\$12	21\$97	16\$57	11\$16	26\$02	18\$59	12\$51
4	4	9\$68	7\$18	5\$00	11\$24	8\$43	5\$62	14\$67	10\$92	7\$49	20\$28	15\$29	10\$30	23\$09	17\$16	11\$55
5	5	8\$87	6\$58	4\$58	10\$30	7\$73	5\$15	13\$45	10\$01	6\$87	18\$59	14\$02	9\$44	21\$17	15\$73	10\$59
6	6	8\$06	5\$98	4\$16	9\$36	7\$02	4\$68	12\$20	9\$10	6\$24	16\$90	12\$74	8\$58	19\$24	14\$30	9\$62
7	7	7\$42	5\$51	3\$83	8\$62	6\$46	4\$31	11\$25	8\$38	5\$75	15\$55	11\$73	7\$90	17\$71	13\$16	8\$86
8	8	6\$78	5\$03	3\$50	7\$87	5\$91	3\$94	10\$27	7\$65	5\$25	14\$20	10\$71	7\$21	16\$17	12\$02	8\$09
9	9	6\$13	4\$55	3\$17	7\$12	5\$34	3\$56	9\$29	6\$92	4\$75	12\$85	9\$69	6\$53	14\$63	10\$87	7\$32
10	10	5\$65	4\$19	2\$92	6\$56	4\$92	3\$28	8\$56	6\$37	4\$37	11\$83	8\$92	6\$01	13\$47	10\$01	6\$74
11	11	5\$16	3\$83	2\$67	6\$00	4\$50	3\$00	7\$83	5\$83	4\$00	10\$82	8\$16	5\$50	12\$32	9\$16	6\$16
12 ou mais	12	4\$68	3\$47	2\$42	5\$43	4\$08	2\$72	7\$09	5\$28	3\$62	9\$81	7\$39	4\$98	11\$16	8\$30	5\$58

Sobre os preços previstos nesta tarifa para 3 ou mais séries é concedido o abatimento de 50 por cento (50 %) aos estudantes ou aprendizes de qualquer ofício que, não tendo completado 21 anos de idade no dia em que deva começar a validade das assinaturas, frequentem qualquer estabelecimento oficial ou particular de ensino primário, secundário ou profissional.

Para beneficiar desta concessão serão juntas às requisições das assinaturas certidões idóneas de idade e qualidade de estudantes ou aprendizes. A Sociedade reserva-se a faculdade de apreciar a idoneidade ou legalidade dessas certidões.

Convém ainda reproduzir o mapa comparativo que mostra as reduções concedidas:

Quadro comparativo dos preços das actuais assinaturas com aqueles que resultam da aplicação da tarifa proposta

Da estação de Caes do Sodré á abaixoo vice-versa	1 Mês			3 Meses			6 Meses			12 Meses		
	1.ª Cl.	2.ª Cl.	3.ª Cl.	1.ª Cl.	2.ª Cl.	3.ª Cl.	1.ª Cl.	2.ª Cl.	3.ª Cl.	1.ª Cl.	2.ª Cl.	3.ª Cl.
Dafundo.....	184\$90	132\$40	84\$05	427\$60	303\$35	194\$35	658\$70	463\$30	299\$40	947\$60	661\$85	430\$75
	136\$65	96\$75	64\$10	345\$85	245\$10	162\$30	532\$00	376\$75	249\$00	617\$80	437\$30	290\$40
Caxias.....	196\$45	137\$90	94\$55	473\$80	336\$45	225\$90	728\$00	518\$45	341\$45	1.063\$15	733\$55	433\$25
	158\$65	113\$65	72\$10	401\$65	287\$65	182\$70	617\$80	442\$30	280\$80	716\$80	514\$10	326\$40
Oeiras.....	239\$90	156\$50	110\$35	569\$25	397\$10	266\$65	846\$60	590\$15	393\$95	1.147\$00	799\$70	530\$55
	207\$05	147\$25	96\$10	524\$40	372\$70	243\$60	805\$20	573\$30	374\$40	935\$90	665\$30	434\$40
S. P. do Estoril....	315\$00	222\$15	141\$65	765\$70	531\$00	346\$70	1.170\$15	817\$75	530\$55	1.655\$45	1.159\$70	756\$40
	286\$35	206\$05	132\$20	725\$05	522\$00	334\$80	1.115\$40	802\$65	514\$80	1.294\$05	931\$20	597\$60
Cascaes.....	361\$25	255\$20	168\$10	869\$70	619\$20	339\$20	1.297\$25	917\$05	598\$80	1.759\$46	1.236\$90	808\$90
	325\$95	231\$85	148\$20	858\$70	585\$60	375\$30	1.269\$85	900\$90	577\$20	1.473\$15	1.045\$80	669\$60

1.ª linha, preços actuais — 2.ª linha, preços propostos.

O sistema de tarifas que descrevemos é uma experiência interessante cujos resultados servirão de base à tarificação definitiva, realisando-se o objectivo de

promover o desenvolvimento do tráfego pela concessão das reduções compatíveis com os encargos da exploração.

CONFERÊNCIA SOBRE TRÁFEGO INTERNACIONAL P. H. F.

NO dia 26 de Abril último reuniu em Granada a conferência de tráfego P.H.F. a que assistiram os representantes das companhias francesas de Orleans e Midi; espanholas do Norte de Espanha, Medina a Salamanca e Salamanca à Fronteira de Portugal; portuguesas da Beira Alta e C.P., e da Companhia Internacional dos Wagons-Lits.

A primeira questão tratada na reunião foi o «horário do Sud-Express».

Depois de acalorada discussão sobre este assunto, ficou concordado que as companhias interessadas deverão entender-se por forma a fazer beneficiar o Sud-Express no verão de 1928 de todas as acelerações susceptíveis de ser realizadas, esforçando-se por fazer concorrer o maior número de melhoramentos na chegada a Medina ou na partida desta estação, a fim de os fazer aproveitar à chegada ou à partida de Lisboa.

Discutiu-se depois a «hora de verão», tendo a assembléa emitido o voto para que os governos de Portugal e Espanha se entendam com os governos dos outros países da Europa Ocidental, para combinarem a data uniforme a fixar para o início e termo da hora de verão em cada ano.

Ainda sobre o Sud-Express, a assembléa teve ocasião de se certificar com satisfação de que os atraços na ligação em Medina da rame espanhola com a portuguesa, têm sido nos últimos tempos pouco frequentes, tendo sucedido, no lapso de tempo de Novembro de 1926 a Abril de 1927, apenas a rame portuguesa perder a ligação quatro vezes e sempre devido a incidentes de máquinas.

No sentido Paris-Lisboa, segundo comunica a Companhia da Beira Alta, foram freqüentes os atraços do Sud na chegada a Vilar Formoso, no 1.º trimestre de 1926. Também o delegado da Beira Alta fez notar os atraços ocasionados, tanto no sentido Paris-Lisboa como no Lisboa-Paris, pelas alfândegas nas fronteiras, terminando por concluir que é preciso aumentar o tempo fixado para demoras nas fronteiras.

Acérca do restabelecimento do serviço de carruagens directas entre Lisboa e Medina, o delegado português, Sr. Vasconcelos Correia, anuncia à conferência que a C. P. não pode neste momento desviar as carruagens que trás ao serviço do seu rápido Lisboa-Pôrto, para as transferir para o serviço Lisboa-Medina, mas a companhia tenciona estudar um desdobramento do seu combóio n.º 51 para o ano de 1928.

Ainda sobre as relações Medina-Lisboa, o Sr. Vasconcelos Correia informa que a sua companhia persiste em considerar que a melhor solução seria a criação na linha do Norte de Espanha dum novo combóio que teria continuação até Lisboa. Contudo, de momento

a C. P. ficaria satisfeita com a introdução duma carruagem directa Hendaya-Lisboa pelos combóios n.º 13 e 14 do Norte.

A Companhia do Norte declarou não poder satisfazer os desejos da C. P., mas concordou em aumentar desde já o número de lugares reservados para os passageiros de Portugal, nos seus combóios 13 e 14.

Acérca da participação de todas as companhias filiadas na União Internacional dos Caminhos de Ferro, na venda de bilhetes de cupões combinados, a Conferência exprime os seus desejos de que as companhias portuguesas que fazem parte da União adiram dentro de breve prazo a esse regime.

A respeito das vendas de «bilhetes directos» entre Portugal e Espanha, o delegado do Norte, M. Anné, afirma as suas boas disposições no restabelecimento da venda desses bilhetes, que espera poder ser posta em prática brevemente, logo que esteja completamente normalizada a situação dos caminhos de ferro espanhóis.

Na 2.ª parte da Ordem do Dia — «Mercadorias», Mr. Glasser apresentou o projecto que a sua companhia (Midi) estabeleceu sobre as «condições complementares julgadas necessárias para o tráfego P. H. F., em vista da *mise en vigueur* eventual da Convenção de Berne», projecto que ficou para ser estudado.

O delegado da Companhia de Orleans, Mr. Baillaris fornece à Conferência dados sobre o progresso rápido e contínuo do tráfego em vagões de eixos intermudáveis, fazendo notar que, devido a freqüentes aquecimentos dos eixos desses vagões, bastantes atraços têm sofrido nos seus itinerários, pelo que foi resolvido que a Companhia de Orleans chame a atenção do seu proprietário sobre esse ponto.

Tendo os delegados da C. P. feito notar à conferência que já poderá ser restabelecido o regime de portes a pagar no tráfego ao abrigo da tarifa 214 g. v. de França para Portugal, assim como o de reembolsos, visto terem desaparecido as razões da sua suspensão, em consequência da estabilização dos câmbios, foi a Companhia de Orleans encarregada de proceder ao estudo dum projecto de tarifa directa para a taxação dos reembolsos e da combinação com as companhias portuguesas para a regularização destes assuntos.

