

Gazeta dos Caminhos de Ferro

23.º DO 40.º ANNO

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

NUMERO 959

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. Gluck 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, 1 de Dezembro de 1927
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACAO
Dr. Calado Rodrigues
REDATOR E EDITOR
Carlos d'Ornellas

SUMÁRIO

O numero de classes nas carruagens de passageiros por J. Fernando de Souza.	Pag. 351
A Construção do Caminho de Ferro do Zaire por Visconde de Almeida Garrett	» 353
Caminhos de Ferro Alemães por Carlos d'Ornellas	» 354
José dos Santos Pacheco	» 355
Armando Barata	» 355
Dois graves accidentes ferroviarios	» 356

Linhas estrangeiras	Pag. 358
Movimento de promoções na C. P.	» 358
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes	» 359
Coronel Fernando Borges	» 360
Como a dedicação de um factor evita um grave desastre	» 360
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes	» 360
Os novos Escritorios da C. P.	» 360
Parte Oficial	» 361

O NUMERO DE CLASSES NAS CARRUAGENS DE PASSAGEIROS

Por J. FERNANDO DE SOUZA

NUNCA será ocioso relembrar a falta de metodo que tantas vezes se faz sentir na nossa politica ferroviaria. Nem no delineamento e constituição da nossa rede, nem na adopção de largura de via, nem na fixação das suas características, nem na escolha de tipos de material de tracção e transporte, nem no estabelecimento de regras geraes de exploração, comuns aos diferentes grupos de linhas de modo a assegurar a uniformidade de metodos de exploração e as faceis relações entre elas, houve o criterio metodico e a sequencia de vistas concretizada em planos de acção que assegurassem á nossa rede ferroviaria a sua maxima eficiencia.

Começámos pela miragem de grandes correntes de trafego internacional, que nunca se realizaram, dando-lhes a primazia sobre as necessidades da economia interna do paiz, que se supunha incapaz de assegurar ás linhas ferreas movimento suficiente.

Depois de adoptarmos a via europeia de 1,44m, que era o mais conveniente e já estava em exploração em 137 km., trocámo-la bruscamente pela de 1,67m para não termos trasbordo na fronteira, sacrificando de animo leve a essa consideração secundaria todas as vantagens que á economia interna do paiz advinham da maior flexibilidade de via em terreno acidentado e das facilidades de aquisição de material circulante igual ao adoptado em toda a Europa com excepção da Espanha e da Russia.

Quando resolvemos recorrer á via reduzida deixámos a iniciativa particular adoptar em linhas proximas, cuja ligação futura se devia prever, bitolas de 0,90m e 1m e se nas que o Estado construiu ou auxiliou com a garantia de juro adoptámos, como era de razão, a via de 1m, não seguimos as normas adoptadas de construção e exploração economicas geralmente preconizadas. Transplantámos para ellas as praticas da via larga, fixando limites de 150m e 18m/m raios de curvas e de pendentes, que não correspondiam á modesta função das linhas. Pouco depois elevava-se a 25m/m o limite das pendentes no estudo das linhas ao Norte do Mondego, mas mantinha-se o de 150m para os raios de curvas, quando era o emprego de raios menores o principal factor da flexibilidade da linha.

Na escolha de tipos de carruagens e vagões não houve a preocupação da possivel uniformidade nas diversas empresas e mesmo até dentro de cada uma. O mesmo se deu em relação ás locomotivas, chegando-se ao cumulo de ter a linha da Pova 8 tipos diversos para 64 km. em exploração.

Vamos hoje referir-nos a um ponto especial que bem merece toda a atenção: o numero de classes de passageiros nas carruagens.

E' ponto assente que as linhas secundarias devem obedecer aos requisitos da maior economia na construção e exploração, mormente em regiões aciden-

tadas e de um pequeno tráfego. Só assim se podem apertar as malhas da rede sem malbaratar recursos. Não só se emprega a via de 1^m e até de 0,60 m, nalguns casos, como se forçam as rampas, dispensam-se vedações e guardas de passagens de nível, simplificam-se as estações e a sinalização e emprega-se o telefone.

Para melhor aproveitamento do esforço de tração das locomotivas diminue-se o peso morto e simplifica-se a composição dos comboios, reduzindo a duas as classes de passageiros, tanto mais que o recurso ás curvas de pequeno raio impõe o emprego de carruagens sobre *bogies*, de grande peso por tanto, devendo-se por isso reduzir o numero das que entram em cada comboio.

Ha por isso geralmente em linhas dessa categoria duas classes apenas, 1.^a e 2.^a ou 1.^a e 3.^a, correspondendo a 1.^a ás duas classes superiores das linhas principais, onde ha três classes.

Das três classes resulta a complicação da necessidade de carruagens mixtas, o que eleva a cinco os tipos.

Mesmo na via larga a tendencia é para o emprego de duas classes, alem das carruagens de luxo.

Nos Estados Unidos ha uma só classe e as *Pulmann*. Na Inglaterra pensa-se em suprimir uma das três classes e na Alemanha em reduzir as quatro a duas pela supressão da 1.^a e da 4.^a

Entre nós temos quasi 300 k. em exploração com 1.^a e 3.^a classes apenas, sendo 120 k. da Companhia do Norte e cerca de 160 k. dos C. F. E.

Nesses 280 k., a que se juntarão em breve inumeros troços, tem dado excelentes resultados o emprego de duas classes apenas num periodo já largo de exploração.

A Comissão que em 1903 fixou os tipos de material circulante para as linhas de via estreita dos C. F. E. propôz as duas classes, 1.^a e 3.^a em carruagens de 10,60 de comprimento sobre bogies, com pequeno peso morto por cada passageiro.

Estão classificados e em parte concedidos cerca de 1.100 k. tendo-se estatuido duas classes para as novas concessões, e devendo elevar-se com a revisão do plano a mais de 2.000 k. e nova rede de via es-

treita com exigencias de construção e exploração economicas. As linhas da C. N. que, somam 185 k., tem três classes, pois fôra construida sob a influencia das praticas de via larga, tendo curvas de grande raio, cerca de 150 m/m e rampas que não excedem 18 m/m.

Nos estudos mandados fazer por Emidio Navarro o limite das rampas subiu a 25^{mm}, mas o raio das curvas só desceu a 150^m, o que tornaria cara a construção.

E todavia já em 1864 se admitiram para a linha de via larga do Algarve raios de 200^m, descendo a 180^m nas estações, e rampas de 25^{mm}. Nas linhas do Vale de Vouga que somam 175 k., impozeram-se as três classes, mostrando a experiencia o inconveniente dessa multiplicidade.

A percentagem da 1.^a classe está reduzida a 0,8 % do total de passageiros e a 1.^a e a 2.^a somadas representam apenas 7,7 % do total. A 1.^a classe é mesquinha nas comodidades oferecidas. Pediu por isso a Companhia a redução a duas classes, 1.^a e 3.^a, o que lhe permitia melhorar a 1.^a e facilitar a composição dos comboios, diminuindo o peso morto. O acrescimo de preço da actual 2.^a classe era compensado pelo maior conforto das novas carruagens.

A nova concessão do prolongamento do ramal de Aveiro a Cantanhede dava ensejo a essa reforma, que punha as linhas do Vouga nas mesmas condições de exploração que os de via estreita ao norte do Douro, Agora que vai ser concedido á *Match* a linha do Entroncamento a Alqueidão com o ramal para a Mendiga, constituindo-se uma unidade de exploração com o grupo de linhas de via estreita entre as do Norte e Oeste, impõe se a conveniencia de limitar a duas as classes de passageiros, 1.^a e 3.^a. O contrario seria a renuncia injustificavel ao racional principio adoptado do emprego de duas classes apenas na via reduzida, exactamente quando foi aplicado ás linhas concedidas á Companhia do Norte de Portugal.

