

Gazeta dos Caminhos de Ferro

16.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)

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 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

NUMERO 952

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 Agosto de 1927
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO
Manoel da Andrade Gomes
REDATOR E EDITOR
Carlos d'Ornellas

SUMÁRIO

Ligações ferroviárias internacionais, por J. Fernando de Sousa	pag. 229
Os novos fardamentos do pessoal das linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro	» 231
Linhas Portuguesas	» 232
As novas linhas da Companhia Carris de Ferro de Lisboa	» 233
Grupo Instrutivo ferroviário de Campolide	» 233
A duração dos carris de Aço	» 233

Viagens e Transportes	» 234
Convenção Internacional de Berne	» 235
União Internacional dos Caminhos de Ferro	» 236
Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid e Zaragoza e a Alicante	» 237
Arrematações	» 237
Linhas Estrangeiras	» 238
Réde ferroviária portuguesa	» 239
J. Fernando de Sousa	» 241
Dr. Ruy Ulric h	» 241
Parte Oficial	» 242

Ligações ferroviárias internacionais

Por FERNANDO DE SOUSA

Em artigo anterior dei notícia resumida do plano de trabalho da comissão técnica presidida pelo Sr. general Adolfo Pina e encarregado de preparar a revisão do plano geral da nova rede ferroviária, tendo em conta não só as conveniências da economia interna, como as relações que importa assegurar com o país vizinho.

São estas que vou analisar num estudo sumário, eco amortecido da conferência feita em 11 de Junho na Associação dos Engenheiros Civis.

O primeiro esforço tentado para a construção de caminhos de ferro em Portugal, teve por principal objectivo a ligação com a Europa através da Espanha.

Em 1845 a «Companhia das Obras Públicas de Portugal» tomou o encargo da construção da linha de Lisboa à fronteira, em direcção a Badajoz, furcando para o Norte.

Essa linha internacional era entusiasticamente capitulada nos escritos do tempo do «grande li-

nha vertebral dos caminhos de ferro da Europa, de Lisboa por Madrid, Bordeus, Paris, Bruxelas, Colónia, Berlim, Dantzig, Koenisberg com 3:420 quilómetros».

Vem depois em 1853 o contrato com a «Companhia Central Peninsular» para a construção da linha de Lisboa a Badajoz, cuja directriz foi estudada por «Rumball», dando a preferência ao traçado pelo Carregado e pelo vale do Sorraia em direcção a Extremoz. Veio depois o engenheiro Waltier escolher a directriz pelo Entroncamento, pouco diferente da que se adoptou mais tarde e cuja construção foi assegurada pelo contrato de Salamanca em 1859, substituindo-se a via de 1^m,44 já empregada até à Ponte de Asseca pela de 1^m,67, igual à espanhola.

Os contratos de 1864 e 1865 prescreveram o prolongamento da linha de Sueste, de Beja, em direcção a Huelva, celebrando-se em 1868 o acordo para a passagem da fronteira em Paymogo.

Em 1854 o Conselho de Obras Públicas alvia-trava, num parecer, uma ramificação da linha do

Norte através da Beira em direcção à fronteira, que viria a ser a nossa principal artéria internacional.

Após multiplicados estudos, aprovou-se o projecto da Pampilhosa por Vila Franca das Naves e Guarda a Vilar Formoso, despresando-se o encurtamento que aproximava a linha de Pinhel a Almeida.

Foi mandado abrir concurso por lei de 26 de Janeiro de 1876 para a sua concessão, bem como da linha da Beira Baixa, estudada por Sousa Brandão, de Abrantes pela margem do Tejo e pelo vale do Ponsul na direcção à Idanha, passando a fronteira com o objectivo de ir a Malpartida e Madrid.

Anteriormente, em 1867, fôra determinada a construção da linha do Minho, que iria do Pôrto, por Viana, à fronteira da Galiza, e a do Douro até o Pinhão.

Assim, em 1877, estavam previstas as ligações internacionais em Valença, em Vilar Formoso, em Monfortinho na Beira Baixa, em Valencia de Alcântara, em Badajoz e em Paymogo.

Em 1864 pensou o governo espanhol em delinear o plano da rede geral, constituindo-se em seguida uma comissão técnica luso-espanhola para o estudo dos pontos de passagem na fronteira.

Depois de várias vicissitudes foram escolhidos Valença, Barca de Alva, Vilar Formoso, Monfortinho, Badajoz e Paymogo e, mais tarde, em 1884, Cheles na linha de Évora a Zafra.

A ligação da linha do Douro em Barca de Alva foi vivamente contestada na memorável discussão do plano da rede, travada na Associação dos Engenheiros em 1876 e 1877, havendo quem julgasse preferível a ligação com a da Beira Alta, pelo Vale do Távora a Vila Franca das Naves para assegurar as relações internacionais do Pôrto. Se esse alvitre tivesse sido adoptado, ter-se-ia evitado a famosa «Salamancada» de 1882, concessão de garantia de juro ao sindicato dos Bancos portuenses para construirem as linhas de Salamanca a Vilar Formoso e à Barca de Alva com todas as vicissitudes posteriores: esbanjamentos, ruina dos bancos invenção da Companhia das Docas. O governo actual logrou encerrar esse episódio infeliz da nossa administração ferroviária, ficando aquelas linhas nas mãos de uma empresa espanhola, que as pôde valorizar e desenvolver e libertando-se o Tesouro de encargos.

* * *

Mais tarde, quando se delinearam os planos das redes complementares ao norte do Mondego, ao Sul do Tejo e na zona central entre esses dois rios, decretados em 1900, 1902 e 1907, manifestou-se viva oposição da comissão superior de guerra ao estabelecimento de várias ligações internacionais.

Assim poz-se de parte a da linha de Évora a Zafra, inflectindo-a em Mourão para Moura, e a de Paymogo, levando-se a linha de Sueste de Pias para Moura, em vez de seguir para aquele ponto já escolhido por acordo com os espanhóis.

Apenas se previu a linha de via estreita de Régua a Chaves, prolongada até à fronteira para se ligar com a que de Orense viesse por Verin.

Mais recentemente, em 1906, diligenciou-se a ligação da linha do Sul a Vila Real, por Ayamonte com Huelva e Sevilha, sendo a travesia do Guadiana assegurada por um serviço fluvial. A guerra fez interromper a construção, que vai ser concluída pelo Estado, entregando-se a exploração à Companhia de M. Z. A.

As lições da Grande Guerra, finda em 1918 infirmam os receios da influencia militar de novas ligações ferroviárias através das fronteiras. O exemplo do que se passou na fronteira germano-russa, apesar da diferença de largura da via, a rapidez de construção de linhas ferreas na zona de operações, a acção formidável da aviação, o transporte de grandes massas de tropas por carros automóveis, tornam pueril a preocupação de menosprezar vantagens de ordem económica que novas ligações assegurariam.

Está incluída no plano de urgencia de trabalhos ferroviários com a Espanha a linha de Malpartida de Caria à fronteira, na direcção de Castelo Branco, para encurtar o trajecto entre Madrid e Lisboa, achando-se, pois, assegurada a sua rápida construção.

Está estudada e concedida com garantia de juro, que vai ser substituído pela subvenção de metade da cifra do orçamento, a linha de Zafra e Villa Nueva del Fresno em direcção a Mourão.

São, pois, duas ligações, sobremodo uteis, de via larga que a Espanha pretende realizar. A primeira exige a construção de pouco mais de 50 km. em território português, ficando servida a região da Idanha. Convém ligá-la com Castelo

Branco. E' certo que o troço de Vila Velha de Rodam a essa cidade tem más condições de tração, mas não deve ser abandonado. Não convém sacrificiar interesses internos ás preocupações de tráfego internacional e não é para despresar a conveniencia de deixar ligada a Idanha com a capital do districto. Ha possibilidade de melhorar a linha com alguma variante e principalmente com o reforço da via? Melhore-se, não esquecendo que ha na Europa grandes arterias, como a de Soemering e a linha que atravessa os Apenninos, com rampas mais fortes que a da Beira Baixa. Quanto á ligação com Zafra, pôde chamar grandes massas de minérios ao porto de Lisboa e facilita as relações com Sevilha, tendo nós que construir apenas 8 a 10 km. a partir de Mourão, pois entre Reguengos e Mourão o troço pertence á rede já classificada.

E' de notar que ambas essas ligações foram já acordadas em tempos com o paiz vizinho e que a construção da linha da Beira Baixa até á fronteira em Monfortinho foi autorizada por lei de 1876.

Vai o Governo espanhol construir dois ex-

tensos troços que de Malpartida a Zafra veem á fronteira. Porque havemos de recusar a sua ligação com as nossas linhas?

Está também em construção em Espanha a linha de via larga de Zamora a Orense, por Puebla de Cinabria e proximidades de Verin. Prevê o Governo espanhol dois ramais de via estreita, um de Puebla de Cinabria na direcção de Bragança e outro na de Chaves. Curtos são os prolongamentos das linhas portuguesas que haverá que construir até á fronteira para ligar com aqueles ramais e beneficia será a sua influencia nos troços em exploração.

Importa, pois, assegurar a ligação na ocasião oportuna.

Quanto á ligação, ha tempo calorosamente preconisada, de Sevilha por Aracena e Serpa com Lisboa, não creio na sua construção em Espanha pois a linha é extensa e difícil. Se se construisse, pouco seria preciso construir em território português para assegurar a ligação.

Finalmente, a de Paymogo com Huelva pouco nos interessa, não tendo pois grande razão de ser.

TUBOS DE FOGO

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

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

Peças forjadas,
Garrafas de aço
lisas para gaz
comprimido

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

SMMA

Os novos fardamentos do pessoal das linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro

A Companhia Portuguesa tornou obrigatório em todas as novas linhas que arrendou ao Estado os mesmos uniformes que estão em uso para o pessoal da antiga rede. Deve porém, por todo o corrente mês, todo pessoal dessas linhas, tanto das estações como de trens, de revisão, porfeiros, etc. apresentar-se com esse uniforme.