Por proposta das companhias portuguesas foi resolvido convidar a tomar parte nas futuras conferências P. H. F., a Companhia do Caminho de Ferro de Tânger a Fez.

Como já tivemos ocasião de informar os nossos leitores, a futura reunião ficou aprazada para a Curia, no mês de Outubro do corrente ano.

Assembléa Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Como fôra anunciado, reuniu na passada quinta-feira, dia 14, a Assembléa Geral da C. P., tendo presidido o Sr. Dr. Ary dos Santos, secretariado pelos Sr. João Bree e Dr. Ginestal Machado, para a aprovação do Relatório e Contas do Conselho de Administração, e eleição de dois membros dêste Conselho e outros dois do Conselho Fiscal, em vista de terem terminado o seu mandato os Srs. Dr. Germano Martins, Arthur Cohen, Dr. Victor dos Santos J.º e Emídio Mendes.

A Assembléa decorreu um tanto tumultuosa em virtude de acusações feitas pelo Sr. Dr. Cardoso Leitão e outros accionistas, ao Conselho de Administração e em especial ao administrador Sr. Fausto de Figueiredo, tendo tanto êste Senhor como o Sr. Dr. Ruy Ulrich, Presidente do Conselho, rebatido essas acusações.

Por fim foram aprovados o Relatório e Contas do Conselho de Administração, e eleitos para os lugares do Conselho de Administração os Srs. Raul Esteves e Oliveira Manarto, tendo sido para o Conselho Fiscal, reeleitos os antigos vogais, Srs. Santos J.º e Emídio Mendes.

A sessão terminou eram 3 horas e 45 minutos da manhã

DR. MARTINHO SIMÕES

No passado dia 30 de maio tomou posse do lugar de Director Geral da Administração Política e Civil, no Ministério do Interior, o Sr. Dr. José Martinho Simões. A nossa revista honra-se, publicando hoje o seu retrato.

Bastante novo ainda, tem já a aureola-lo um passado dos mais dignos e cheio de distinção. Natural de Figueiró dos Vinhos, ao seu concelho o foi buscar o actual governo, afim de ele vir ocupar um logar de alta responsabilidade.

Duma modestia cativante, é, contudo, um homem de valor.

O seu curso foi dos mais distintos, sendo um exemplo e um incentivo para todos os novos.

Esteve em França onde, pela sua valentia, conquistou a Cruz de Guerra. É dotado dos melhores dotes de espírito, e o governo escolhendo-o, de entre tantos pretendentes áquele lugar, não fez mais do que prestar justiça ao carácter e à inteligência do Dr. Martinho Simões.



Horários de Combóios

Entraram em vigor no dia 1 dêste mês os novos horários de combóios da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, e no dia 6 os horários das linhas da C. P., antiga rede, e das linhas do Minho e Douro.

Nas linhas do Sul e Sueste houve algumas alterações que começaram a vigorar também no dia 6, consequentes da modificação do horário de Norte e Leste.

Também as Companhias do Vale do Vouga e dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal iniciaram o novo horário das suas linhas no dia 6 dêste mês.

Os novos horários apresentam bastantes modificações sobre os anteriores, todos no sentido de atender quanto possível os interesses do público.

Companhias das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares

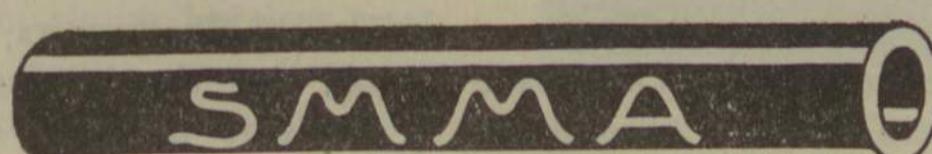
Em virtude de terem cessado as razões que determinaram o Governo a ter administradores de sua escolha no Conselho de Administração da Companhia das Docas e Caminhos de Ferro Peninsulares foi pela Ministro do Comércio e Comunicações publicada uma portaria exonerando das funções de vogais do referido Conselho, os Srs. Drs. Sebastião Pereira de Vasconcelos, António Barboza e Manuel Vaz de Sousa Bacelar Telles, e Joaquim Cerqueira de Vasconcelos

TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

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

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



Peças forjadas,
Garrafas de aço
lisas para gaz
comprimido

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

Telegrams :
Monbacier — PARIS
(Código: A. B. C. 5.ª e 6.ª edição)

CAMINHOS DE FERRO COLONIAES

A MONTAGEM DUMA PONTE NO CAMINHO DE FERRO DE QUELIMANE

por FERREIRA MENDES
(ENGENHEIRO)

AO redigir esta pequena noticia tive apenas em mira dar aos leitores da «Gazeta» uma ideia do modo como pelas colonias se trabalha — especialmente em regiões onde o influxo da civilisação chega coado por um crivo de malhas demasiadamente apertadas—e dar aos meus jovens colegas que a estas paragens apontarem uma antevisão dos esforços, por vezes inuteis, que terão de dispendar, como sacrificio da sua saude e com uma deficiencia de elementos que não nos apontaram nas escolas mas que se tornam o pão nosso de cada dia na vida de coloniaes.

Os colegas experimenterados encontrarão talvez nestas linhas como que um reflexo das dificuldades que nas suas obras, muito mais importantes que a minha, tiveram a vencer.

Sob o ponto devista técnico é uma obra vulgaríssima a montagem da ponte que vou descrever, mas neste meio e nas condições em que foi feita representa, a meu vêr, uma lição digna de sér considerada e, repito, os colegas mais modernos talvez alguma coisa tenham que aprender nela.

* * *

Como é do conhecimento de todos, a província de Moçambique estende-se por uma larga faixa do litoral do oriente d'Africa; todos os seus distritos, excepto o de Tete, teem as suas saídas próprias para o mar.

A evacuação dos produtos do hinterland faz-se, nos distritos de Lourenço Marques, Inhambane, Quelimane e Moçambique pelos caminhos de ferro que tem esses nomes, na Campanhia de Moçambique pelo Caminho de Ferro da Rodesia e na Companhia do Niassa... por nenhum graças ao desenvolvimento negativo que a concessionaria tem dado aos territórios á sua guarda.

Dentre estes caminhos de ferro é o de Quelimane talvés o mais atrasado, sofrendo de maior carencia de instalações e com a sua infraestrutura incompleta.

As razões deste estado de coisas só podem perceber-se in loco, estudando-se o meio, precocemente gasto, desta nossa colonia. Ausencia dum programa definido de fomento, instabilidade governativa, falta do «right man in right place», ação deprimente dum

clima mau, más condições do solo, etc, serão as causas que poderão explicar a situação que aponto.

O que é facto é que o C. F. de Quelimane, começado a construir ha cerca de 14 anos, ainda se apresenta com um aspecto de provisório, sem grande parte das suas obras d'arte definitivas, quasi sem edificios e, até ha pouco, sem pessoal habilitado.

No estudo deste caminho de ferro, primeiro e por muito tempo, se considerou que a zona a servir deveria sér a do vale do Zambeze; d'hai a sua primitiva designação de C. F. de Quelimane ao Chire. Nesse sentido se orientaram os estudos de varios engenheiros,

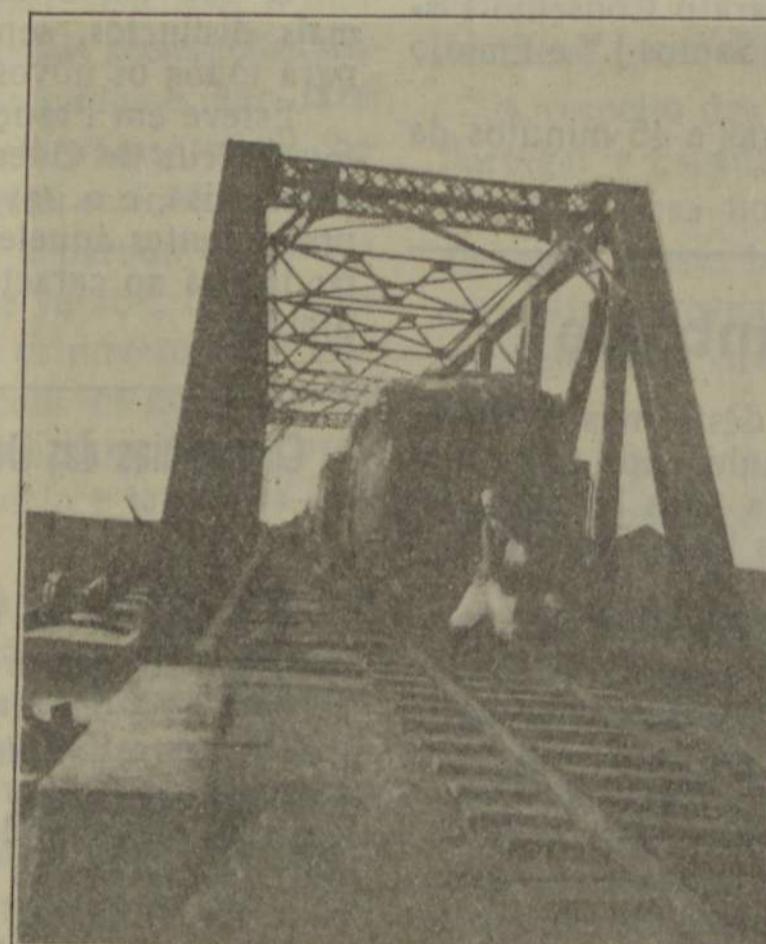
tendo como percursor o engenheiro Afonso de Moraes Sarmento que ha algumas desenas de anos reconheceu e implantou o traçado naquela direção. O inicio da construção, em 1913, obdeceu a esse principio. Contudo, pouco tempo depois, reconheceu-se a vantagem de servir as regiões do interior e foi ordenada a construção dum ramal de via reduzida em direcção a Munhiba.