Seria um retrocesso lamentavel a renuncia á ordem e ao metodo, á sequencia de vistas num assunto importante, acêrca do qual tinham já sido assentes as normas a seguir e consagrada a existencia de duas classes apenas na via reduzida.

Trefileries et Laminoirs du HAVRE

S. A. au capital de 90.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

A CONSTRUÇÃO DO CAMINHO DE FERRO DO ZAIRE

IMPÕE-SE COMO INADIÁVEL NECESSIDADE

Com a devida venia transcrevemos do nosso presado e brilhante colega *Correio da Manhã*, o seguinte artigo devido á pena do sr. Visconde de Almeida Garrett:

«Passou-se há vinte e cinco anos,

Lembro-me ainda como se fôra hoje. Tínhamos chegado ao caír da noite. A faina de fundear, o jantar logo a seguir, e toca a deitar, estafados dum dia inteiro passado em exercicios e nos calculos e mais calculos a que nos obrigava o tirocinio que andavamos fazendo.

Mas não podíamos dormir. O calor era pesado e, como era a primeira vez que iamos a Africa, estavamos ainda pouco habituados a elle. Nos nossos pobres camarotes de guardas-marinhas, acanhados e sombrios, o espaço não era muito. Além disso, havia baratas. Oh! Essa coisa dramatica das baratas!!! Na velha «Afonso de Albuquerque» havia-as por toda a parte, de todos os tamanhos e de todas as côres, desde as loiras como o mel, ás negras como o azeviche; roíam-nos a goma dos colarinhos e o coiro das botas; ás vezes, até a pele do corpo as malvadas nos levavam; e era vulgar vê-las nadar, afflictas, sofucadas, dentro das chicharas de chá, onde caíam, aturdidas, á mistura com o assucar...

Não, lá em cima, no tombadilho, estaríamos melhor.

Era noite ainda. A costa era só uma sombra mais negra no fundo sombrio do ceu. Por cima de nós, em volta de nós, as estrelas scintilavam. Em terra nem uma luz.

O vento trazia até nós o cheiro intenso da vegetação.

Uma grande paz reinava, um silencio tão calmo e languido, que se diria aveludado. Só se ouvia um leve chapinhar da agua contra o costado do navio, rithmico como o bater dum relógio, respiração do mar adormecido no somno oleoso da noite.

Duas horas se passaram assim.

Das bandas do Oriente começava agora a clarear. O ceu tornava-se um mar de leite azulado, em que as estrelas pouco a pouco se diluiam. A costa ia-se agora definindo melhor.

Do lado da terra, elevava-se alta a margem, a

prumo sobre o mar. Depois ia lentamente descendo, abrindo-se em arco de elipse a formar a bahia que, do lado de fóra, fechava, mar dentro, uma longa restinga de areia que o sol nascente ia doirando. Ao fundo o mangal vinha banhar na agua os ramos verde-escuros. E nada mais. Lá por dentro, a imensidão da terra. Do lado de fóra, a imensidão do mar.

Ficamos ali fundeados quasi uma semana. Passamos o dia em exercicios de remos e de artilharia e, á tarde, quando o sol já não crestava tanto, iamos colher ostras ao mangal. E era tudo quanto havia no Lobito há vinte e cinco anos, quando eu era guarda marinha a bordo do «Afonso de Albuquerque».

Hoje o Lobito é a testa do caminho de ferro que, atravessando toda a provincia de Angola, ha de drenar para a costa os minerios de Fatanga, e já lhe traz os productos agricolas de toda a vasta região atravessada.

As obras do porto ainda não estão começadas, pode dizer-se, mas o caminho de ferro já tem uma ponte-caes, de cêrca de cem metros de comprimento que dá atracação, ao mesmo tempo, a dois navios de grande tonelagem; a cidade é iluminada a luz electrica; as casas são pitorescas; as ruas limpas e bem cuidadas.

O caminho de ferro deve chegar á fronteira belga no fim do corrente anno. Dentro de poucos anos mais, á Katanga. E o Lobito será então o primeiro porto da Africa Ocidental.

O que succedeu com o Lobito, ha-de necessariamente acontecer com Mossamedes, quando o seu caminho de ferro, prolongado, permitir a exploração nas bacias hidrograficas do Cunene e do Zambeze, ricas em minerios e em possibilidades agricolas e pecuarias, ha-de dar-se com Loanda, quando o caminho de ferro for buscar os productos dos fertes territorios de Alem Malange e da Lunda.

Ha-de succeder com o Zaire, quando um dia fôr construido o caminho de ferro da margem portugueza, obra que tantos motivos e de tão variada ordem, impõem como de uma inadiável necessidade.

Depois do exemplo do Lobito, haverá ainda gente que duvide do futuro de Angola?!

Visconde de Almeida Garrett

OS CAMINHOS DE FERRO ALEMÃES

I

A ALEMANHA ANTES DA GUERRA — A VELOCIDADE DOS COMBOIOS — O ASSEIO NOS CAMINHOS DE FERRO — COMBOIOS EXPRESSOS E DE LUXO — MAPA DA SOBRE-TAXA PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

A Alemanha foi sempre considerada antes da guerra uma das nações com comboios de maior velocidade.

Viajava-se, por exemplo de Berlim a Hamburgo, que são 287 kilometros, em 3 horas e 14 minutos, isto é com uma velocidade media de 89 km.

Depois da grande guerra a Alemanha teve que entregar bastante material rodante e perdeu tambem as minas de carvão da alta Siberia e da bacia do Saar o que obrigou a viação Ferrea do Reich Alemão á mais estreita economia, e do que resultou que os comboios diminuíssem a velocidade (em media a cerca de 64 km. por hora) mas que agora vai a pouco e pouco sendo elevada ao ponto de antes da guerra.

Actualmente ha linhas em que os comboios já circulam a 82 kilometros á hora. São os comboios F. O. de longo curso e por isso de grande velocidade.

O serviço de comboios na Alemanha, tanto antes como depois da guerra e ainda mesmo durante o estado de guerra, foi sempre certo e pontual, e viajou se sempre com toda a comodidade.

Hoje a Alemanha possui carruagens modernas que são de um asseio inpecavel, sendo o seu pessoal cortez e atencioso, reinando tambem pelo pessoal das estações uma grande disciplina e ordem de trabalho

Possue hoje os comboios chamados comboios D (D-Zuge), que são os mais comodos trens de grande velocidade e formados por confortaveis carruagens de corredor de inter-comunicação que transitam nas grandes linhas.

De Berlim partem diariamente para diversos pontos mais de 60 destes comboios D e chegam a Berlim outros tantos. Levam carruagens de 1.^a, 2.^a e 3.^a classe tendo a 1.^a classe com quatro assentos almofadados em cada compartimento, e 2.^a com seis assentos almo-

fadados com estofo em couro e a 3.^a classe com 8 assentos em bons bancos de madeira, bastante comodos.

