

Gazeta dos Caminhos de Ferro

18.º DO 40.º ANNO

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

NUMERO 954

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

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

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

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

Representante em Angra do Heroismo: José Maria dos Santos

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

LISBOA, 16 de Setembro de 1927

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO

Manoel de Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

SUMÁRIO

O arrendamento dos C. F. E. por J. Fernando de Sousa	Pag. 261
Um novo invento para evitar desastres nos caminhos de ferro	» 263
Viagens e Transportes	» 264
Linhas Portuguesas.	» 264
O salão restaurant do Caminho de Ferro do Estado de Victoria	» 265

As nossas ligações ferroviarias internacionaes e as linhas de Salamanca á fronteira portuguesa, por J. Fernando de Sousa	Pag. 266
Linhas Estrangeiras.	» 271
União Internacional dos Caminhos de Ferro	» 272
O Simplão-Oriente-Expresso prolongado até á Turquia asiática.	» 273
Estrada internacional europeia para automoveis	» 273
Gazeta dos Caminhos de Ferro	» 273
Parte Oficial	» 274
O tráfego do Canal de Suez	» 276

O ARRENDAMENTO DOS C. F. E.

O PERIODO DE TRANSIÇÃO

Por J. FERNANDO DE SOUSA

PUBLICOU a *Gazeta* os documentos relativos ao arrendamento dos C. F. E., bem como a minha declaração de voto no Conselho Superior de Caminhos de Ferro no processo do respectivo contrato.

Eram de prever dificuldades ao periodo de transição, agravadas por interesses feridos, que transparecem na imprensa. Importa pois esclarecer o assunto com a imparcialidade de que se ufana a *Gazeta*, tendo presentes as prescrições do contrato e dos decretos relativos á liquidação da Administração extincta.

Como é sabido, os C. F. E. passaram a ter fiscalização igual ás das outras linhas exploradas por companhias, exercida pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que só tem que verificar o bom estado das linhas e do material e o cumprimento dos preceitos legais e regulamentos por que se rege a exploração e bem assim intervir na construção das novas linhas.

Isso e só isso incumbe á D. G. C. F. e bem lhe basta, em vista das suas complexas funções.

Ha porém uma fiscalização administrativa do cumprimento do contrato, especialmente no que

respeita a arrumação de receitas e despesas nas contas, á exploração comercial, á efectivação das regras estipuladas para definir a situação do pessoal. A base XXVI do concurso estatuiu, na previsão de companhias arrendatarias distinctas para o S. S. e M. D., a nomeação de um delegado do Governo junto de cada companhia para exercer aquella fiscalização especial, recaindo a nomeação em entidades reconhecidamente competentes em materia d'exploração comercial de caminhos de ferro.

Após o concurso e a adjudicação, á C. P., de ambos os grupos de linhas foi promulgado o decreto n.º 13:260, autorizando o contrato com a C. P. sobre bases que aprovava e que modificavam algumas das anteriores.

A base citada, relativa á fiscalização economica e financeira, foi substituida pela base XXVIII, que deu origem ao art. 28.º do contrato de arrendamento de 11 de março ultimo. Prescreve-se nela que o Governo nomeie «um delegado, tendo como adjuntos dois tecnicos em materia de exploração de caminhos de ferro e um contabilista, todos de reconhecida competencia».

Onde as bases do commercio exigiam dois tecnicos especialistas d'exploração commercial, o que era bastante, apparecem no contrato tres e um contabilista, todas de reconhecida competencia. Isto quando da Contabilidade da Administração dos C. F. E. poderia ficar ás ordens do delegado do Governo e do seu adjunto o pessoal necessario. Foi nomeado delegado o distincto engenheiro Luiz d'Orey, cuja alta competencia, especialmente em serviços de tração, ninguem póde contestar.

Tem por adjuntos o Sr. engenheiro Carvalhal, que era adjunto do administrador geral dos C. F. E. e o Sr. Duque, engenheiro de minas e chefe do gabinete do Ministro. Foi tambem nomeado um contabilista, que não consta que estivesse especializado em serviços de caminhos de ferro.

Os art. 9.º e 10.º do contrato prescreveram a elaboração de inventarios de material, fixo e circulante, mobilia e utensilios por tres peritos, um nomeado pelos C. F. E., outro pela C. P., e o terceiro por acordo dos dois ou por indicação da D. G. C. F.

Esses inventarios deviam estar concluidos em 5 do corrente.

O inventario dos materiaes de consumo devia ser feito com a maxima urgencia.

A exploração pela C. P. devia começar (art. 4.º) dentro de 180 dias a contar da assinatura do contrato, isto é, antes de 7 de setembro

Era urgente a transferencia, pois desde que em setembro de 1925 se annunciara o projecto de arrendamento, a Administração dos C. F. E., contraria a essa providencia, quasi paralisara os serviços, deixando pendentes e sem resolução numerosos assuntos.

Ao mesmo tempo havia certa agitação nos espiritos, acirrada entre o pessoal por agitadores interessados em possiveis perturbações da ordem.

Só em 10 de maio, por demora dos inventarios do material de consumo, ponde a C. P. tomar conta da exploração. Inventariaram-se as quantidades, ficando para subsequente determinação os preços. Assim se evitaram maiores delongas, muito mais prejudiciaes que qualquer disparidade nos preços arbitrados a alguns materiaes.

O decreto n.º 12:684 de 16 de Novembro de 1926, que mandou abrir concurso para o arrendamento dos C. F. E., prescrevia a extenção da

Administração dos mesmos, logo que fôsse iniciada a exploração pelos arrendatários.

Havia, porem, que proceder à liquidação de contas e contratos, ás transferências e destino do pessoal, não devendo ser essa função cometida à D. G. C. F., alheia aos serviços dos C. F. E. e que não pode ser distraída das suas funções privativas.

Foi por isso creada, por decreto n.º 13:601 de 12 de Maio último, uma comissão liquidatária, de carácter temporário, composta de dois engenheiros e um contabilista, com uma repartição de contabilidade e outra de fiscalização e estatística para os serviços não concluidos, com pessoal escolhido entre os adidos da C. F. E.

Por ela tinha de correr tudo o que dizia respeito a contas de receita e despesa, pagamentos a fazer, liquidação de materiais, situação do pessoal.

Visto ser a continuadora da Administração até completa liquidação dos seus haveres e encargos, devia ter a mesma situação, despachando directamente com o Ministro Não havia razão alguma para fazer da D. G. C. F. a intermediária nessas relações.

O bom senso e a própria letra do decreto levam a atribuir-lhe tudo que respeita a inventarios. Por êrro inadmissível de hermeneutica não se tem procedido assim. Por outro lado e sem fundamento no decreto orgânico creou-se uma delegação da comissão liquidatária no Pôrto com vários engenheiros.

Preferível teria sido nomear apenas um liquidatário, que bem podia ser o antigo administrador geral o Sr. Pinto Teixeira, que e hoje o presidente da comissão, auxiliado pelos empregados adidos que fôssem necessários.

O que urge sobretudo é encerrar contas de gerência e publicá-las.

As últimas publicadas são as de 1921-1922. Em 1924, quando o Sr. Pinto Teixeira tomou conta da Administração, estavam publicados os relatórios até 1917-1918, inclusivé. Quando saiu em Junho de 1925 pela extraordinária suspensão imposta pelo Sr. Cabeçadas sob a pressão de parte do pessoal, deixou publicados os relatórios e contas ate 1921-1922.

Faltam pois os de cinco gerências, incluindo a gerência incompleta de 1926-1927.

Ás prescrições do decreto n.º 13:601 junta-

ram-se as do decreto n.º 13:684, de 24 de Maio último, contendo diversos preceitos sobre pessoal, pagamentos, levantamentos de fundos, etc.

Seria inadmissível que se protelasse indefinidamente a acção dêsse complicado organismo burocrático, o qual tende a revestir um carácter de duração indefinida em vez de ser instrumento de ocasião de uma liquidação rápida.

Também se não compreende que não estejam já encerradas e em termos de se publicarem as contas de alguns dos exercícios findos, o que dá lugar a afirmações contraditórias sobre os resultados da exploração, sobre a existência de *déficits* ou saldos da mesma, sobre desvios de receitas do fundo especial para pagamentos de exploração, etc. Em 1921-1922 o *déficit* de exploração fôra de 4:169 contos no Sul e Sueste e 5:090 contos no Minho e Douro: total, 9:259. Segundo uma nota provisória, que fôra fornecida antes da publicação do relatório, os *déficits* de 1921-1922 e 1922-1923 eram, respectivamente, 11:601 e 18:083 contos.

Há, portanto, para 1921-1922 uma diferença, de 2:342 contos entre a liquidação provisória e a definitiva. Qual será a diferença para 1922-1923?

Outro assunto importa ponderar.

Há contratos de empreitada de obras já con-

cluídas, que urge liquidar, fazendo a recepção definitiva e a restituição de décimos e do depósito.

Qualquer demora constitue uma infracção do contrato e representa prejuízos consideráveis para os desgraçados empreiteiros, que têm capitais paralizados e compromissos por solver com os respectivos juros.

É revoltante a semceremónia com que se brinca nas estações oficiais com o dinheiro alheio, não respeitando direitos nem compromissos.

Agora começa o jôgo de empurra de uma para outra entidade, chamando-se até a intervir a C. P., sem que nenhum preceito do contrato o autorize, pois só as obras complementares lhe são confiadas.

Urge pois uma providência complementar que ponha termo a dúvidas e conflitos e que assegure a pronta liquidação dos C. F. E.

Venham a público todos os resultados da sua gerência até o fim do exercício de 1926-1927.

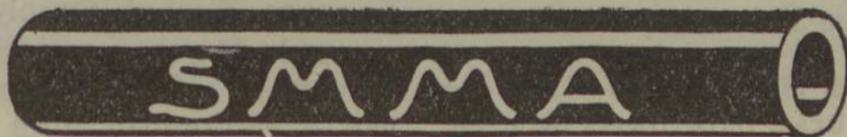
Infelizmente, os relatórios posteriores à gerência de 1909-1910 são de um laconismo lamentável, mormente no que respeita à construção de novas linhas, sendo impossível fazer por êles a história dos C. F. E. ao invés das normas dos relatórios anteriores, quer das direcções, quer da Administração.

TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Tubos para vapor,
agua, gaz, etc.