Mais tarde, a orientação para o Chire foi abandonada e o caminho de ferro seguia o caminho do interior, ligando-se o que estava feito da linha mestra com o ramal, que foi prolongado até Mocuba (km 144). Ficou-se assim com dois troços de

bitola diferente: o de Quelimane—Nhamacurra, com uma via de 2^m,067 (normal no sul e centro de Africa) e o de Nhamacurra—Mocuba, com a bitola de 0^m,75. Escusado será acentuar o que isso representa de anormal e contraproducente.

Até á guerra europeia a construção foi prosseguindo tão bem quanto possível; mas a conflagração veio, perturbando os trabalhos, encarecendo os materiais e, até, destruindo, com o avanço dos askaris alemaes até Nhamacurra, alguma coisa feita. O C. F. Q. ficou, pois, com a construção em meio.

Volvido o tempo pacifico, já os governantes se tinham esquecido que ele existia e carecia de sér completado. As receitas proprias—rendimentos da exploração, percentagem nas receitas alfandegarias, taxas diversas—passaram a dar entrada no cofre provincial, sendo arbitrada, em cada orçamento, uma verba para a sua dotação. Porem, no computo dessa verba é que

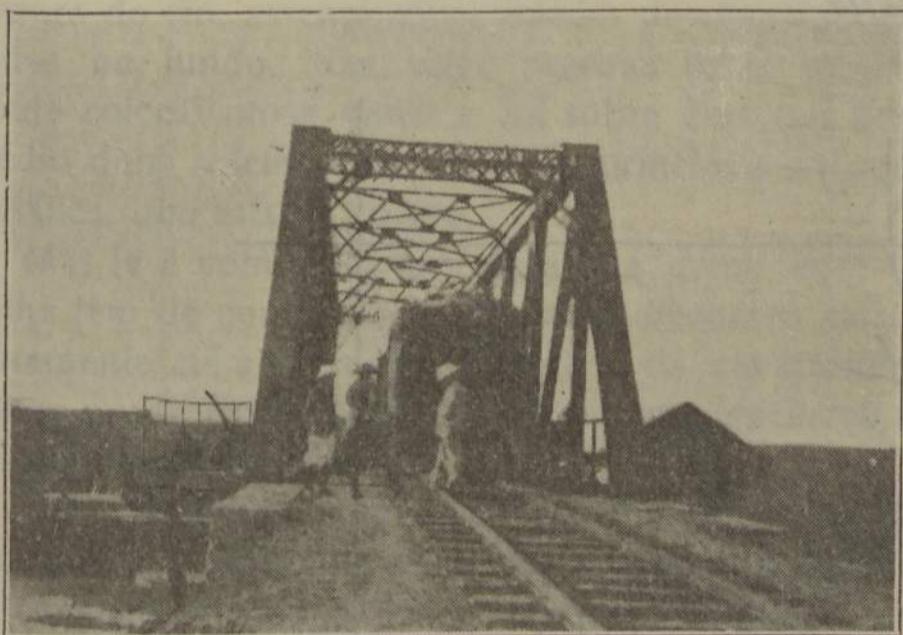


nunca se tem atendido ás necessidades dum primeiro estabelecimento. As obras que se tem feito só á custa de muito sacrificio e de grande economia, se teem conseguido.

Eis, em breves palavras, a razão do estado precario deste caminho de ferro.

* * *

Entre as quarenta e seis obras d'arte a construir, encontrei, ao tomar posse do lugar de director do ca-



minho de ferro em 1925, duas pontes de 55^m de vão sobre os rios Muanange e Nhamacurra. O meu antecessor não descurára o assunto; fez os encontros das duas pontes, repusitou os respectivos taboleiros metálicos e, numa luta de quatro anos perdeu a saude, retirando para a Metropole. A' minha chegada ao distrito já aqui se encontravam os dois taboleiros, na margem direita do rio Muanange.

Deligenciei, evidentemente, que se não perdesse mais tempo e, visto que muito haveria que fazer, e o pessoal não abundava, propuz que fosse aberto concurso qara a empreitada de montagem, o que se fez; porém nestas paragens, as empreitadas ainda são mais dificeis de resolver que as de reconstrução de estradas ahi na Metropole. Não que faltassem concorrentes, mas as propostas foram tão disparatadas que não haveria dinheiro que chegasse; alem de que a competencia dos licitantes apresentara já fracas provas nas propostas que se receberam. Foi então resolvido que se fizessem os trabalhos por administração directa.

Os meios de que se dispunha eram poucos. Nas oficinas, onde forçosamente se teria de ir buscar o pessoal necessário, os operarios não abundavam; haveria, por junto, tres operarios europeus ou equiparados, incluindo o mestre geral. Com alguns ferreiros e serralheiros indigenas se podia contar, mas esses sem pratica alguma dum trabalho de tão grande responsabilidade.

Em material... tinhamos os taboleiros.

Mas, era preciso actuar. A falta das pontes, e principalmente a do Muanange, era um estorvo formidavel a qualquer melhoria na exploração. O transbordo das mercadorias e passageiros fazia-se em lanchões ocasionalmente demoras, quebras e uma despeza avultada.

Estava no Caminho de Ferro, haveria uns quatro ou cinco anos, um guindaste a vapôr, de 10 toneladas e para a linha de bitola de 1^m,435, ainda por montar. Com o tempo, algumas peças tinham desaparecido. Houve que fabrica-las e em seguida montou-se o guindaste, apropriando-o á bitola de 1^m,066.

Feito isto, compradas ou fabricadas algumas ferramentas, iniciou-se em 1 de Julho de 1926 a montagem da ponte do Muanange.

A ponte a montar era uma ponte mixta, para via ferrea (via unica) e para automoveis, tendo uma passerelle para peões. As suas caracteristicas principaes podem exprimir-se em numeros, como segue:

Vão — 55^m.

Largura — 6^m,60.

Altura livre — 6^m,00.

Altura total — 8^m,80.

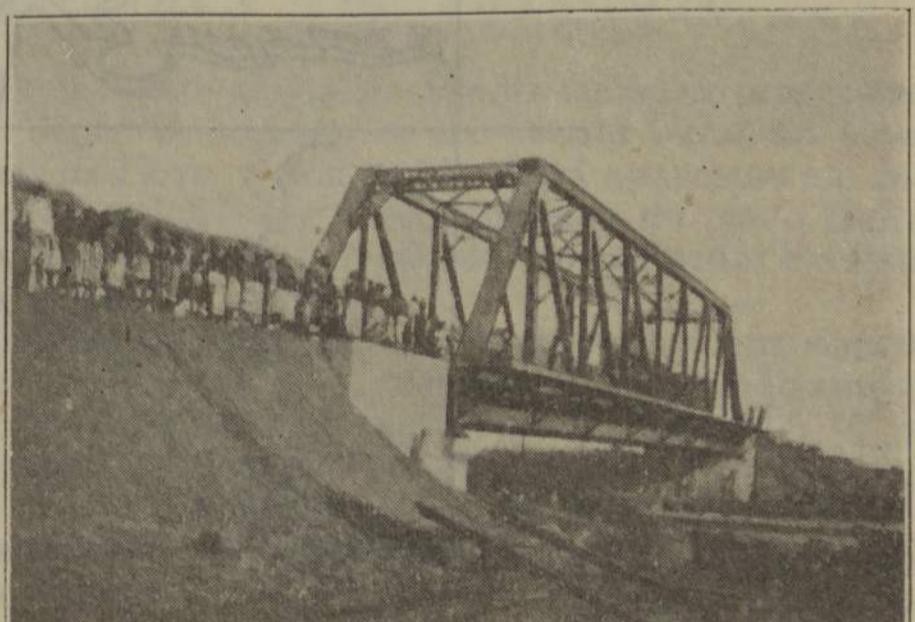
Peso — cerca de 200 toneladas.

Salta á vista o exagero das dimensões do gabarit adotado; creio que foi uma exigencia do conselho tecnico das obras publicas da Provincia; ignoro porquê e para quê. O que é facto é que a casa construtora, em face dessa exigencia, alargou tambem a ponte e assim os encontros ficavam demasiado estreitos pois foram feitos para uma ponte com outras dimensões.

Havia que remediar tambem essa anormalidade, o que se faz pela inserção duma placa com cimento armado, devidamente calculadas. Essa placa vê se nas fotografias que acompanham esta notieira.

O pessoal empregado na montagem era quasi exclusivamente indigena. Fóra os trabalhos das placas dos encontros, feito por um europeu, e do lançamento da ponte, em que mais dois europeus intervieram, a ligação e rebitagem foram executados por pessoal indigena, apenas dirigido pelo mestre geral das oficinas, a quem fôra dada a tarefa da obra.