Os comboios F. D. a que acima nos referimos circulam com uma grande velocidade, limitando o mais possivel as paragens e só tem carruagens de 1.^a e 2.^a classe, sendo cobrada, nestes comboios, uma sobre-taxa especial como indica este mapa:

Zonas	I Classe	II Classe	III Classe
1. ^a Zona 1—75 km..	2 Marcos	1 Marcos	0,50 Marcos
2. ^a Zona 76—150 km..	4 »	2 »	1 »
3. ^a Zona mais de 150 km.	6 »	3 »	1,50 »

Ha uma companhia de carruagens-camas e carruagens-restaurantes que tem a circular em todas as linhas ferreas da Alemanha «Comboios Expressos e de Luxo» que levam por vezes carruagens salões e circulam em viagens entre Warnemuende-Sassnitz e Basilea (Expresso Scandinavia-Suissa) bem como entre Paris (Calais) — Strasburgo — Stuttgart — Munich — Vienna — Budapest — Bucarest (Expresso do Oriente) e na linha de Ostende-Bruxellas (Amsterdam) — Colonia — Nuremberg — Munich — Vienna — Budapest — Bucarest (Expresso Ostende — Vienna).

Em correspondencia com os vapores diarios entre Londres. Folkstone e Vlissingen (Expresso Nocturno Inglaterra — Holanda — Alemanha) circulam carruagens-camas da «Mitropa» entre Vlissingen — Stuttgart e Vlissingen Wurzburg, sendo cobrado para estes comboios uma sobretaxa por tarifa especial.

Carlos d'Ornellas.

SANGUE-MOCIDADE-AMOR

Por FELIX CORREIA

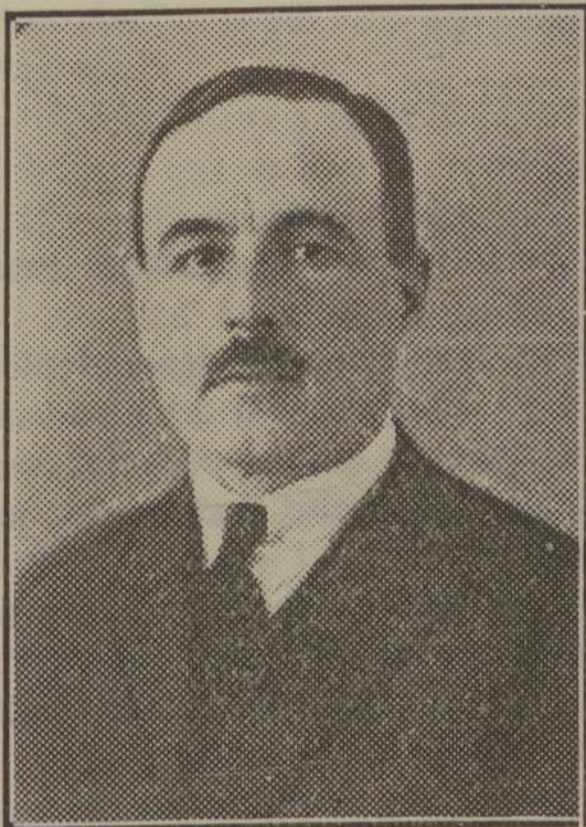
PREÇO 6\$00

2.^a EDIÇÃO

PARA ASSINANTES DA «REVISTA INSULAR» PORTES GRATIS
PEDIDOS A ESTA REDACÇÃO

José dos Santos Pacheco

Congratulamo-nos com a distinção havida para com o senhor José dos Santos Pacheco, nosso bom amigo, que acaba de ser promovido a chefe de 1.^a classe e mantido na estação do Terreiro do Paço.



com a maior dedicação e proficiência sendo as suas bellas qualidades justamente apreciadas entre todo o pessoal, sem distinção de categorias, dos Caminhos de Ferro.

Gostosamente a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* presta homenagem ao distinto funcionario a quem o senhor coronel Teixeira,

Funcionario zelosissimo tem exercido o seu lugar quando ministro do Comercio, honrou por relevantes serviços prestados aos Caminhos de Ferro, do

Sul e Sueste designadamente nos periodos anormais de serviço motivados pelas duas ultimas greves do pessoal daquelas linhas, em que se conservou ao lado da Administração, com a maior lealdade e abnegação, concorrendo assim para o prestigio das suas funções e da causa da ordem».



ARMANDO BARATA

E' um dos mais modestos mas dedicados servidores da C. P. a quem prestamos rendida homenagem pelas excelentes qualidades de que é dotado.

A' *Gazeta dos Caminhos de Ferro* tem o sr. Armando Barata prestado assignalados serviços que não esquecemos nesta hora em que lhe tributamos todo o nosso reconhecimento.



Armando Barata. Factor de 3.^a

BETON DE AÇO

O beton de aço é um mater al de revestimento indestructivel e proprio para construcções industriaes e de trafego.

Do melhor resultado como revestimento de

Pavimentos

em fabricas, salas de montagem, armazens, casas de caldeiras, oficinas, estações de caminhos de ferro e salões de exposições.

Vias

para rampas de carga, tuneis de serviços postaes e de bagagens, armazens de mercadorias, plataformas de estações de caminhos de ferro, salões de automoveis e entradas de portões.

Duradouro

Economico

Impermeavel

Isento de poeira.

Execução em extremo simples

por qualquer firma construtora.

O beton de aço não se torna liso, mas permanece sempre de superficie aspera.

Planos inclinados

em paioes, silos, elevadores de alcatruzes para coke, minério, pedras, ardosa e carvão, tanto como para cereaes e farinhas.

Execução como

camada de reboque

em superficies completas no proprio logar da construcção.

Colocação de

placas preparadas

de beton de aço.

O beton de aço conserva-se sempre isento de poeira

Representantes e depositarios

F. H. D'OLIVEIRA & C.^a L.^{da}

RUA 24 JULHO, 148, LISBOA

DOIS GRAVES ACIDENTES FERROVIARIOS

EM OLIVEIRA DO BAIRRO CHOCARAM VIOLENTAMENTE
DOIS COMBOIOS DE MERCADORIAS DE QUE RESULTOU
DUAS MORTES E UMA DEZENA DE FERIDOS, ALEM DE
: : : : IMPORTANTES PREJUIZOS MATERIAES : : :

NA noite de 16 para 17 deu-se na estação de Oliveira do Bairro um violentissimo choque de que resultou duas mortes, doze feridos além de importantissimos prejuizos no material circulante e na via.

Como consequencia d'este desastre ficou a via obstruida o que occasionou grandes atrasos nos comboios da linha do norte.

Eis como se deu o lamentavel desastre:

A's 9,35 da noite encontrava-se no limite da linha 2 da estação desta localidade o comboio de mercadorias n.º 2:101, tripulado pelo maquinista Manuel Gameiro e que se destinava ao Porto, e que naquele ponto devia cruzar com o comboio n.º 2.108, tambem de mercadorias, que saíra de Gaia com destino a Lisboa.

O maquinista deste comboio, Luís Rato, não atendeu os sinais semaforicos e entrou na estação com velocidade, indo embater, violentamente, com o 2.101. Mas, segundo outras versões, o desastre deve ser attribuido a um engano de agulha, havendo tambem quem afirme que ele foi devido ao mau funcionamento dos freios, que não obedeceram ao maquinista. E' esta versão, segundo nos declarou o proprio inspector da Exploração, sr. José Martins, parece que deve ser a verdadeira.

O que é certo é que do terrivel choque resultou ficarem os dois comboios quasi completamente despedaçados, sendo em numero de 21 os vagões descarriados e destroçados e tendo as duas maquinas sofrido tambem importantes avarias.

Comunicado o desastre para Mogofôres, saiu logo desta estação para o local do sinistro um comboio de socorro, que ali chegou ás 10 horas e um quarto, conduzindo material sanitario e macas tendo seguido nele, além do pessoal indispensavel, o sr. dr. Antonio Paulo Menano, que se destinava ao Porto e se promptificou immediatamente a prestar os seus serviços clinicos.