Tubos
reaquecedores



Peças forjadas,
Garrafas de aço
lisas para gaz
comprimido

Representantes em Portugal e Colonias
SPECIA, Ltda.

Praça de D. Luiz, n.º 9, 2.º — LISBOA

SOCIÉTÉ MÉTALLURGIQUE DE
MONTBARD-AULNOYÉ

22, Rue de l'Arcade — PARIS — FRANCE

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

Um novo invento para evitar desastres nos caminhos de ferro

O Sr. D. Juan Alonso Gato, de nacionalidade espanhola, apresentou recentemente no Sindicato Nacional Ferroviário, de Madrid, um aparelho de sua invenção, destinado a evitar desastres nos combóios.

O inventor fez, perante um público escolhido, uma conferência sobre o seu aparelho, o qual, colocado na

linha a uma distância de 500 metros do combóio, a um dado sinal faz funcionar o apito da locomotiva, prevenindo assim o maquinista; e se por qualquer motivo, o maquinista não tiver dado atenção, o aparelho faz manobrar o freio automático e parar o combóio.

As experiências feitas deram o melhor resultado, pelo que, ao que parece, o govêrno espanhol e as companhias de caminhos de ferro estão dispostos a auxiliar o inventor, proporcionando-lhe todos os elementos necessários para se tornar prático o seu invento.

Viagens e Transportes

Feira e tourada em Vendas Novas

Nos dias 18 e 19 dêste mês tem lugar em Vendas Novas a feira anual, que costuma ser muito concorrida, efectuando-se no dia 18 uma tourada na praça daquela vila, organizada com bons elementos.

Por êste motivo a C. P. efectua no dia 18 um combóio especial de Vendas Novas para Setil para regresso dos espectadores da tourada, sendo a partida às 21-00 e chegada a Setil às 0-16, parando nas estações e apeadeiros intermédios.

Romaria à Senhora da Piedade e feira de S. Mateus em Elvas

A romaria a Senhora da Piedade, em Elvas, é a mais concorrida de todas as romarias do Alentejo. Por essa ocasião há interessantes festas próximo do local onde se ergue a ermida da Piedade, que constam de arraial, concertos, bailes populares, iluminações, fogos de artifício, etc.

Pela mesma ocasião tem lugar a feira franca de S. Mateus, curiosa como todas as feiras e onde se efectuam bons negócios.

Êste ano têm estas festas lugar nos dias 20 a 24 dêste mês, pelo que a C. P. organiza um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, válidos para ida de 19 a 23, e volta até 26 dêste mês pelos combóios ordinários.

Esses bilhetes são vendidos pelas principais estações da linha de Leste, ramal de Caceres e da Beira Baixa.

Também vendem bilhetes as estações de Lisboa-Rossio, Vendas Novas, Campanhã e Figueira.

Os preços de Lisboa-Rossio são: 1.^a classe 161\$00, 2.^a classe 106\$30 e 3.^a classe 69\$20.

Tarifas combinadas com as linhas espanholas

Deve reunir ainda êste mês, em Lisboa, a conferência económica hispano-portuguesa, para tratar do estabelecimento dum tratado de comércio, do estreitamento das relações comerciais e da criação de tarifas ferroviárias directas entre as linhas portuguesas e as espanholas, como havia antes da guerra.

Ao que nos consta, as linhas espanholas que até aqui não tem querido o restabelecimento das tarifas directas por causa da diferença dos valores das moedas de Portugal e Espanha, estão agora dispostas a entrar em negociações para o estudo dessas tarifas, cuja falta há muito se faz sentir.

Tranways entre Lisboa e Cintra

Desde ontem, 15, foi suprimido o combóio tramway directo n.º 1:322, que partia de Cintra para Lisboa às 9-52, e substituído pelo n.º 1:352, que parte de Cintra às 10 horas para chegar ao Rossio às 10-43.

—No tramway directo n.º 1:331, não são admitidos em Lisboa-Rossio passageiros destinados a Queluz, quer sejam portadores de bilhetes ordinários quer de assinatura.

Linhas Portuguesas

Estação do Cais do Sodré.—O *Diário do Governo* de 26 do mês passado publicou um decreto aprovando um projecto de alterações a realizar na divisão interior do primeiro andar da estação de Cais do Sodré, apresentado pela Sociedade «Estoril».

Linha de Cascais à Praia do Guincho.—O Governo aprovou e assinou o contrato com a Sociedade Financeira Limitada, para a construção do caminho de ferro electrico de Cascais à Praia do Guincho, ligando com a linha do Estoril. Esta linha irá de Cascais à Marinha, tornejando Oitavos e seguindo até ao Guincho.

Ha anos que se andava em estudos para se construir esta linha bem como a da ligação da linha de Cascais com a de Sintra que, ao que parece, também faz parte do mesmo projecto, em estudo, segundo o qual a linha do Guincho será prolongada por Colares até Cintra, seguindo dali a ligar novamente com a linha de Cascais próximo de Carcavelos num ponto ainda a fixar.

Linha de Cintura do Porto.—Prosseguem activamente os trabalhos para o assentamento da linha férrea de Cintura da cidade do Porto.

No largo de Leça de Palmeira, onde vai ser construída a estação daquela linha que deve ligar em Contumil com a linha do Douro, está-se procedendo ao desaterro para o que estão sendo empregadas escavadoras de grande potência que arrancam de cada vez uma grande porção de terra que, acto contínuo é depositada sobre uma vagoneta.

O emprego das modernas máquinas escavadoras representa não só uma grande rapidez no trabalho como uma importante economia, pois além da que resulta dessa própria rapidez, apresenta a desnecessidade do emprego de muitos operários, pois que só dois homens apenas são os precisos para fazer funcionar as maquinas.

Linha Mineira do Lena.—pela The Match and Tobacco Timber Supply Co., que explora a linha mineira de Martigança à Batalha, foi apresentado ao Governo um requerimento para a concessão da construção e exploração dum novo troço de linha férrea da extensão aproximada de 50 quilómetros em continuação da actual já em exploração.

Começa esta na Bezerra (local de exploração das minas de carvão) e passando por Porto de Moz e Batalha termina na Martigança, ligando por esta estação com a rede ferroviária do país, pela linha de Oeste da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. O novo troço, partindo das alturas da Bezerra por Mendiga, tomaria sentido contrário e passando por Alqueidão do Matto, Amiaes, Vila Moreira, Alcanena, Goucharia, Zibreira, Torres Novas, Brogueira e Lapas, numa extensão de aproximadamente 50 quilómetros, vir a acabar no Entroncamento, ligando assim com a rede ferroviária do país no extremo e, servindo uma região já de si fértil em produtos agrícolas e rica em indústrias, onerada até aqui com transporte por estradas ou caminhos de dezenas de quilómetros.

E' de esperar que este projecto tenha a aceitação dos povos atravessados pela linha, e, consequentemente das regiões officiais competentes.

O SALÃO RESTAURANT DO CAMINHO DE FERRO DO ESTADO DE VICTORIA

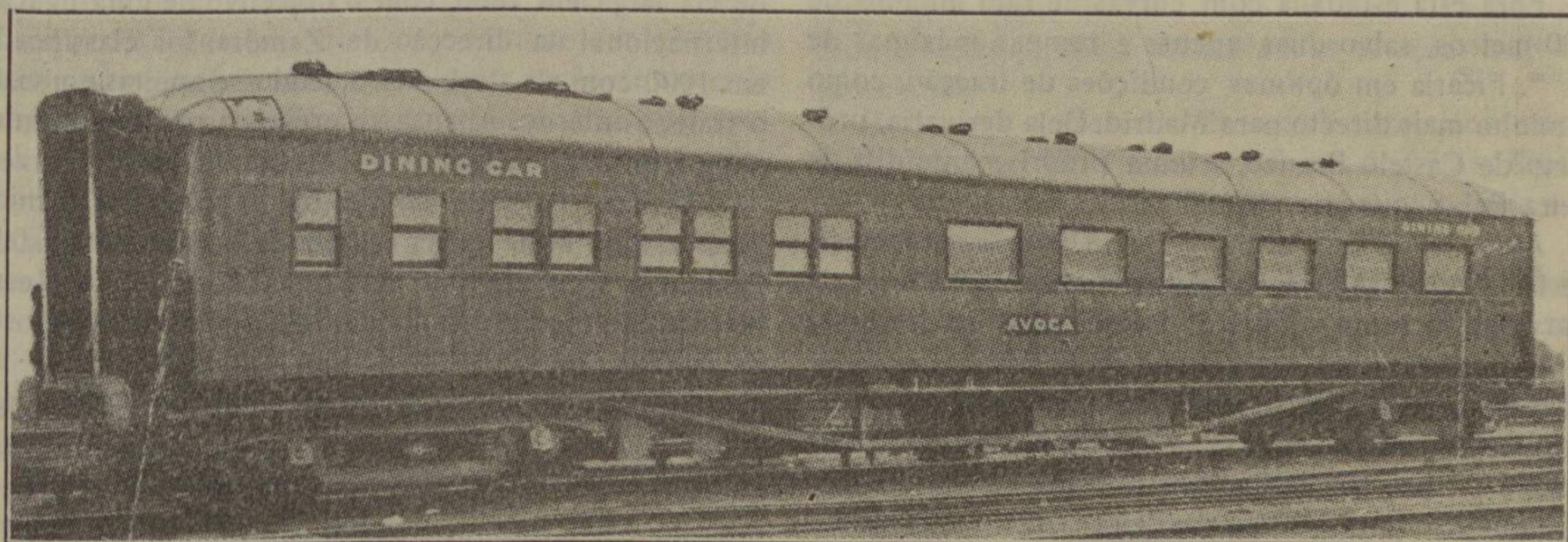
CÁ pela velha Europa não se tem bem a noção do que seja o progresso em matéria de caminhos de ferro, como em outros campos, lá para os confins da Austrália e outras regiões da Oceânia, onde a civilização guiada pela mão habil da Inglaterra tem levado tudo quanto ha de melhor e mais moderno em matéria de conforto.

As revistas estrangeiras é, que nos dão a conhecer algumas das melhorias que por lá se vão pondo em execução, muitas vezes superiores que temos por cá.

Está neste caso o magnífico salão restaurant, cons-



Interior do salão restaurant



Carruagem-restaurant «Avoca»—Caminhos de Ferro da Victória



A cozinha do restaurant

truído todo de aço, representado na nossa gravura o que se não é melhor do que alguns que circulam nas linhas alemãs, francesas e austriacas, é sem dúvida muitíssimo superior aos que circulam em combóios portugueses e espanhóis.