A rebitagem decorreu normalmente, estando con-



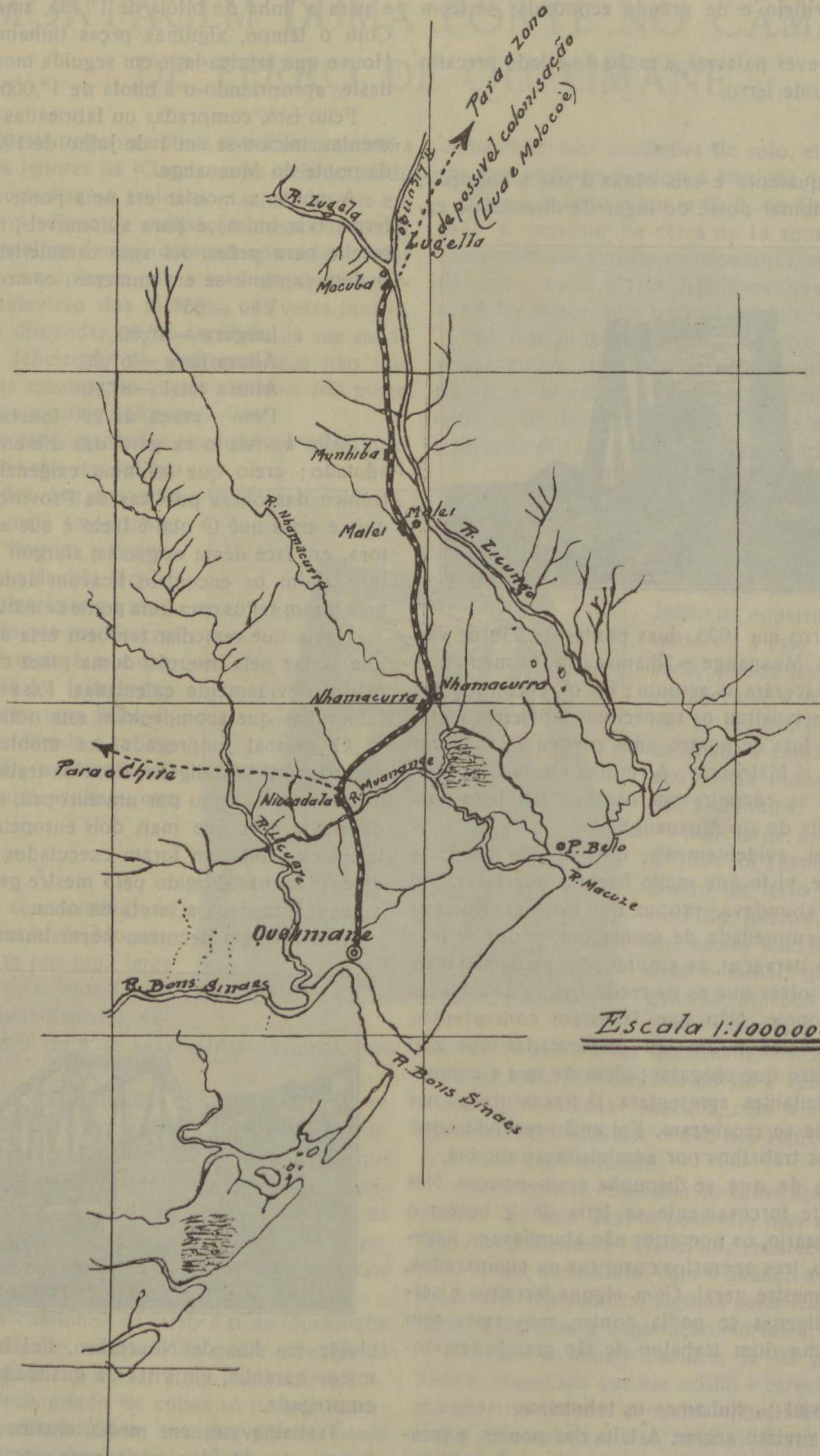
cluida em fins de Novembro. Foi feita á mão, para maior garantia, em vista da qualidade da mão d'obra empregada.

Trabalhavam, em media, quatro equipes de rebitagem, constituidas, cada uma por dois rebitadores, quatro auxiliares e dois serventes para a forja.

O numero total de indigenas empregados foi de 12 operarios e aprendizes e 100 serventes.

O rio Muanange (mais canal do que rio) é influenciado pelas marés e apresenta normalmente fundos de

essa camada é assente num terreno mole, rasoavelmente compressível.



6 e 7 metros nos premares. O fundo é constituído por uma camada de vasa, de espessura variável na mesma secção, não indo porém além de quatro metros;

Impossível se tornava, sem grande dispêndio, fazer-se a montagem *sur plan*; assim, resolvi que a montagem fosse feita na margem sul, correndo-es de-

pois a ponte pelo processo mais fácil e mais seguro. O que havia a atender era, acima de tudo, à qualidade do pessoal empregado.

Pareceria rasoável, visto dispor-se no próprio local das peças da ponte a montar no rio Nhamacurva, que se utilizasse parte desse material para o lançamento, fazendo-se um *avant-ber* que permitisse galgar o vão de 55 metros. Era, porém, arriscado êsse sistema nas condições em que se trabalhava.

E, visto que com relativa facilidade se poderiam obter estacas e vigas, fez-se uma plataforma a toda a largura do rio, assente sobre estacas devipamente cravadas no fundo. Nas vigas mestras dessa segunda ponte colocavam-se carris e foi sobre êles, por intermédio duns roletes fixos às vigas principais da ponte metálica, que esta se correu.

Mas (e é com êsses precalços que quem aqui trabalha tem de contar), se o trabalho decorreu satisfatoriamente até ao fim de Novembro, daí em diante as coisas mudaram de feição e muito tempo decorreu até à inauguração da obra.

Em Desembro começaram as chuvas torrenciaes que este ano atingiram proporções unicas; basta dizer-se que no rio Nhamacurra a cheia excedeu em um metro a maior cheia que nesse rio fora assinalada, em 1917. O rio Muanange, é claro, também encheu.

O aterro em que fôra montada a ponte foi cortado e abateu alguma coisa; para que se mantivesse nivelada a plataforma dispendeu-se um trabalho estenuante que fez adoecer o tarefaio da obra e esgotou os proprios trabalhadores indigenas.

Mesmo a ponte de madeira, com o embate das aguas e de ilhas de capim, que as cheias costumam arrastar, desviou-se um pouco do eixo.

Emfim, depois de reparadas as avarias, conseguiu-

se, nos principios de Fevereiro, correr a ponte. Esta, colocada sobre carris, foi puxada por uma locomotiva da margem norte do rio, ao mesmo tempo que o guindaste a vapôr, do lado sul, ajudava a manobra. Depois de este sistema devidamente ensaiado a ponte assentou nos dois apoios em cerca de 50 minutos.

Não estavam, porém, findos os trabalhos nem as contrariedades. Em Fevereiro e Março deram-se duas novas cheias que, não só impediram a conclusão dos aterros, como destruiram uma parte da via em varios locaes. Os esforços do pessoal de via e obras (é preciso notar-se que então, o serviço de via e obras tinha apenas o chefe e dois capatazes para 144 quilometros de linha em exploração) tiveram de dividir-se; d'ahi a razão de se ter feito a inauguração da ponte em principio de Maio.

Agora que a montagem da ponte sobre o rio Nhamacurra se está começando, uma nova vida se apresenta a este Caminho de Ferro; basta apenas que, de cima, olhem com mais carinho para este assunto, de modo que o distrito que é sem contestação o mais rico da Província seja razoavelmente servido de vias de comunicação e possa, sem entraves, desenvolver-se como todos nós desejamos.

Porem, cada melhoramento que se consiga representa uma luta ingloria e depauperante, luta de todos os dias, onde a nossa saude vai ficando aos farrapos, encurtando-nos a vida, fazendo-nos sofrer fisica e moralmente. Apenas no íntimo da nossa consciencia se erguem as bençoes duma boa ação e o reconhecimento para com aqueles nossos auxiliares que, devotada e conscientemente, tambem se sacrificam, ajudando-nos.

Quelimane, Maio de 1927.

Os Caminhos de Ferro Alemães em 1925-1926

O quarto relatório apresentado por Mr. Leverve, comissário dos Caminhos de Ferro Alemães à Comissão de Reparações, expõe os resultados financeiros do segundo ano de aplicação do plano Dawes desde 1.^º de Setembro de 1925 a 31 de Agosto de 1926. Durante o primeiro ano, a companhia pagou duzentos milhões de marcos-ouro e durante o segundo 595 milhões, segundo as quantias fixadas no plano. Apezar da crise económica do país os resultados foram muito satisfatórios. Todavia, o tráfego de passageiros acusou uma diminuição de pouco mais de 8 % e a procura das classes mais baratas, que já era sensível antes da guerra aumentou agora consideravelmente.

O referido relatório apresenta um estudo interessante sobre a concorrência feita aos caminhos de ferro pelos serviços de automóveis e pela aviação comercial.

No que diz respeito ao tráfego-mercadorias; os resultados eram muito favoráveis em 1925: o número de toneladas-quilômetro, 55.965 milhões, apresentava um aumento de 28,8 % em relação ao ano de 1913 (com exceção dos territórios cedidos pela Alemanha). Mas a situação mudou de repente em virtude da crise económica que atingiu o máximo em Janeiro de 1926.

Depois disso assinalou-se uma melhoria progressiva.

Segundo conclusões da *Revista Geral dos Caminhos de Ferro*, a companhia alemã atravessou em condições satisfatórias o segundo ano do plano Dawes, tendo obtido êste resultado um aumento excessivo de tarifas.

O actual aumento médio da receita por viajante-quilômetro é de 21 %, em relação ao período anterior à guerra, e para as mercadorias, é de 34,5 % por tonelada-quilômetro.

Tomando em consideração o imposto sobre os transportes, as majorações elevam-se a 31,5 % para os viajantes e a 40 % para as mercadorias, quando o índice do encarecimento da vida na Alemanha é de 142. Por outro lado, na Inglaterra, o nível das tarifas, actualmente insuficiente, é, em seu conjunto, 50 % mais elevado do que antes da guerra, aumento que é quasi tão grande como nos Estados Unidos.

Concluindo o seu relatório, o comissário dos Caminhos de Ferro Alemães acha que "o Reichsbank poderá, em condições normais, fazer face a todos os seus encargos, notando aos das reparações, e assegurar a exploração dos caminhos de ferro em condições plenamente satisfatórias para o interesse geral".