Como está adoptado ha anos na C. P., ha dois uniformes: um para inverno e outro para o verão. O do pessoal feminino consta de uma bata de tecido de côr escura com gola abotoada, manga comprida e

cinto. As empregadas de estação que exercem funções de factor ou qualquer outro serviço externo, usam braçadeira encarnada no braço esquerdo, com as iniciais da Companhia — C. P. — a preto; e as guardas de passagem do nível chapéu preto de lã com aba e emblema de metal amarelo igual ao do jornaleiro masculino; corpete de ganga azul, com gola encarnada e canhões da mesma côr e saia da mesma fazenda com duas faixas encarnadas; e as serventes ou assimiladas, bata de ganga azul com gola abotoada e mangas compridas com cinto.

A C. P. fornece aos interessados a fazenda e depois de completo o fardamento, vários subsídios de ajuda de custo do feitio do mesmo, aviamentos e distintivos.

BRISTOL-CLUB

O MAIS ALEGRE

D A N C I N G

DE

L. I S . B O A

Linhos Portuguesas

Linhos de Leste e Norte. — Informam-nos de que a Companhia Portuguesa vai brevemente proceder à construção de mais duas vias entre Lisboa e Vila Franca, obra essa que se está tornando necessária por causa da intensificação dos tramways nessa zona, de forma aos horários dos combóios de longo curso não prejudicarem aquele serviço nem por él sejam prejudicados.

E' uma boa medida que oxalá se veja efectivada dentro em pouco tempo.

— A C. P. está procedendo dum novo edifício para substituir o da antiga estação de Coimbra.

O antigo edifício, velho e com falta de comodidades, já não satisfaz às exigências duma estação que, como a de Coimbra tem hoje um tráfego muito importante sendo considerada como uma das principais estações da linha do Norte.

Segundo nos informaram a nova estação corresponde a todas as medições exigidas para o bom desempenho do serviço.

Linhos Urbana e de Cintura de Lisboa. — Fala-se novamente na electrificação do túnel do Rossio e da linha de Cintura, obra esta de que já por vezes temos visto anunciados os projectos, mas que, apesar de ser, pode-se dizer de primeira necessidade, pelo menos, no que respeita ao túnel tem sido proteladas.

Será desta vez?

Que se não faça demorar tão útil medida.

Chega a ser inadmissível que ainda hoje, em pleno século vinte, se faça a travessia do túnel numa atmosfera verdadeiramente asfixiante. Em mais nenhum país do mundo se sujeitam os passageiros a uma tortura como a de atravessar o túnel do Rossio em dias de verão.

As receitas dos caminhos de ferro do Continente. — Segundo dados oficiais o rendimento de todas as linhas férreas portuguesas do Continente, no primeiro semestre do ano corrente eleva-se a cento e sessenta mil contos, números redondos.

Linha do vale do Guadiana. — Vai continuar a construção deste importante troço de linha que, saindo da estação de Serpa-Brinches, passando pela vila de Serpa, atravessa as ricas regiões desta concelho passando por Mertola até Pomarão.

No actual ano económico foi escriturada a verba para a continuação das importantes obras, porque tanto anseiam os povos da região, fértilssima em trigos e outros cereais, gados, azeites e minérios.

Anos ha em que os concelhos de Serpa e Mertola produzem mais de 1.000 vagons de trigo, sem falar nos cereais de todas as outras espécies em que são abundantíssimos e nas várias minas registadas, que teriam imediata exploração com o facil, económico e rapido transporte das mercadorias.

Oxalá que dentro em pouco tempo os povos da margem esquerda do Guadiana vejam tornadas realidade a sua antiga e justa ambição.

Linha de Guimarães. — Foi declarada sobrante, por portaria de 7 de Julho corrente e a pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, uma parcela de terreno com a superfície de 361^{m²},75, situada entre os quilómetros 28,815 e 28,904 da linha de Guimarães, no lugar de Moreira, freguesia de Nespereira.

SOGERE

Sociedade Geral de Representações, Limitada

Canalizações para Água, Gaz e Esgotos

Material fixo e circulante para caminhos de ferro

Instalações industriais, Material para obras públicas

Construções metálicas

Material elétrico

Apetrechamento de Portos

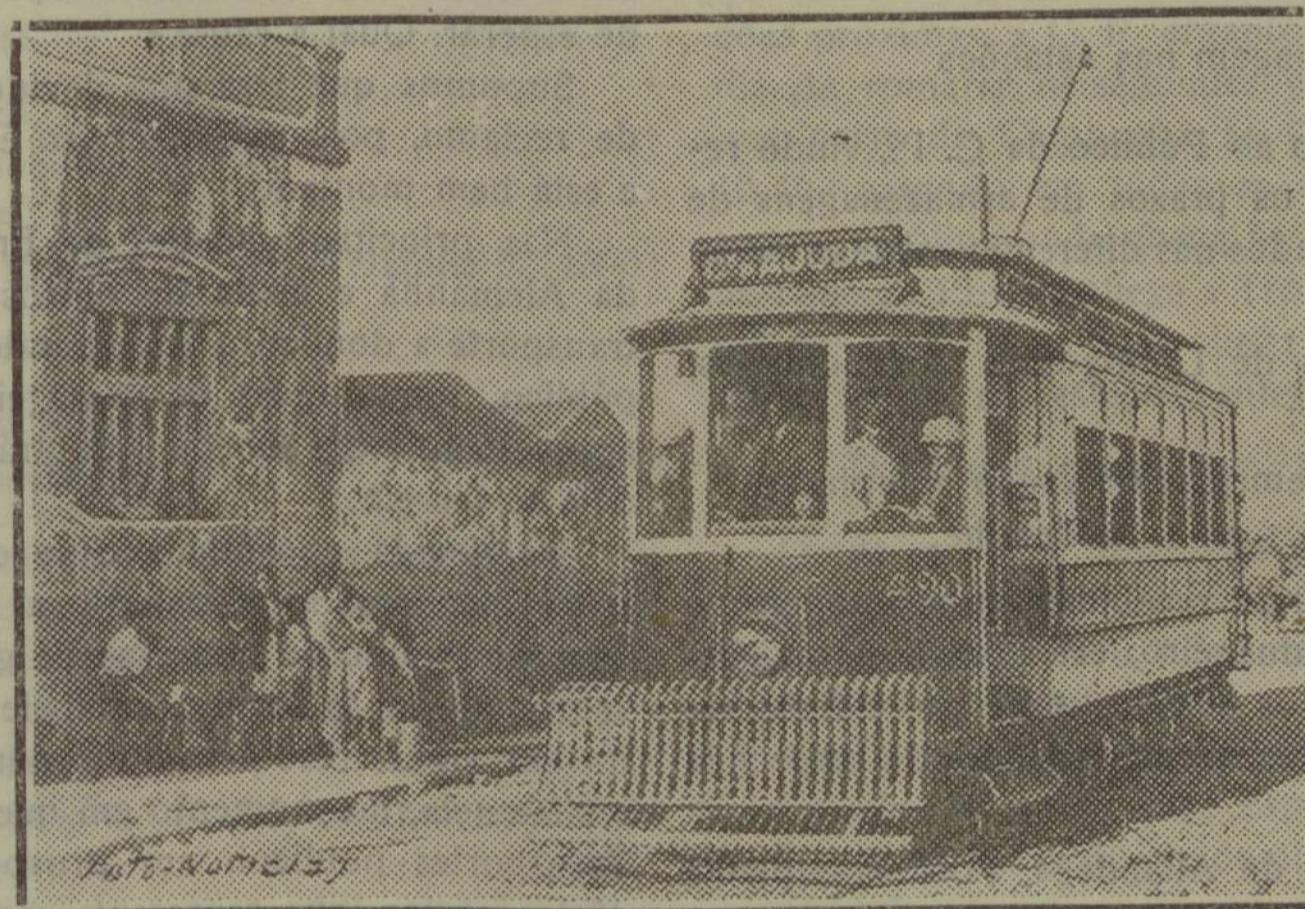
Praça Duque da Terceira, 24—LISBOA

As novas linhas da Companhia Carris de Ferro de Lisboa

No dia 2 d'este mês foi inaugurada a linha eléctrica da Ajuda, a qual partindo de Alcantara onde entronca com a linha que vem de Santo Amaro, segue pela calçada da Tapada, rua da Aliança Operário, calçada e rua da Boa Hora, rua de D. Vasco, calçada da Ajuda, rua da Bica, e termina no largo em frente do Cemiterio da Ajuda, onde ha uma *raquette* para os carros darem a volta.

No dia da inauguração o populoso bairro da Ajuda esteve em festa. A' partida dos primeiros carros que se efectuou às 6 horas da manhã, foram queimados morteiros e foguetes em sinal de regozijo. No Largo da Ajuda foi construido um corête onde a filarmónica "Alunas de Apollo" esteve tocando de tarde e à noite, havendo sempre grande animação entre os habitantes do Bairro. A mesma filarmónica andou num eléctrico percorrendo a linha e executando durante o trajecto várias peças do seu repertório.

A junta de Freguesia da Ajuda e uma comissão local distribuiram um bodo aos pobres.



As carreiras da Ajuda efectuaram-se entre aquele sítio e o alto de S. João, Intendente e Rocio.

Desde o dia da inauguração que se nota grande afluência de passageiros aos carros da Ajuda, o que justifica perfeitamente a necessidade do seu estabelecimento.

— Vão muito adiantados os trabalhos de construção da linha do Chiado, estando já assentes os carris na calçada de São Francisco e em parte da Rua Victor Cordon.

Esta nova linha é inserta na que assenta na rua da Conceição; segue pela Calçada de S. Francisco, rua Victor Cordon e António Maria Cardoso, terminando no Largo do Chiado.

Esta nova linha deve ter grande aproveitamento e deve descongestionar as ruas Nova do Carmo e Nova do Almada do movimento de peões, que preferirão tomar o eléctrico para se fazerem transportar entre a Baixa e o Chiado e Praça de Camões.

A duração dos carris de aço

Segundo refere um jornal francês, numa entrevista havida com um engenheiro duma importante Companhia de Caminhos de ferro, esse engenheiro fez interessantes revelações àcerca da duração dos carris de aço. Segundo disse, um combóio faz na sua passagem o desgaste de um centimiléssimo de milímitro. São, portanto, precisos mil combóios para arrancar ao carril um milímitro da sua pressura.

Como um carril não se considera inutilizado se não quando já perdeu um centímetro ou centímetro e meio da sua pressura, são precisos 1.500.000 combóios para o levarem a esse estado de desgaste.

Não ha pois que ter receio de que se dêem acidentes ferroviários por motivo do desgastes dos carris. Assim não houvesse nenhum outro motivo a recear.

Entretanto vamo-nos utilizando do combóio para nos transportarmos a grandes distâncias que ainda é o melhor meio, até o dia em que o avião lhe venha tomar a direita.

Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide

O Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide, testemunha o mais alto sentimento e os mais sentidos pesames, pela morte do seu digno consocio, Julio Neves, que tivera a infelicidade de cair á linha no dia 3 do corrente; próximo da Estação de Castelo de Vide, quando tripulava a maquina 95 que rebocava o comboio 152. O infeliz fôra recolhido ao Hospital daquela vila onde faleceu pouco depois.

No comboio 103 do dia 4, seguiu um grupo de socios d'esta colectividade, sendo portadores da respectiva Bandeira, para Castelo de Vide, onde foram em nome d'este Grupo, prestar a última homenagem de honra e de sentimento ao seu infeliz consócio. Foi pela primeira vez que a bandeira deste Grupo se estendeu sobre um caixão, dum consócio, representando a sua colectividade reunida.

Viagens e Transportes

Armazenagem nas estações

Segundo um aviso ao Público da C. P., vindo recentemente a lume, os prazos de armazenagens de mercadorias são limitados nas diferentes estações como a seguir se indica:

1.º—Nas estações de Lisboa-Caes dos Soldados, Lisboa-Rocio e Porto:

3 dias para as remessas de vagão completo;
5 » » » » detalhe.

Para as mercadorias recebidas do estrangeiro e sujeitas a despacho aduaneiro, estes prazos são elevados a 15 dias, findos os quais as remessas poderão ser transferidas para o armazém de leilões da respectiva Alfandega.

2.º—Nas estações de Alfandega, Porto-Campanhã e Régua:

5 dias para todas as remessas de vagão completo, com excepção das mercadorias estrangeiras circulando no País sob fiscalização aduaneira, para as quais fica estabelecido o limite de 15 dias fixado no n.º 1, também com a faculdade de remoção para o armazém de leilões da Alfandega.

3.º—Nas estações de Alcantara-Mar (quando se trate de remessas chegadas pela rede da Companhia), Aleantara-Terra, Barreiro, Beja, Bemfica, Braço de Prata, Caes do Rêgo, Coimbra, Évora e Gaia;

3 dias para as remessas de vagão completo;
5 » » » » detalhe.

4.º—Nas estações de Lisboa-Caes da Areia e Lisboa-Jardim: 5 dias.

Findos os prazos acima indicados, a Companhia reserva-se o direito de vender em hasta pública as remessas que não tenham sido retiradas.

Bilhetes de ida e volta entre Lisboa — Rocio e Salvaterra de Magos

Os preços de Bilhetes de ida e volta entre Lisboa-Rocio e o Despacho Central de Salvaterra de Magos, da Tarifa de Camionagem do referido Despacho, são alterados, a partir de 5 do corrente, pelo 1.º aditamento à citada Tarifa, que a C. P. acaba de publicar, passando a ser os a seguir indicados:

1.ª classe 45\$85—2.ª classe 33\$10—3.ª classe 24\$30.

Nestes preços estão incluídas as sobretaxas e os impostos em vigor.

Transporte de bagagens de e para domicílio em Lisboa

O serviço de transportes de bagagens das estações do caminho de ferro para os domicílios dos passageiros ou inversamente dos domicílios para as estações tem tido em Lisboa, onde há bastantes anos se acha montado pela Empreza Geral de Transportes Limitada em combinação com a Companhia dos Caminhos e com a antiga Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste não tem tido o aproveitamento que era de esperar. Qual a causa?

Supomos que terá sido devido unicamente à falta de reclamo, pois que o serviço é de grande utilidade e está bem montado.

Nas principais cidades de França, da Inglaterra, da Alemanha e ainda de outros países o serviço de transporte a domicílio tem grande aproveitamento do público, sendo raros os passageiros que dêle se não aproveitam. Aqui sucede o contrário, são raros os que dêle se servem.

Na devida oportunidade se ocupou a *Gazeta da Tarifa* que para o transporte a domicílio, tanto de bagagens como de remessas de grande e de pequena velocidade foi já há anos estabelecida e que se encontra em vigor. Não é contudo demais que volte agora a falar nela, no momento em que a Empreza Geral de Transportes publicou um prospecto de propaganda dêste serviço, que representa para os viajantes comodidade, rapidês, segurança e economia.

Os preços que constam da tarifa de camionagem em Lisboa, combinada, como dissemos entre a C. P. e a referida E. G. T. são referidos a volumes sem limite de peso e estabelecidos por zonas, conforme a distância entre a estação e o domicílio, as quais constam dum roteiro anexo à tarifa. Esses preços, bastante económicos são os seguintes:

	1.ª zona	2.ª zona	3.ª zona
1 volume.....	6\$10	7\$90	9\$70
2 volumes	9\$70	12\$10	15\$75
3 volumes.....	12\$10	15\$75	19\$40
Cada volume mais....	3\$65	4\$85	6\$10

Para que qualquer passageiro que se dirija a Lisboa obtenha o transporte directo das suas bagagens ao domicílio, basta que faça a competente declaração neste sentido, na estação de partida e preencha um impresso que lhe será apresentado, indicando claramente o seu nome e morada, com o número da porta e andar.

E caso a bagagem não venha consignada ao domicílio, pode do mesmo modo ser conduzida até lá pela mesma Empreza, desde que na estação do Rocio, logo apoi a sua chegada, o passageiro se dirija ao escritório da dita Empreza, instalado na mesma estação, entregando a guia de bagagem.

Quanto aos passageiros que saiam de Lisboa, basta que façam o competente aviso, com a necessária antecedência, a séde da Empresa Geral de Transportes, Lda—Telefone C. 2802, para que esta envie os seus agentes ao domicílio do passageiro, onde sem mais cuidados e incómodos para êste, tomarão conta das suas bagagens, conduzindo-as a estação de embarque e procedendo ao respectivo despacho.

O aviso para a recepção de bagagens a domicílio também pode ser feito em qualquer dos despachos Centrais de Empresa Geral de Transportes, instalados nos seguintes locais:

Rua do Crucifixo, n.º 15 e 17

Rua dos Bacalhoeiros, n.º 74

Praça D. Luiz, n.º 18

Avenida Casal Ribeiro, n.º 63—Telefone N. 4890; ou nos seus escritórios na

Estação de Santa Apolónia—Telefone C. 3697

Estação de Lisboa-Rocio.

Além dessas remessas de bagagens, também o público pode como acima dissemos, consignar ao domicílio as suas mercadorias, quer sejam transportadas em grande ou em pequena velocidade, para o que o expedidor deverá fazer a competente indicação na declaração de expedição, no espaço reservado para esse fim.

Para o desenvolvimento de tão útil serviço pode o pessoal das estações do caminho de ferro contribuir poderosamente, chamando para êle a atenção dos passageiros e dos expedidores de remessas, fazendo-lhes ver as vantagens que o mesmo apresenta. Fazendo-o presta um bom serviço não só ao público e a E. G. T., como também à Companhia que nisso igualmente é interessada.

As festas à Senhora da Agonia em Viana do Castelo

Têm lugar nos dias 18 a 21 dêste mês as tradicionais festas à Nossa Senhora da Agonia, em Viana do Castelo, consideráveis como as mais novas que se realizam anualmente em terras de Portugal.

Viana do Castelo é uma cidadezinha muito alegre; é mesmo encantadora, e a gente que a habita participa dos mesmos encantos da terra. As mulheres são lindas e os seus trajes tão característicos mais belas as tornam. Ali a Natureza em tudo nos sorri. As festas da Agonia não podiam portanto, deixar de ter qualquer coisa de belo e captivante. E realmente são dignas de ver-se.

A feira de gado chega com a sua imponência a tornar-se um espectáculo empolgante.

Só para a ver, vale a pena dar uma saltada a Viana.

A C. P. faz também, êste ano serviço especial a preços reduzidos por motivo destas festas, bilhetes de ida e volta são vendidos nas principais estações das linhas de Leste e Norte, do Minho e Douro e do Vale do Corgo, sendo a sua validade para ida de 17 a 21 e para regresso até o dia 22 dêste mês.

Haverá também combóios especiais entre Monção e Viana, e entre Viana, e Porto, com paragens nas estações e apeadeiros intermédios.

E' de esperar que, como nos anos anteriores, êste serviço tenha bom aproveitamento.

Serviço especial por ocasião da romaria a Nossa Senhora das Dores em Trofa

Por motivo da grande romaria que todos os anos se costuma fazer em Trofa à Senhora das Dores, a que concorre grande número de forasteiros das povoações próximas, a C. P. organiza no dia 21 dêste mês, dia da romaria, os seguintes combóios especiais: um que parte de Campanhã às 9-35, chega a Trofa às 10-46, parando em todas as estações do trajecto e segue até Nine onde chega às 11-18; outro que parte de Nine às 15-10 e chega a Trofa às 15-57, e outro que sai de Trofa às 18-38 e chega ao Porto às 19-42, parando ambos nas estações intermédias.