Esse restaurante foi construído em Newport, nas oficinas dos caminhos de ferro do Estado de Victória e destina-se a circular nos combóios expressos que vão ser estabelecidos naqueles caminhos de ferro.

Não mentiremos se dissermos que todo o material que circula nas linhas de aquele país é dos mais perfeitos modelos hoje adoptados.

As nossas ligações ferroviárias internacionais e as linhas de Salamanca á fronteira portuguesa

Conferencia feita na Associação dos Engenheiros Civis em 11 de Junho de 1927

Por J. FERNANDO DE SOUSA

(Continuação do n.º 953)

Quanto à linha da Beira Baixa, que Sousa Brandão estudara pelo vale do Tejo, dando o itinerário mais directo para Madrid por Monfortinho e Malpartida, foi pôsto de parte êsse tão racional traçado sob a influência da preconizada ligação da linha de Leste com Caceres, por causa dos jazigos de fosforite e do prolongamento a Malpartida.

Não prevaleceu a opinião tão autorizada e tão bem fundamentada do illustre engenheiro, que na *Revista* de 1877 publicára dois elucidativos relatórios, um acêrca do seu projecto da linha da Beira Baixa e outro do reconhecimento do ramal de Caceres como bifurcação da mesma.

Fora esta estudada com curvas de ráio mínimo de 400 metros, salvo duas apenas e rampas máximas de 11^m. Ficaria em óptimas condições de tracção, como caminho mais directo para Madrid. Dela derivaria, próximo de Castelo Branco, a linha propriamente dita da Beira Baixa, que iria até à Guarda.

Ainda em 1 de Fevereiro de 1879, na sua proposta de lei sôbre a rêde de caminhos de ferro, Lourenço de Carvalho incluiu a linha da Beira Baixa de Abrantes a Monfortinho.

Afinal, a política ferroviária da então Companhia Real determinára em 1877 a concessão do ramal de Cáceres, e por lei de 26 de Abril de 1883 a abertura do concurso para a linha da Beira Baixa por Abrantes à margem do Tejo a Castelo Branco e Guarda, com curvas de 300 metros, pendentes de 18^m, sendo concedida por contrato de 29 de Julho de 1885. Assim se renunciou à racional ligação por Malpartida.

Quanto à linha do Douro, construiu-se por fim o prolongamento até à Barca de Alva e Fuentes de San Esteban. Quando me referir em especial às linhas de Salamanca à fronteira, darei conta dos factos que determinaram aquele prolongamento.

* * *

Antes dessa exposição convem estudar a evolução operada na opinião sôbre ligações internacionais nos últimos quarenta anos e que se refletiu nos planos das rêdes complementares decretadas em 1900, 1902 e 1907.

Tinha sido até 1884 aceita sem relutância a fixação de novas ligações internacionais, mediante os trabalhos de comissões mixtas. Ainda em 1884 se acordara a passagem de uma linha de Évora a Zafra, atravessando a

fronteira perto de Cheles para melhorar as ligações com Sevilha e chamar ao pôrto de Lisboa minérios da região espanhola visinha de Zafra.

No plano decretado em 1902 para a rêde do Sul, poz-se de parte a ligação da linha do Sueste com Huelva por Paymogo e inflectiu-se para o Norte em Pias, levando-a a Moura. Classificou-se a linha chamada do Guadiana, de Évora por Mourão a Moura, fechando se assim a malha sem a mínima referencia à curta ligação de Mourão com a fronteira em direcção a Zafra.

A linha paralela à fronteira de Estremoz a Vila Velha de Ródão só foi admitida de via estreita.

A linha do Pocinho a Miranda, que fôra estudada de via larga em 1886, com o objectivo de uma ligação internacional na direcção de Zamóra, foi classificada em 1900 com via de 1 metro, tendo-se apenas em vista o tráfego interno. Apenas se previu o prolongamento, até à fronteira, da linha do Tâmega além de Chaves.

No plano da rêde do Centro a comissão técnica propoz uma linha de via estreita de Tomar por Castelo Branco à fronteira em Salvaterra do Estremo e essa mesma não foi classificada pelo decreto de 27 de Agosto de 1907.

Surgiu posteriormente a idéa de outras ligações, como são a da linha de Miranda com a que em Espanha foi proposta e afinal classificada de Zamora a Fermoselle em frente de Sendim, da via estreita, e a de Sevilha a Vila Real de Santo António pela construção da linha de Ayamonte a Huelva, embora com a solução de continuidade na travessia do Guadiana feita em barco.

Após multiplicadas diligências que se conjugavam com a construção da linha do Sado, conseguiu o nosso colega Frederico Ramires a mudança da largura de via em Espanha de 1 metro para 1^m,67, mantendo-se a garantia de juro e eu obtive em 1906 a publicação de uma portaria que, equiparando a empresa que explorasse a linha de Ayamonte a Huelva a uma agência de tráfego, lhe assegurava um bonus sôbre as receitas do tráfego comum e combinada, linhas do Sul e Sueste, o que facilitou a concessão.

Empreendeu-se em Espanha a construção da linha, cujos trabalhos estiveram paralizados desde a guerra, sendo agora ultimados pelo Estado, para ser entregue a exploração à Companhia de M. Z. A.

Inaugurou-se ultimamente com êxito um serviço combinado de autocarros entre Ayamonte e Sevilha em correspondência com um rápido de Lisboa a Vila Real.

Fez-se, não há muito, activa propaganda a favor da ligação directa de Sevilha a Lisboa por Aracena e Serpa, em substituição da que se acha acordada entre Pias e Huelva por Paymogo. Devo declarar que nenhuma apreensão nutro acêrca dos prejuízos que à defeza do país podem advir de novas ligações ferroviárias internacionais.

A experiência recente da grande guerra mostrou a ineficácia defensiva da diferença de largura de via entre a Rússia e a Alemanha para evitar invasões e a facilidade com que se improvisam transportes intensivos onde faltam as vias férreas.

Sem falar nas linhas de via reduzida de Chaves a Verin e de Sendim a Fermoselle há duas de via larga que se justificam plenamente: a de Castelo Branco pela Idanha e Monfortinho, Coria a Malpartida e a de Reguengos por Mourão a Zafra, já concedida na parte espanhola.

Temos duas ligações de Lisboa com Madrid, ambas defeituosas. A de Badajoz não é aproveitada. A de Caceres obriga ainda a um percurso de 681 quilómetros em linha, cujas condições não permitem grandes velocidades.

A ligação de Castelo Branco com Malpartida exige a construção de cêrca de 60 quilómetros em território português, beneficiando-se com a sua acção de fomento a região da Idanha. O encurtamento no trajecto para Madrid é muito apreciável e está no animo do Governo espanhol. O acôrdo foi feito em 1875. Porque se não há-de cumprir quando se construir o troço espanhol?

O troço de Reguengos a Mourão faz parte de uma linha classificada da rede interna, havendo apenas menos de 10 quilómetros a construir de Mourão à fronteira na direcção de Vila Nova del Fresno.

Se a linha de Zafra à fronteira fôr construída no país visinho — e já está concedida — temos todo o interêsse em realizar a curta ligação com Reguengos, cêrca de 20 quilómetros, servindo Mourão.

Finalmente, se em Espanha construírem a linha de Sevilha por Aracena a Rosal de la Frontera, não nos poderemos escusar a uma ligação por Pias ou por Serpa, construindo 25 a 30 quilómetros fáceis, a que se acrescentam no segundo caso 8 quilómetros de Quintos a Serpa e nova ponte no Guadiana.

Foi êrro grande a construção do ramal de Serpa, quando a linha do Guadiana devia seguir de Pias por Aldeia Nova ao Pomarão pela divisória das águas, em condições mais económicas de construção.

Comprometemo-nos à ligação por Paymogo a Huelva, que nos obrigaria a construir um troço mais extenso e dispendioso.

Mal nos podemos pois eximir a substituí-la por outra mais vantajosa. As três ligações importam a construção de cêrca de 100 quilómetros, que só teremos

que levar a efeito quando em Espanha se construírem as linhas respectivas.

Em Vila Real é perfeitamente dispensável a dispendiosíssima ponte sôbre o Guadiana.

Ficará assim completo o nosso sistema de ligações internacionais, cabendo sempre a primasia à de Vilar Formoso.

* * *

Resta agora apreciar a função das linhas de Salamanca à fronteira (habitualmente designadas pelas iniciais S. F. P.), não que respeita à economia das nossas relações internacionais e historiar rapidamente as vicissitudes da sua construção e exploração.

Foi por lei de 22 de Dezembro de 1886 que o governo espanhol foi auctorizado a conceder uma linha de Salamanca à fronteira portuguesa com a subvenção da quarta parte do orçamento. Em 6 de Junho de 1881 foi êste aprovado e fixada a subvenção em 11.886.703 pesetas.

Os estudos tinham sido feitos pela *Société Financière*, concessionária da linha da Beira Alta e interessada na Medina-Salamanca, tendo, segundo a lei espanhola, direito de opção no concurso e devendo ser-lhe pago o projecto se dêle não usasse.

A Real Ordem de 18 de Agosto de 1880 determinou, a instâncias do Governo português, que a bifurcação para Barca de Alva fôsse em Boadilla e não em Ciudad Rodrigo, como alvitravam as estações militares espanholas.

Propozera o nosso Governo que para a construção dos troços de Vilar Formoso e Barca de Alva se fixasse um prazo de três anos, durante o qual concluiria a linha do Douro.

A Real Ordem de 20 de Maio de 1881 aprovou o projecto de Vilar Formoso a Salamanca, deixando a escolha da bifurcação para resolução ulterior.

As reclamações do Governo português deram lugar à Real Ordem de 3 de Novembro de 1881, que anulou a anterior e mandou abrir concurso para as linhas às duas fronteiras. Quanto ao prazo, queria o nosso Governo, como dissemos, que fôsse de três anos, mas a *Société Financière* não o aceitava inferior a cinco anos, alegando com razão que a linha do Douro não se concluiria em menos tempo. A essas alegações contrapunham-se de cá as instâncias por um prazo mínimo de três anos e máximo de cinco, concluindo-se os dois troços de Vilar Formoso e Barca de Alva ao mesmo tempo.

Absurdas instâncias! Se o prazo de cinco anos fôsse aceito, a *Société Financière* construíria as duas linhas apenas com a subvenção do governo espanhol, sem necessidade de qualquer auxílio financeiro português. E ainda que se construisse desde logo apenas a linha de Salamanca a Vilar Formoso, poder-se-ia estabelecer em Portugal, como era opinião predominante na Associação dos Engenheiros Civis, a ligação da linha do Douro com a da Beira Alta em Vila Franca, beneficiando uma extensa região do país e reunindo o tráfego

internacional numa só corrente além de Vila Franca em melhores condições de serviço.

Poderia essa linha atravessar o Douro muito a juzante da Régua, ir subindo na vertente esquerda em direcção a Lamego, Tarouca, Moimenta, Sernancelhe e Trancoso.

Havia ainda a vantagem de uma segunda ligação de via larga das linhas do Minho e Douro com as outras ao sul do Douro, não se ficando na contingência da inutilização da ponte Maria Pia, bastante para quebrar a continuidade da rêde.

Associaram-se, porém, manejos políticos a interesses financeiros para urdir uma combinação desastrada.

É cedo para penetrar nos bastidores, basta esboçar a traços largos a história oficial dêsse curioso episódio da nossa vida pública.

Considerou-se calamidade terrível a abertura da linha desde Salamanca por Vilar Formoso antes da ligação pela Barca de Alva com o Pôrto. Todo o movimento internacional passaria a ser feito pelo pôrto da Figueira, ficando abandonado o do Douro, a ponto de crescer a herva nas ruas do Pôrto, que veria o seu comércio arruinado.

Vale a pena recordar a frase, que se tornou célebre, de um engenheiro, que era ao mesmo tempo grande influente político.

«Não se ligando o Pôrto com Salamanca na Barca de Alva, as condições económicas do Pôrto mudarão de tal modo que, nas suas ruas desertas se verá crescer a herva como nas de qualquer pobre vila decadente».

E foi um tal dislate que determinou a acção do govêrno e do Parlamento, levando-os à prática de um êrro indesculpavel!

Mal se acredita que tão absurda preocupação se apoderasse dos espíritos e provocasse uma corrente de opinião que orientou a acção legislativa.

O pôrto da Figueira, então como hoje, apenas podia aspirar a um movimento de cabotagem. Emquanto o seu tráfego comercial era de 600 contos em 1880 e 35 anos antes 737 contos, descendo a 326 vinte anos depois, o do pôrto do Douro era de quasi 19.000 contos.

Pois estas situações inverter-se iam-se a Figueira se achasse ligada com Salamanca primeiro que o Porto?!

O Governo, obedecendo a sugestões de políticos e financeiros, chamou a capítulo «as forças vivas» da cidade, mostrando receios de que o concurso ficasse deserto e que sendo a *Société Financière* a concessionária, construísse a linha de Vilar Formoso em dois anos, utilizando o prazo de cinco para a da Barca de Alva. Sugeriu, pois (ou antes, transmitiu a sugestão alheia) que se formasse um Sindicato bancário no Pôrto para vir ao concurso das linhas.

Em reunião de 28 de Maio de 1881, convocada pelo governador civil, resolveu-se constituir o Sindicato, fixando-se pouco depois o capital em 1:000 contos, subscriptos pelos bancos e por alguns capitalistas.

Hintze Ribeiro, ministro das obras públicas, pro-

meteu em 30 de Agosto a garantia de juro de 5 por cento à linha de Salamanca a Barca de Alva.

Depois de laboriosas negociações com a *Société Financière* efectuou-se o concurso, sendo o representante do Sindicato o único concorrente, ao qual foi adjudicada a concessão pela Real Ordem de 30 de Setembro de 1881.

O orçamento era de 61.413:000 pesetas. Deduzindo 11.886:000 pesetas de subvenção, ficava o custo previsto em 49.526:000 pesetas ou 8:915 contos.

Importa observar que, perante as multiplicadas e por vezes pueris instâncias nossas, o govêrno espanhol foi sempre extraordinariamente gentil, deferindo as nossas representações, nem sempre justificadas.

Em 4 de Outubro de 1881 o Sindicato pediu que a garantia se tornasse extensiva ao trôço Boadilla-Vilar Formoso.

Acedeu o Govêrno e em 7 de Fevereiro de 1882 apresentou a respectiva proposta de lei, limitando a 135 contos o adiantamento total.

Foi prolongada e acesa a discussão parlamentar. Prognosticou-se intenso movimento internacional, que asseguraria rendimento avultado, sem falar no importante tributo à linha do Douro, de modo que os encargos do tesouro findariam em 1902.

Se a defesa foi apaixonada, não menos caloroso foi o ataque. Para não citar outros oradores, lembrarei que António Augusto de Aguiar versou o assunto na Câmara dos Pares em dois longos e magistrais discursos, um pouco prolixos, segundo os moldes em voga da eloquência parlamentar, mas de argumentação sensata e segura, baseada em dados irrecusáveis.

Formúla de entrada a boa doutrina, mostrando que o que importava fazer era a ligação da linha do Douro com a da Beira Alta dentro do país.

«Se eu tivera, Sr. presidente, de tratar do caminho de ferro do Douro e da sua ligação com a província de Salamanca, sob minha inteira responsabilidade, confesso que, tendo-se já construído e estando em activa exploração o caminho de ferro da Beira Alta (aberto até à fronteira em 1 de Julho de 1882) contentar-me hia, pelo menos durante estes anos mais próximos, com fazer a junção das duas linhas portuguesas dentro do país, pondo a cidade do Pôrto em comunicação com a província de Salamanca por intermédio de Vilar Formoso».

«Depois de construída a linha da Figueira a Vilar Formoso, o prolongamento do caminho de ferro do Douro até Barca de Alva poderá demorar-se alguns anos, bastando que do ponto mais conveniente da linha do Douro se faça um ramal para a linha da Beira Alta. As negociações diplomáticas tornavam-se desnecessárias. Gastariamos o nosso dinheiro com o nosso país, e levaríamos a prosperidade a muitas aldeias e vilas portuguesas a que tarde chegará com êste projecto, sem ficar o Pôrto isolado».

Insta o orador pela construção do pôrto de Leixões, que reputa a obra mais urgente e que se achava então em activo estudo.

Põe em relêvo a estranha iniciativa do Govêrno em todas as fases do negócio.

«O Govêrno é que faz o Sindicato, o Govêrno é que vai ao Pôrto tentar os bancos, que estavam entretidos na gestão dos seus

negócios; o Governo é que desperta, por assim dizer, o instinto dos lucros e leva os capitais a terem o direito de lhe exigir depois o cumprimento das suas promessas. Não sou eu, adversário do Governo, que o afirma. É o Sr. Correia de Barros que, embora deseje a ligação por Barca de Alva e esteja neste ponto ao lado do Governo, não pode, contudo, faltar à verdade. O Sr. Correia de Barros pintou a situação do Pôrto com verdadeira mestria. O Sindicato foi inventado pelo Governo que, exagerando os hábitos eleitorais dos seus precessores, conquanto bem conhecidos por fartas liberalidades, escreveu um capítulo novo em matéria de eleições. Se não fôra tão caro este capítulo, ainda teria o mérito da originalidade».

Insistiu o ilustre orador na impossibilidade de construir em curto prazo o prolongamento da linha do Douro à Barca de Alva.

Poderam mais as paixões e os mesquinhos interesses políticos que a voz da razão. A lei foi promulgada em 22 de Julho de 1882 e o contrato firmado em 12 de Outubro do mesmo ano.

Não referirei as vicissitudes da construção, os excessos de despesa, a duplicação de certos trabalhos, as dificuldades financeiras ocorridas. Observarei apenas que só em 5 de Junho de 1886 se pôde abrir a linha até Vilar Formoso e em 6 de Dezembro de 1887, ano e meio depois, o ramal da Barca de Alva. Abriu-se até Lumbrales em 25 de Julho desse ano. Na linha do Douro o trôço do Tua ac Pocinho abriu-se em 10 de Janeiro, do Pocinho ao Côa em 5 de Maio e do Côa à fronteira em 9 de Dezembro de 1887.

Realizaram-se os prognósticos dos que tinham combatido a lei. Tinham sido precisos seis anos para prolongar a linha do Douro até à Barca de Alva, sendo excedido o prazo de cinco anos que a *Societe Financière* julgava indispensável.

O que foi a triste história desse empreendimento achamo-lo narrado no proficiente relatório de uma comissão eleita em 26 de Março de 1896 e presidida pelo Conde de Samodães.

Depois de sucessivos e cada vez mais difíceis recursos ao crédito, obtido em largas proporções do Governo português, o Sindicato resolveu em Dezembro de 1884 organizar uma companhia com a séde em Espanha, que pagasse a linha com acções e obrigações e à qual fôsse cedido o subsídio do Governo. A venda desses títulos cobriria os desembolsos e débifos do Sindicato.

A companhia espanhola de S. F. P. constituiu-se em Janeiro de 1885 com 20.000:000 pesetas em 40:000 acções de 500 pesetas. O Sindicato receberia 37:500 acções liberadas e 125:000 obrigações de 500 pesetas, bem como a subvenção do governo espanhol.

Em 1889 foi mudada a séde da companhia para Salamanca.

Tinham continuado as dificuldades financeiras. Contraíam-se empréstimos em Paris com a caução das acções e obrigações. Recorria-se novamente ao Governo. Pagava-se uma multa à *Societe Financière* por se não ter levado a linha a Vilar Formoso no prazo convencionado.

Pensou-se em 1886, 1887 e 1889 em adquirir o Sindicato a linha de Medina-Salamanca, não se conseguindo

realizar a operação, que valorizaria muito o seu património.

As ilusões optimistas dos defensores da lei de 1882 eram amargamente desmentidas pelos factos. As linhas da S. F. P. nem ao menos cobriam com as receitas as despesas de exploração.

Foi em Dezembro de 1887 que o governo espanhol autorizou a emissão de 132:000 obrigações, que debalde foi tentada, pois não havia recursos assegurados para os respectivos encargos.

O Sindicato pediu ao Governo português que elevasse a garantia a 5 por cento de todo o capital dispendido.

Sugeriu-se o arrendamento das linhas do Minho e Douro.