A OITAVA MARAVILHA DO MUNDO

O «Ferrocarril do Ultramar» — Um trabalho maravilhoso da engenharia americana

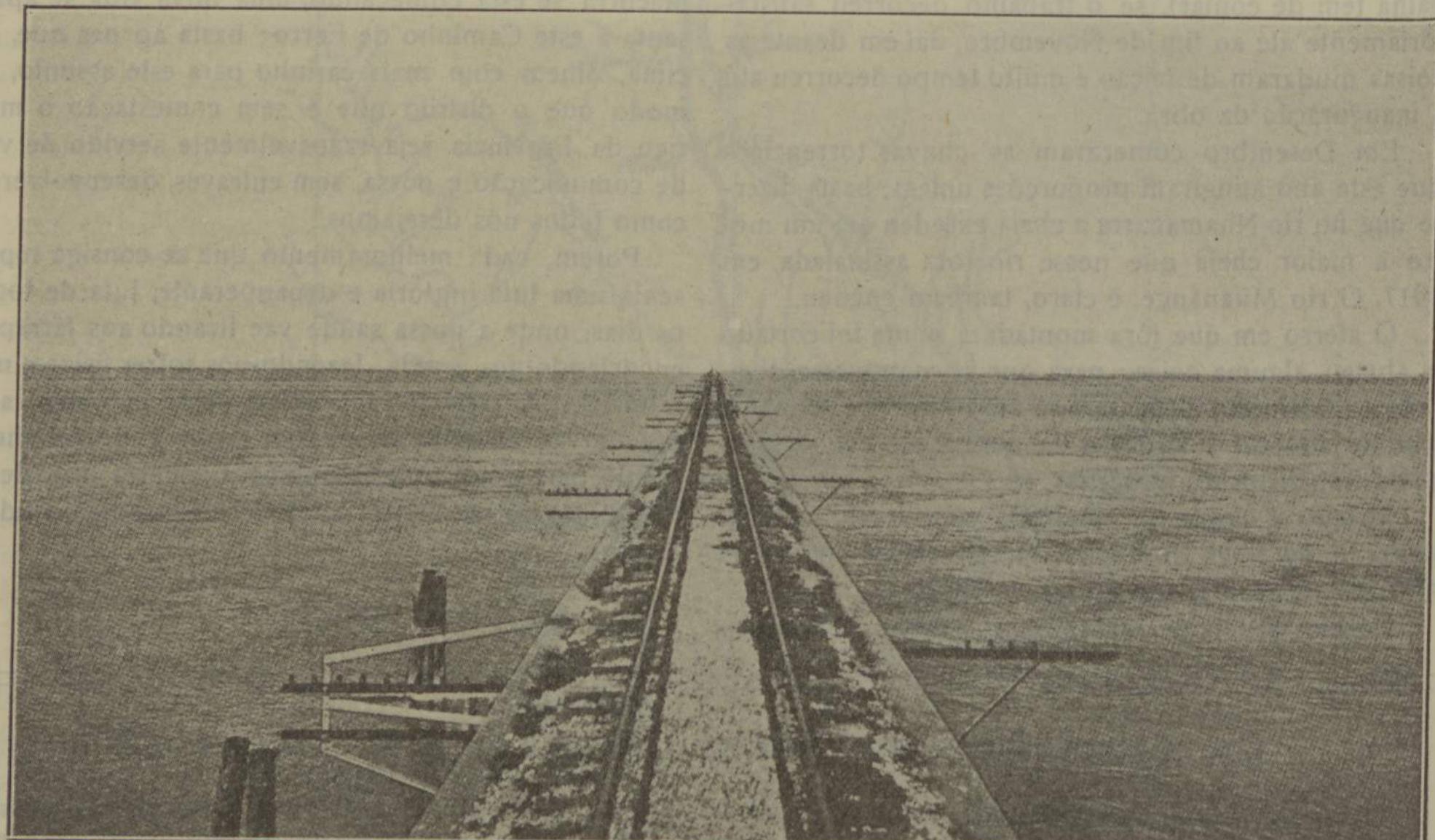
UMA das mais difíceis obras que se tem levado a cabo nos Estados Unidos é, sem dúvida, a construção da linha férrea que a Companhia da Costa Este de Florida chama a *Extensão do Cayo Hueso*, mas que o vulgo designa por *Ferrocarril do Ultramar*.

Dessa obra audaciosa se ocupa Charles Fish Howell na *Revista Internacional de Dun* num extenso artigo de que vamos dar, em extracto, a tradução:

um despêndio de mais de 50 milhões de dollars foram necessários para a realização do extraordinário empreendimento.

Quais são as suas vantagens?

Prolongou a América continental até uma distância de 160 quilómetros de Cuba, pôz New-York a 50 horas de Cayo Hueso, o mais meridional dos portos da América do Norte, e facilitou extraordinária-



Única linha do mundo que se lança através do oceano n'uma extensão de 122 milhas e considerada a «Oitava maravilha do mundo»

“Foram tantos e tão importantes os problemas de engenharia a resolver para a realização desse extraordinário empreendimento, que muitos entusiastas o classificam de «oitava maravilha do mundo».

E' sem dúvida, uma obra única no seu género porque não é possível encontrar em nenhuma outra parte uma linha férrea de duzentos quilómetros lançada sobre afloramentos de coral e sobre uma estreita faixa de viadutos e pontes de aço açoitadas pelas ondas.

Os mais habéis engenheiros do mundo qualificaram de temerário e impraticável o projecto. Foram precisos sete anos duma faina exaustiva durante os quais o esforço combinado de milhares de homens, à busca por todo o mundo dos materiais apropriados e

mente as operações comerciais com Cuba e com os países da América do centro e do sul.

Em qualquer ponto dos Estados Unidos, um exportador pode expedir um vagão com mercadorias que serão descarregadas em Cuba, visto haver em Cayo Hueso navios destinados ao transporte de vagões que fazem o trajecto de ali para Havana em 7 horas seguindo os vagões ao seu destino pelas linhas de Cuba.

O regresso dos vagões faz-se com produtos de Cuba que, com a mesma facilidade seguem para qualquer ponto dos Estados Unidos.

Os trabalhos de construção começaram em abril de 1905 e concluíram-se em março de 1912.

Nos duzentos quilómetros desta linha encontraram

os engenheiros as mais tenebrosas dificuldades: bancos de areia traiçoeira; canais em que a água corre com enorme impeto; ilhotas desertas e desabrigadas, varridas pelas tormentas tropicais.

Tudo isto levou os financeiros e muitos técnicos a classificarem de irrealisável a empreza.

No entanto, os quatro engenheiros Tlagler, Parrot, Meredith e Krone, venceram todas essas dificuldades e a obra realizou-se.

Os trabalhos começaram ao sul de Homestead em terra firme da Florida.

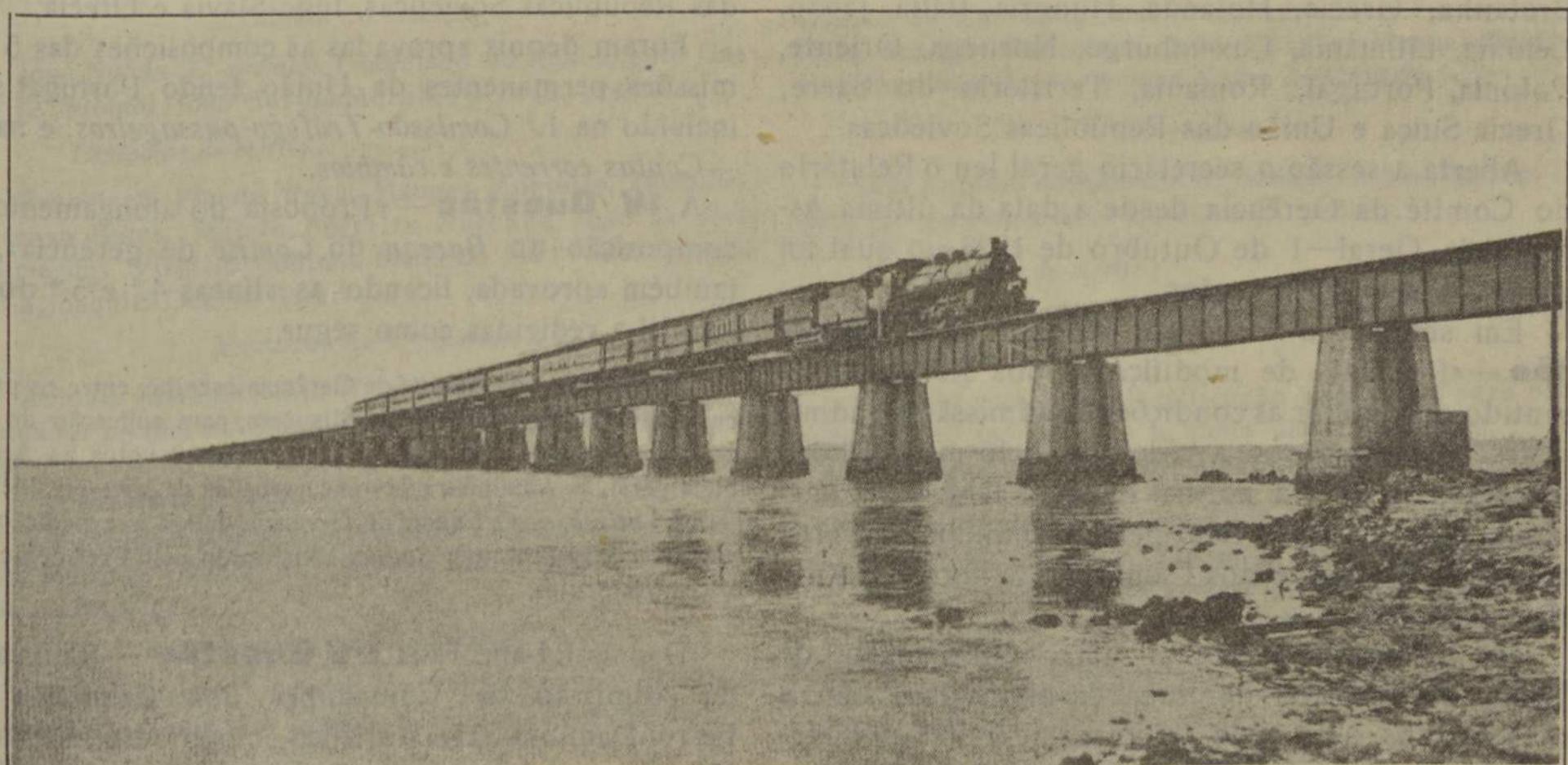
Os baixios são formados, na sua maior parte, como a terra firme, por pedra calcária com aglomerados de coral. Estes baixios estão situados numa faixa que corre de nordeste a sudoeste. Entre os baixios há grandes extensões oceaninas sobre as quais estão lançados enormes viadutos que a meudo atingem uma altura de 10 metros sobre o nível do mar.