Tramways entre Ovar, Espinho e Porto

Desde o dia 7 dêste mês o combóio tramway n.º 1503 que parte de Ovar às 6 horas para chegar ao Porto às 7-32, passou a ter meio minuto de paragem na estação de Valadares.

Desde a mesma data os combóios tramways 1525 e 1526 que circulam entre Espinho e Porto passaram a efectuar-se também aos domingos.

Os bilhetes semanais e mensais de assinatura de 3.ª classe do art.º 4.º da tarifa especial n.º 14 de g. v. passaram desde a mesma data a ser válidos para o combóio n.º 1509.

Tramways entre Viana, Valença e Monção

Desde 7 dêste mês os combóios tramways n.ºs 642 e 643 que circulavam entre Viana e Valença, passaram a ter respectivamente a origem e o terminus em Monção, partindo o 1.º às 8,20 de Monção para chegar a Valença às 8,58, e o 2.º de Valença às 19,01 para chegar a Monção às 19,34, parando ambos nas estações e apeadeiros intermédios.

Convenção Internacional de Berne

A extensão das linhas que lhe estão sujeitas

Durante o ano de 1925 a 1926 aumentou a extensão das linhas férreas regidas pela Convenção Internacional de Berne, de 14 de Outubro de 1890, sobre transporte de mercadorias, em 1.052 quilómetros. Segundo os dados oficiais, em 31 de Março de 1926 era de 219.178 quilómetros, contra 218.129 em igual data de 1925.

Os estados participante desse aumento foram os seguintes: Alemanha, 132 quilómetros; Austria, 26; Bélgica, 19; Dinamarca, 23; França, 58; Holanda, 55; Hungria, 312; Itália, 19; Noruega, 32; Polónia, 129; Romania, 211; Suécia, 139 e Suiça, 20. A Tchecoslováquia diminuiu em 15 quilómetros, e a Iugoslávia também acusa um diferença para menos de 108 quilómetros.

UNIÃO INTERNACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO

III

A REUNIÃO DE STOKOLMO

(Continuado do n.º 951)

Nos mesmos dias em que teve lugar a reunião da comissão de "Tráfego-Passageiros", isto é, em 9 e 10 de Junho, reuniu também a comissão de «Contas-correntes e Câmbios», tendo presidido Mr. Scohy, chefe da Fiscalização das Receitas da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas.

A esta sessão assistiram, além do secretário da C. U. F., Mr. Leverve, os delegados da Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, China, Finlândia, França, Grã-Bretanha, Holanda, Itália, Letónia, Noruega, Portugal, România, Sarre, Tchecoslováquia e União das Repúblicas Socialistas Soviéticas.

O primeiro assunto a tratar foi o exame das observações apresentadas pela administração sobre o carácter obrigatório das conclusões tomadas pelo Comité de Gerência na sessão de Novembro de 1926 sobre a «Modificação das bases de avaliação das contas correntes no tráfego de mercadorias». Não havendo nas observações feitas pelas diferentes administrações nada que alterasse o texto das conclusões de 1926, a comissão propôz e foi aprovado que se adoptassem essas conclusões com o carácter obrigatório nas condições previstas nos estatutos.

Seguiu-se a questão do «Estabelecimento de bases de uma estatística internacional para as Administrações de caminhos de ferro». Mr. Hondl (Tchecoslováquia) em nome da sub-comissão, apresenta as observações feitas por certas administrações, entre elas a que se refere a não se contarem para o número de mortos por acidentes nas linhas férreas, os suicidas, ficando resolvido que êsses fôssem excluídos.

Sobre a estatística das receitas, expõe Mr. Pader (França), o modo de ver da sub-comissão. Dois pontos, sobretudo, prenderam a atenção da sub-comissão:

Apesar do interesse real que haveria em converter em moeda corrente as receitas das diferentes Administrações, depois do exame das respostas ao seu questionário, a Sub-Comissão entende não dever propor essa maneira de fazer. Seria ainda muito difícil, diz, nas condições actuais dos câmbios, fixar entre certos Estados as taxas de conversão a adoptar. Além disso, mesmo depois da conversão, a comparação das receitas obtidas nos países de moeda estabilizada e de moeda não estabilizada não permitiriam uma conclusão bem fundamentada, pois os preços inferiores e, por consequência as tarifas, não seguem, pelo menos durante um certo tempo, as variações do câmbio.

Sobre a utilidade duma estatística de impostos cobrados pelos caminhos de ferro por conta dos Estados, a maior parte dos delegados não vê grande interesse na inclusão dêste esclarecimento no quadro proposto com o fim de fazer aparecer livres as receitas próprias do caminho de ferro.

Por fim, depois do Sr. Secretário Geral e alguns delegados terem exposto o seu modo de ver sobre esta matéria, atendendo a que são muitos e variados os impostos que vigoram nos diferentes países, como o imposto de transporte que é variável de país para país, foi resolvido fazer-se um *relevé* dos impostos a cargo dos caminhos de ferro que será incluído na estatística das despesas.

Na 2.ª sessão, que teve lugar no dia 10, prosseguiu-se no exame da questão da estatística. Discutida a forma da inclusão nas estatísticas da potência das máquinas e da classificação dos vagões, dos passageiros-quilómetros e toneladas-quilómetros, foi resolvido que todas as administrações seguissem o mesmo método de designação, para facilmente se poderem examinar os resultados.

Como 3.ª questão, discutiu-se em seguida a «Modificação do modo das contas-correntes das receitas do tráfego internacional passageiros, de maneira que os mapas das contas das Administrações de trânsito e de chegada sejam enviados a estas últimas pelas Administrações de partida, não mensalmente, mas trimestralmente».

O relator, M. Wiessum (Holanda), julga de utilidade completar os esclarecimentos contidos no seu segundo relatório, insistindo sobre as reduções do trabalho e as economias de impressos que, a seu ver, resultaria da adopção das contas trimestrais.

Entende que o estabelecimento dessas contas não leva mais tempo que o das mensais, salvo para bilhetes *passe-partout*, que o consumo de impressos era reduzido de uns dois terços e que a unificação das contas pelas administrações de chegada e de trânsito seria simplificado.

O delegado da Bélgica, Mr. Crépin, diz que seria para desejar que as administrações tivessem a faculdade de se pôrem de acordo entre si para a liquidação das contas correntes.

O delegado da Itália diz que já teve ocasião de ensaiar um sistema análogo ao proposto e que não deu bom resultado. Observa ainda que, embora se fizesse

uma contabilidade trimestral, tinham que proceder a idêntico trabalho mensal para apuramento das contas a liquidar com as agências de viagens.

Os delegados da França e da Gran-Bretanha falaram igualmente em desfavor das contas trimestrais, e o delegado de Portugal, declara que o método proposto já está adoptado no seu país por acordo particular entre as companhias interessadas para o tráfego de passageiros P. H. F.

A respeito da participação no «Bureau Central de Compensações» de Verim, foi resolvido protelar-se a discussão do assunto, até que seja estabelecida a nova organização de Verim.

Sobre o «modo de funcionamento do Bureau Central de Compensações», a comissão manifestou-se no

sentido da não adopção do dólar como moeda de pagamento o de não se criar a bolsa comum propostas.

Pela comissão foram várias modificações a introduzir pelo Comité de Gerência no regulamento do B. C. C.

Na terceira sessão, depois da leitura das actas das duas sessões anteriores, foi lida uma carta de Mr. Wiedman, presidente da comissão especial de atrelagem automática, na qual dá a conhecer o relatório da Sub-Comissão, a qual entende que é interessante começar os seus trabalhos pelo estabelecimento de uma estatística especial dos acidentes resultantes do engate e desengate dos veículos, assunto este que ficou para ser estudado por uma comissão especial.

(Continúa).

Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Zaragoza e a Alicante

No mês de Junho último reuniu em Madrid, a Assembléa Geral desta Companhia para apresentação do Relatório e Contas referentes ao exercício de 1926, que foram aprovados.

Segundo esse relatório os resultados da exploração foram bastante satisfatórios, pois houve um aumento sobre o ano anterior de 7.238.843,96 pesetas, sendo a receita total de 301.285.263,54 pesetas.

O tráfego de grande velocidade apresenta uma baixa de 1.076.497,01 pesetas sobre o ano anterior, sendo a principal diminuição no transporte de passageiros que, como está sucedendo em quasi todos os países, é devido principalmente ao desvio dos viajantes pelo automobilismo.

Ao tráfego de mercadorias em pequena velocidade é que se deve o importante aumento de receita, pois atingiu a linda cifra de 185.323.567,55 pesetas, correspondendo à rúbrica «Mercadorias» 180.455.459,96, que apresenta um aumento de 8.631.495,47; a «Veículos e gado» 4.868.197,59, que apresenta uma baixa de 59.317,49 pesetas.

As receitas correspondentes à secção «Várias, armazéns e repesos» atingiram 2.241.855,77 pesetas, menos 276.837,01 pesetas que no ano anterior, e por «produtos vários» pesetas 15.124.780,27 pesetas.

As receitas brutas totais foram, portanto, de pesetas 316.410.044,41 pesetas, com um aumento de pesetas 3.907.921,23 sobre 1925.

As despesas de exploração elevaram-se a pesetas 216.765.464; mais 1.065.620 sobre 1925.

O saldo total do exercício representa um produto líquido de 21.087.661,50 pesetas, com uma diferença para mais de 1.061.116,75 do que o obtido em 1925.

ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta

Venda de sucata de ferro e aço

Esta Companhia tem para vender na estação da Figueira da Foz, os seguintes lotes de sucatas de ferro e aço cujos pesos são indicados aproximadamente.

Aros de rodas de aço, 4.000 kgs.

Sucata miuda em aço macio, 50.000 kgs.

Sucata grossa e miuda em ferro forjado, 30.000 kgs.

Carris de aço de 7",95 e 8 metros, 10.000 kgs.

Carris de aço, em frações diversas, 30.000 kgs.

Recebe propostas até ao dia 15 de Agosto p. f. dirigidas á Direção da Exploração na Figueira da Foz.

As propostas devem indicar o preço oferecido por cada lote que serão vendidos juntos ou separadamente.

A Companhia reserva-se o direito de adiar a venda, se o maior preço oferecido lhe não convier.

No caso de aceitação de alguma proposta, o proponente depositará 50 % do valor da venda, logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 31 de Julho de 1927.

O Engenheiro Director da Exploração

Joaquim Abrantes

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses LEILÃO

Em 22 do corrente e dias seguintes, às 11 horas na estação desta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do Aviso ao Púlico A n.º 134 de 25 de Julho p. p., do Artigo 114.º da Tarifa Geral e do Artigo 9.º da Tarifa de Despêças Acessórias, proceder-ha à venda em hasta pública de todas as remessas incursas nos respectivos prazos bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os respectivos consignatários, de que poderão ainda retirar-los, pagando o seu débito à Companhia, pelo que terão de dirigir-se à Repartição de Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias úteis até 20 do mesmo mês, das 10 ás 17 horas.

O leilão realiza-se no Armazém situado ao fim do molo n.º 5 da referida estação de Lisboa, com serventia pela porta existente na rampa da Calçada de Santa Apolónia, defronte do gradeamento.

Lisboa, 4 de Agosto de 1927.

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

Linhos Estrangeiros

Linhos espanhóis. — Segundo a «Memória» publicada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Andaluzes, relativo ao exercício de 1926, as receitas das suas linhas atingiram a soma de 9.960.056,86 pesetas; mais 286.767,96 de que em 1925.

As despesas totais da exploração elevaram-se a 46.562.220,14 pesetas, o que apresenta também um aumento sobre o ano anterior de 2.582.670,47. O coeficiente de exploração que em 1925 foi de 72,48 por cento, foi em 1926 de 76,38 por cento.

Estas diferenças foram em grande parte devidas a que desde o mês de Julho de 1926 para sobre as despesas de exploração o adeantamento reintegrável que até o fim de Junho foi reembolsado ao Estado, e que representa a respeitável quantia de 4.409.593,34 pesetas para as linhas dos Andaluzes, e 700.265,27 peseta, para as do Sul de Espanha.

A receita total quilométrica foi de 46.713 pesetas, e tendo-se elevado a despesa por quilómetro a 33.680, a receita líquida por quilómetro vem a ser de 11.033, o que apresenta uma diminuição de 1.759 pesetas por quilómetro em relação a 1925.

— Desde o dia 1 de Janeiro até 20 de Junho último, as sete linhas férreas exploradas pelo Estado apresentaram, em conjunto, um aumento nas receitas, comparadas com as de igual período do ano anterior, de 1.003.481,65 pesetas, o que representa a 27% das receitas do referido período em 1925.

As percentagens de aumento das receitas nas diferentes linhas foram as seguintes:

Linha de Avila-Salamanca	+ 91	por 100
" de Betanzos-Ferrol	+ 10	"
" Ripoll-Puigcerdá	+ 18	"
" de Lérida-Balaguer	+ 54	"
" de Puebla de Híjar-Alcañiz	+ 9	"
" de Vitoria-Mecolalde	+ 18	"
" Castro-Traslaviña	+ 20	"

Linhos marroquinos. — Foi inaugurada o mês passado a linha ferrea de Tanger a Fez.

O combóio inaugural que se efectuou em 24 de Julho, saiu de Mequinez, conduzindo as altas individualidades das zonas franco-espanholas, entre as quais figuravam vários directores gerais. Este combóio chegou a Tanger às 11 da noite, sendo aguardado por milhares de pessoas que fizeram uma delirante manifestação à chegada do combóio.

A abertura ao serviço público só se efectuará no próximo mês de Outubro que é quando devem estar prontas todas as estações.

Linhos franceses. — Já foi inaugurada a tracção eléctrica na linha férrea de Bordeos a Hendaya, da Companhia do Midi.

O trajecto entre aquelas duas estações, que é de 233 quilómetros, efectua-se em duas horas, o que equivale a dizer que os combóios, circulam a uma velocidade média de 115 quilómetros à hora a maior actualmente em todos os caminhos de ferro do mundo, pois que, nos Estados Unidos da América que até há pouco tinha o campeonato da velocidade ferroviária, o combóio mais veloz, que é o rápido New-York-Philadelphia não atinge uma velocidade média comercial superior a 83 quilómetros à hora.

No dia da inauguração, o combóio em que embarcou a comitiva oficial, fez o percurso Bayona-Bordeos que é de 203 quilómetros, em cento e quatro minutos.

Já é uma velocidade respeitável!

Linhos suíços. — Segundo os dados oficiais publicados, os resultados da exploração dos Caminhos de Ferro Federais Suiços, no ano passado foram sensivelmente inferiores aos dos anos anteriores.

Nos anos de 1923, 1924 e 1925 fecharam os exercícios com *superávit*; no último ano houve um *déficit* de 11.246.587 francos contra um excedente de francos 1.484.941 em 1925.

Os caminhos de ferro suíços completaram em 1 de Janeiro deste ano, os vinte e cinco anos de estatização, pois desde 1 de Janeiro de 1902 ficaram a cargo do Estado a sua exploração, em virtude do *referendum* de 20 de Fevereiro de 1898, pelo qual o povo suíço decidiu por uma maioria imponente ratificar o voto das Câmaras sobre a exploração dos caminhos de ferro pela Confederação.

A razão principal desta situação, além das consequências da grande guerra, foi a forma como toda a gente na Suiça passou a considerar os caminhos de ferro desde que êles ficaram a cargo do Estado, como uma instituição que não tem outra finalidade além da utilidade pública.

Daí o pensar-se apenas em melhorar os serviços e a situação do pessoal, sem se ter em vista a contrapartida.

E' provável que dentro em pouco tempo a administração dos Caminhos de ferro encontre a solução favorável a dar ao caso.

Linhos Norte-Americanos. — Com destino às linhas da «Baltimore-Ohio» foi recentemente construída nas oficinas de Mt. Clarc a maior locomotiva do mundo para serviço de passageiros.

A linha de Baltimore-Ohio é muita acidentada em todo o seu percurso; atravessa os montes de Allegheny, e numa extensão de 858 quilómetros, entre Cumberland e Grafton, apresenta em ambos os sentidos, rampas fortíssimas.

Logo à saída de Cumberland começa-se a subir e vai subindo sempre até se chegar a Altamont que fica a 378 metros da origem da divisão, e na última secção de 129 quilómetros de extensão encontram-se rampas

que variam entre 20,8 milímetros a 22,8 quilómetros por metro. De Altamont a Terra Alta vai-se descendo em declives de 10 a 4 milímetros por metro; depois vem uma pendente enorme até Rocolesburgh em que chega a atingir 26 milímetros por metro. Desde há bastante tempo, os combóios pesados de passageiros são rebocados a dupla tracção por máquinas do tipo «Pacific».

A nova locomotiva foi estudada de forma a não ser necessária outra máquina, e poder rebocar nesta linha combóios de sete carruagens com um peso total de 496 toneladas que é a maior carga possível de se arrastar sem auxílio duma segunda máquina. Tendo em conta, por um lado, o elemento tractor que é de 299 toneladas, e por outro, a carga de arraste de 496, poderemos avaliar as dimensões que foi preciso

dar à locomotiva destinada a trepar tão fortes rampas.

A máquina pesa 181,4 toneladas, o que representa 36,5 por cento do peso do combóio. O tender com as suas 16,3 toneladas de carvão e 57 metros cúbicos de água que leva, pesa 117,5 toneladas, ou seja 23,7 por cento do peso total.

Este peso ultrapassa o da maior das locomotivas «Montaña» que se empregam nos Estados Unidos, que é a «Delaware-Lackawanna-Western». A potência desenvolvida nos cilindros foi calculada segundo o método Cole, e é baseada sobre uma velocidade do «piston» de 304,8 metros por minuto.

A velocidade que pode alcançar é de 70,8 quilómetros, que corresponde à potência desenvolvida nos cilindros, que é de 3.618 cavalos.

REDE FERROVIARIA PORTUGUESA

CONSIDERAÇÕES SOBRE A DIVISÃO DO PAÍS EM 6 ZONAS

Estão dentro da índole desta revista e, embora, em alguns pontos estejamos em desacordo com as suas considerações, não devemos deixar de publicar o que no jornal «Novidades», sobre o assunto tem escrito o Sr. Pedro António Álvares:

«Quando neste jornal versei a questão do arrendamento das linhas do Estado, mostrei que um problema tão complexo como o da *transportação ferroviária* num país em cuja organização múltiplos e variados erros tinham sido infelizmente cometidos no passado, não podia ser satisfatória e cabalmente resolvido porque a exploração de um pouco mais de um milhar de quilómetros de caminhos de ferro pertencentes ao Estado tinha passado deste para a indústria particular.

Tal transferência, pelo aspecto grave de ordem pública que assumiu foi, de certo, um facto de grande relevo na vida pública portuguesa e marcou, pela maneira enérgica mas prudente por que foi manuseado pelo Governo, um incontestável triunfo para a origem da dictadura; mas essa transferência não podia, como então disse e agora repito, representar nem representou, apesar da sua primacial importância, o factor decisivo do saneamento da política ferroviária portuguesa.

Para que este saneamento resulte integral, é indispensável que medidas complementares sejam ponderadamente estudadas e persistentes e sistemáticamente aplicadas.

Bases estabelecidas pela Comissão para o seu trabalho

Nesta ordem de ideias deve merecer o melhor aplauso do país a nomeação ultimamente feita pelo Sr. ministro do Comércio de uma comissão encarre-

gada da revisão geral do plano da rede ferroviária do país, quer pela instante oportunidade do assunto, quer pela maneira particularmente feliz porque aquela comissão foi constituída.

Engenheiros Srs. general Adolfo Pina (eleito presidente), Fernando de Sousa (eleito relator), Roldan y Pego, Henriques, Birne Pereira e Santos (eleito secretário).

A comissão teve a sua primeira reunião em 29 do mês passado e pela nota oficial publicada se verifica que resolveu estudar a questão sob as seguintes bases:

- a) *Divisão do país em seis zonas*, a saber:
 - 1.º Zona do Minho (do Oceano ao Marão);
 - 2.º Zona transmontana (ao norte do Douro);
 - 3.º Zona entre o Douro e o Mondego;
 - 4.º Zona interior, compreendida entre o Mondego e o Tejo;
 - 5.º Zona costeira ao norte do Tejo, compreendida entre a linha do Norte, Figueira da Foz e o Atlântico;
 - 6.º Zona ao sul do Tejo, compreendendo o Alemtejo e o Algarve.

b) *Particular atenção*:

- 1.º As ligações ferroviárias de Portugal com a Espanha;
- 2.º A continuidade da nova rede de via larga.

A fim de que o seu estudo possa ser profícuo, resolveu ainda a comissão:

- 1.º Pedir à Direcção Geral de Minas que indicasse sobre uma carta gráfica os principais jazigos mineiros;
- 2.º Dirigir uma circular às empresas dos caminhos de ferro, pedindo-lhes informação circunstanciada acerca das linhas complementares das que estão a explorar.

Para poder concluir os seus trabalhos com a brevidade compatível com um ponderado e completo exame da questão, resolveu a comissão consagrar os meses de Agosto e Setembro à realização dos estudos e à reunião dos dados a que acima se alude; deve-se, por isso, esperar que antes do fim do corrente ano ela possa entregar ao Governo o resultado dos seus estudos.

Este trabalho é, decerto, esperado com justificada anciadade por toda aquela parcela do país que, como eu, crê que o ressurgimento da pátria está no desenvolvimento dos seus enormes recursos económicos e que a produção do país não pode ser desenvolvida sem que sejam paralelamente desenvolvidos também os meios da circulação entre, entre os quais os da transpor-tação ferroviária desempenham um papel primacial.

Divisão ferroviária territorial, baseada nos três grandes portos portugueses

Nestas condições é natural que os trabalhos da comissão sejam seguidos pelo país com o mais justificado interesse e seria por isso para desejar que ela publicasse frequentes notas oficiais sobre as conclusões a que fosse chegando, porque algumas poderiam talvez a tempo e com vantagem para o interesse público serem modificadas em virtude das observações que tal publicação provocasse.

Com respeito à primeira nota oficial publicada pela comissão julgo conveniente fazer algumas observações.

Assim, em relação à divisão do país nas 6 zonas ferroviárias acima especificadas, devo observar que em Portugal há apenas três grandes portos — o de Leixões, o de Lisboa e o de Lagos — e que são exactamente êsas portos que devem servir de base para a divisão ferroviária de Portugal.

Nesta ordem de ideias :

a) A zona do pôrto de Leixões abrangerá as secções acima especificadas nos n.ºs 1.º, 2.º e 3.º

b) A zona do pôrto de Lisboa abrangerá as secções acima especificadas sob os n.ºs 4.º e 5.º e a parte da indicada sob o n.º 6.º que fica ao norte de Alcácer do Sal e Casa Branca.

c) A zona do pôrto de Lagos abrangerá o Algarve e a parte do Alemtejo, que fica ao sul de Casa Branca, a parte meridional na secção n.º 6.

A esta divergência mais especialmente me refiro, porque se me afigura um êrro estudar um problema de localização das linhas férreas sem atender à parte «ultramarina», que a deslocação do tráfego regional pôde ter.

Esta consideração é quanto mais digna de menção quanto é certo que em matéria de exploração ferroviária grosseiros êrros se cometem no passado e se estão a cometer no presente, por se ter desprezado a ligação conveniente dos cais marítimos daqueles três portos com os caminhos de ferro das regiões por elas servidas.

Para um desses portos, então o menosprezo oficial pelas suas multíplas possibilidades atinge as ráias do incrível.

Zonas privativas de Lisboa e do Pôrto

Devo acrescentar que, com respeito a esta questão das zonas ferroviárias, estabelecidas pela comissão para base dos seus estudos, eu julgo que devia distinguir naquelas que são tributárias do pôrto de Leixões e do de Lisboa, *regiões privativas das respectivas cidades*, regiões essas em que o estabelecimento de fáceis e multíplas comunicações inter-urbanas, constituiria um dos principais objectivos da transportação ferroviária.

Em Lisboa e no Pôrto está actualmente concentrado um quinto da população de todo o território metropolitano português; essa percentagem aumentará ainda mais quando aos respectivos portos se procurar a esfera de influência a que têm direito.

Estes factos conjugados com o da ininterrupta e considerável corrente de forasteiros que das províncias áquelas cidades afluem, dão ao seu tráfego urbano uma importância tal, que inteiramente justificada se me afigura a necessidade de se electrificar cada uma dessas zonas.

Além disto, dentro da cidade diversos serviços há, tais como o da luz, da tracção eléctrica, etc., que muito ganhariam se fôssem senão amalgamados pelo menos federados aos serviços ferroviários electrificados.

Finalmente, perto das mesmas cidades existem fontes de energia hidro-eléctrica e de energia térmica, que muito ganhariam se fôssem *conjugadas* e organizadas por forma que fornecessem *toda* a energia despendida na área daquelas cidades.

Todas estas circunstâncias deviam na minha opinião levar a comissão a estudar Lisboa, Pôrto e os seus arredores de uma maneira isolada, por forma que de futuro se pudessem realizar os trabalhos de electrificação, de conjugação e de amalgamação a que acima me referi e de cuja realização grandes benefícios resultariam quer para o pessoal empregado, quer para o público servido, quer emfim para os próprios capitais investidos.

Rêde portuguesa e rôde espanhola

Continuando a minha crítica às outras bases assentes pela comissão para os seus trabalhos, eu devo dizer que me merece, e julgo que a todos deve merecer o maior aplauso, o princípio estabelecido pela Comissão de que devia prestar peculiar atenção ao problema das ligações da rôde ferroviária portuguesa com a espanhola.

Tanta importância eu ligo ao acréscimo do tráfego que para as duas rôdes pode resultar das transacções quer luso-espanholas, quer daquelas que através do nosso território a Espanha pode realizar com as nações ultramarinas ou a Galiza pôde estabelecer com a parte ocidentais da Velha Castela, com a Nova Castela, com a Extremadura espanhola e com a Andaluzia, que sinceros votos faço para que a Comissão se não esqueça de indicar não sómente todas aquelas ligações que ao caso interessam, mas também as medidas complementares que na sua opinião se devem adoptar para se conseguir a realização de tais liga-

ções; os ramais de Monção, as linhas transmontanas e o ramal de Serpa não podem continuar estacionários em vilas sertanejas de restrita importância.

Indispensável é prolongá-los até aos seus *termini* naturais na rede espanhola.

Caminhos de ferro e portos

Igual aprovação deve merecer o princípio estabelecido pela Comissão de se procurar estabelecer a *continuidade de toda a rede de via larga*.

E' uma questão importantíssima para a eficácia dos serviços de transportação ferroviária evitar não sómente percursos intercalados de via ordinaria e baldeação de vagão a vagão mas até sujeições tais como revisões no movimento dos trens. Todas essas peias á facil e rapida circulação do trafego resultam fatal e necessariamente numa contracção proporcional do trafego imediato possível e da sua expansão provavel futura e estas circunstancias bastam para mostrar que mesmo á custa de maiores esforços e sacrificios se deve procurar a livre e facil circulação dos trens sem as sujeições a que acima aludi.

Devo ainda notar que é preciso definir bem o que a Comissão quer significar pela palavra *continuidade de rede da via larga*; refere-se ela apenas á ligação topo a topo entre as linhas existentes e aquelas que de futuro se devem construir?

Se assim é, mais um ponto de desacordo se forma entre a minha maneira de pensar em questões ferroviarias e a da Comissão. Eu entendo que o *princípio da continuidade se deve aplicar tambem ás linhas existentes na parte que diz respeito aos portos marítimos*; aquelas devem estar ligadas a estas por forma que os trens de mercadorias possam entrar nas gares marítimas e delas sair nas condições necessarias para uma facil e economica exploração.

Insisto neste ponto porque é inteiramente deplorável aquilo que em Portugal até hoje se tem feito em semelhante materia: os caminhos de ferro atravessam as cidades marítimas como Figueira, Aveiro, Viana do Castelo etc. mas ou não teem ligação com os respectivos portos ou quando a teem, essa ligação

é muito defeituosa: pode-se afoitamente assegurar que uma grande parte do trafego que essas cidades podiam por tal facto dar ou receber, foi morto na sua propria potencialidade.

Ha, pois, que corrigir tão fundamental erro e ele não o poderá ser se por ventura a Comissão não der ao principio da continuidade a aplicação lata que preconiso.

E nesta ordem de ideias muito tem a comissão que emendar no que já se fez.

A linha de 1 metro

E terminaram assim as minhas divergencias com as bases assentes pela Comissão para o seu estudo?

Ainda não; tenho outras e entre elas uma que diz respeito á linha de 1 m. de largura, mas como este já vai longo para os proximos reservo a sua exposição.



CONS. J. FERNANDO DE SOUSA

Partiu no dia 10 do corrente para Genebra donde seguirá para Mont-Dor, o nosso Director sr. Conselheiro Fernando de Sousa.

A' estação do Rossio foram apresentar-lhe os cumprimentos de despedida, além de algumas pessoas de famili, os srs. Don José Yanguas Messia, dr. Gonçalves Teixeira, conselheiro Driesel Schroeter, dr. Sousa Rodrigues, dr. Cunha e Costa, Eduardo Placido, Constantino, Carlos d'Ornellas, Correia Marques e muitos outros amigos.



DR. RUY ULRICH

O nosso querido amigo, Sr. Dr. Ruy Ulrich do Conselho de Administração da C. P. de Caminhos de Ferro e director do Banco de Portugal, regressou a Lisboa, tendo sido vítima de um desastre de automóvel, ocorrido em Agueda.

O Sr. Dr. Ruy Ulrich, bem como sua espôsa, a Sr.^a D. Vera de Lima, que o acompanhava, ficaram ligeiramente feridos.

Fazemos votos pelas rápidas melhorias do nosso ilustre amigo e de S. Ex.^{ma} espôsa e congratulamo-nos por o desastre não ter tido, felizmente, mais sérias consequências.

Livros á venda na Administração desta Revista

Manual do Viajante em Portugal	25\$00
Sangue Mocidade e Amor, por Felix Correia	6\$00
Cronicas de Qualquer Dia, por Maia Alcoforado	5\$00
Campagna Tradicionalista, por Beirão da Veiga	8\$00
Aliança Peninsular, por Antonio Sardinha	
Chuva da Tarde	idem
Corte da Saudade	idem
A Questão Iberica	idem
Quando as Nascentes despertam, idem	
O Valor da Raça	idem

Parte Oficial

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Término de contrato entre o Governo e a Companhia do Caminho de Ferro Tejo-Oceano-Sado, sociedade anónima de responsabilidade limitada, para a construção e exploração de um caminho eléctrico ligando a vila de Sezimbra por um lado com a cidade de Setúbal e por outro com a vila de Cacilhas.

Aos seis dias do mês de Maio de 1927, na Direcção Geral de Caminhos de Ferro e gabinete do director geral, onde vim eu, Frederico Cambournac, engenheiro chefe da Divisão Central e de Estudos, se achavam presentes: de uma parte Álvaro de Sousa Rêgo, engenheiro director geral, primeiro outorgante, em nome do Governo e por delegação de S. Ex.^o o Ministro do Comércio e Comunicações, e de outra parte a Companhia do Caminho de Ferro Tejo-Oceano-Sado, sociedade anónima de responsabilidade limitada, representada pelos seus administradores Luís Coutinho Borges de Medeiros (Marquês de Faial), casado, proprietário, 61 anos, residente na Rua da Escola Politécnica, 140, e Carlos da Guerra Quaresma Marin, casado, proprietário, 42 anos, residente no Monte Estoril, como segundo outorgante, e por êles foi dito perante mim e as testemunhas adiante declaradas:

Que nos termos da portaria de 31 de Outubro de 1927, publicada, no *Diário do Governo* n.º 256, 2.ª série, de 3 de Novembro do mesmo ano, fôra adjudicado a Charles Philibert e a herdeiros de Victor Dauphinet, por aqueles representados, o assentamento de uma linha férrea por tracção eléctrica e respectiva exploração, pelo prazo de setenta e cinco anos, para transporte de passageiros e mercadorias, ligando a vila de Sezimbra, por um lado com a cidade de Setúbal e por outro lado com a vila de Cacilhas, assente parte em leito próprio e parte no leito das estradas nacionais n.ºs 22 e 79 e ramal da estrada n.º 22, por Vendas a Palmela e estradas distritais n.ºs 136 e 158, na extensão aproximada de 61:500 meiros, nas condições constantes do termo de contrato lavrado em 10 de Janeiro de 1924 e publicado no *Diário do Governo* n.º 11, 2.ª série, de 14 de Janeiro de 1924;

Que, por portaria de 16 Abril de 1925, publicada no *Diário do Governo* n.º 95, 2.ª série, de 23 do mesmo mês e ano, foi autorizada a transferência da concessão para a Companhia do Caminho de Ferro Tejo-Oceano-Sado, sociedade anónima de responsabilidade limitada;

Que, mediante requerimento da Companhia e por decreto n.º 12:816, de 11 de Dezembro de 1926, publicado no *Diário do Governo* n.º 278, 1.ª série, de 13 do mesmo mês e ano, foram modificadas algumas cláusulas do contrato referido e bem assim nêle introduzidas novas cláusulas;

Que, nestes termos, as condições do contrato primitivo ficam substituídas pelas que adiante se indicam, por ambas as partes acções.

A palavra concessionário, sempre que fôr empregada, significa a Companhia do Caminho de Ferro Tejo-Oceano-Sado ou qualquer entidade para quem ela traspasse, na conformidade das leis e com autorização do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas em virtude do presente contrato.

CAPÍTULO I

Obrigações contraídas pelo concessionário

Artigo 1.º O concessionário efectuará à sua custa e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo e no prazo estipulado neste contrato:

1.º Os estudos necessários e organizará nos termos usuais os respectivos projectos, reservando-se o Governo o direito de fazer fiscalizar a execução dos estudos.

2.º A construção completa em todas as suas partes, compreendendo expropriações, aterros e desaterros, muros de suporte, de vedação, sebes, obras de arte, serventias, passagens de nível, assentamento de via, estações e edifícios necessários para os serviços de exploração de passageiros, mercadorias, habitações de pessoal, oficinas, sinalização, etc., e, de um modo geral, todas as obras de construção previstas ou não, sem excepção ou distinção, necessárias para o completo acabamento de uma linha férrea eléctrica, sendo também facultativa a tracção a vapor que, partindo de Sezimbra, se dirija por Sant'Ana, Azeitão e Palmela a Setúbal, e de uma outra linha partindo de Cacilhas a entroncar nesta em Azeitão.

§ 1.º As obras mencionadas no n.º 2.º d'este artigo, que o concessionário é obrigado a executar, serão feitas em harmonia com o projecto já aprovado para a linha de Sezimbra a Setúbal e com os projectos a elaborar pelo concessionário e a aprovar pelo Governo para a linha de Cacilhas a Azeitão, em ambos os casos com as modificações e variantes que o concessionário julgue conveniente propor, e que forem aprovadas pelo Governo ou por este mandadas executar.

§ 2.º O número e classe das estações e suas dependências serão indicados no projecto definitivo.

§ 3.º Em todas as estações serão montados os necessários sistemas de sinalização.

§ 4.º Dos projectos aprovados fará o concessionário tirar três cópias, que serão autenticadas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Uma das cópias será entregue ao concessionário, outra ficará na Direcção Geral de Caminhos de Ferro e a terceira será enviada à Administração Geral das Estradas e Turismo.

3.º O fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens para passageiros, vagões para mercadorias, máquinas e utensílios para as oficinas, plataformas giratórias, reservatórias e aparelhos hidráulicos, guindastes, sinais e em geral de todo o material fixo, circulante e eléctrico, designado ou não designado, que fôr necessário para manter a linha em perfeito estado de laboração:

§ único. Fica a cargo do Estado a conservação corrente das estradas ocupadas pela linha férrea. Qualquer dano que fôr causado à estrada, seja por motivo da construção, seja proveniente do serviço da conservação e exploração do caminho de ferro, quando pela sua importância não possa ser reparado pela conservação ordinária, será reparado pela administração do Estado e a respectiva despesa paga de pronto por conta do concessionário.

4.º O estabelecimento de um telégrafo ou telefone eléctrico ao lado da linha férrea, e a conservação e renovação dos materiais e aparelhos que forem precisos para o manter em bom estado de serviço.

5.º No prazo de um ano, depois de terminada a construção fará o concessionário, à sua custa e com a assistência do delegado do Governo, a demarcação quilométrica e hectométrica definitiva, o levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependências, com a designação de todas as obras de arte executadas, e entregará ao Governo uma cópia da planta devidamente autenticada.

§ único. Se o concessionário não der em devido tempo cumprimento ao que neste número é preceituado, o Governo fará executar, por conta do concessionário e por pessoal

nomeado pelo mesmo, os trabalhos de campo e de gabinete relativos à medição, marcação quilométrica e levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependências, com a descrição de todas as obras de arte executadas.

CAPÍTULO II

Condições que a devem satisfazer os projectos e as construções

Art. 2.º A linha férrea será construída com leito e obras de arte para uma só via, à exceção das estações em que haverá as necessárias vias de resguardo e de serviço.

§ 1.º A linha será assente parte em leito próprio e parte em leito de estrada, de harmonia com os projectos definitivos aprovados.

§ 2.º Relativamente à largura da estrada deixada livre para o trânsito, nos pontos onde a linha seja assente sobre leito de estrada, seguir-seão todas as indicações que forem dadas pelo Governo.

Art. 3.º A bitola da linha deve ser a da Companhia dos Tramways Eléctricos de Lisboa.

As dimensões das valetas, as inclinações dos taludes e a largura da linha ao nível da plataforma, quer em aterro quer em escavação, serão reguladas pelos respectivos perfis transversais-típos indicados no projecto, devendo ter-se em atenção as condições técnicas referentes a aparelho de plataforma e a altura do balastro sob as travessas, que não deverá ser inferior a 0^m,20.

Art. 4.º As estações e desvios serão instalados por forma que os seus recintos fiquem, por completo, fora do leito das estradas.

Art. 5.º Os raios das curvas de concordância não serão inferiores a 50 metros.

Quando se empregarem estes raios mínimos, as curvas serão assentes, tanto quanto possível, em patamar, devendo de um modo geral procurar-se evitar a coexistência de curvas de raios aproximando-se do mínimo com rampas aproximando-se do máximo.

Entre alinhamentos rectos e curvos serão estabelecidas curvas de concordância parabólica.

O intervalo entre pontos de tangência de duas curvas de sentido contrário não será inferior a 20 metros.

Art. 6.º O limite máximo das inclinações será de 5 por cento.

§ único. Excepcionalmente, em casos devidamente justificados pelo concessionário e em que o Governo o julgue indispensável, poderá autorizar que este limite seja excedido.

Art. 7.º O concessionário construirá de pedra ferro, tejolo ou betom armado os viadutos, pontes, pontões, aquecidos e canos de rega e as passagens superiores, inferiores e de nível, em número suficiente e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das águas, a largura do caminho de ferro e das estradas ordinárias ou caminhos a que algumas dessas obras devem dar passagem.

Art. 8.º Quando a linha férrea passar sobre uma estrada ou caminho a distância entre encontros de viaduto será igual à dessa via de comunicação, compreendendo valetas, devendo o concessionário requerer ao Governo que lhe seja fixada a largura e altura livre entre o fecho da abóboda no entadouro ou tabuleiro do viaduto e o leito da estrada, que será no mínimo de 5 metros.

Quando a linha férrea passar sobre uma estrada ou caminho a abertura do viaduto será no mínimo de 4^m,50, e a altura ao nível dos carris ao tabuleiro ou fecho da abóboda no entadouro será de 5 metros, devendo salvaguardar-se em qualquer ponto um espaço livre mínimo de 0^m,80 além do gabarit.

A largura do viaduto será, para os diferentes tipos de

estrada ou caminhos, a que esteja estabelecida para as pontes dessas vias de comunicação.

Art. 9.º Os cruzamentos da linha férrea com estradas de qualquer ordem serão, tanto quanto possível, feitos por meio de passagens superiores ou inferiores.

Nos pontos onde fôr indispensável estabelecer passagens de nível e que o Governo o exija, o concessionário é obrigado a colocar cancelas que abrirão para a parte exterior da linha ou verticalmente, e que serão providas de guardas-barreiras se fôr reconhecida pelo mesmo Governo a sua necessidade.

O ângulo formado pela via de comunicação com a linha férrea não será inferior a 45°.

Art. 10.º Se houver que desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que é substituído.

O Governo, sob proposta do concessionário, poderá alterar esta regra.

Art. 11.º A abertura dos túneis será, pelo menos, de 5 metros entre as impostas, e de 4^m,40 entre os pés direitos ao nível dos carris, a altura acima deste nível até o fecho no intradouro da abóboda de revestimento será no mínimo de 5 metros, salvaguardando-se no mínimo a largura de 0^m,80 além do gabarit.

O concessionário fará todas as obras necessárias para prevenir qualquer perigo de desabamento ou infiltração.

Art. 12.º As estações deverão ser projectadas em pata-mar, e em regra em alinhamento recto, tendo a entre-via entre as linhas destinadas ao serviço de passageiros no mínimo uma largura tal que entre dois gabarits das carruagens fique um espaço livre de 1 metro, pelo menos, e entre os dos vagões das mercadorias um mínimo de 0^m,60.

Em todas as estações em que possa haver cruzamento de comboios de passageiros, deverá haver cais na entre-via das linhas de circulação.

§ único. No caso de o concessionário vir a adoptar carragens de porta lateral, a entre-via será aumentada por forma que o espaço livre mínimo entre dois gabarits de porta aberta do material seja 1 metro.

Art. 13.º As terras para a formação dos aterros serão sempre extraídas de maneira que se evite a estagnação das águas, prejudicial à saúde pública.

Art. 14.º Nos pontos de encontro das estradas ordinárias com a via férrea e durante a feitura desta o concessionário constituirá as necessárias obras provisórias para que a circulação não seja interrompida.

Art. 15.º O concessionário estabelecerá e assegurará à sua custa o curso de quaisquer águas que se tenha suspenso ou modificado em consequência das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietário, segundo a legislação aplicável.

Art. 16.º O concessionário deverá empregar na construção das obras materiais de boa qualidade.

Art. 17.º Quaisquer alterações ou modificações que o concessionário tenha por conveniente propor, serão formuladas em harmonia com as condições técnicas dos projectos, mas não poderão ser executadas sem prévia autorização do Governo.

Art. 18.º Na balastragem da via empregar-se há de preferência o balastro de pedra britada.

CAPÍTULO III

Condições a que deve satisfazer o material fixo e de segurança de circulação

Art. 19.º Os carris e outros elementos constitutivos da via devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, próprios a preencherem o fim a que se destinam. Todo o material será de aço, satisfazendo a características fixadas

em harmonia com os cadernos de encargos mais modernos, referentes às diferentes espécies de material. Os carris não deverão pesar menos de 26 quilogramas nem ter comprimento inferior a 12 metros, e serão fixados pelos processos mais convenientes para a velocidade de circulação que se adoptar, sendo no entanto de rigor o emprêgo de *tirefoads*, no caso de se empregarem travessas de madeira. Será empregado o carril tipo Vignole.

Art. 20.º As travessas a empregar nas linhas serão metálicas ou de madeira que sustente bem a pregação, e das qualidades, forma e dimensões que forem aprovadas pelo Governo.

Art. 21.º A segurança da circulação será garantida por meio de dispositivos adequados à intensidade e necessidade de exploração da linha.

Art. 22.º Quer os cadernos de encargos para fornecimento de material de via, quer os tipos de assentamento, quer ainda os dispositivos de sinalização e segurança de circulação, serão todos submetidos à aprovação prévia do Governo.

CAPÍTULO IV

Condições a que deve satisfazer o material circulante

Art. 23.º As locomotivas e automotoros serão dos tipos mais modernos e em harmonia com as condições de tracção da linha, em planta e perfil, velocidade e composição dos combóios, devendo os seus desenhos de conjunto, com indicação das respectivas características, ser submetidos à aprovação do Governo.

Art. 24.º As características da corrente eléctrica, sistema de produção, transmissão e distribuição serão submetidas à aprovação do Governo, seguindo-se na sua adopção as normas estabelecidas pela lei que regula o emprêgo de tal fôrma motriz.

Art. 25.º As carruagens de passageiros deverão ser dos melhores modelos.

Havê-las há de duas classes, 1.ª e 3.ª Serão assentes sobre *bogies*.

Todo êste material será provido de freio contínuo e automático, satisfazendo a todas as condições prescritas pelo Governo no interêssô de segurança e comodidade dos passageiros.

Também serão munidos de freio manual na proporção que fôr determinada pelo Governo.

Art. 26.º Os vagões dos diferentes tipos serão igualmente da melhor qualidade e mais sólida construção, devendo também ser providos de freio contínuo e automático e freio manual das mesmas condições das carruagens.

Art. 27.º Todo o material de passageiros será provido de iluminação eléctrica.

Art. 28.º Todo o material terá as disposições adequadas para poder percorrer com a conveniente velocidade as curvas de raio mínimo, será dos modelos mais aperfeiçoados e os respectivos desenhos de conjunto serão submetidos prèviamente à aprovação do Governo.

Art. 29.º O concessionário é obrigado, quando não proceda a concusso público, a dirigir-se à indústria nacional para a execução do material circulante, aparelhos e acessórios para a exploração, sempre que possam ser construídos no país.

CAPÍTULO V

Direitos do Estado sobre imóveis, superestrutura, etc.

Direitos do concessionário

sobre material circulante e aprovisionamentos

Concessões que o Estado faz ao concessionário

Art. 30.º O caminho de ferro, com todos os edifícios necessários para o serviço e mais acessórios e dependências, como carris, travessas e em geral todo o material fixo de qualquer espécie, fica desde a sua construção ou colo-

cação na linha pertencendo ao domínio do Estado, para todos os efeitos jurídicos, nos termos do direito comum e especial dos caminhos de ferro e das diversas condições do contrato. Todo o material circulante, carvão, óleos e quaisquer outros provimentos ficarão pertencendo ao domínio do concessionário, para os mesmos efeitos e nos mesmos termos, com a declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o efeito de ser substituído com vantagem para o serviço público, e o mesmo sucederá com o carvão e óleos e quaisquer outros aprovisionamentos enquanto forem importados livres de direitos.

Art. 31.º Em compensação das obrigações que o concessionário tomar sobre si por êste contrato concede-lhe o Governo, pelo prazo de setenta e cinco anos, a contar da data da assinatura dêste contrato, a exploração dos respectivos caminhos de ferro, nos termos e com as condições aqui estipuladas.

Art. 32.º O concessionário deverá conservar, durante o prazo da concessão, as linhas férreas e suas dependências, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao Governo findo aquele prazo, fazendo sempre para êsse fim à sua custa todas as reparações, tanto ordinárias como extraordinárias.

§ único. Se, porém, durante o prazo estabelecido no artigo antecedente, fôr destruída ou danificada alguma parte do caminho de ferro, dor motivo de guerra, sem culpa do concessionário, o Governo o indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas, em dinheiro ou títulos de dívida pública pelo seu valor no mercado.

Art. 33.º Logo que tenha expirado o prazo da concessão acima estabelecido, o concessionário entregará ao Governo, em bom estado de exploração, as linhas com todo o seu material fixo e seus edifícios e dependências, de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber dêle indemnização alguma. Também lhe entregará todo o material circulante e em quantidade proporcionada ao serviço da linha, mas tanto o valor dêste como o dos carvões e de outros quaisquer provimentos que entregar ao Governo ser-lhe hão pagos segundo a avaliação dos louvados.

Art. 34.º São asseguradas ao concessionário mais as vantagens seguintes:

1.ª Garantia da anuidade correspondente à amortização em quarenta anos com o juro de 9 por cento sobre o custo efectivo da construção, limitado ao máximo da cifra do orçamento que fôr aprovado, incluindo naquele custo as instalações privativas do fornecimento de energia, material circulante e os juros intercalares durante a construção.

§ 1.º O complemento da anuidade garantida constituírá adiantamento do Estado, reembolsável com o juro simples de 7 por cento, e será determinado pela diferença entre a anuidade garantida e as receitas líquidas globais de qualquer natureza, incluindo as do fornecimento de energia eléctrica.

§ 2.º Metade do adiantamento reembolsável será coberto por adicional às contribuições gerais do Estado nos concelhos atravessados pela linha, na proporção do produto no número de quilómetros pelas contribuições do Estado em cada um. A outra metade saírá do imposto ferroviário.

§ 3.º Logo que as receitas líquidas cubram a anuidade calculada nos termos desta condição, metade do excesso que houver será aplicado a reembolsar ao Estado os adiantamentos que êste tiver feito ao concessionário nos termos dêste contrato.

2.º O estado concede também ao concessionário isenção de direitos sobre o material fixo, circulante ou eléctrico, destinado à construção e à exploração das linhas, com exceção do destinado à central eléctrica.

(Continua)