Foi encarregada de avaliar as linhas uma comissão técnica, que em 30 de Abril de 1889 entregou o seu relatório, calculando em 3:695 contos a despesa dos 125 quilómetros de Salamanca a Vilar Formoso e em 4:665 o ramal da Barca com 77 quilómetros, o que dá um total de 7:350 contos, ou 36:300\$00 por quilómetro, sem contar os juros durante a construção. Também não se incluíram naquela avaliação 335:533 pesetas de estudos pagos à *Societe Financiere*.

Após múltiplos expedientes malogrados, ocorreu a final a elevação do adiantamento anual a 270 contos, conjugada com a exploração do pôrto de Leixões, sendo entregue ao Governo a importância nele dispendida.

Este artificio foi estatuído por lei de 29 de Agosto de 1889, que dava a garantia de 5 por cento a 6:482 contos, representativos do custo do pôrto de Leixões e da sua ligação com o ramal da Alfândega e elevava a 270 contos o complemento do juro garantido às linhas de S. F. P., se a companhia que se constituísse as arrendasse.

A base 9.^a fixava em 7:400 contos a quantia sobre a qual recaía a garantia relativa ao pôrto e obras complementares.

Por alvará de 4 de Dezembro de 1889 foram aprovados os estatutos da *Companhia das Docas do Pôrto e caminhos de ferro peninsulares*, de cujo capital-acções pertenciam 55 por cento ao Estado.

Em 18 de Abril de 1890 foi celebrado o contrato entre a Companhia de S. F. P. e a das Docas, mas faltava um requisito essencial: a sanção do Governo espanhol. A esse propósito pondera judiciosamente o relatório já citado:

Poder-se-há estranhar que à Companhia das Docas não fôsse transferida a posse completa das linhas de Salamanca; a Companhia de Salamanca tinha e tem de virtualmente existir como companhia espanhola, ela ou outra, concessionária das linhas e imediata responsável perante o Governo espanhol para todos os efeitos jurídicos, a Companhia das Docas tem necessidades e responsabilidades semelhantes perante o Governo português; daí a necessidade da existência das duas companhias.

Foram em diversas ocasiões, em 1887 e 1886, nomeadas comissões de inquérito pelo Governo e pela Câmara dos Deputados. Fez-se aos bancos emissores,

em 1891, um empréstimo gratuito em troca da desistência da faculdade de emissão.

Em 1892 o Governo determinou, em vista da situação aflictiva da Companhia das Docas que a Direcção do Minho e Douro superintendesse na exploração da S. F. P., arrecadando as receitas e pagando as despesas e sendo debitada a Companhia pelos desembolsos.

Esse regime durou alguns anos.

O período deficitário da exploração estendeu-se até 1895, como se vê pelos números seguintes:

	Receita	Despesa
	Pesetas	Pesetas
1888.	370:000	624:000
1895.	668:000	622:000
1900.	950:000	754:000
1910.	1.482:000	1.101:000
1925.	2.200:000	2.814:000

Antes da grande guerra havia receita líquida, que animou a Companhia a empreender a obra de reforço da via, à qual se seguiria o das pontes e a aquisição de novas locomotivas.

A linha serve uma região pouco povoada, de cultura extensiva e quasi sem indústria. O tráfego interno não é, pois, susceptível de largo incremento. Pode-o ter o de trânsito, determinado:

1.º Pelo movimento internacional, principalmente o transatlântico;

2.º Pelas relações da Galiza com a Castela Velha e Madrid através de Portugal;

3.º Pelas mercadorias que do Sul da Espanha venham em barcos de cabotagem ao Porto, a fim de seguirem para a Castela Velha.

Para isso é preciso ter linha robusta, material circulante comodo e máquinas possantes, o que representa considerável conjuncto de despesas, cujos encargos não cabem nos recursos actuais de uma exploração deficitária, tendo sido necessários adiantamentos reembolsáveis do Governp espanhol para equilibrar a exploração.

Por outro lado, o real decreto de 12 de Julho de

1924 estatuiu o novo regime de caminhos de ferro, prescrevendo o agrupamento das linhas, pelo que S. F. P. têm de ser forçosamente incorporadas num grupo.

Segundo parece, é a Companhia do Norte de Espanha que vai agregar à sua rêde a linha de Medina-Salamanca e parte das de Madrid-Caceres Portugal e tomar de arrendamento o trôço de Avila-Salamanca.

É, pois, vantajosa a incorporação nesse grupo das linhas de S. F. P. Dispondo de grandes recursos, a Companhia pode sem dificuldade gastar os milhões precisos na melhoria das linhas, pondo-as em condições de comportarem aumento importante de tráfego internacional.

A acertada providência do actual Governo, deliberando aceitar a proposta do Sr. Visconde de Escozia em nome da Companhia do Norte, dá lugar ao reembolso dos capitais comprometidos, alivia o Estado do encargo da garantia de juro, com reembolso dos adiantamentos em dívida e faz entrar as linhas numa fase de progresso, que terá benéfica repercussão na nossa economia. Sem a aceitação da proposta seria fatal o resgate, previsto no real decreto para fins de agrupamento, e feito em condições desastrosas para os capitais portuguezes.

A Companhia do Norte de Espanha, melhorando as linhas, tem todo o interêsse em as valorizar. Tudo que nesse sentido fizer reverte forçosamente a favor da nossa economia, quer pelo trânsito de ou para a Galiza através de Portugal, quer pelo movimento transatlântico chamado aos nossos portos.

Assim pois, tenhamos fé no futuro.

Ocupemo-nos das rasoáveis ligações que importa ainda estabelecer sem prejuízos *chauvinistas* nem descabidas apreensões de ordem militar, aguardando que em Espanha se construam as linhas que as determinam. Olhemos também com carinho para a nossa rêde ferroviária, tendo sobretudo em vista as relações internas.

Disse.

SOGERE

Sociedade Geral de Representações, Limitada

Canalizações para Agua, Gaz e Esgotos

Material fixo e circulante para caminhos de ferro

Instalações industriais, Material para obras publicas

Construções metalicas

Material electrico

Apetrechamento de Portos

Praça Duque da Terceira, 24—LISBOA

BRISTOL-CLUB

O MAIS ALEGRE

DANCING

DE

L. I S . B O A*Linhas
Estrangeiras*

Linhas espanholas. — Na próxima primavera deve ser aberta à exploração a nova linha de Zuera (Zaragoza) a Olorón e Sainte-Marie (Canfranc), cujas obras começaram em 1909. O túnel internacional tem 7.800 metros de extensão, sendo o mais comprido da Espanha.

Também se estão construindo as secções de Lérida a Saint-Girons, de 89 quilómetros, que foram começados em 1910, encontrando-se já em exploração a secção Lerida-Balaguer. Com a linha de Valle de Zafan a San Carlos de la Rapita que deve ter a extensão de uns 150 quilómetros, procurar-se-hia uma saída para o mar. Este troço deve em breve ser posto a concurso.

Estão principiadas as obras de Termel a Alcañiz, na extensão de 75 quilómetros, e construir se há também a linha de Alcañiz a Lérida, estando em estudo a de Utiel-Teruel.

Está-se procedendo à electrificação da linha de Ripoll-Ais les Termes, e com todas estas linhas obter-se há a comunicação de Baeza com Saint-Girons que é uma antiga aspiração dos povos destas regiões.

— Deve por estes dias ser inaugurado com tracção a vapor o caminho de ferro da Vitória-Estella, á electrificação do qual se vai proceder com urgência, devendo o primeiro troço de 70 quilómetros estar pronto a ser explorado electricamente dentro de pouco tempo. Ao que parece foi aproveitada a ligação da linha Vasco-Navarro de que faz parte, com o caminho de ferro do Urola (Zumarraya a Zumaya), que é explorado pela Deputação Provincial de Guiposcôa, ligando as estações de Micolalde e Azcoitia.

— Foi inaugurado no mês passado o primeiro troço do caminho de ferro Santander-Mediterrâneo, constituído por 72 quilómetros de Via entre Burgos e Cabezon de la Sierra. Os trabalhos do segundo troço, que é constituído pela secção Cabezon de Serra-Soria, vão muito adiantados, devendo ser aberto à exploração em Janeiro de 1928. As outras secções vão também avançando com rapidez, calculando-se que dentro

de oito anos, os 1.415 quilómetros de que se compõe toda esta linha, estejam em exploração.

Linhas italianas. — O govêrno italiano está tratando de pôr em execução um vasto plano ferroviário com o fim de ligar Roma com as diferentes regiões do país por meio de linhas electrificadas. Compreende o primeiro traçado a linha Módena-Génova-Roma-Napoles, e o segundo Roma-Florença-Bolonha-Milão.

A linha Roma-Napoles já está construída, mas ainda não electrificada, devendo ser aberta à exploração logo que estejam construídos todos os trabalhos das estações intermédias, o que deve ser em breve.

Desde a estação *terminus* de Roma a linha começa a subir pelos montes de Latium, atravessa Pontins e passa aos pés de Lépiní, debaixo dos montes Ansoni, cruzando de lado a lado a planície de Fondi de Garigliano, bordejando o mar ao chegar a Formies, atravessa o monte Massico e depois de seguir todo o vale de Volturno volta a custear o mar de Ponzoles para chegar à estação de Napoles, em cujo percurso se gastam duas horas e meia.

— Foi recentemente inaugurado o serviço regular a tracção electrica na linha de Spezia a Livorno com com a extensão de 75 quilómetros. Estão sendo electrificados 480 quilómetros que são os que constituem o percurso Modena-Livorno, devendo em breve os trabalhos chegar a Roma que é o final da linha.

A Direcção dos Caminhos de Ferro italianos tem em estudo um projecto dum caminho de ferro subterrâneo que se construirá em Roma, sem que prejudique o carácter antigo da cidade. Dentro de uns dez anos deve estar construída a primeira parte da rede, que consiste em duas linhas principais, completando o projecto uma linha circular.

— As febres palustres na Sicilia estão sendo combatidas energicamente pela administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

A rede siciliana é constituída por 1.740 quilómetros, dos quais 1.104 quilómetros estão na zona contaminada pela terrível doença. Foram estabelecidas duas Inspeções sanitárias, uma em Palermo e outro em Catania, as quais dispõem de 130 médicos espalhados pelas estações mais importantes da rede. Os resultados benéficos já se estão fazendo sentir.

— O serviço de *ferry-boats* entre a Itália e a Sicilia, que existe ha uns bons quarenta anos, tem tomado cada vez maior desenvolvimento.

Ao principio o serviço era feito entre Reggio e Messina e mais tarde passou a ser feito entre Vila San Giovanni e Messina, cuja distância anda por metade daquela.

Primitivamente o serviço era feito com dois barcos e actualmente andam seis no serviço, estando mais dois em construção, para atender ao grande aumento de tráfego que se está acentuando, e a prova é que desde o exercício de 1900-1901 em que se transportaram nos dois sentidos 2.100 vagões, em 1910-1911 subiu a 68.188 e em 1925 a 143.835 vagões, compreendidas as carruagens de passageiros, que nesse ano ascenderam a uns 10.000 à razão de cinco combóios diários de ida e volta.

Linhas russas. — O Conselho de Trabalho de Defesa do Govêrno da União das Repúblicas Soviéticas abriu um concurso para a construção de locomotivas de combustão interna.

Os expressos que vão de Moscou a Leninegrado foram dotados de aparelhos de telefonia sem fios. Em todos os compartimentos se encontram instalados *haut-parleurs*, sendo a antena presa ao tecto da carruagem.

UNIÃO INTERNACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO

V

A REUNIÃO DE STOKOLMO

(Continuado do n.º 953)

Nos dias 15 e 16 do mesmo mês de Junho efectuou-se a reunião conjunta das Comissões de *Tráfego-mercadorias* e de *Troca de material circulante*, tendo presidido às sessões M. Gabelli, Inspector Superior dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano, Presidente da Comissão de Troca do material circulante.

Estiveram presentes os representantes da Alemanha, Austria, Bélgica, Dinamarca, França, Hungria, Itália, Luxemburgo, Polónia, România, Suíça, Tchecoslováquia e Yugo-Slavia.

Justificaram a sua falta os delegados da Bulgária, Grécia, Letónia e Lithuânia.

Sendo posta à discussão a primeira das questões constantes da Ordem do Dia: Exame das observações apresentadas pelas administrações sobre a obrigatoriedade das conclusões tomadas pelo Comité de Gerência na sessão de 1926, sobre a questão: "Regulamento Internacional dos vagões particulares", as comissões tomaram conhecimento das observações apresentadas por certas administrações e reconheceram que, salvo as do Sarre, que iam examinar como segunda questão, não modificavam profundamente a questão. Tendo os representantes de outras administrações que ainda não tinham respondido ao convite do Presidente do Comité de Gerência dado em sessão a sua aprovação sem reserva ao Regulamento, as Comissões decidiram propor ao Comité de Gerência que mantivesse o texto das conclusões adoptadas em Novembro de 1926 e dar a essas conclusões o carácter obrigatório nas condições previstas no artigo VI-B dos estatutos.

A 2.ª questão — «Observações apresentadas pelo Caminho de Ferro do Sarre sobre o regulamento dos vagões particulares», — depois apreciada cuidadosamente pelas comissões, foi por estas julgada desnecessária a primeira das modificações do Regulamento.

Quanto à segunda, observaram que os vagões empregados em serviços de "navette" para os transportes de carvão entre as minas e as fábricas não eram vagões particulares em tráfego internacional pelo que o regulamento lhes não era aplicável. Também entenderam que a terceira objecção não devia importar em alteração do regulamento, mas pareceu-lhes interessante que, para facilitar aos proprietários o emprêgo ulterior dos seus vagões, o caminho de ferro permitisse a mudança dada pelo expedidor não proprietário

do vagão ao destino da remessa, feita com o acôrdo do proprietário. Cada Administração poderia dar instruções nesta ordem de idéas, sem contudo tomar qualquer compromisso para com os interessados.

Em 17 reuniram conjuntamente a Comissão de «Tráfego-mercadorias», de «Troca de material circulante» e de «Comissões Técnicas», sob a presidência de M. Hess, dos Caminhos de Ferro Federais Suíços.

Depois de trocadas impressões sobre a questão do «estabelecimento de um sistema de regulamentos para os vagões isotérmicos e frigoríficos, e de tarifas uniformes baseadas nas que já estão em vigor em certas rêdes interessadas», resolveu enviá-la para exame à sub-comissão comum, que ainda a não tinha podido estudar.

Além disso decidiu-se completar a Sub-Comissão com representantes da Bélgica e da União das Repúblicas Soviéticas.

Nesse mesmo dia e no dia 22 reuniu a 5.ª Comissão: — «Questões técnicas», tendo presidido às sessões M. Duchatel, Engenheiro chefe do Material e Tracção do Este francês.

Estiveram representadas todas as Administrações-membros participantes da Comissão, excepto a Finlândia e o Japão que justificou a sua falta.

Iniciada a sessão, a primeira secção a funcionar foi a da Eléctricidade, sendo a primeira questão a tratar «O exame das observações apresentadas sobre o carácter obrigatório das conclusões tomadas em 1926 pelo Comité de Gerência a respeito da *chauffage* dos combóios nas linhas eléctricadas».

Do exame do conjunto das observações apresentadas, a Comissão concluiu que nenhuma delas constituía uma objecção sobre a manutenção do carácter obrigatório das prescrições antes admitidas, isto é apenas para que as Administrações se entendam entre si para que façam o equipamento da *chauffage* eléctrica nas carruagens que utilizam no tráfego directo recíproco.

Sobre a 2.ª questão: — «Preparação do parecer da U. I. C. sobre as propostas feitas em Junho de 1926 pela comissão permanente do Comité Consultivo Internacional das Comunicações Telefónicas a grande distância, a respeito do projecto de *Directivas*, relativo às medidas a tomar para proteger as linhas telefónicas

contra a acção perturbadora das instalações de energia de corrente forte ou de alta tensão», e «Elaboração do programa de experiências a fazer em comum pelas Administrações dos telefones e dos caminhos de ferro, em vista da solução de certas questões relativas a essas *Directivas*».

A Comissão aprovou as propostas de modificação, apresentadas pela Sub-Comissão, e julgou preferível não tratar do projecto definitivo de *Directivas* senão depois da recepção da nova notícia de M. Bartholomew, relativa à protecção dos cabos contra a electrolise.

Além disso a Comissão resolveu propor ao Comité de Gerência de modificar o título da questão e completar a Sub-Comissão com uma delegação da Suécia.

A 3.^a questão: — «Estudo de vários assuntos do domínio da tracção eléctrica», foi depois o que prendeu a atenção da assembleia, tendo a comissão aprovado as propostas que lhe foram apresentadas pela Sub-Comissão respectiva, com algumas modificações.

Pelo que respeita à «escolha de sinais avançados, anunciando a vizinhança das secções de protecção das linhas de contacto aéreas», o delegado alemão observou que as experiências tinham sido pouco numerosas, pelo que a Comissão adiou qualquer conclusão sobre este ponto, até que a Sub-Comissão proceda a um estudo mais completo.

Sobre o «Estudo das questões de interesse comum,

relativos à iluminação eléctrica das carruagens», que constituía a 4.^a questão, a Comissão aprova nas suas linhas gerais as propostas apresentadas pela Sub-Comissão composta pela França (Presidente), Iemanha, Romania, Suíça e Tchecoslováquia.

Pelo que respeita ao conjunto de conclusões, foi de opinião que essas deviam ser applicáveis na medida do possível, não só às carruagens, mas a todos os veículos iluminados a electricidade em tráfego internacional.

Acentua também, por forma precisa, que não se devem considerar como pertencendo a este tráfego, veículos chamados a efectuar apenas pequenos percursos fóra da rede sua proprietária, e que além disso, por «material a construir» se deva entender igualmente o material existente para ser equipados como iluminação eléctrica.

O delegado da União das Repúblicas Soviéticas apresentou as duas questões a seguir indicadas, que ficaram para ser submetidas ao Comité de Gerência, tendo, porém, o Presidente notado que lhe não parecia que fôsem de molde a serem aceites pela U. I. C.:

a) «Influência das correntes fortes sobre o estado das pontes e, duma maneira geral, sobre as construções metálicas»;

b) «Influência do gelo sobre os condutores eléctricos».

(Continua)

O Simplão-Oriente-Expresso prolongado até à Turquia asiática

O Simplão-Oriente-Expresso que já ligava Londres e Paris com os Balkans e Constantinopla, acaba de ser prolongado até a Turquia da Ásia.

No Bósforo, um magnífico serviço de barcos próprios, garante a travessia dos passageiros de Stambul a Haidar-Pasha, para o que o governo turco concorreu, concedendo certas facilidades nos passaportes.

De combinação com o caminho de ferro de Anatólia-Bagdad foi estabelecido um combóio composto de carruagens *sleeping* e restaurante, que três vezes por semana faz o trajecto entre Haidar Pasha e Angora, partindo de Haidar Pasha às 20 para chegar no dia seguinte a Angora às 9 e meia.

As comunicações com a Syria também vão ser melhoradas.

O combóio que faz o percurso Haider-Pasha até Aleppo em 24 horas vai passar em breve a gastar apenas 20 horas, e vai ser estabelecido também um combóio de luxo, com *sleeping* que fará o trajecto até Aleppo em ligação com o serviço marítimo através o Bósforo. Uma vez por semana um *sleeping-car* circulará entre Haidar Pasha e Adana.

Entre Aleppo e Bagdad, um magnífico serviço aéreo vem completar o aspecto hodierno deste serviço, oferecendo aos passageiros uma bonita variante na viagem. Duas vezes por semana um aeroplano faz, em combinação com o Simplão-Oriente, esse trajecto.

Como já existe um serviço aéreo entre Bagdad e Karachi, pode-se agora tomar o combóio em Victória para Aleppo e o aeroplano em Aleppo para a India.

Estrada internacional europeia para automóveis

Na exposição de automóveis, recentemente realizada em Colónia, foram pela primeira vez apresentados ao público os planos completos da grande estrada internacional europeia para automóveis (Hamburgo-Genova) projectada pelo engenheiro e professor da Escola Superior Técnica de Hannover, Robert Otzen.

O trajecto alemão desta grande estrada, dividido em quatro lances Hamburgo-Göttingen, Göttingen-Giessen, Giessen-Darmstadt e Darmstadt à fronteira suíça — tem uma extensão total de 881,5 quilómetros.

As despesas de construção estão calculadas em 298:400 marcos por quilómetro ou seja um total de 263:520 marcos.

A via projectada terá 9 a 10 metros de largura e o declive das subidas será, em média, de 3 por cento, atingindo apenas em um ponto o valor máximo de 5 por cento.

Como pormenor em extremo característico e interessante da nova estrada, deve ser mencionado o facto de que no projecto do professor Otzen não figura, em todo o trajecto, uma só passagem de nível. Todas essas passagens foram evitadas por meio de viaductos ou túneis.



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Um nosso assinante a quem falta o n.º 562 da *Gazeta*, de 16 de Maio de 1911 (10.º do 24.º ano), pede para que algum leitor que lho queira dispensar, o favor de dar para esta administração as necessárias indicações para a sua aquisição.

Parte Oficial

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Térmo de contrato entre o Govêrno e a Companhia do Caminho de Ferro Tejo-Osano-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.

Continuação do n.º 953

Art. 57.º Se o concessionário não conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências, assim como todo o material fixo e circulante, em perfeito estado de serviço, fazendo sempre, para êste fim, à sua custa todas as reparações que forem necessárias, tanto ordinárias como extraordinárias, conforme as disposições do artigo 32.º, ou se fôr remisso em satisfazer as requisições que para êsse fim lhe forem feitas pelo Govêrno, poderá êste mandar proceder às necessárias reparações por sua própria autoridade, e neste caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas do concessionário, até completar a importância das despesas feitas, aumentadas de um quinto a título de multa.

Art. 58.º No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro, o Govêrno proverá por sua própria autoridade, provisoriamente para que a dita exploração continue por conta do concessionário, e intimá-lo há logo para êle se habilitar a cumprir com as suas obrigações.

§ 1.º Se três meses depois de intimado na forma dêste artigo o concessionário não provar que está habilitado para continuar a exploração da linha férrea nos termos do contrato, incorrerá por êsse mesmo facto, depois da declaração do Govêrno, na pena de rescisão e perderá o direito a todas as concessões que por êle lhe tenham sido feitas, e o Govêrno entrará imediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependências sem indemnização alguma.

§ 2.º Ficam salvos das disposições dêste artigo os casos de força maior devidamente comprovados.

Art. 59.º Quando o Govêrno tomar conta do caminho de ferro, finda a concessão, terá o direito de se pagar de quaisquer despesas que sejam necessárias para o pôr em bom estado de serviço, pelo valor do material circulante, carvão e mais provimentos, que ficarão servindo nos últimos cinco anos de caução especial a esta obrigação.

Art. 60.º A execução de todas as obras dos caminhos de ferro concedidos pelo contrato, o fornecimento, colocação e emprêgo do seu material fixo e circulante ficam sujeitos à fiscalização técnica do Govêrno.

Art. 61.º Nem os caminhos de ferro na sua totalidade nem qualquer das suas secções serão abertos ao trânsito público enquanto o concessionário não tiver obtido a aprovação do Govêrno que para êsse fim mandará examinar detalhadamente todas as obras feitas e o material fixo e circulante.

§ único. Os engenheiros, um dos quais será da Admi-

nistração Geral das Estradas e Turismo, que forem incumbidos dêste exame procederão a êle com o maior cuidado e circunspecção e lavrarão um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito a segurança de via férrea, interpondo por fim o seu juízo sôbre se sim ou não tal linha férrea deve ser aberta à exploração. Este auto será submetido à sanção do Govêrno para o habilitar a resolver.

Art. 62.º O concessionário não poderá restringir o uso público das estradas e das serventias públicas e particulares que nelas existam, devendo mantê-las. No caso porém de que não possam ser conservadas ou seja preciso modificá-las, indemnizarão devidamente os interessados pelos prejuizos que por êsse facto causarem.

Durante a execução dos trabalhos o concessionário adoptará as providências que lhe forem ordenadas para não serem prejudicadas a liberdade e segurança do trânsito ordinário pelas estradas, nem pelas serventias públicas ou particulares existentes.

Art. 63.º O concessionário não terá direito a indemnização alguma pelos prejuizos que à linha férrea provierem do trânsito ordinário pela estrada, do seu estado de conservação, de aberturas de novas vias de comunicação de qualquer natureza, de transtornos ou interrupções de serviços, motivados por medidas de ordem pública e de policia, do livre uso da estrada e dos trabalhos que nela forem autorizados ou ordenados pelo Govêrno.

Art. 64.º O concessionário fica sujeito:

1.º As leis, regulamentos e instruções em vigor e aos preceitos que o Govêrno publicar sôbre a policia e segurança de pessoas e cousas, tanto em relação às construções como aos serviços de exploração;

2.º Aos regulamentos relativos ao serviço telegrapho-postal;

5.º Aos regulamentos para cobrança, fiscalização e entrega do imposto ferroviário;

4.º Aos regulamentos de policia e conservação das estradas e outros relativos aos serviços de viação.

Art. 65.º A empresa adjudicatária será considerada portuguesa para todos os efeitos.

Art. 66.º Todas as contestações que se suscitarem entre o concessionário e o Govêrno serão decididas em processo arbitral, sendo observados os preceitos decretados pelo Govêrno, em harmonia com as leis vigentes.

§ único. Serão exclusiva e definitivamente resolvidas pelo Govêrno todas as questões que se referem a aprovação, modificação e execução dos projectos, segundo os quais o concessionário tem obrigação de construir a linha férrea indicada nestas condições.

O recurso para o tribunal será interposto no prazo improrrogável de um mês.

Art. 67.º O concessionário é autorizado a fazer os regulamentos para os serviços da exploração, submetendo-os à aprovação do Govêrno.

Estes regulamentos são obrigatórios para o concessionário e em geral para todas as pessoas que fizerem uso do mesmo caminho de ferro.

Art. 68.º O concessionário poderá trespassar, com prévia autorização do Govêrno, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas por contrato a qualquer outra empresa, sociedade ou indivíduo particular.

Neste acto foi presente o titulo passado pela Caixa Geral de Depósitos, do qual se prova ter o concessionário ali efectuado o depósito de 161.880\$, representado em 215 obrigações da divida externa portuguesa de 3 por cento, 1.ª série, com cupão n.º 50 e a cotação de 710\$, e n.ºs 7:067, 8:284 a 8:286, 9:896, 9:951 a 9:953, 19:511, 13:803, 21:211 a 21:217, 22:119, 68:805, 294:449, 204:454, 206:435, 210:855 a 210:857, 267:698, 268:201, 271:406 a 271:408, 271:414 a 271:418, 271:568 a 271:572, 271:578 a 271:580, 273:672, 273:683, 319:864, 351:821 a 351:827, 352:082 e 352:083, 352:179, 352:474, 353:253, 354:940, 354:942,

355:683, 356:982, 356:989, 357:945 a 357:950, 358:002, 358:007, 358:098, 358:204, 359:556 a 359:557, 365:843, 368:169, 370:454, 370:456, 371:473 a 371:474, 372:899, 374:601, 380:002 a 380:003, 380:051 a 380:052, 380:337, 381:395, 383:141, 384:132 a 384:133, 384:875, 384:885, 385:510, 385:609, 386:091 a 386:094, 391:546, 391:892, 392:946, 395:377 a 395:379, 395:842, 396:043, 397:735 a 397:736, 398:683, 399:538, 401:581, 402:437, 402:612, 403:391, 403:375, 406:347 a 406:348, 406:700, 406:765 a 406:767, 406:771 a 406:772, 408:433, 409:301, 410:012, 411:928, 412:191, 412:538, 412:540, 413:808, 414:722, 414:975, 415:081, 415:487, 415:577, 415:868, 416:699, 416:950, 417:053, 418:097, 422:950, 423:979, 423:747, 424:447 e 424:448, 425:136, 425:816, 428:123, 428:403, 428:910, 447:639, 463:621 e 463:622, 464:557, 465:968, 466:265, 468:141, 470:370, 474:516, 474:943, 475:873, 476:074, 476:098, 476:158, 476:480, 479:516, 479:524, 480:371, 481:239 a 481:241, 484:736 e 484:737, 485:994, 487:697, 490:012, 491:069, 494:150, 496:263, 496:526 a 496:527, 496:529 e 496:530, 496:599 a 496:600, 498:660, 499:522, 499:545, 502:077, 506:566, 511:597 a 511:600, 512:254, 514:847, 515:372, 515:388, 517:119 e 517:120, 520:594 a 520:598, e 3 títulos de 5 obrigações da dívida externa portuguesa, 3 por cento, 1.ª série, com cupão n.º 50 e a mesma cotação, e n.ºs 550:106 a 550:110, 937:861 a 937:865 e 949:706 a 949:710. A cotação de 710\$ é dada hoje (20 de Abril de 1927) pela Bôlsa.

Estes 216 títulos representando 228 obrigações do valor nominal de 90\$, perfazem o valor nominal total de 20.520\$, à ordem da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, para garantia do presente contrato em todas as suas partes, o qual título foi julgado conforme, e fica arquivado nesta Direcção Geral e o título representativo do depósito na Caixa Geral de Depósitos de 6.100\$ em dinheiro anteriormente feito; ficando assim o depósito de garantia constituído pela importância de 167.980\$.

A celebração deste contrato procedeu minuta devidamente aprovada em Conselho de Ministros, por despacho de 4 de Março de 1927, e visado pelo Conselho Superior de Finanças, em 30 de Abril de 1927.

Pelo concessionário foi declarado que aceita o presente contrato com todas as suas cláusulas, condições e obrigações, de que tem inteiro e perfeito conhecimento e a cujo cumprimento se obriga por sua pessoa e bens presentes futuros perante as justiças desta comarca de Lisboa, onde escolhe domicílio para este fim, com renúncia de quaisquer direitos em contrário.

Abaixo vão coladas e devidamente inutilizadas estampilhas do imposto do selo, na importância de 31\$50, devida por este contrato, que vai escrito em vinte e uma folhas do livro de contratos desta Direcção Geral, rubricadas pelos outorgantes, com excepção da última por conter assinaturas.

Foram de tudo testemunhas: Joaquim Pedro Ferreira Júnior, agente técnico de engenharia, em Serviço na Divisão Central e de Estudos, e Custódio César das Neves, terceiro oficial desta Direcção Geral de Caminhos de Ferro, tendo também assistido o Ex.º Sr. José Francisco de Azevedo e Silva, Procurador Geral da República.

E eu Frederico Cambournac, engenheiro chefe da Divisão Central e de Estudos, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever e subscrever o presente termo de contrato que vão assinar todas as pessoas nêl mencionadas, depois de a todos ser lido por mim em voz alta.

Tem coladas e devidamente inutilizadas em parte as estampilhas de imposto de selo da taxa de 31\$50, com as seguintes assinaturas: Álvaro de Sousa Rêgo — Luís Coutinho Borges de Medeiros (Marquês do Faial) — Carlos da Guerra Quaresma Marin — Joaquim Pedro Ferreira Júnior — Custódio César das Neves — Henrique Coutinho — Vergílio de Mesquita Lopes — Frederico Cambournac. — Fui presente, José Francisco de Azevedo e Silva.

Imposto do selo da taxa de 1\$50.

Termo de renúncia

Os signatários, membros do conselho de administração da Companhia do Caminho de Ferro Tejo-Oceano-Sado, sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede nesta cidade, Rua do Alecrim, 53, rés-do-chão, e em representação desta, expressamente renunciaram em nome dela à garantia do direito de opção que lhe conferia o artigo 37.º do contrato hoje celebrado com o Governo para a construção e exploração de um caminho de ferro eléctrico ligando a vila de Sezimbra por um lado com a cidade de Setúbal e por outro com a vila de Cacilhas, nas condições seguintes:

Esta renúncia é feita apenas no tocante ao Caminho de Ferro de Cacilhas a Caparica, e para a hipótese de os requerentes da concessão desta linha Augusto Carlos Aguado Leote Tavares e Henrique Tôrres Leote Tavares pretenderem usar do que lhes faculta o artigo 8.º do decreto regulamentar de 21 de Abril de 1906.

Este termo de renúncia deverá ser publicado conjuntamente, visto dizer respeito a um artigo dêste.

Lisboa, 6 de Maio de 1927. Pela Companhia do Caminho de Ferro Tejo Oceano-Sado, os Administradores: *Luís Coutinho Borges de Medeiros (Marquês do Faial)* — *Carlos da Guerra Quaresma Marin* — *Vergílio de Mesquita Lopes* — *Henrique Coutinho*.

Ao alto, na 1.ª pagina, tem o seguinte despacho:

Aprovo. — 13-5-1927. — *J. Carvalho Teixeira*.

Repartição de Contabilidade

Decreto n.º 13:684

Sendo necessário providenciar para que seja feita sem dificuldades a liquidação dos serviços dos Caminhos de Ferro do Estado:

Hei por bem decretar, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, tendo ouvido o Conselho de Ministros, e usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º A comissão liquidatária dos Caminhos de Ferro do Estado, criada pelo decreto n.º 13:601, de 12 do corrente mês, fará transitar, dos depósitos existentes na respectiva Caixa Geral referentes às receitas da exploração dos Caminhos de Ferro do Estado e ao saldo da dotação concedida pelo decreto n.º 13:114, para o depósito, também ali efectuado, das receitas do Fundo especial dos Caminhos de Ferro a quantia que fôr necessária para imediato pagamento do débito da exploração ao referido Fundo especial.

§ 1.º Se houver saldo, será este levantado pela referida comissão e entregue no Banco de Portugal, como receita do Tesouro, sob a rubrica «Produto da liquidação dos Caminhos de Ferro do Estado».

§ 2.º Se porém houver *deficit*, será o mesmo coberto até onde fôr possível pelas receitas da exploração ainda existentes nos cofres do Caminho de Ferro e por quaisquer outras que venham a ser cobradas pela referida comissão liquidatária ou ainda pelos recursos a esta fornecidos pelo Estado.

Art. 2.º Liquidado este debito, o que se procurará conseguir no mais curto prazo possível, de forma a habilitar o Fundo especial a satisfazer as despesas a seu cargo, todas as receitas que forem arrecadadas terão o destino previsto no § 1.º do artigo anterior.

Art. 3.º Por contrapartida o Governo abrirá os créditos especiais necessários para pagamento dos débitos que se forem apurando nos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 4.º Será igualmente integrado no Fundo especial dos Caminhos de Ferro o saldo do depósito efectuado na

respectiva Caixa Geral, referente à lei n.º 1:327, o qual porém continuará a ter a aplicação prevista na referida lei, a não ser quanto ás importancias que tenham ficado disponíveis de obras já realizadas, que poderão ser applicadas noutras linhas em construção.

Art. 5.º É posto à disposição da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro o Fundo para construção de casas de habitação para o pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado, que se acha igualmente depositado na Caixa Geral de Depósitos.

§ 1.º O referido Fundo será integralmente applicado na construção de habitações para o referido pessoal. Para esse effeito a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses organizará os respectivos projectos e orçamentos, que serão submetidos à aprovação da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro. Aprovados estes, a mesma Direcção Geral porá à disposição da Companhia a respectiva importância, ficando esta obrigada a comprovar a sua applicação, para o que enviará à citada Direcção Geral os documentos justificativos da despesa efectuada.

§ 2.º A partir de 1 de Maio do corrente ano deixará de ser feito nos vencimentos do pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado o desconto para construção de casas, bem como o que se refere ao custeio dos sanatórios.

Art. 6.º A comissão liquidatária dos Caminhos de Ferro do Estado levantará igualmente o depósito relativo ao Fundo de assistência ferroviária, existente na respectiva Caixa Geral, fazendo d'ele entrega a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que, por sua vez, o fará transitar para a comissão administrativa dos sanatórios do pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado, a fim de ser applicado ao custeio dos referidos sanatórios e a outros serviços de assistência.

Art. 7.º O pessoal adido dos Caminhos de Ferro do Estado em virtude da reorganização aprovada pelo decreto n.º 8:924, de 18 de Julho de 1923, que tiver transitado para o serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses deixa de ser considerado como adido e como tal de ser abonado pelo Ministério do Comércio e Comunicações, como preceituava o § 1.º do artigo 8.º da lei n.º 1:849, de 13 de Julho de 1923.

Art. 8.º O pessoal dos mesmos Caminhos de Ferro, embora dos quadros, que não tenha sido julgado incapaz de serviço e que não tenha transitado para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses será considerado como adido e passará a ser abonado pela verba de que trata o artigo anterior, a qual o Governo fica autorizado a reforçar convenientemente, se assim se tornar necessário.

§ 1.º A comissão liquidatária dos Caminhos de Ferro do Estado poderá mandar proceder ao pagamento do pessoal de que se trata por um dos pagadores adidos, devendo procurar conseguir que esse serviço seja feito simultaneamente com o pagamento effectuado pela Companhia Portuguesa ao pessoal ao seu serviço.

§ 2.º Para o effeito do parágrafo anterior o Governo concederá à referida comissão, por adiantamento, a importância das fôlhas que houver a satisfazer em cada mês, devendo esse adiantamento ser liquidado no último mês do ano económico ou logo que a comissão liquidatária termine as suas funções.

§ 3.º Sempre que nisso haja conveniência, os pagamentos de que se trata poderão ser effectuados por meio de vales de correio de serviço, visados pela comissão liquidatária.

Art. 9.º Os vogais da comissão liquidatária dos Caminhos de Ferro do Estado quando tenham de se ausentar de Lisboa, por motivo de serviço, serão abonados das respectivas despesas de transporte e da ajuda de custo diária de 50\$00 escudos.

§ único. Os demais funcionários, em igualdade de circunstâncias, receberão as ajudas de custo que lhes compe-

tiam pelos seus respectivos cargos, bem como as despesas de transporte.

Art. 10.º Os funcionários adidos dos Caminhos de Ferro do Estado que forem requisitados pela Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses serão immediatamente ali mandados prestar serviço, seja qual fôr a situação em que se encontrem, desde que não tenham sido julgados fisicamente incapazes, deixando desde então de ser considerados como adidos.

§ único. Os funcionários adidos que se recusem a ir servir na Companhia Portuguesa serão considerados como tendo abandonado os seus cargos, sendo imediatamente exonerados.

Art. 11.º A comissão liquidatária dos Caminhos de Ferro do Estado fará transferir para a Caixa Geral de Depósitos, onde ficarão à sua ordem, para serem oportunamente liquidados, os depósitos para garantia de contratos existentes nas antigas tesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 12.º Independentemente do disposto nos artigos 1.º e 8.º do presente decreto, é a comissão liquidatária dos Caminhos de Ferro do Estado autorizada a levantar das receitas da exploração ainda existentes nos cofres dos Caminhos de Ferro a importância necessária para pagamento dos vencimentos do corrente mês, não só de todo o pessoal até a data da passagem das linhas para a Companhia Portuguesa, como também do pessoal que, após essa data, ficou a cargo do Estado.

§ único. Se estas disponibilidades não chegarem para o citado effeito, a diferença será levantada do saldo das receitas da exploração existente na Caixa Económica Portuguesa.

Art. 13.º Fica o Governo auctorizado a tomar todas as providências necessárias para que os pagamentos de que trata o artigo anterior se possam realizar em tempo oportuno.

Art. 14.º Fica revogada a legislação em contrario.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento é execução do presente decreto com fôrça de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 24 de Maio de 1927. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *Adriano da Costa Macedo* — *Manuel Rodrigues Júnior* — *João José Sinel de Cordes* — *Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa* — *Jaime Afreixo* — *António Maria de Bettencourt Rodrigues* — *Júlio César de Carvalho Teixeira* — *João Belo* — *José Alfredo Mendes de Magalhães* — *Felisberto Alves Pedrosa*.



O TRÁFEGO DO CANAL DE SUEZ

O tráfego do canal de Suez, que antes da guerra se caracterizava por uma progressão muito lenta, tem aumentado, desde 1919, com uma rapidez surpreendente.

Nos últimos dez anos anteriores à guerra, a progressão média anual era de 830:000 toneladas. Em 1912 o tráfego tinha atingido o máximo: 20.275:000 toneladas. Decaindo para 8.368:000 toneladas em 1917, o tráfego do canal demonstrou, logo ao findar a guerra, viva tendência progressiva, ultrapassando em 1922 a cifra máxima anterior à guerra e atingindo em 1925 ao total de 26.762:000 toneladas.

Em 1926 o tráfego diminuiu um pouco em consequência da grêve dos mineiros ingleses, mas a tonelagem que este ano já passou pelo canal permite assinalar que tal regressão será este ano largamente compensada.

A progressão média anual desde 1920, é com effeito superior à de antes da guerra, pois que atinge 1.400:000 toneladas.