Ha duas pontes levadiças: uma Gewfish Creek e outra em Indian Key.

Como já se disse, o *Ferrocarril de Ultramar* envia os carros especiais de mercadorias, de Cayo Hueso a qualquer ponto de Cuba por meio de três navios a esse fim destinados que fazem carreira diária—excepto aos domingos—entre Cayo Hueso e Habana:

Os passageiros são transportados em quatro bons vapores da companhia *Peninsular & Occidental Steamship* que fazem a viagem entre aqueles dois portos em seis horas e meia. Cayo Hueso é o quartel general dos postos militares do exercito e da marinha, do serviço de farolagem, da inspecção de biologia marítima, estação de submarinos e porto comercial de pescarias que rendem amavelmente meio milhão de dollares.

Ha ali grandes indústrias de tartaruga e esponjas. O clima é magnífico, tem milhares de automóveis e



A ponte de Knights Key

Algumas dessas extensões são tão grandes que quasi se perdem de vista os baixios.

A maior ponte é a de Knights Key a Little Duck Key, uma distância de mais de 11 quilómetros.

Alguns dos pilares de cimento destas pontes tem o seu fundamento dez metros abaixo do nível do mar.

Os materiais dragados para encontrar fundamento firme foram empregados em outros lugares para fazer terraplanos, sendo necessário em muitos désses trabalhos fazer voar os calcários debaixo de água para conseguir materiais para terraplenagem. Mais de 80 quilómetros de via foram construídos desta maneira.

As partes da linha expostas à acção destruidora do mar durante as tempestades teem o cimento protegido por uma espessa cama de greda marítima.

Ha seis pontes permanentes entre a terra firme e Knights Key.

um belo boulevard arborizado se está construindo em toda a costa da ilha. Tem todas as modernas comodidades: hoteis, clubs, yachts e campos de golf etc;

Para os viajantes anciosos do extraordinário e da beleza poucas viagens ferroviárias podem comparar-se à que lhes porpociona o *Ferrocarril de Ultramar*.

Luxuosas carruagens «Pullman», livres do pó e de cinzas, deslizam suavemente puxadas por locomotivas accionadas a keroseno. As grandes extensões oceânicas apresentam panoramas esplêndidos; grandes peixes, aves raras e exóticas de todos os tamanhos e cores, vêm-se a miúdo. Os baixios fazem-nos lembrar as ilhas do mar do sul com a sua abundância de frutas e flores e com as palmeiras que se veem por toda a costa.

Emfim, uma maravilha de engenharia, proporcionando-nós uma viagem maravilhosa.

UNIÃO INTERNACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO

Conforme tinhamos anunciado, reuniu-se nos dias 3 e 4 de Maio em Paris, a Assembleia Geral da U. I. C. sob a presidência de Mr. Mange, Director Geral honorário e Administrador da Companhia de Orleans.

Fizeram-se representas os caminhos de ferro da Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, China, Dinamarca, Espanha, Esthonia Finlandia, França, Gran-Bretanha, Grécia, Holanda, Hungria, Itália, Japão, Letónia, Lithuania, Luxemburgo, Noruega, Oriente, Polónia, Portugal, Romania, Território do Sarre, Grecia Suiça e União das Repúblicas Soviéticas.

Aberta a sessão o secretário geral leu o Relatório do Comité da Gerência desde a data da última Assembleia Geral—1 de Outubro de 1923—o qual foi aprovado sem observações.

Em seguida o Presidente ocupa-se da **II Questão**—«Proposta de modificação dos Estatutos no sentido de ampliar as condições de admissão de administrações—membros a rôdes de pelo menos 1.000 quilómetros de via normal ou mais larga», em harmonia com o pedido feito pelos Caminhos de Ferro do Estado Jajonês e dos Caminhos de Ferro da Anatolia e Bagdad.

Os primeiros exploram uma rôde insular de 12.500 quilómetros de linha da bitola de 1",066, e os segundos uma rôde de cerca de 1.300 quilómetros de via normal.

O Comité de Gerência considera interessante, como exceção à regra geral poderem ser admitidas rôdes importantes situadas fóra da Europa, mesmo que não sejam ligadas por carris às linhas da U. I. C. e propõe que a última alínea do artigo II-a, 2. dos Estatutos, seja assim redigida:

—Poderá, contudo, ser admitida uma administração que não satisfaça às condições acima enumeradas, como Administração-Membro da União, desde que apresente um interesse suficientemente importante para o tráfego internacional.

Esta proposta foi aprovada e a admissão dos Caminhos de Ferro Japoneses e os da Anatolia e Bagdad ficou para ser inscrita na Ordem do dia da primeira sessão do comité de gerência.

Seguidamente passou-se à discussão da **III Questão**—«Proposta tendente a ampliar a composição do Comité de Gerência e das Comissões».

Esta proposta foi também aprovada, sendo modificada a primeira alínea do artigo III-A, elevando a 18 membros o número da administrações-membros, sendo

convidados a fornecer membros para o Comité de Gerência para o resto do prazo do decénio que está decorrendo, os seguintes países e grupos de países:

Alemanha, Áustria e Hungria, Bélgica, Bulgária e Orientais, China e Japão, Portugal e Espanha, Esthónia, Lethónia e Lithuania, França, Gran-Bretanha, Holanda, Itália, Polónia, Romania; Suécia, Dinamarca, Noruega e Finlandia, Suíça, Tchecoslováquia, União das Repúblicas Soviéticas, Iugo-Slávia e Grécia,

Foram depois aprovadas as composições das 5 comissões permanentes da União, tendo Portugal sido incluído na 1.^a Comissão-Tráfego-passageiros, e na 3.^a —Contas correntes e câmbios.

A **IV Questão**—«Proposta do alongamento da composição do Bureau do Comité de gerência», foi também aprovada, ficando as alíneas 4.^a e 5.^a do artigo III-a redigidas como segue:

4.^a alínea.—O Comité de Gerência escolhe, entre os países cujas administrações-membros dispõem, para aplicação do anexo II aos presentes estatutos, de pelo menos 8 votos na Assembleia geral, as Administrações encarregadas da Vice-presidência.

5.^a alínea.—O Comité de Gerência delega a expedição dos negócios correntes num Bureau constituído pelo Presidente e os Vice-presidentes.

Depois foi aprovada a **V Questão**—«Ratificação da Admissão da Companhia dos Caminhos de Ferro Danúbio-Save-Adriático, como Administração-Membro para a sua rôde hungara, e como Administração-Aderente para o seu serviço central de Viena, e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, como Administração-Aderente».

A **VI Questão**—«Proposta para as Administrações-Aderentes poderem tomar parte, com voto consultivo e em certas condições nas assembleias gerais, foi também aprovada, pelo que o texto da 1.^a alínea do artigo V-a dos estatutos ficou assim redigido:

Só as Administrações-Membros têm representação nas Assembleias Gerais. Contudo, o Bureau do Comité de Gerência, ou, em caso de urgência, o seu Presidente pode, se o entender conveniente, convidar certas Administrações-Aderentes a melhor se fazerem representar e tomar parte com voto consultivo em todos ou parte dos trabalhos da Assembleia.

Não havendo mais assuntos a tratar pela Comissão de Tráfego-Passageiros, o Sr. Presidente agradeceu a todos os presentes o seu concurso e em seguida encerrou a sessão, cuja acta foi aprovada em segunda sessão.

(Continua)

INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DOS FERROVIÁRIOS DA C. P. CONCESSÃO DE PRÉMIOS

No concurso realizado recentemente para a obtenção de prémios e diplomas de mérito aos empregados da C. P. que freqüentaram cursos profissionais no ano lectivo findo; alcançaram essas distinções os seguintes empregados:

Chefes de estação

José Nunes (*1.º prémio*), Francisco do Nascimento Gaspar (*2.º prémio*), João Carlos Moraes Parra (*3.º prémio*).

Diplomas de mérito :

Francisco Picado Reya, Manuel Monteiro, Bernardo Pedroso Botas, Jacinto Ferreira Noronha, João da Silva Guimarães, Virgílio Godinho Madeira, João António Olímpio e Joaquim Duarte Guterres.

Factores de 1.ª classe

António Almeida Pinto (*1.º prémio*), Artur Nozes de Almeida (*2.º prémio*) e António Gil de Oliveira Correia (*3.º prémio*)

Diplomas de mérito :

João Gomes, Bernardino Coutinho Oliveira da Fonseca, José Marques Cadete, António do Carmo Diogo e Pedro dos Santos Rodrigues.

Factores de 2.ª classe

João Amaro (*1.º prémio*), António Rodrigues Geitoeira (*2.º prémio*) e Leopoldo Ribeiro de Sousa (*3.º prémio*).