Entretanto, de Coimbra e Aveiro saíram tambem comboios de socorros.

Uma das carruagens destroçadas foi de encontro a uma fragil barraca de madeira, situada junto á linha, e na qual estavam a dormir alguns trabalhadores que se empregavam na construção de via dupla, tendo ficado feridos alguns deles, além dos maquinistas dos

dois combóios. As vitimas foram transportadas para Coimbra.

Todos os comboios ascendentes e descendentes não passaram do local do desastre até ás 2 da madrugada. Desde esta hora começou o transbordo dos passageiros, que seguiram em comboios organizados na estação de Oliveira do Bairro.

Os passageiros do «rapido» Lisboa-Porto foram obrigados a seguir no comboio «tramway» que partiu de Aveiro e os transportou até áquella cidade, onde chegou ás 5 horas da madrugada.

Os feridos foram conduzidos em comboio especial para Coimbra, tendo sido conduzidos nas macas dos bombeiros para o hospital da Universidade onde ficaram internados.

Dos feridos faleceu o trabalhador José Ligeiro que apresentava gravissimas lesões internas. O outro morto chamava-se Joaquim Roque.

Os feridos que se encontram hospitalisadas são os seguintes:

Artur de Carvalho, guarda-freio, do Porto, com feridas multiplas na cabeça, braço direito e pernas e; Luís Rato, maquinista, do Entroncamento, com feridas contusas na região frontal, que faziam parte do pessoal do comboio 2108, que chocou com o comboio 2101 na estação de Oliveira do Bairro; e Joaquim Simões, da Carapinheira do Campo; José Fadista, da Beira Baixa, Augusto Lemos, da Povia de S. Martinho, José dos Santos, de Faja e José Ligeiro, de Arzila, trabalhadores ao serviço da C. P., os quais foram colhidos por uma carruagem que caiu sobre a barraca onde dormiam, naquela estação.

—A C. P. ordenou um inquerito para se apurarem as causas do desastre ocorrido na estação deste vila. Até este momento, as versões são varias.

O comboio 2.101, conduzido pelo maquinista Gameira, chegara, pouco antes, do sinistro, procedente de Alfarelos. Como dissemos, foi no momento em que ele fazia uma manobra de recuo, a fim de recolher, que se deu o choque. O 2.108 fôra organizado em Gaia, e era dirigido pelo maquinista Rato. Participada para aqui a sua partida do apeadeiro de Oiã, o factor de 1.ª sr. Eduardo Ferreira da Costa, que chefiava a estação, ordenou que lhe fosse dado o signal de precaução, por motivo das manobras do 2:101. Nesta altura, começam as divergencias: ha quem diga que houve erro de sinalisação, não faltando, tambem.

quem afirme que o maquinista Rato não atendeu as indicações do disco, falando-se, igualmente, na falta de obediência aos freios.

O que se sabe é que o comboio recémchegado entrou nas agulhas com uma velocidade que nos dizem não ser inferior a 50 quilómetros á hora. O embate foi terrível, apavorante, acastelando-se o material dos dois comboios até uma altura de algumas dezenas de metros.

Quem estava a fazer as vezes de chefe da estação á hora a que se deu o desastre, era o factor de 1.^a Eduardo Ferreira da Costa, que não teve maneira de evitar o desastre.

A's 4,35 ficou desimpedida a linha pelo que o «Sud» que partiu ontem (dia 17) do Porto ás 12,55 só partiu de Oliveira do Bairro ás 4,40 chegando a Lisboa-Rocio ás 9 horas da noite.

No local do desastre estiveram os srs. engenheiro Telles da Silva e Vianna por parte de via e inspectores srs. Abilio dos Santos e Pedro da Silva pela tracção e exploração, que com cento e tantos homens procederam á desobstrucção da linha.

A linha esquerda, no local do desastre ficou cheia de destroços numa extensão de 200 metros e a direita destruída, devendo ter sido reparada durante a noite.

Como acima dissemos a C. P. ordenou um rigoroso inquerito parecendo estar apurado que a culpa do desastre ferroviario do dia 16 cabe ao maquinista do comboio 2:101, Gameiro, que não respeitou os sinais feitos pelo agulheiro, os quais indicavam precaução, admitindo-se a hipótese de o homem se encontrar um tanto embriagado.

Continuam os trabalhos de reparação das linhas, não tendo sido ainda possível retirar as duas locomotivas, as quais sofreram grandes avarias, sobretudo a do comboio n.º 2:108, que, ao contrario do que se tem dito, foi o que recebeu o embate.

Os prejuizos no material e nas mercadorias sobem a mais de 1.000 contos. Os vagões destruídos são 19, como dissemos, alguns são particulares.

— Joaquim Roque, um dos mortos, era filho de José Roque e de Rosa da Cruz, da freguesia de S. Martinho do Bispo. O infeliz rapaz dois dias antes do sinistro, foi, de Alfarelos para Oliveira do Bairro.

Dos feridos, o Joaquim Simões ainda se encontra em estado grave; os outros tem experimentado melhoras.

NAS LINHAS ESPANHOLAS

Porque ainda se não dissiparam do espirito publico as impressões causadas pelo desastre ha dias ocorrido com o expresso da Galiza, vamos dar algumas notas sobre esse lamentavel incidente ferroviario.

O comboio n.º 5, compunha-se de uma maquina, «fourgon», carruagem do correio, vagons-camas para a Corunha e para Vigo, carruagens de 1.^a classe e uma outra de 3.^a, num total de maquina e sete carruagens.

Saiu de Madrid ás 7,20 da tarde, seguido pelo correio de Santander, que sai dez minutos depois. O correio da Galiza sai

de Madrid ás 7,45, de modo que ambos os comboios puderam recolher os feridos, acelerando a marcha a partir da estação de Zarzalejo, pelo caminho contrario, pois como é sabido, no lugar do desastre há via dupla.

O descarrilamento deu-se ás 8,35 da noite, no kilometro 65 e a metade do trajecto entre Zarzalejo e Robledo de Clavele, quando o comboio subia uma curva.

O expresso fez a sua ultima paragem no Escorial e sete minutos depois chegava á estação de Zarzalejo a qual passou sem se deter. Pouco depois sobreveiu a catastrophe.

Ignoram-se ainda as causas do desastre, pois que, embora se encontrasse um carril partido, é mais provavel que a rutura se produzisse na occasião do incidente; de contrario teriam descarrilado a maquina e o «fourgon». Dá-se tambem como causa do descarrilamento a quebra de um dos eixos de uma das carruagens-camas.

Um jornalista entrevistou em sua casa, na Calle Illustracion, Romualdo Sanchez, empregado do expresso da Galiza.

Diz ele:

— Viajava numa das carruagens-camas, de Madrid a Vigo, que ía atrelada á cauda do comboio. A' hora indicada, grande numero de viajantes estava na carruagem restaurante e se havia servido o primeiro prato da 1.^a serie, ouviu-se um estrondo horrivel e o Romualdo Sanchez sentiu um sacão como se a carruagem se houvesse afundado brandamente, pela parte deanteira.

Nesse momento, os passageiros que ocupavam as carruagens camas foram precipitados dos seus lugares e caíram uns sobre os outros. As luzes apagaram-se e no meio da horrivel confusão daqueles momentos inolvidaveis, Romualdo Sanchez viu que a carruagem caía por um terraplano. Batendo contra o tecto e contra as paredes pôde notar como a carruagem se detinha por um momento na sua queda, para dar uma volta e até ficar imovel no seu lugar.

Recuperando todo o sangue frio e verificando que a carruagem ficara arredada dos carris mais de 20 metros a sua opinião foi logo de que a carruagem deveria ter dado duas ou três voltas ao rodar pelo declive antes de ficar na posição em que ficou.

Segundo pôde apurar depois, o mesmo ocorreu no restaurante. A via naquele logar encontra-se situada sobre uma trincheira ou elevação de cerca de cinco ou seis metros e pelo declive rodaram as duas carruagem até cair, sobre umas terras de lavoura.

No meio de uma gritaria indescritivel e dos pedidos de socorro das senhoras estrangeiras que viajavam na carruagem-cama de Vigo, Romualdo Sanchez procurou sair da sua prisão. Para isso agarrou-se ao que lhe parecia o tecto e pelo primeiro buraco que se lhe deparou saiu para o campo. Tinha uma das mãos ensopada em sangue e este brotava-lhe abundantemente da cabeça, duma ferida que felizmente não teve importancia.

Quando saiu da carruagem-cama — que por felicidade resstiu bem ao horroroso incidente, uma vez que protegeu no seu interior aos viajantes — viu que a carruagem-restaurant era um montão de destroços.

Vinte ou trinta pessoas formavam grupos, ajudando a sair dentre os destroços aqueles que entre eles haviam ficado aprisionados. Na parte alta da trincheira via-se uma carruagem nclinada — era a carruagem-cama de Madrid á Corunha — e outras na posição normal. Assim, só duas unidades do comboio se haviam despenhado. A maquina, o «fourgon», e a carruagem do correio, tinham-se detido a cincoenta ou sessente metros de distancia. Romualdo Sanchez dirigiu-se á ultima das carruagens e pôde abr r, ajudado por um soldado, fazer um leve curativo aos seus ferimentos, conseguindo deter a hemorragia. Depois voltou a descer ao logar aonde estavam a carruagem-restaurant e o coche cama de Vigo, ajudando assim aos que se preocupavam com salvar os restantes feridos.

Linhas Estrangeiras

Novas locomotivas electricas — A Great Northern Railway explora uma rede que, partindo de Saint Paul, Minnesota, serve aos Estados da costa do Pacifico e atravessa a região montanhosa das Cascades Montains, onde ha rampas de 1,7 a 2,2 % e curvas de raios muito limitados. Na vertente occidental das Cascades Montains, a via atravessa varios tunneis, entre os quais o denominado Cascade Tunnel, cuja electrificação se tornou necessaria para evitar a fumaça e os gases deleterios.

A linha eletrificada tem uma extensão de 42 kilometros e principia a leste de Skykomish, Estado de Washington, a 135 kilometros da costa do Pacifico.

Para assegurar o serviço de trens pesados, a Great Northern Railway Company encomendou em Maio de 1925, á Companhia Westinghouse, quatro locomotivas electricas destinadas a substituir os tractores triphasicos utilizados no tunnel desde 1909 e preparou a via para um vasto programma de electrificação, cujo preço do custo seria de cerca de 40 milhões de dol-

lares, compreendendo um tunnel de perto de 13 kilometros e o equipamento electrico de 150 kilometros de via.

Duas das quatro novas locomotivas acabam de entrar em serviço. Cada uma delas compõe-se de duas partes identicas sob o ponto de vista mecanico e electrico.

A reunião das duas metades que compõem a locomotiva representa uma potencia de 4.330 cavalos e permite rebocar trens com 200 vagões de 70 toneladas cada um.

Estes equipamentos procedem dos mesmos principios dos tractores experimentados em 1925 em Detroit, nas usinas Ford na rede de experiencias Detroit and Irontr Railroad. Estabelecidos para funcionar com corrente alternativa simples de 25 P/s. e 11.000 volts. é esta corrente convertida em corrente continua de tracção, levando para isso cada um deles um transformador estatico e um grupo moto-gerador. Deste modo a transmissão de energia faz-se em alta tensão até ás locomotivas, o que alivia a linha e reduz as perdas, e, como as tensões elevadas são mais vantajosas para alimentar as sub-estações, são estas compostas da maneira mais simples e não exigem pessoal permanente para a sua exploração. Alem disso, têm a vantagem de utilizar motores de corrente continua para a tracção e de dispor de um comando simples que assegura esforços de frenagem elevados e uma economia de força apreciavel nas extensas rampas da linha.

AOS SRS. ENGENHEIROS

O uso de uma maquina photographica é quasi indispensavel e a **UNICA** que lhes convém porque — é muito portatil — de facil manejo — de resultados seguros e uma vez carregada dá 36 photographias, é a « **LEICA** » de Ernesto Leitz com anastigmatica F: 3,5 do que damos a gravura em metade do seu tamanho natural.

Peçam esclarecimentos e vejam na casa

JULIO WORM

ARTIGOS PARA PHOTOGRAPHIA — 222 — COMISSÕES

Telegrammas: J U W O R M

Teleph.: C. 3365

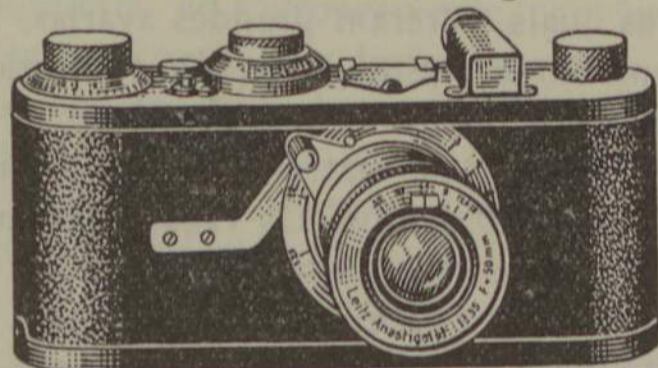
135, RUA DA PRATA, 137

LISBOA

Palacio de "A NACIONAL"

P. DA LIBERDADE

PORTO



Movimento de promoções na C. P.

Fizeram exame para efeito de promoções os seguintes senhores:

Aspirantes a Factores de 3.^a, Antonio Gomes Botão, Antonio Mendes, José Pacheco da Cunha, Joaquim Horta, Ricardo Chartres Ribeiro, Manuel Paulo Raão J.^{or}, Antonio da C. Roberto, Fernando Junca Ferreira, Anibal Cunha e Silva, Manuel Gaspar, Antonio Pacheco da Cunha, João Rodrigues Barreiro, Mario Sanchez, José Maria Mousinho, Joaquim Santos, José Eugénio Olimpio, Manuel Sandencio, Amadeu Lopes Raposo, Antonio Jacó Urbano, Felipe Alves

Matias, Ruy de Moraes, João Paulo Fernandes, Augusto Reis, João de Abreu, Joaquim Nunes, Afonso Faria Rodrigues, Augusto Esteves Carvalho, Manuel da Costa Junior, Alvaro Dias, José Valentim Sequeira e Antonio Matos Miranda.

Factores 3.^a a 2.^a, João Antonio Silva Cruz, Abilio José Gomes, Miguel Delgado da Silva, Augusto Pires Ribeiro, Antonio Estrela Juedilhe, Américo Nunes, José Lourenço, joaquim Oliveira Gonzaga, Isidro d'Oliveira, Manuel Luiz Ferreira de Jesus, Américo Louro Bigote, Antonio Gonçalves d'Oliveira e Manuel José Pires.

Factores 2.^a a 1.^a, Antonio Simões, Antonio Joaquim Braz e João Carvalho Cruz.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anonima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Exploração

AVISO

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

2.º — As propostas deverão estipular claramente o **preço fixo** para a venda até 31 de Dezembro de 1928, considerando-se nulas e de efeito algum as que se apresentarem fóra destas condições.

3.º — A oferta não poderá ser inferior á quantia de 25\$00 pelo ano, paga adeantadamente.

4.º — A adjudicação será feita a quem maiores garantias ofereça á Companhia, independentemente do preço oferecido, reservando-se igualmente o direito de proceder a a licitação verbal entre todos ou apenas os concorrentes

Estações da antiga rede				Estações do Minho e Douro		
Sete Rios	Formoselha	S. Domingos	Fontela	Rio Tinto	Penafiel	Amarante
Rego	Pereira	Cruz da Pedra	Alcantara Terra	Ermezinde	Meinêdo	Chapa
Chelas	Taveiro	Bemfica	Alcantara Mar	S. Romão	Caide	Tanha
Braço de Prata	Coimbra B	Buraca	Alferrarede	Trofa	Vila Meã	Alvações
Olivaes	Coimbra	Amadora	Mouriscas	Famalicão	Livração	Povoação
Sacavem	Souzelas	Queluz	Alvega	Gavião	Marco	Carrazêdo
Povoa	Me. lhada	Barcarena	Belver	S. Bento	Juncal	Avelêdas
Alverca	Mogofores	Cacem	Barca d'Amieira	Barcelos	Pala	Vila Real
Alhandra	Oliveirado Bairro	Mercês	Fratel	Carapeços	Mosteirô	Abambres
Vila Franca	Cacia	Sabugo	Rodam	Tamel	Arêgos	Fortunho
Carregado	Quintans	Pedra Furada	Sarnadas	Durrães	Mirão	Samardã
Azambuja	Estarreja	Mafra	Castelo Branco	Barrozelas	Ermida	Tourencinho
Reguengo	Avanca	Malveira	Alcains	Alvarães	Porto de Rei	Zimão
Morgado	Ovar	Pero Negro	Lardosa	Darque	Barqueiros	Parada
Muge	Esmoriz	Dois Portos	Castelo Novo	Montedôr	Rêde	Vila Pouca
Marinhaes	Espinho	Runa	Alpedrinha	Afife	Molêdo (Douro)	Nuzêdo
Agolada	Granja	Torres Vedras	Vale de Prazeres	Ancora	Bagauste	Pedras Salgadas
Coruche	Valadares	Ramalhal	Penamacôr	Molêdo (Minho)	Covelinhas	Sabrôso
Quinta Grande	General Torres	Outeiro	Alcaide	Caminha	Gouvinhas	Loivos
S. Torquato	Gaia	Bombarral	Fundão	Seixas	Ferrão	Vidago
Lavre	Barquinha	S. Mamede	Alcaria	Lanhelas	Chanceleiros	Paranheiras
Canha	Tancos	Obidos	Tortozendo	Gondarem	Pinhão	Moure
Sant'Ana	Praia	Bouro	Covilhã	Cerveira	Cótas	Tamega
Vale de Santarem	Tramagal	S. Martinho	Caria	S. Pedro da Torre	Castêdo	Chaves
Santarem	Abrantes	Cela	Belmonte	Ganfei	S. Mamede do Tua	Moncorvo
Vale de Figueira	Bemposta	Valado	Benespera	Verdoejo	Tua	Larinho
Mato de Miranda	Ponte de Sôr	Martingança	Sabugal	Friestas	Alegria	Carvalhoal
Torres Novas	Chança	Marinha Grande	Carvalhosas	Lapela	Ferradosa	Felgar
Lamarosa	Mata	Leiria	Ceira	Monção	Vargelas	Carviães
Paialvo	Crato	Monte Real	Trêmoa	Arent m	Vesuvio	
Chão de Maças	Assumar	Monte Redondo	Almalaguez	Tadim	Freixo	
Caxarias	Santa Eulalia	Guia	Miranda do Corvo	Alvelêda	Pocinho	
Albergaria	Cunheira	Louriçal	Padrão	Braga	Côa	
Vermoil	Pezo	Telhada	Louzã	Valongo	Castelo Melhor	
Pombal	Castelo de Vide	Amieira		Recarei	Almendra	
Soure	Marvão	Verride		Cête	Vila Caiz	
Vila Nova d'Anços	Campolide	Lares		Paredes	Fregim	

tas, em carta fechada, dirigidas ao Engenheiro Chefe da Exploração, em Lisboa, estação de Santa Apolonia, para a venda, desde 1 de Janeiro até 31 de Dezembro de 1928, de **água, frutas, doces, tabacos, café e refrescos** nas estações e apeadeiros acima indicados, advertindo-se, porém, que nas estações da linha de Cintra **só é permittida a venda de água, doces, frutas e tabacos:**

São prevenidos os proponentes de que:

1.º — No envólucro das propostas, além do endereço, deverá indicar-se o seguinte: «**Proposta para a venda de água e frutas**».

que entenda, no caso de lhe não satisfazerem as propostas recebidas.

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

Lisboa, 11 de Novembro de 1927.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Manual do Viajante em Portugal

ITINERARIOS DE EXCURÇÕES EM TODO O PAÍS:

MADRID, PARIS, VIGO, SANT'AGO, SALAMANCA, BADAJOZ E SEVILHA

— QUASI ESGOTADA A 5.ª EDIÇÃO —

Pedidos—R. da Horta Seca 7, Redacção desta Revista—Telefone, Trindade 581 e 27

CORONEL FERNANDO BORGES

A proposito da passagem do 44 anniversario do brilhante jornal «Portugal, Madeira e Açores», fundado por Eduardo Augusto Ribeiro e cuja obra foi religio-



samente continuada por sua viuva a sr.^a D. Filomena da Silva Ribeiro — foi prestada, num magnifico artigo uma justa homenagem ao nosso querido amigo sr. Coronel Fernando Borges, homenagem essa a que gostosamente nos associamos, porque é absolutamente merecida tanto mais quanto é certo que o nosso prestante é amigo um dos melhores ornamentos, dos mais categorisados e inteligentes, da Colonia Açoreana.

Aproveitamos a oportunidade para enviar a todos os colaboradores do *Portugal, Madeira e Açores*, os nossos cumprimentos pelo anniversario desse bellissimo jornal que tem sido um exemplo de nobreza na imprensa portugueza.



Como a dedicação de um factor evita um grave desastre

Foi em Caxarias, ha dias, á passagem do «Sud». Resume-se no seguinte:

Tendo um comboio de mercadorias, ultrapassado a linha de desvio onde devia aguardar a passagem do «Sud-Express», barrou-lhe o caminho.

Este, tendo saído de Chão de Maças e supondo a via livre corre na sua marcha de vertigem a precipitar-se contra o outro num choque tremendo e inevitavel. Não ha tempo para manobras. Então, um factor entrevê a catastrofe e e numa carreira louca precipita-se ao encontro do «Sud», galga 800 metros e faz-lhe o signal de paragem. Este pondo em acção todos os seus recursos, pára a uma centena de metros do obstaculo.

A catastrophe evitara-se. O factor — senhor Santos — porém reunira todas as suas energias para aquele esforço sobrehumano quasi, cumprido o seu dever e, completamente extenuado, cai na linha com uma syncope.

Este acto, que registamos com desvanecido interesse, merece o necessario galardão pois se não fosse a dedicação de tão zeloso ferroviario a estas horas teriamos que lamentar um gravissimo desastre onde certamente perderiam a vida dezenas de passageiros.

A digna direcção da Companhia — estamos certos disso — não o esquecerá.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonyma — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Assembleia Geral Extraordinaria dos Srs. Accionistas

Nos termos da 2.^a parte do Art. 31.^o e seguintes dos Estatutos desta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada a Assembleia Geral Extraordinaria dos Srs. Accionistas, possuidores de 100 ou mais acções, segundo os preceitos do mesmo Art. 31.^o para se reunir em Lisboa, na Estação do Rocio, 1.^o andar, no dia 22 de Dezembro de 1927, quinta-feira, pelas 15 horas.

ORDEM DO DIA

Tomar conhecimento, nos termos do Art. 18.^o, alinea a) dos Estatutos, do projecto de Contracto para aquisição da linha ferrea de Setil a Vendas Novas, e deliberar sobre a necessaria authorisação para se levar a efeito o referido contracto, cujo projecto está patente desde já na sede da Companhia, — Calçada do Duque, n.^o 20, — para poder ser examinado pelos Srs. Accionistas.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte nesta Assembleia devem as *acções nominativas* ter sido averbadas até ao dia 22 de Novembro corrente, inclusivé, e as *acções ao portador* ter sido depositadas até ás 12 horas do dia 7 de Dezembro proximo futuro:

Em Lisboa — Na sede da Companhia; no Banco de Portugal; no Banco Comercial de Lisboa; no Banco Lisboa & Açores; no Banco Nacional Ultramarino; no Monte-Pio Geral; no Crédit Franco-Portugais; e na Casa Bancaria Fonsecas, Santos & Vianna;

No Porto — Na Filial do Banco Nacional Ultramarino;

Em Paris — Nas Caixas do Comité da Companhia; e nas do Comptoir National d'Escompte de Paris; do Crédit Lyonnais; da Société Générale de Crédit Industriel et Commercial; da Société Générale pour Favoriser le Développement du Commerce et de l'Industrie en France; do Banque de Paris et des Pays-Bas; e da Filial do Banco Nacional Ultramarino.

As cartas d'Admissão na Assembleia Geral Extraordinaria serão passadas pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das acções averbadas e dos recibos dos depositos das acções ao portador.

A Assembleia constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos Estatutos, designadamente Art. 31.^o.

Lisboa, 21 de Novembro de 1927.

O Presidente da Mesa da Assembleia Geral
Carlos Ary Gonçalves dos Santos



Os novos escritorios da C. P.

Comunica-nos a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses que, desde esta data, se encontra instalada na Calçada do Duque, n.^o 20, a Administração d'esta Companhia, para onde deve ser enviada de futuro, toda a correspondencia bem como os exemplares dos jornais destinados a esta Administração.

Os telefones da rede publica, que servem a Administração, Corpos Gerentes e Secretario Geral são T. 1046, T. 1047 e T. 1048.

Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

Decreto n.º 13:829

(Continuação do n.º 958)

Nesse orçamento, que é anexo ao Orçamento Geral do Estado, são indiscriminadas as diversas receitas com que se possa contar e os encargos contraídos e prevista a aplicação das disponibilidades.

Art. 18.º A comissão administrativa faz escriturar devidamente, segundo as indicações do vogal director dos serviços da 8.ª Repartição da Contabilidade Pública, as receitas e despesas do fundo especial, devidamente desdobradas em contas correntes, para que constem minuciosamente as entradas e saídas de quaisquer quantias, as operações contratadas e respectivos encargos, as amortizações realizadas e as importâncias devidas pelas diversas entidades, bem como as delas cobradas.

Art. 19.º Logo que estejam encerradas as contas de garantias de juro que impliquem participação de câmaras municipais na anuidade, a Direcção Geral de Caminhos de Ferro comunica a cada uma delas e às respectivas repartições de finanças a quantia por elas devida ao fundo especial, a fim de ser determinado, lançado e cobrado o adicional correspondente.

Art. 20.º Em Janeiro de cada ano são apresentados pela comissão administrativa o relatório e contas documentadas da gerência do fundo especial no ano económico anterior ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que nomeará uma comissão especial de três membros para as examinar e emitir sem demora o seu parecer, que é submetido a exame do Conselho Superior de Finanças.

Estas contas e relatório serão publicados no *Diário do Governo* depois de julgada pelo Conselho Superior de Finanças, acompanhadas do respectivo acórdão.

Art. 21. As operações de crédito previstas no artigo 13.º, n.º 10.º, são reguladas, sob proposta da comissão administrativa pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro, por forma que a totalidade dos encargos de qualquer espécie sucessivamente contraídos caiba nas disponibilidades do fundo especial, sem se terem em conta os produtos de empréstimos, nem os aumentos que ocasionalmente elas possam ter.

Art. 22.º Pelos encargos das operações de crédito a que se refere o artigo anterior responde o fundo especial, que não pode ter, sob pretexto algum, outra aplicação além das previstas no presente decreto.

Art. 23.º Logo que o Governo tenha deliberado efectuar as operações de crédito propostas nos termos do artigo 21.º, fá-las há realizar no Ministério das Finanças.

§ 1.º O serviço de empréstimos contraídos anteriormente pelas forças do Fundo especial de caminhos de ferro do Estado, ou de futuro, nos termos do presente artigo, fica a cargo da Junta do Crédito Público.

§ 2.º Os títulos para a realização dos empréstimos são isentos de quaisquer impostos ou deduções, o que será declarado nos mesmos.

§ 3.º No orçamento do Ministério das Finanças e no capítulo da dívida pública fundada são anualmente descritas as importâncias dos juros e amortizações dos títulos emitidos pelas forças do fundo especial, devendo no orçamento das receitas inscrever-se quantia igual à que constituir os encargos de juro e amortização acima referidos, a qual será transferida no devido tempo para a conta do Tesouro.

Art. 24.º As quantias necessárias para as aplicações previstas no artigo 14.º são levantadas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro por meio de cheques assinados pelo directo geral e por um vogal da comissão administrativa. Esses cheques serão sempre nominativos, ainda mesmo que se destinem ao pagamento de trabalhos e serviços a satisfazer directamente pelo pagador da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, os quais serão passados a favor do mesmo pagador.

§ único. Quando a importância dos cheques exceda 100.000\$ serão referendados pelo Ministério de Comércio e Comunicações, e quando exceda 500.000\$ pelo das Finanças.

CAPÍTULO III

Concessões de linhas

I — Pedidos de concessão

Art. 25.º É permitido a qualquer indivíduo ou empresa requerer a concessão de caminhos de ferro de interesse geral, ainda que não estejam classificados, cuja construção ou exploração não seja reservada pelo Estado para determinado fim.

§ único. Os caminhos de ferro de interesse particular só podem ser requeridos pelos proprietários dos estabelecimentos industriais, comerciais ou agrícolas que são destinados a servir, ou com prévio assentimento deles.

Art. 26.º Os pedidos de concessão devem ser acompanhados da indicação do traçado sobre a carta corográfica e de uma memória justificativa, indicando as condições técnicas de construção e exploração, o tráfego a que é destinada a linha e se abrange o serviço público de transportes ou se é apenas serventia dum estabelecimento industrial, comercial ou agrícola.

Art. 27.º Nenhum pedido de concessão pode ter seguimento sem o depósito prévio de 10.000\$ na Caixa Geral de Depósitos à ordem da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 28.º As empresas que de futuro venham a constituir-se para construir ou explorar caminhos de ferro serão obrigatoriamente portuguesas ou nacionalizadas tendo a sua sede social em território português.

§ 1.º Os presidentes e pelo menos dois terços dos vogais do conselho de administração das referidas empresas serão obrigatoriamente portuguesas, devendo ter igual nacionalidade os seus directores, sub-directores ou gerentes.

§ 2.º As referidas empresas não poderão ter quaisquer organismos administrativos dirigentes com sede no estrangeiro ou constituídos por uma maioria de súbditos estrangeiros.

Art. 29.º O Governo, logo que sejam satisfeitas as prescrições dos artigos antecedentes e quando a linha não estiver classificada, manda proceder a verificação da utilidade pública, nos termos do artigo 7.º, § único, do presente decreto.

Art. 30.º Feita a classificação, o requerente da concessão faz à sua custa os estudos da linha ou linhas pedidas, mediante prévia autorização do Governo, perdendo o depósito exigido no artigo 27.º se não apresentar à aprovação,

dentro do prazo previamente fixado, o projecto organizado segundo as normas que para cada caso forem estabelecidas.

Art. 31.º O Governo faz examinar, verificar e avaliar pelas estações competentes os estudos apresentados, os quais, sendo aprovados, ficam depositados na Direcção Geral de Caminhos de Ferro, e constituem propriedade do requerente da concessão, sendo-lhe restituído o depósito a que se refere o artigo 27.º

§ 1.º Quando a linha pedida tenha de utilizar qualquer estrada no todo ou em parte será previamente ouvida a Administração Geral das Estradas e Turismo.

§ 2.º Se os estudos apresentados não merecerem a aprovação, será concedido ao requerente um prazo suplementar para introdução das modificações indicadas pelo Governo, findo o qual, continuando o projecto a não merecer aprovação, será retirada a autorização concedida no artigo 30.º, perdendo o requerente o depósito a que se refere o artigo 27.º

§ 3.º Se a linha não vier a ser concedida ao requerente, mas sim a qualquer outra entidade, esta pagar-lhe há a importância em que tiverem sido avaliados os estudos aprovados pelo Governo.

Art. 32.º O Governo, satisfeitas as prescrições dos artigos 29.º e 30.º, faz a classificação definitiva da linha ou linhas requeridas e fixa as bases para a sua concessão.

II — Vantagens asseguradas às empresas

Art. 33.º É concedida às empresas de caminhos de ferro já constituídas ou que vierem a constituir-se a importação, livre de direitos alfandegários e consulares e do imposto suplementar da lei n.º 1:368, do material fixo e circulante preciso para a construção e exploração de caminhos de ferro que não puder ser fabricado nos estabelecimentos industriais do País.

§ 1.º Para aquisição de quaisquer materiais a que se refere o presente artigo serão previamente ouvidos os industriais do País e os seus produtos sempre preferidos desde que os preços destes não excedam 10 por cento do custo dos estrangeiros postos em portos nacionais e devidamente despachados.

§ 2.º Para o efeito de isenção de direitos considera-se:

1.º Material fixo :

Os elementos de superestrutura, tais como carris, peças de fixação dos mesmos, aparelhos de mudança de via, de sinais, de pesagem de veículos, de inversão de locomotivas, guindastes fixos, condutores e apoios metálicos constitutivos da linha de contacto, nos caminhos de ferro electricificados, material das pontes metálicas.

2.º Material circulante :

As locomotivas, automotoras, tênderes, carruagens, vagões, guindastes móveis, vapores, os objectos manufacturados que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter aplicação diferente, tais como eixos, rodados e aros ; lanternas de carruagens e de locomotivas.

Art. 35.º São cedidos, sem encargo algum, os terrenos do Estado a ocupar por novas linhas e suas dependências.

Art. 33. Os contratos de concessão, constituição, transformação ou fusão de empresas, sociedades ou companhias para efeito de concessão, ou arrendamento de linhas e os contratos ou alvarás ou quaisquer diplomas, ou convenções relativas a concessão, construção e exploração de linhas, são isentos de qualquer contribuição incluindo a do selo.

§ único. São igualmente isentos dos impostos ou dividendos das acções de empresas de caminhos de ferro durante quarenta anos, contados da constituição das empresas.

Art. 36.º São autorizadas as empresas concessionárias de caminhos de ferro, tanto as actualmente existentes como as de futuro se constituírem, a emitir mediante pré-

via autorização do Governo, sob parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e da Direcção Geral do Comércio e Indústria, obrigações amortizáveis no prazo máximo de quarenta anos, sem sujeição ao limite imposto pelo artigo 196.º do Código Comercial.

Art. 37.º Quando, à data da emissão das obrigações, o prazo que faltar para o termo da concessão fôr inferior a quarenta anos, a realização da emissão fica dependente de prévia autorização especial do Governo, a cargo do qual ficará neste caso a correspondente anuidade depois de finda a concessão.

No caso de ser feita nova concessão, esse encargo passará para o respectivo concessionário.

§ único. As companhias entregarão ao Governo no fim da concessão a parte do produto da emissão não aplicada e as obrigações em carteira relativas a emissões autorizadas nos termos do presente artigo

Art. 38.º É autorizado o aproveitamento total ou parcial do leito das estradas para o assentamento de linhas concedidas e muito especialmente o de certas pontes, quando as circunstâncias o aconselhem, mediante parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e da Administração Geral das Estradas e Turismo.

§ 1.º No orçamento da construção deve ser tido em conta esse aproveitamento para os efeitos de determinação do capital, nos casos em que se conceda garantia de anuidade.

§ 2.º É obrigatória a adopção das disposições que o Governo julgar necessárias para evitar a poeira, sendo a respectiva despesa repartida em partes iguais entre a empresa e a Administração Geral das Estradas e Turismo, à qual é dado para esse fim um subsídio pela verba prevista no artigo 14.º, n.º 5.º

§ 3.º Além do encargo da conservação e reparação da faixa ocupada a empresa concessionária da linha nada tem de pagar pela ocupação da estrada, obrigando se em compensação a transportar gratuitamente os materiais necessários para a conservação em reparação, em toda a sua largura, do trôça de estrada utilizado.

Art. 39.º Os multiplicadores das tarifas de novas linhas podem ser aumentados em relação aos que vigoram para as outras linhas durante o período de amortização de capital, fixado no máximo de quarenta anos.

Art. 40.º Os prazos para a constituição das empresas, começo e conclusão dos trabalhos de construção e abertura à exploração, fixados dos diplomas de concessão, podem ser prorrogados por motivo justificado sem se modificar a duração da concessão contada da data do respectivo diploma.

Art. 41.º Os futuros contratos de concessão devem conter a cláusula do recurso ao juízo arbitral e os termos da sua constituição e funcionamento.

Art. 42.º Compete às câmaras municipais dos concelhos atravessados pelas linhas a aquisição e entrega dos terrenos precisos para as linhas e suas dependências, adquiridos por elas nos termos das leis de expropriação.

§ 1.º Ficam as mesmas câmaras autorizadas a contrair os empréstimos precisos para a aquisição de terrenos, na Caixa Geral de Depósitos, que limitará a 1 por cento a respectiva comissão.

§ 2.º A mesma importância poderá ser adiantada pelo fundo especial e paga pela Câmara num prazo convencionado, não excedente a dez anos, devendo ser a respectiva taxa igual à do desconto do Banco de Portugal diminuída de uma unidade.

Art. 43.º Os juros das obrigações emitidas de futuro por empresas para os fins previstos no presente decreto ficam isento de qualquer contribuição geral ou municipal durante o prazo de quarenta anos.

(Continua)