Diplomas de mérito :

Leonel Dias Agudo, Francisco Jordão Carvalheiro, Abílio Antunes dos Santos, Manuel Jacob Urbano, Horácio Ferraz de Melo, Manuel Lourenço Valadas, José da Costa Patriarca, Acácio de Sousa Pires, António Fé Baptista Martins, José Gírio Júnior, José dos Santos Viriato, Júlio Roberto dos Santos, Manuel Ferreira, Joaquim da Silva Pinto e José dos Santos David.

Factores de 3.ª classe

Edardo Gomes Conçalves (*1.º prémio*), Manuel Freire dos Santos (*2.º prémio*) e Fausto Manuel da Cunha Pereira (*3.º prémio*).

Diplomas de mérito :

António Joaquim Cau, António Moraes Breda, José António Garcia, José dos Santos Paixão, Albino José Gomes, Francisco Lourenço, Hercílio Cândido da Cunha Pereira, Joaquim Guardado Cantante, António Gomes, Álvaro da Rosa Fresco, José Angelo Moreira da Silva, Valentim Simões Areosa, Agostinho Ferro, Américo Louro Bigote, António Ramos e Joaquim Luís.

Condutores

António Marques Loureiro (*1.º prémio*).

Diplomas de mérito :

José Afonso e José Moreira Petiscalho.

Guarda-freios

Camilo dos Santos (*1.º prémio*), António Luís Nogueira (*2.º prémio*) e João Pereira Paulo (*3.º prémio*).

Diplomas de mérito.

Joaquim Pires Alves, Francisco Gomes Leal, António Duarte de Carvalho, José Mano Agostinho, Fernando dos Reis, António Gonçalves, João Mendes; Manuel Eusébio Valadas, João Gaspar e José Nobre de Carvalho.

Revisores

Luis António de Andrade (*1.º prémio*), Albino Carlos Lázaro (*2.º premio*), e Abel Caldeira (*3.º prémio*).

Diplomas de mérito :

Porfírio José do Amaral, António Alcobia e José de Oliveira Jorge.

Pessoal que teve classificação necessária para obter diploma de mérito, mas a quem não é concedido, por ter recebido igual diploma no concurso de 1926:

Chefe de estação — António Jorge dos Santos.

Factor de 1.ª classe — Joaquim Maria de Sousa.

Factores de 2.ª classe — Rodrigo Rodrigues dos Santos, Cândido Fortuna, Joaquim Inácio Salvado e António Joaquim Pereira Resende.

Factores de 3.ª classe — António Alves Ribeiro Soares e Manuel Luís Ferreira de Jesus.

Guarda-freio — Adrião Simões Diniz.

Na Ordem do Dia, em que a Direcção da C. P. publicou os nomes dos empregados premiados, o Sr. Engenheiro Chefe da Exploração deixou consignadas as suas felicitações e seu agradecimento a todos os concorrentes, sem distinção, pela sua dedicação ao estudo e ao trabalho e a boa vontade que mais uma vez manifestaram em colaborar com os seus superiores na educação e progresso da classe, tornando-o extensivo a todos os agentes que empregaram o seu esforço para concorrerem a estes exames.

Os diplomas foram distribuídos no Serviço Central, em Santa Apolónia, nos dias 11, 12 e 13 do corrente.

Dia a dia se vão colhendo os frutos da bela sementeira de instrução que a C. P. iniciou vai para três anos.

A *Gazeta* que se pode orgulhar com a sua propaganda e incitamento, de ter concorrido para que a instrução profissional dos ferroviários em Portugal saísse dos moldes rotineiros em que há longos anos estava imersa, felicita os agentes premiados, bem como a Companhia pelos resultados já auferidos.

Parte Oficial

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

Término do contrato entre o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de adjudicação da exploração das linhas férreas do Minho e Douro e do Sul e Sueste.

Continuação do n.º 948

§ único. Neste caso a segunda outorgante receberá uma participação de lucros, correspondente à média dos três últimos anos de exploração, pelo tempo que durar essa ocupação, tendo em conta qualquer aumento de linhas que se tenha dado.

Art. 25.º As novas construções de linhas e ramais já classificados, ou que o venham a ser, como afluentes das rês adjudicadas, financiadas pelo Fundo especial de caminhos de ferro, serão objecto de concurso público, cabendo o direito de opção à segunda outorgante.

Art. 26.º As obras complementares do primeiro estabelecimento, a primeira renovação da parte metálica da via, incluindo pontes, para as linhas já em exploração, que necessitem de ser renovadas dentro do prazo de quinze anos, e a aquisição do material circulante necessário ao desenvolvimento do tráfego, 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, ou pela segunda outorgante, mediante aprovação governamental.

§ 1.º Os materiais retirados na renovação indicada neste artigo ficarão pertencendo ao primeiro outorgante.

§ 2.º A execução das obras complementares e aquisição do material metálico da via, incluindo pontes, e do material circulante, poderão ser feitas por iniciativa do primeiro outorgante ou mediante requisição justificada da segunda outorgante, aprovada pelo primeiro outorgante com prévio parecer favorável das instâncias oficiais que por lei devem ser consultadas.

§ 3.º Dando-se o caso de não poder o Fundo especial de caminhos de ferro custear obras ou aquisições de material que sejam julgadas urgentes para uma boa exploração da rede, ou para permitir o incremento de tráfego que possivelmente seja desviado para outras linhas ou vias de comunicação diferentes, se houver demora na execução do projecto ou na compra do material, poderá a segunda outorgante, com prévio acôrdo do primeiro outorgante, fazer da sua conta tais obras ou aquisições, considerando-se essa despesa como um empréstimo feito ao primeiro outorgante, que vencerá juro simples correspondente à taxa de desconto do Banco de Portugal e será amortizado em um prazo máximo de quinze anos, por meio das disponibilidades do Fundo especial, se as houver, ou por encontro na repartição dos lucros líquidos em caso contrário.

§ 4.º Dando-se o termo ou rescisão da concessão durante a amortização de empréstimos contraídos nestas condições o Estado satisfará as prestações e juros em dívida, independentemente do disposto nos artigos relativos à entrega de instalações e material no fim da concessão.

Art. 27.º A exploração das linhas adjudicadas será feita nos precisos termos das leis reguladoras da exploração de caminhos de ferro.

§ único. A segunda outorgante, em todos os seus actos de exploração, fica 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 a substitua, sem prejuízo da fiscalização especial a que se refere o artigo seguinte.

Art. 28.º O Governo nomeará, pelo Ministério do Comércio e Comunicações e sob proposta da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, um delegado junto da administração da segunda outorgante, tendo como adjuntos dois técnicos em matéria de exploração de caminhos de ferro e um contabilista, todos de reconhecida competência.

§ 1.º O delegado assistirá a todas as reuniões do conselho de administração da Companhia, bem como às de quaisquer órgãos executivos delegados dessa mesma administração.

Nessas reuniões terá voto consultivo e, quando o julgue necessário, voto suspensivo, até deliberação do Governo, das decisões que digam respeito às rês arrendadas.

§ 2.º Este delegado e adjuntos perceberão os vencimentos que lhes forem fixados e abonados pelo Estado.

Art. 29.º 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 pela legislação em vigor, tenha sido obtido, por escrito, o parecer do delegado junto da segunda outorgante, que o deverá apresentar no prazo máximo de quinze dias, depois de lhe ser entregue o pedido pela referida direcção geral.

§ 1.º A falta de entrega do parecer no prazo acima indicado, será considerada como anuênciia do delegado à proposta apresentada pela segunda outorgante.

§ 2.º Exceptua-se o caso de impedimento temporário do referido delegado e seus adjuntos, por causa furtiva, que será tido em consideração e sobre o qual providenciará a Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 30.º A segunda outorgante obriga-se, terminado o prazo de cento e oitenta dias, a contar da assinatura deste contrato, a fazer a cobrança em benefício do Estado, de todos os créditos que não sejam ou venham a ser litigiosos, provenientes de liquidação de quaisquer contas com a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, a qual lhe deverá fornecer a nota dos mesmos créditos, e ficando da incumbência desta a liquidação dos créditos litigiosos.

Art. 31.º Se a segunda outorgante não cumprir as cláusulas deste contrato, depois de advertida, ou se recusar obediência à decisão dos árbitros, nos casos de intervenção destes, o primeiro outorgante poderá rescindir o presente contrato.

Art. 32.º A rescisão do contrato, nos termos do artigo anterior, far-se há por decreto, não ficando o primeiro outorgante obrigado a indemnizar a segunda outorgante, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto alegados para justificar a indemnização, e nem se responsabiliza por quaisquer dívidas da segunda outorgante, qualquer que seja o modo e título por que elas tenham sido contraídas, nem garante ou caucionar contrato de empreitadas gerais ou parciais, ou de qualquer outra natureza que a segunda outorgante estabeleça com terceiros.

§ único. Exceptuam se os encargos financeiros a que se referem os artigos 12.º, 25.º e 26.º

Art. 33.º Fica também estipulado que o primeiro outorgante, não só em razão de proprietário das linhas do Minho

e Douro e do Sul e Sueste, mas também como credor da conservação, melhoria e exploração das mesmas râdes, terá preferência sobre todos os credores da segunda outorgante, para as dívidas provenientes da exploração das suas linhas, obrigando-se a segunda outorgante, em todos os contratos que fizer, a ressalvar os direitos do primeiro outorgante, em harmonia com este artigo.

Art. 34.^o A segunda outorgante, ao assumir a exploração das linhas adjudicadas, continuará sem interrupção as construções das linhas já iniciadas, ficando a cargo do Fundo especial de caminhos de ferro os respectivos encargos, nos termos do artigo 25.^o

Art. 35.^o As questões que se levantarem sobre execução, interpretação ou omissão deste contrato, serão resolvidas por tribunal arbitral, constituído por três membros, sendo um nomeado pelo primeiro outorgante, outro pela segunda outorgante e o terceiro escolhido por ambos.

§ único. Não havendo acordo nesta escolha, será o terceiro árbitro nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

Art. 36.^o As questões que, pela legislação ferroviária em vigor nesta data, devem ser presentes ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro serão exclusiva e definitivamente resolvidas pelo Governo, ouvido o parecer do referido conselho.

Art. 37.^o A segunda outorgante não poderá traspassar, no todo ou em parte, sem autorização do Governo, dada por lei ou por decreto com força de lei, os direitos e as obrigações derivadas deste contrato a outra entidade.

E nos termos acima exarados deram os outorgantes por feito e concluído o presente termo de contrato.

Abaixo vêm coladas e devidamente inutilizadas as estampilhas de imposto de sêlo na importância de 28\$50, devida por este contrato, que vai descrito em dezanove folhas do livro de contratos desta direcção geral, rubricadas pelos outorgantes.

Foram de tudo testemunhas Joaquim Estrêla Teriaga, capitão de artilharia; Raúl Machado Lopes de Barros, funcionário da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, tendo também assistido o Ex.^{mo} Sr. José Francisco de Azevedo e Silva, Procurador Geral da República.

E eu, Álvaro de Sousa Rêgo, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever e subscrevo o presente termo de contrato que vão assinar comigo as pessoas nela mencionadas, depois de a todos ser lido por mim em voz alta.

Tem coladas e devidamente inutilizadas em parte as estampilhas de imposto de sêlo da taxa de 28\$50, com as seguintes assinaturas. — Júlio César de Carvalho Teixeira — Rui Enes Ulrich — António de Almeida Vasconcelos Correia — Joaquim Estrêla Teriaga, capitão — Raúl Machado Lopes de Barros — Álvaro de Sousa Rêgo.

Fui presente, José Francisco de Azevedo e Silva.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão Fiscal de Via e Obras

Atendendo ao parecer da comissão nomeada para proceder à vistoria do troço da 2.^a via de linhas do Norte, compreendida entre as estações de Entroncamento e Paialvo, e ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para abrir à exploração o mencionado troço de caminho de ferro: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, concordando com o parecer da citada comissão nomeada por portaria de 31 de Maio findo, que seja autorizada a abertura à exploração do referido troço da 2.^a via da linha do

norte, compreendido entre as estações do Entroncamento e Paialvo. Paços do Governo da República, 16 de Junho de 1927. — O Ministro do Comércio e Comunicações, Júlio César de Carvalho Teixeira.

Divisão Central e de Estudos

Com fundamento na 28.^a das bases para o arrendamento das linhas férreas do Estado, aprovadas pelo decreto n.^o 13:260, de 9 do corrente mês: hei por bem, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, e usando da faculdade que me confere o n.^o 3.^o, do artigo 2.^o do decreto-lei n.^o 12:740, de 26 de Novembro de 1926, nomear delegado do Govê no junto das Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses, o engenheiro inspecior de obras públicas, Luís de Albuquerque de Orey, e seus adjuntos os engenheiros Carlos Duque e Eduardo Evangelista Carvalho, na qualidade de técnicos em matéria de exploração de caminhos de ferro, e Carlos David dos Santos, capitão da administração militar, como contabilista.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, em 12 de Abril de 1927. — António Óscar de Fragoso Carmona — Júlio César de Carvalho Teixeira.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão técnica que vistoriou o troço de caminho de ferro de Ermidas a S. Bartolomeu da Serra, do ramal de Sines, que o referido troço seja aberto à exploração, observando-se as condições constantes do respectivo auto de vistoria.

Paços do Governo da República, 6 de Abril de 1927. — O Ministro do Comércio e Comunicações, Júlio César de Carvalho Teixeira.

Para os devidos efeitos se publicam as seguintes rectificações ao termo de contrato entre o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses de adjudicação da exploração das linhas férreas do Minho e Douro e do Sul e Sueste, publicado no Diário do Governo n.^o 65, 2.^a série de hoje:

Artigo 1.^o Na 3.^a linha, onde se lê: "estão", deve ler-se "são".

Artigo 5.^o Na 8.^a linha, onde se lê:

$$P = 70 + \frac{L}{1:090},$$

deve ler-se:

$$P = 70 + \frac{L}{1:000}$$

e na 10.^a linha, onde se lê: "a fracção", deve ler-se: "as frações".

Artigo 10.^o Na 3.^a linha, onde se lê: "do", deve ler-se "ao".

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, 25 de Março de 1927. — O Director Geral, Álvaro de Sousa Rêgo.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão técnica que vistoriou o troço do caminho de ferro de Évora a Reguengos, da linha do Guadiana e da comissão de pontes, que o referido troço seja aberto à exploração, observando-se as condições constantes do respectivo auto de vistoria.

Paços do Governo da República, 2 de Abril de 1927. — O Ministro do Comércio e Comunicações, Júlio César de Carvalho Teixeira.

BRISTOL - CLUB

O MAIS ALEGRE

DANCING

DE

LISBOA

Linhas Portuguesas

Linha do Norte. — Foi aberta à exploração no dia 5 d'este mês o trôço de segunda via entre Payalvo e Chão de Maçãs, e no dia 15 o trôço em continuação daquele entre Payalvo e Entroncamento, ficando assim quasi concluída a segunda via na linha do Norte, para o que falta apenas acabar o trôço entre Albergaria e Chão de Maçãs.

— Por portaria de 9 do mês passado, foi declarada sobrante uma parcela de terreno com a superfície de 604 metros quadrados, situada junto à estação de Valadares, entre os quilómetros 327,720 e 327,900 na margem esquerda da linha do Norte, freguesia de Valadares, concelho de Vila Nova de Gaia.

Linha do Vale do Sabor. — No dia 6 d'este mês abriu à exploração um novo troço de Carviçais a Lagoaça, com os apeadeiros de Freixo de Espada à Cinta e Macieirinha e a estação de Lagoaça.

A distância quilométrica de aplicação entre Carviçais e a estação de Lagoaça é de 16 quilómetros, sendo por esta distância que também se taxam os transportes para os apeadeiros de Freixo de Espada à Cinta e Macieirinha.

A' excepção do apeadeiro de Macieirinha que faz apenas o serviço de passageiros, fazem todo o serviço de grande e pequena velocidade.

Linha do Oeste. — Foi mandando proceder à expropriação, por utilidade pública, dum terreno entre os quilómetros 160,815 e 160,838 da linha do Oeste, no lugar de Sismariaa, pertencente a Maria Ferreira da Conceição, para se poder efectuar o prolongamento das linhas e cais de mercadorias da estação de Leiria.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — Por portaria de 11 d'este mês, dimanada do Ministério do Comércio e Comunicação, foi autorizada a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, a alterar conforme havia requerido, os artigos 16.^º, 17.^º, 19.^º, 20.^º, 28.^º, 31.^º e 34.^º dos seus estatutos, ficando obrigado a reduzir a escritura pública lavrada, publicada e registada nos termos do Código Comercial, e a apresentar no prazo de 15 dias, um traslado da escritura na Direcção Geral de Comércio e Indústria.

ARREMATAÇÕES

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

DIVISÃO DE VIAS E OBRAS

ARMAZENS

VENDA DE SUCATAS DIVERSAS

No dia 22 de Julho pelas 12,30 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de sucatas diversas.

As condições estão patentes, em Lisboa, na Divisão de Via e Obras — Armazens — (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias úteis das 10 ás 13 e das 14 ás 17 horas.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Lisboa, 24 de Junho de 1927.

O Director Geral da Companhia

(a) Ferreira de Mesquita

No dia 28 de Julho pelas 2,30 horas, na estação central de S. Bento (Porto), perante o Delegado Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de sucatas diversas.

As condições estão patentes, em Lisboa, na Divisão de Via e Obras — Armazens — (edifício da estação de Santa Apolonia e no Porto, estação de S. Bento todos os dias úteis das 10 ás 13 e das 14 ás 17 horas).

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito na estação de S. Bento até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da mesma estação ou em Lisboa até a ante-vespera do dia do concurso.

Lisboa, 2 de Julho de 1927.

O Director Geral da Companhia

(a) Ferreira de Mesquita

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Saúde

Concurso para ajudante de farmacia

Tendo sido anulado o concurso de 28 de Janeiro do corrente ano, perante o Serviço de Saúde desta Companhia, está aberto, por 3^º dias a contar da data do presente anuncio, o concurso documental para o preenchimento do lugar de ajudante de farmacia com o vencimento de Escudos 180\$00 mensais, e subvenção temporaria de Escudos 456\$00 mensais, e as regalias inherentes á sua categoria como funcionario da Companhia.

Só serão admitidos ao concurso individuos do sexo masculino que deverão apresentar documentos autenticos da sua indonéidade profissional e moral e quaisquer outros comprovativos das suas habilitações literarias ou scientificas e dos lugares que tenham desempenhado; certidão de idade que prove não ter menos de 18 nem mais de 30 anos; certificado do registo criminal e documento comprovativo de terem satisfeito ás leis do recrutamento milita.

A nomeação será tornada definitiva, findos seis meses de serviço efectivo, com boas informações.

Todos os outros esclarecimentos que os candidatos desejem obter serão prestados na sede do Serviço de Saúde, em Santa Apolonia, todos os dias úteis, das 10 ás 17 horas.

Os candidatos do sexo masculino, que tenham apresentado documentos para o concurso anterior e que estejam dentro das condições actual, serão considerados concorrentes ao presente concurso, se até ao seu encerramento não retirarem os mesmos documentos.

Lisboa, 1 de Julho de 1927.

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita