

Gazeta dos Caminhos de Ferro

7.º DO 41.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 967

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, 1 de Abril de 1928
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

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

SUMÁRIO

A rede ferroviaria de Portugal—Historia da sua constituição, por J. Fernando de Sousa	Pag. 97
Carruagens ambulancias (gravuras acompanhadas das legendas descriptivas).	» 101
Caminho de Ferro de Benguela, pelo Comandante Alvaro Machado	» 102

Linhas Portuguezas.	Pag. 105
Linhas Estrangeiras	» 105
Parte Official.	» 106
Uma homenagem a Barros Queiroz, foi-lhe prestada pelo Montepio ferroviario	» 108
O Pessoal da C. P.	» 109
Incidentes ferroviários	» 109
O apeadeiro de Santa Margarida	» 110
Carteira dos Accionistas.	» 111

A REDE FERROVIARIA DE PORTUGAL HISTORIA DA SUA CONSTITUIÇÃO

Por J. FERNANDO DE SOUZA

Publicamos hoje a introdução historica do relatório da Comissão que está revendo o plano da rede ferroviaria.

Faz-se nesse estudo de conjuncto a resenha dos factos que determinaram a constituição da rede, bem como das tentativas da sua subordinação a um plano methodico.

E' geralmente reconhecida a capital importancia, para a economia nacional, de uma rede de caminhos de Ferro de estreitas malhas subordinada no seu delineamento a um plano racional. Sem transportes faceis baldados serão os esforços para desenvolver a produção agricola, estimular a actividade industrial, assegurar uma circulação intensa de pessoas e productos, indice da prosperidade economica.

A ultima estatistica official publicada, que chega apenas a 1921, accusa o transporte, nos 3.269 quilómetros de linhas ferreas em exploração, de 25.555.123 passageiros, 427.627 toneladas de mercadorias em g. v. e 5.311.515 em p. v., dando lugar a uma receita do tráfego de 79.263 contos e 2.484 contos de impostos. Essas receitas acham-se elevadas pela incompleta actualisação das tarifas respectivamente a 300.000 e 36.000 contos. Deviam juntar-se lhes as que ao Tesouro advem do consideravel augmento de materia colectável proveniente da actividade economica accrescida por tal movimento e do valor de transportes gratuitos ou a preços reduzidos de serviços publicos. Para pôr em relevo o augmento de produção agri-

cola devido ás facilidades oferecidas pelos caminhos de ferro, bastam alguns numeros pedidos á estatistica das linhas do Sul e Sueste, que servem uma região essencialmente agricola.

	1870	1924
Aduos agricolas	1.951	61.671
Azeite	820	10.814
Carvão	2.579	72.034
Cereais	10.155	23.227
Cortiça	4.678	66.334
Farinhas	1.763	24.968
Gado (cabeças)	18.596	79.447
Lã	953	2.820
Madeiras e lenhas	1.745	63.257
Sal	1.804	6.679
Vinho	3.326	16.112
Tonelagem total	55.766	609.897
Km. explorados	212.	

O simples confronto destes numeros evidencia o progresso economico devido em boa parte á facilidade de transportes.

Emquanto a extensão da rede quadruplicou, a tonelagem transportada tornou-se 11 vezes maior.

Atinge apenas 3.344 k. a actual extensão da rede, a saber :

VIA LARGA

Linha do Minho: Porto a Monsão . . .	150
Douro: Ermezinde - Barca d'Alva . . .	191
Ramal de Braga	15
" " de Alfandega	4
Linha de Leste: Lisboa á fronteira . . .	276
Linha do Norte: Entroncamento a Cam- panhã	230
Linha urbana	4
Ramal de Santa Apolonia a Bemfica . . .	8
" " Cascais	26
Linha de Lisboa - Cintra - Torres . . .	74
" " Torres - Figueira - Alfarelos . . .	168
" " da Beira-Baixa-Abrantes e Guarda .	212
" " de Vendas Novas ao Setil . . .	70
" " da Beira Alta: Figueira a Vilar For- moso	253
Linha da Lousã	29
" " de Caceres	72
" " do Sul: Barreiro a Vila Real . . .	397
" " " : Barreiro ao Seixal . . .	2
Ramal de Aldegalega	11
Linha do Sado: Pinhal Novo á Funcheira	150
Ramal de Montemor	13
Linha de Evora: Casa Branca a Vila Viçosa	102
" " Ponte de Sôr: Evora a Mora . . .	60
" " Portalegre: Extremoz-Souzel . . .	20
" " do Guadiana: Evora e Reguengos .	41
" " " : Moura a Pias . . .	17
" " Sueste: Beja a Pias . . .	42
Ramal de Aljustrel - Carregueiro a Aljustrel	11
" " Portimão - Tunes a Lagos . . .	46
Total	2.694

VIA ESTREITA

Porto á Pova e Famalição	58
Ramal da Senhora da Hora	6
Trofa a Guimarães e Fafe	56
Livração á Chapa	22
Régoa a Chaves	97
Foz-Tua a Bragança	135
Pocinho a Lagoaça	50
Espinho a Viseu	141
Ramal de Aveiro	35
Santa Comba Dão a Viseu	50
Total	650

Total	Via larga	2.694
	" estreita	650
		3.344

A area total do continente é de 88.740 km. e a população em 1920 de 5.621.977. Ha portanto 38^m apenas de caminho de ferro por kilometro quadrado e 595^m por 1.000 habitantes.

Estamos bem longe dos 365^m por km. e 1475 por

1.000 habitantes da Belgica, ou de 97^m e 1370^m da França ou dos 123^m e 970^m da Alemanha.

Sem estreitarmos até esse ponto as malhas da rede, carecemos de lhe aumentar a extensão na certeza de melhorar consideravelmente a economia nacional pela facilidade de transportes.

O passado responde pelo futuro.

Por isso o D. 13.829, que visa á realização desse objectivo, estimulando as iniciativas privadas e oferecendo-lhes valiosos auxilios, poz como ponto de partida a elaboração de um plano geral da rede ferroviária, confiando-a a esta Comissão.

* * *

Como é sabido, iniciou o paiz a construcção de cominhos de ferro ao sabor das circunstancias, sem plano preconcebido e com a obsessão das ligações internacionais.

Após as tentativas de 1844 e 1845 para a construcção para a construcção de uma linha de Lisboa á fronteira confiada á Companhia de Obras Publicas de Portugal, cuja iniciativa foi malograda pelas convulsões politicas quasi ininterruptas até 1852, entrou-se nessa data no caminho das realizações.

Punha-se em duvida a utilidade economica de uma linha para o Porto; visionava-se, pelo contrario, importante movimento internacional. Concedeu-se por isso a Hardy Histop, fundador da Companhia Central Peninsular, a linha de Lisboa á fronteira com a via de 1^m,44. Foi encarregado o engenheiro Tomaz Rumball do estudo da mesma, que partia do largo do Intendente e ia atravessar o Tejo em ponte nas alturas do Carregado, seguindo pelo vale do Sorraia em direcção a Extremoz e Elvas.

Vem depois, chamado pelo Govêrno, o engenheiro Waitter, o qual propoz a directriz pelo Entroncamento, onde se bifurcaria a linha para o Porto, seguindo para Leste com traçado igual ao que foi adoptado na construcção, salvo no trôço proximo da Fronteira.

Entretanto empreendia-se a construcção da linha do Barreiro a Vendas Novas e Setubal com a via de 1^m,44. Depois de varias vicissitudes, que deram lugar á rescisão do contracto com a Companhia Central Peninsular e ao malogrado contrato Morton Peto, estavam em exploração 136 km. de linha de 1^m,44, quando subitamente se resolveu, em 1859, adoptar o typo de via espanhol de 1^m,67, concedendo-se as linhas do Norte e Leste a D. José de Salamanca e em 1860, as de Vendas Novas a Evora e Beja, todas com subvenção quilométrica.

Logo no começo desse periodo de actividade o Conselho Superior de Obras Publicas esboçou os lineamentos principaes do sistema ferroviario, que propunha. O seu parecer de 17 de janeiro de 1854 considerou troços principaes da viação interna as linhas do Norte e Leste, que se deveriam prolongar para constituir o caminho de Norte a Sul de Portugal, ligando as bacias hidrograficas do Douro, Vouga, Mondego, Tejo e Guadiana.

Como ramificações indicava: ao Norte do Douro a linha do Porto á Regoa; ao norte do Mondego a da Beira em direção a Salamanca e Valladolid; ao Sul do Tejo a linha de Estremoz por Evora, bifurcando em dois ramaes: um para o Guadiana em Mertola e outro para o Sado em Alcacer.

Em 1864 e 1865 providenciou-se sobre e construção dos prolongamentos das linhas do Sul e Sueste até á de Leste, á fronteira e ao litoral do Algarve, unificando-se a largura.

Veu depois a lei de 2 de julho de 1867 determinar a construção das linhas do Minho e Douro: Porto a Valença e á Regoa por conta do Estado, iniciada em 1872, trez anos depois de ter o mesmo tomado conta das linhas do Sul e Sueste, cujos prolongamentos ia construindo.

A lei de 26 de janeiro de 1876 mandou construir, tanto a linha da Beira Alta, contratada afinal em 1878, como a de Abrantes á fronteira em Monfortinho, que mais tarde foi substituída pela da Beira Baixa e pela linha de Caceres, concedida em 1877.

Surgiram ainda de 1877 a 1880 as concessões das linhas de Porto á Pova e Famalicão com 0,90 de largura e do Bougado a Guimarães com 1^m.

Como se vê, foram-se juntando uns aos outros os primeiros lineamentos da rede sem sujeição a um plano de conjunto, ao invés do que succedeu em França, onde a lei de 11 de junho de 1842 definiu o sistema de linhas principaes, tendo como consequencia, em 1852, a formação das seis grandes companhias, cinco das quaes faziam irradiar de Paris os seus feixes de linhas, e outra tinha a seu cargo a zona meridional entre o Atlantico e o Mediterraneo.

Foi em 1876 a Associação dos Engenheiros Civis quem tomou a iniciativa de estudar um plano geral da rede ferroviaria, encarregando, em sessão de 5 de fevereiro desse ano, uma comissão, composta dos engenheiros Lecocq, Espregueira, Cohen, Pedro Ignacio Lopes e Frederico Pimentel, de elaborar esse plano para base da discussão.

No seu parecer de 30 de abril de 1876 expõe a comissão que, além das linhas construídas, em construção e decretadas, procurou, com as que propunha, *que todos os vales fossem contornados, servidos os mais importantes pontos do paiz e ligados todos os districtos*.

Considerou linhas principaes as de Lisboa a Valença, de Ermezinde ao Pinhão e á fronteira, da Beira Alta indo a Vilar Formoso, do Entroncamento a Badajoz, propondo a sua ligação de Ponte de Sôr com a de Casa Branca a Estremoz.

Pretendia fazer partir a linha da Beira Baixa de Ponte de Sôr, indo á fronteira e Pova de Meadas e bifurcando antes para a Beira Baixa. Propôz uma linha de Bragança pelo vale de Sabor ao Pocinho e Vila Franca, Covilhã, Castelo Branco a entroncar na linha de Monfortinho e a do Vale do Lima, bem como o prolongamento da linha da Pova a Nine e da de Guimarães por Fafe ao Arco de Baulhe a entroncar

noutra que seguiria o vale de Tamega desde a linha do Douro.

Considerou o ramal de ligação da linha da Beira Alta em Vizeu e uma linha de Villa Nova de Anços á Figueira.

Alvitrou a linha de Alcantara a Torres Vedras e outra da linha do Norte por Leiria ao porto de São Martinho com a transversal Caldas-Sant'Ana a entestar no mesmo ponto.

Julgou suficientes as linhas transtaganas já em construção.

Prolongou-se pelos anos de 1876 e 1877 a discussão do assunto nas sessões da Associação tomando parte nela os mais abalisados engenheiros que havia, feito os estudos das principaes linhas.

Resultou da discussão segundo parecer de 6 de fevereiro de 1877, apresentado em sessão de 3 de maio e firmado por Sousa Brandão, Lecocq, Valadas, Espregueira, P. Ignacio Lopes, Mendes Guerreiro, Cohen e Pimentel, traduzindo os resultados da discussão anterior.

A rede era dividida em tres grupos, abrangendo o primeiro as linhas principaes, o segundo as de interesse geral de menor importancia destinadas a servir os grandes vales e os principaes pontos do paiz, ligando todos os districtos.

E' interessante reproduzir essa classificação.

PRIMEIRO GRUPO

1. ^a — Lisboa-Porto-Viana-Valença	373
2. ^a — Barreiro-Beja-Quintos-Fronteira.	174
3. ^a — Douro, Ermezinde á Barca d'Alva	200
4. ^a — Beira Alta-Pampilhosa-Vilar Formoso	201
5. ^a — Beira Baixa-Abrantes-Vila Velha-Castelo Branco-Monfortinho	145
6. ^a — Leste-Entroncamento-Elvas	169
7. ^a — Casa Branca-Evora-Estremoz	78
8. ^a — Estremoz ás proximidades de Crato	72
9. ^a — Algarve-Beja-Casével-Faro	201

Total	Em exploração	888 km.
	Em construção	239 »
	Por construir	654 »
	Soma	1.780 »

SEGUNDO GRUPO

1. ^a — Nine-Braga.	14
2. ^a — Lisboa-Torres-Caldas-Leiria-linha do Norte	140
3. ^a — Vizeu-linha da Beira Alta a Vizeu	40
4. ^a — Pinhal Novo-Setubal	13
5. ^a — Minho a Chaves: do Bougado-Guimarães-Fafe-Confurco-Chaves	100
6. ^a — Traz-os-Montes: Tua ou Pocinho a Bragança	100

7. ^a — Beira Baixa : por Castelo Branco-Co-	
vilhã-Guarda-Vila Franca	185
8. ^a — Vila Real : Regoa e Vila Real	25
9. ^a — Lagos-Silves-Tunes-Vila Real	110

Construidos 27

Por construir 690

Total 717

TERCEIRO GRUPO

- 1.^a — Viana-Ponta da Barca-Arcos.
- 2.^a — Porto-Povoa-Nine.
- 3.^a — Porto-Oliveira de Azemeis-Coimbra.
- 4.^a — Da linha do Norte á Figueira.
- 5.^a — Cacilhas-Cesimbra.
- 6.^a — Pinhal Novo.
- 7.^a — Sant'Ana-Caldas.
- 8.^a — Santarem-Estremoz.
- 9.^a — Estremoz-Vila Viçosa
- 10.^a — Evora-Moura.
- 11.^a — Tomar á linha do Norte.
- 12.^a — Beja-Mertola-Guadiana.
- 13.^a — Braga-Guimarães.
- 14.^a — Lisboa-Cintra.
- 15.^a — Lisboa-Cascaes.
- 16.^a — Alvito por S. Mamede a Vila Nova de Milfontes ou Sines.
- 17.^a — Braga-Orense.
- 18.^a — Minas de Moncorvo ao Douro.

Os resultados da discussão, do parecer foram consignadas num relatorio de 4 de agosto de 1877 firmado pelos mesmos engenheiros que subscreveram o anterior, com excepção de David Cohen e Pimentel substituidos por Pires de Sousa Gomes e Tavares Trigueiros.

Os fins que a Comissão teve em vista foram: 1.^o satisfazer na medida do possivel os interesses nacionaes; 2.^o chamar o movimento internacional aos nossos portos; 3.^o proporcionar a rede á densidade da população e desenvolvimento de cada região; 4.^a atender aos nossos recursos, evitando duplicações ou previsões exageradas.

Á 1.^a e 2.^a ordens era attribuida a via larga; para as de 3.^a recomendava-se largueza nas condições.

Eis a rede proposta a acrescentar aos 940 km. em exploração e 251 em construção:

PRIMEIRA ORDEM

Linha de Douro-Pinhão a Tua	15
Ramal de Leixões-Ermezinde a Leça	13
» de Campanhã	2
Linha da Beira Alta	210
» Caceres : Chança-Valencia	62
» Sueste : Quintos-Paymogo	30

332

SEGUNDA ORDEM

Bougado-Chaves	115
Braga-Valença pela Barca e Arcos	75
Foz-Tua a Alcañices	150
Ligação da Beira Alta com a do Douro	75
Cahide á linha de Vizela a Chaves por	
Margaride	25
Ramal de Viseu Nelas a Vizeu	20
Figueira a Goes	75
Lisboa a Leiria e Pombal e ramal de Sant'	
Ana	240
Estremoz a Chança	60
Ramal do Algarve	70
Sines ao Pomarão por Aljustrel e Castro	
Verde	90
Linha da Beira Baixa	180
	1.255

TERCEIRA ORDEM

Povoa a Darque, e Nine a Bougado	77
Vale de Lima	60
» do Cavado : Braga a Ruivães	35
Ramal de Amarante	10
» Vila Real : Regua - Vila Real	15
Mirandela por Torre de Chama	65
Ramal de Bragança	50
Vale do Vouga : Angeja a Vizeu	55
Tomar á Foz de Alge	60
Carregado a Alemquer	35
Casa Branca a Alcacer	35
Lisboa - Cascaes e Cintra	35
Cacilhas - Cezimbra	35
Extremoz - Jeromenha	35
Total	642

Ficaria a rede com 3.229 km.

Além da discussão travada na Associação, foram apresentadas por varios socios elucidativas memorias que foram publicadas na *Revista de Obras Publicas* de 1877 a 1881.

Na critica do plano elaborado pela Associação, importa observar que não se dispunha então da carta corográfica e que mesmo a geográfica era muito imperfeita.

O estudo da Associação teve o seu reflexo na proposta de lei de 7 de Fevereiro de 1879, apresentada por Lourenço de Carvalho, que não logrou vê-la transformada em lei. Traçava-se um plano em que as linhas se dividiam em trez ordens: de interesse geral, interesse local e assentes na via publica. Estatuiam-se as regras de cooperação do Estado, dos districtos, dos municipios, das empresas, conforme a ordem das linhas.

Eis as linhas propostas para as duas primeiras ordens, com as designações officiais:

PRIMEIRA ORDEM

Minho: Porto a Valença—Traz-os-Montes: Foz-Tua a Bragança—Douro: Ermezinde á Barea d'Alva e Leixões—Norte: Entroncamento ao Porto—Fron-teira: Castelo Branco ao Pocinho com ramal da Co-vilhã—Beira Alta: Pampilhosa a Vilar Formoso com ramais de Coimbra e Vizeu—Ramal da Figueira: Pampilhosa á Figueira—Beira Baixa: Abrantes a Mon-fortinho—Lisboa-Cintra e ramal de Cascaes—Lisboa-Torres-Pombal—Leste: Lisboa-Elvas e ramal de Ca-ceres—Alto Alemtejo: Casa Branca-Evora-Extremoz-Ponte de Sôr—Ramal de Elvas: Extremoz-Elvas—Sul e Sueste: Barreiro-Beja-Fronteira e ramal de Setu-bal-Algarve: Beja e Faro.

SEGUNDA ORDEM

Vale de Lima: Viana a Lindoso—Vale do Cavado: Braga-Montalegre—Porto-Povoa a Famalicão—Fama-

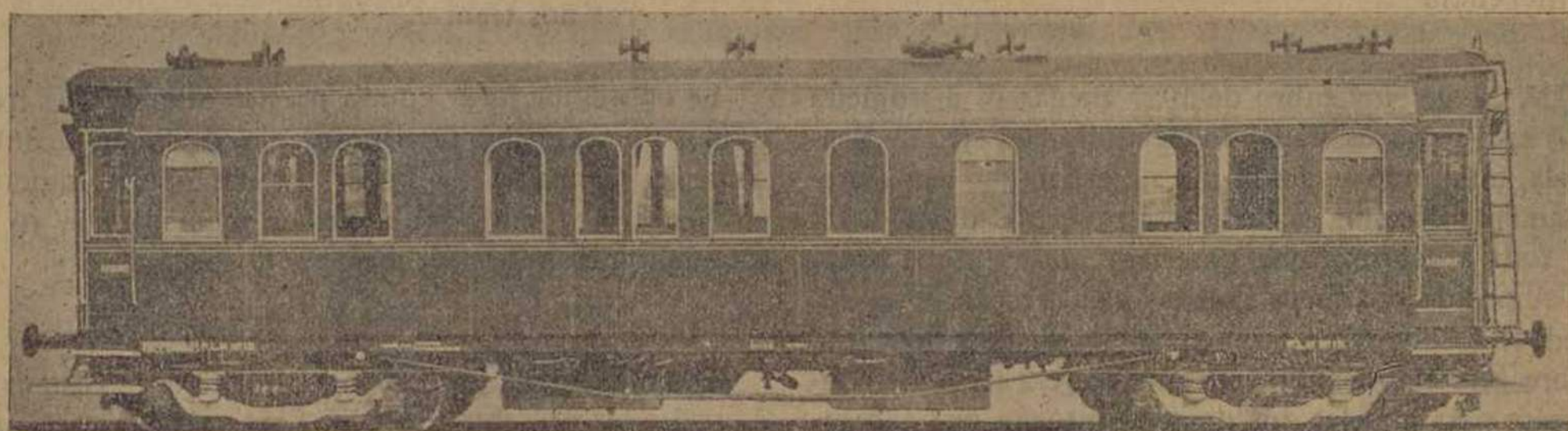
licão a Chaves—Ramal de Amarante, da linha do Dou-ro por Amarante a Cavez—Regua a Chaves—Bougado a Guimarães—Mirandela a Vinhaes—Pocinho a Mi-randa—Vale do Vouga-Aveiro a S. Pedro do Sul—Sul do Mondego: Coimbra a Arganil—Ramal de Peni-che a Santarem—Cacilhas a Cesimbra e Pinhal Novo—Beja a Sines—Litoral do Algarve.

Abrangia este plano as seguintes extensões:

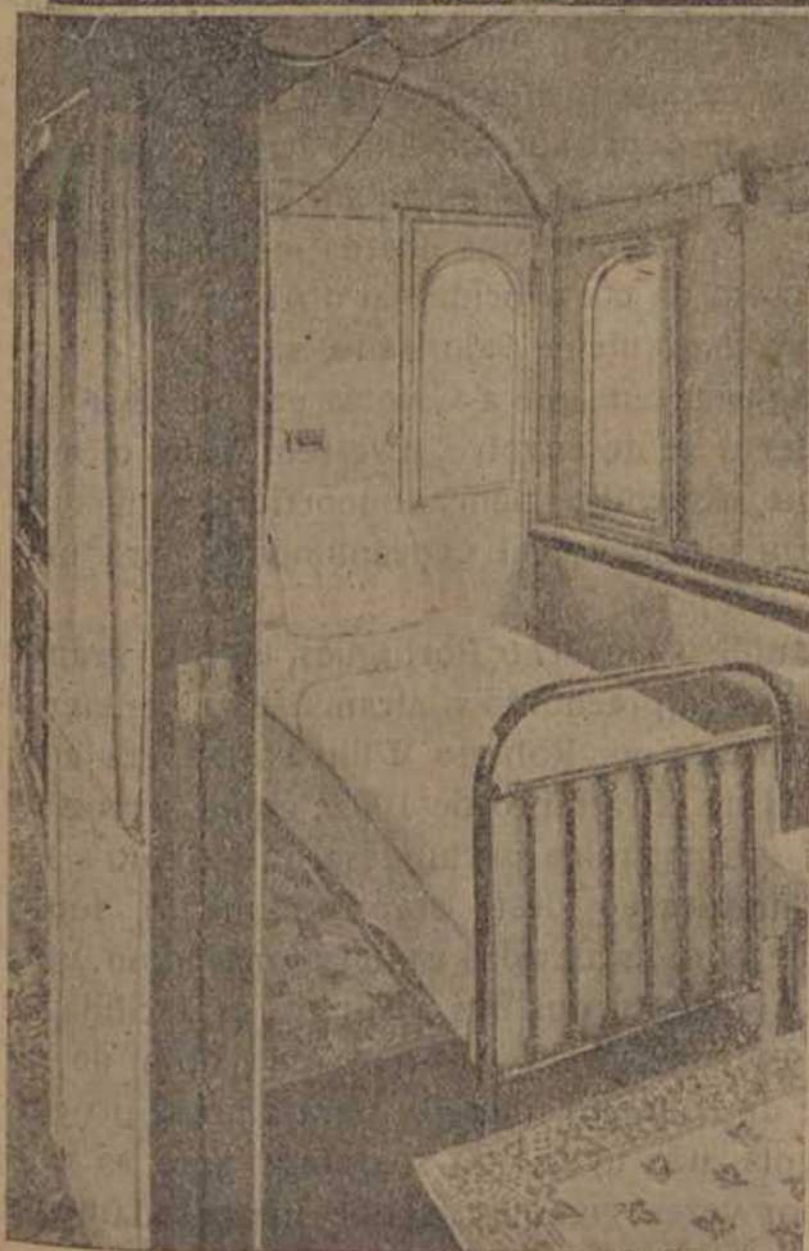
	Costruida	Em construção	A construir	Total
1. ^a Ordem	1.067	358	1.026	2.451
2. ^a »	51	13	1.015	1.079
Total...	1.118	371	2.041	3.530

Este plano pouco difere do proposto pela Associa-ção.

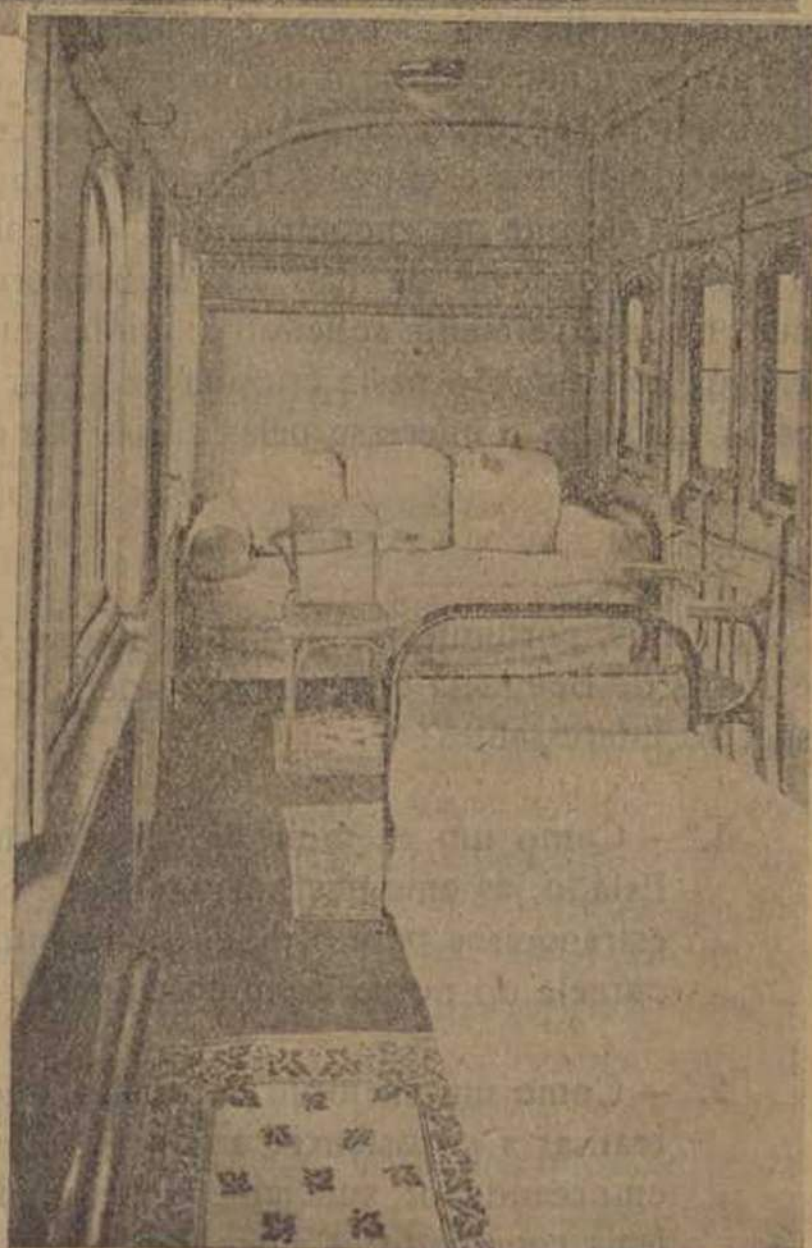
(Continúa).



UMA CAR-
RUAGEM AM-
BULANCIA



QUARTOS
PARA DOEN-
TES DENTRO
DAS CARRUA-
GENS AM-
BULANCIAS



CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

Pelo Comandante ALVARO MACHADO

No dia 12 de março realizou o sr. Comandante Alvaro de Melo Machado, na Sociedade de Geografia de Lisboa, uma interessante conferencia, sobre o Caminho de Ferro de Benguela.

Presidio á sessão o sr. Conde de Penha Garcia, secretariado pelos srs. almirante Ernesto de Vasconcelos e dr. Vieira da Rocha.

Depois de varias propostas da Sociedade foi dada a palavra ao conferente que fez a seguinte conferencia:

EM 27 de Novembro de 1927 chegaram á fronteira luso-belga os «rails» do Caminho de Ferro de Benguela, atingindo-se assim um objectivo que levou precisamente 25 anos a realizar atravez de dificuldades de toda a natureza que pareciam quasi insuperaveis.

A pedido dos meus colegas na Direcção desta Sociedade resolvi-me a fazer uma ligeira comunicação sobre este empreendimento que poderá ter algum interesse para aqueles dos nossos consócios que não andem tão em dia com as coisas coloniais.

Para a grande maioria o que posso dizer-lhes será certamente a repetição de quanto já conhecem. Que me desculpem uns e outros o tempo que lhes tomar, na certeza de que me encontro neste logar obedecendo apenas ao dever de não ser desprimoroso para quem tão amavelmente solicitou a minha modesta e apagada colaboração nesta cruzada de agitar por todas as maneiras o interesse pelas coisas das colonias

* * *

Para nós, portuguezes, eu penso que o Caminho de Ferro de Benguela deve ser considerado sob três aspectos interessantes: —

1.º — Como um exemplo de cooperação entre o Estado, as energias portuguezas e os capitais estrangeiros para o desenvolvimento de uma parcela do nosso dominio colonial.

2.º — Como um exemplo do muito que podem realizar a persistencia e a fé de um espirito empreendedor suficientemente ajudado por leais cooperadores que compreendam o al-

cance da obra a realizar e nele tambem empenhem um esforço proficuo e inteligente.

3.º — Como um exemplo do espirito de injustiça com que nós, portuguezes, geralmente tratamos todos os que tomam alguma iniciativa valiosa para o País, procurando antes de tudo malsina-los ou envolvê-los em suspeitas infamantes; assim como da falta de confiança que temos nos nossos destinos, nas nossas qualidades e no apreço em que os estrangeiros nos teem.

Se conseguir focar com a precisa nitidez estes três pontos que enunciei, terei posto em destaque quanto sobre o Caminho de Ferro de Benguela importa conhecer, sem entrar em detalhes tecnicos que só a especializados poderiam merecer maior interesse.

Quando se fala no Caminho de Ferro de Benguela é preciso ter presente que com doze milhões de libras — 3 milhões de acções e 9 milhões de obrigações, que praticamente na sua totalidade fôram fornecidos por estrangeiros—se construiu um linha ferrea com cê.ca de 1.200 quilómetros de extensão em territorio portuguez, tendo por testa um dos nossos melhores, senão o melhor, porto da costa ocidental d'Africa, que assim ficou extraordinariamente valorizado, sem que o Governo Portuguez, sem que a Colonia em que esse caminho de ferro se desenvolve, tivessem feito o mais insignificante dispendio nem concorrido com mais do que o seu indispensavel consentimento para uma obra desta natureza.

No entanto, o Governo Portuguez teve o grande merito de ter compreendido o alcance e a vantagem da concessão que por Roberto Williams lhe era solicitada em 28 de Novembro de 1902; como, depois de organizada a Companhia portugueza que tomou a seu cargo a administração deste empreendimento, soube conceder-lhe com as devidas cautelas, mas com uma elevada compreensão dos fins a atingir, as facilidades que foram indispensáveis para que uma obra de tal grandeza e de tamanho interesse para a nossa provincia de Angola, não tivesse de sossobrar ante as dificuldades por vezes gigantescas que inesperadamente se levantaram.

O Governo Português, pois, até agora, soube contribuir bem com a quota parte que lhe competia na realização deste empreendimento que, justiça é dizê-lo sem as suas inteligentes transigências nos momentos difíceis não se poderia realizar.

A linha ferrea do Lobito foi inicialmente pensada para servir principalmente a região mineira da Katanga que representava e representa ainda hoje o seu importante objectivo. Ninguém pensava então que fôsse possível obter para essa linha receitas apreciáveis antes que o cobre da Katanga pudesse começar a escoar-se por ela em direcção ao mar. E no entanto, o tráfego de mercadorias e de passageiros, tendo sido paralisada a construção da linha durante anos ao Quilometro 520 e estando actualmente em exploração apenas 2/3 da sua extensão até á fronteira, desenvolveu-se pela forma que indica o grafico n.º 1, atingindo em 1927: 239.526 T. de mercadorias e 235.000 passageiros representando uma receita total de £ 303.436 ou Escudos 28.750.500\$00.

Tais resultados inesperados representaram um importante incentivo e um animador auxilio para a realização desta grande obra e devem-se principalmente: aos esforços dos dirigentes e do pessoal português que na exploração do caminho de Ferro souberam empregar um esforço e uma dedicação deveras inteligente; e ao concurso das energias nacionais da Colonia, que compreenderam bem o grande instrumento de progresso que esse caminho de ferro representava e souberam aproveitá-lo, desenvolvendo o commercio e as industrias da região, aglomerando-se em novas povoações ao longo da linha e incitando os indigenas a drenar por ele a sua produção agricola.

E foi bem sobre esta tripeça constituída pelo dinheiro inglês, pela protecção official bem compreendida do Governo Português e pelo inteligente e esforçado trabalho das energias nacionais que se ergueu sempre confiante e por fim victoriosa nas suas primeiras aspirações, a obra sob todos os pontos notavel que é o Caminho de Ferro de Benguela.

Se bem pensarmos, a construção deste Caminho de Ferro tem representado e representa para Angola um emprestimo gratuita de £ 12.000.000, melhor ainda uma verdadeira dádiva desta importancia visto que ao fim de 99 anos, a contar de 1902 esse instrumento de progresso terá passado a ser patrimonio nacional, depois de ter enriquecido e prodigiosamente desenvolvido uma região de consideravel extensão e um porto de mar que dantes era quasi completamente ignorado.

E' bem digno de meditação este exemplo frisante de cooperação dos capitais estrangeiros que, sem uma reclamação, sem um conflicto, sem o minimo incidente desagradavel, conseguem fecundar uma das nossas mais importantes colonias. E nós, portugueses, que tanto lutamos pela falta de capitais bastantes que desafogadamente nos permitam acudir ao desenvolvimento intensivo do nosso dominio colonial, não devemos perder de vista que com empreendimentos semelhantes a estes, transaccionando com boa fé e sincero es-

pirito de tolerancia da nossa parte e com pessoas de cotação moral, poderíamos concorrer notavelmente para o futuro das nossas colonias.

Consideremos por fim, Senhores, que o Caminho de Ferro de Benguela é praticamente uma obra verdadeiramente portuguesa, que os directores da Companhia são na sua maioria portugueses, que a direcção em Africa praticamente e todos os empregados da Exploração são portugueses (visto que entre 341 empregados que tem a Companhia 335 são portugueses e apenas 6 são estrangeiros) e não será possível deixar de concordar que a obra do Caminho de Ferro de Benguela, concebida num momento de inspiração e gerada num ambiente de constante carinho e cuidados por parte de quantos tinham a seu cargo a sua execução, constitui o mais belo exemplo de cooperação das energias nacionais com os capitais estrangeiros que ha a registana nossa historia colonial.

Como empreendimento industrial, a linha ferrea de Benguela está muito longe ainda de apresentar resultados animadores; o seu trafego relativamente consideravel para o que era licito esperar, embora concorra já de uma maneira muito sensivel para ajudar a suportar os prezadissimos encargos de uma obra destas proporções, não consegue aproximar-se do que seria necessário para fazer face a todas as despesas da exploração e encargos do consideravel capital que ali está empregado. Mas os territorios da Provincia de Angola atravessados pelo caminho de ferro accusam o desenvolvimento que os gráficos n.ºs 2 e 3 apresentam, desenvolvimento que não é licito attribuir a outras causas.

E, assim, em 25 anos de trabalho e de esforço perseverante para a Companhia e para o seu incansavel organisador, se está a aproximar-se consideravelmente e seguramente a realização do seu objectivo, certo é que outros resultados não tem eles alcançado por enquanto além do dispendio de grandes somas de dinheiro e consideraveis energias; e só a colonia de Angola, e consequentemente o Estado Português, tem desde a primeira hora tirado um importante quinhão de beneficios.

Não faço estas afirmações, alias cheias de verdade e de justiça, e que ninguém de boa fé poderá contestar, para chamar as boas graças para a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela mas para demonstrar apenas quanto tem sido salutar o concurso destes capitais e quanto poderíamos e teríamos o direito a esperar se soubessemos e pudessemos intensificar com inteligencia e verdadeiro patriotismo as iniciativas deste genero dentro das nossas colonias. Faço estas afirmações porque não poucas pessoas haverá que no septicismo muito nosso da sua maneira de vêr não deixarão de pensar que neste consorcio em que só supõem vantagens para os estrangeiros só estes sabem tirar o seu quinhão avantajado deixando o País depauperado e quasi sem recursos.

Felizmente no Caminho de Ferro de Benguela não ha nem exploradores nem explorados; cabendo a

cada um dos socios, Companhia e Estado Portuguezes, as suas vantagens proprias, vantagens que não são antagonicas mas que, pelo contrario, se encontram num objectivo comum:—O desenvolvimento da parte central da Provincia de Angola e do seu belo porto do Lobito.

* * *

Em presença dos gráficos que V. Ex.^{as} podem examinar não é possível duvidar que toda a região servida pelo Caminho de Ferro se tem desenvolvido consideravelmente e que, graças ao elemento de comunicações e de ocupação que ele representa os rendimentos do Estado nessas regiões teem tambem aumentado de uma maneira apreciavel. O porto do Lobito onde a ponte acostavel e privativa da Companhia, representa, apesar da sua modestia relativa, uma comodidade que os navios não encontram em qualquer porto da Provincia, viu firmada a sua reputação pelos esforços empregados pelo Caminho de Ferro que nunca se poupou a esforços para facilitar e desenvolver as operações de carga e descarga dos navios, o fornecimento de agua e quanto enfim poderia ser razoavelmente exigido a um porto ainda em embrião e contando, apenas, com os recursos de uma entidade particular. A cidade graciosa que hoje se ergue já na lingua de areia que se chama a restinga do Lobito e que põe um contraste simpático na série dos centros habitados da nossa Africa Ocidental, pôde dizer-se que obra é do Caminho de Ferro a quem pertence uma grande parte dos edificios.



Descarrilamento ao Km. 146,100 em 28/12/925

Nos territorios servidos pelo Caminho de Ferro nascem e desenvolvem-se as povoações Cuma, Lépi, Caála, Huambo, Boas Aguas, Vila Nova, Bela Vista, Chinguar, Catabola e Camacupa (Vila General Machado) e que concorrem para o trafego geral nas proporções que V. Ex.^{as} podem apreciar no gráfico n.º 5. Nessas regiões e graças ás facilidades concedidas pelo Caminho de Ferro activa-se a produção do trigo que em 1927 já concorreu para o trafego da linha com 2.115 T. e que convenientemente desenvolvida e amparada pode assumir proporções consideraveis.

Não será muito optimismo afirmar que dentro de alguns anos o Lobito será o Lourenço Marques da Africa Ocidental se não tiver ainda um desenvolvimento maior quando estiverem a ser drenados por esse porto todo o trafego de mercadorias e de passageiros que a capacidade da linha ferrea permitir, trafego esse que não virá por este Caminho de Ferro e por esse porto em virtude de convenções mais ou menos dificeis de manter mas pela força das circunstancias que tornam essa via a mais economicamente favoravel para todos os produtos da Katanga e lhe assegura um trafego consideravel na propria região que ele atravessa.

A linha ferrea encontra-se hoje em exploração até ao Km. 720, Vila General Machado, situada junto á ponte do Quanza. Segue-se depois esta ponte metalica relativamente importante, com 160 metros de comprimento, com disposição para dar passagem a peões e veículos e de uma solida construção. Passada uma extensão de algumas dezenas de quilometros de terrenos esponjosos onde os aterros apresentaram algumas dificuldades, a linha alcança o seu terminus actual (Km. 1.230) lançando-se quasi em linha recta atravez de uma região plana e fácil onde foi possível assentar os carris á razão de 1 km. e por vezes 1,5 km. por dia. Agora estão-se executando os trabalhos de nivelamento e consolidação da via, a montagem do telegrafo, construção das estações e dos acessórios necessários.

No Huambo, para onde mais tarde serão deslocados os serviços de administração do Caminho de Ferro, estão sendo construidas, encontrando-se já bastante adeantadas, umas magnificas oficinas assim como bairros operários e indigenas e quanto é necessário para a vida higienica de uma população ferro-viária importante, contribuindo assim o Caminho de Ferro poderosamente para a expansão de um centro urbano já de relativa importancia pela sua situação especial e pelas boas condições do seu clima, mas ao qual as instalações importantes que a Companhia ali está construindo e a população relativamente numerosa que por seu intermédio se fixará, darão vida e incentivos.

Não obstante todas as dificuldades com que tem tido de lutar, o Caminho de Ferro não descurou a organização do seu material circulante. E assim foi que, passado um periodo no qual pelos efeitos das chuvas verdadeiramente excepcionais de 1926 houve uma interrupção do trafego relativamente demorada, o serviço normalisou-se rapidamente.

E no entanto as chuvas torrenciais cortaram a linha em vários pontos, derrubaram pontes, causaram descarrilamentos e prejuizos que levaram tempo a remediar e deram origem a que aumentassem nas várias estações as quantidades de carga a transportar enquanto o material para a continuação da linha, impossibilitado de seguir para onde era reclamado, exigia rápidas providencias.

(Continua)

Linhas Portuguesas

A C. P. que desde que tomou posse das linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste, está empenhada em melhorar todos os seus serviços, procede com a maior celeridade á renovação da via em vários trajectos, empregando travessas novas, muitas delas das ultimamente adquiridas no Brasil, e em uso já nas suas antigas linhas do Norte, Leste e Oeste. Também continua com as reparações em locomotivas, vagões, carruagens, e furgões esperando dentro em pouco da Belgica novas carruagens modernas para o serviço do Porto. Melhorou consideravelmente a rede em diferentes pontos, onde o estado da via não oferecia a devida garantia á circulação dos combóios, limpou por completo os sitios que se achavam cobertos de vegetação desnecessaria e tem cuidado da conservação geral da rede com o mesmo escrupulo adoptado nas suas antigas linhas.

Em breve projecta estabelecer «tramways» no Sul até Pinhal Novo, Setubal, etc., com carruagens centrais iguais ás que circulam entre Lisboa-Sintra e Vila Franca, assim como em vários trajectos do Minho e Douro, onde já anda uma composição largamente utilizada pelo publico com aprazimento geral. Das novas carruagens para «tramways» a caminho da Belgica vistosas e confortáveis, parece não poderem ser empregadas no Minho e Douro, pelo seu comprimento, 18 metros, em virtude das curvas que se encontram nos tuneis do Porto e Douro impedirem a sua circulação, por roçarem nas paredes dos mesmos.

—Foram tomadas providencias para acelerar os trabalhos do inventario dos Caminhos de Ferro do Estado.

Linhas Estrangeiras

Linhas espanholas — A Companhia dos transvias de Pontevedra a Marin construírá em Marin uma estação com todas as comodidades modernas.

—Na Espanha está-se estudando a imediata união das linhas férreas de Ripoll a Puigenda com as linhas francezas em Tour de Carol.

Linhas francezas — Recentemente se tem efectuado ensaios das novas locomotoras eléctricas Oerlikon dos Caminhos de Ferro de Paris Orleans.

Estas locomotoras tem quatro motores e uma potencia horaria de 1.800 cavalos. A velocidade máxima é de 45 a 50 quilómetros por hora para carruagens de mercadorias e de 90 quilómetros para as demais carruagens.

Os ensaios efectuaram-se com um combóio composto por 58 vagons de mercadorias, vazios, que representam um peso de 578 toneladas no comprehendimento da locomotora.

A corrente que alimenta as locomotoras foi mantida a uns 250 ampers a uma extensão média de 1230 a 1250 volts. A variação de corrente, de um trem de marcha a outro, era medida por um amperimetro registador.

Para determinar o bom funcionamento nos trens expressos fizeram-se as provas com um combóio de 290 toneladas. Os valores obtidos para a aceleração foram de 720 metros em hora, com uma corrente média, no arranque de 250 ampers por motor e um quilómetro, 370 metros em hora por segundo com uma corrente media, no arranque de 350 ampers.

Maquinas para furar travessas - Maquinas para apertar e desapertar tirefonds

COM MOVIMENTO ELECTRICO

Rendimento cerca de 15 vezes superior ao do trabalho manual. Grande segurança de trabalho com economia de tempo e despesas.

“ROBEL”

MUNICH S. 50 (Alemanha)

Thalkirchnerstr. 210-222

REPRESENTANTE PARA PORTUGAL E COLONIAS:
ROBERTO CUDELL, PORTO-Rua Passos Manuel, 41



Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Termos de contrato de trespasse para a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro das linhas do Vale do Corgo (Rêgoa e Chaves), do Vale do Sabor (Pocinho e Miranda) e da Régua e Vila Franca das Naves (em Construção).

(Continuação do n.º 966)

§ único. Enquanto estiver ao serviço do terceiro outorgante este pessoal será por ele pago e conservará os mesmos vencimentos e regalias que o segundo outorgante lhe tiver fixado.

Art. 16.º O terceiro outorgante compromete-se a fazer os transportes de interesse público em harmonia com as leis em vigor que os regulam e a conceder nas linhas traspassadas os passes e as reduções de que actual e legalmente gozam as entidades oficiais nas linhas que já explora.

Art. 17.º De harmonia com o disposto no artigo 9.º pertence ao terceiro outorgante conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências, assim como o material fixo e circulante, em perfeito estado de prestar serviço, fazendo para este fim à sua custa todas as reparações que forem necessárias.

§ 1.º Se o não fizer, será avisada pelo primeiro outorgante, por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, para proceder a tais reparações dentro de um prazo conveniente, marcado pela referida Direcção Geral.

§ 2.º Findo esse prazo, e não estando em curso a satisfação da reclamação do primeiro outorgante, poderá este proceder às necessárias reparações por sua ordem e de conta do terceiro outorgante que pagará as despesas com elas realizadas e as que pelo seu procedimento tiverem sido motivadas; podendo o primeiro outorgante, por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, apropriar-se das receitas necessárias para cobrir o seu crédito se o terceiro outorgante fôr remisso em satisfazer.

§ 3.º Este procedimento coercivo não obsta às mais sanções a que, pela legislação geral, fica o terceiro outorgante sujeito.

Art. 18.º O material circulante deverá, em regra, ser adstrito às respectivas linhas, podendo contudo circular livremente em todas as linhas exploradas pelo terceiro outorgante e, mediante prévia justificação e aprovação do primeiro outorgante, ser deslocado permanentemente para qualquer delas.

§ 1.º Para o efeito deste artigo entende-se por deslocação permanente aquela que dê lugar a uma ausência consecutiva da rede titular superior a um mês para as locomotivas e carruagem, e a três meses para os outros veículos.

§ 2.º A permanência em preparação em qualquer oficina não é contada para o cômputo da ausência a que se refere o parágrafo anterior.

Art. 19.º Dando-se o caso de interrupção total ou parcial da exploração das linhas traspassadas, o primeiro outorgante providenciará para que a dita exploração continue por conta do terceiro outorgante e intimá-la há imediata-

mente para que ela se habilite a cumprir as obrigações deste contrato no prazo de sessenta dias.

§ 1.º Se, findo esse prazo, contado da data da intimação, o terceiro outorgante não estiver apto a reassumir a exploração das linhas traspassadas, pelos seus próprios meios e nos termos deste contrato, incorrerá, por esse mesmo facto, na pena de rescisão do mesmo perdendo o direito a todas as concessões que, por este contrato lhe são ou tiverem de ser feitas, e o primeiro outorgante entrará imediatamente na completa posse das linhas e da sua exploração, sem indemnização alguma para o terceiro outorgante, salvo o disposto nos artigos 12.º e 22.º

§ 2.º Ficam excluídos das disposições deste artigo os casos de força maior, devidamente comprovados.

Art. 20.º Todas as linhas cuja exploração é traspassada poderão ser ocupadas militarmente e exploradas directamente pelo primeiro outorgante, sempre que assim se torne necessário para a defesa nacional.

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

Art. 21.º As novas construções de linhas e ramais já classificados, ou que o venham a ser, como afluentes das linhas traspassadas, financiadas pelo Fundo especial de caminhos de ferro, serão objecto de concurso público, cabendo o direito de opção ao terceiro outorgante.

Art. 22.º As obras complementares de primeiro estabelecimento, a primeira renovação de parte metálica da via, incluindo pontes, para as linhas já em exploração, necessitem de ser renovadas dentro do prazo de quinze anos, e a aquisição do material circulante necessário ao desenvolvimento do tráfego, serão custeadas pelo Fundo especial de caminhos de ferro, quer directamente quer garantindo empréstimos para tal fim negociados pela entidade administrativa do Fundo especial de caminhos de ferro ou pelo terceiro outorgante, mediante aprovação governamental.

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

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

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

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

Art. 23.º Enquanto se mantiver em vigor a actual *Tarifa de Despesas Acessórias* as empresas contratantes compromete-

tem-se a não cobrar do público mais do que actualmente pelas operações de trasbordo, de evoluções e manobras nas estações de Régua e Pocinho.

§ 1.º Se a Tarifa de Despesas Acessórias vier a ser modificada, fica desde já estabelecido que, pelo que se refere a estas estações, será aplicável o regime que essa tarifa adoptar para o caso em que as duas linhas de bitola diferentes sejam exploradas pela mesma entidade.

§ 2.º Os novos encargos, que o estabelecido neste artigo possa originar, serão suportados pelas empresas contratantes divididos entre elas de comum acôrdo.

Art. 24.º A exploração das linhas traspassadas será feita nos precisos termos das leis regulares da exploração de caminhos de ferro,

§ único. O terceiro outorgante em todos os seus actos de exploração fica pois sujeito à fiscalização exercida pelo primeiro outorgante sobre as empresas de caminhos de ferro, por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro ou do organismo que porventura a substitua, sem prejuizo da fiscalização especial a que se refere o artigo seguinte.

Art. 25.º O primeiro outorgante encarregará o seu delegado junto do segundo outorgante, a que se refere o artigo 28.º do contrato de 11 de Março de 1927, de exercer directamente, ou pelos seus adjuntos, as funções de fiscalização junto do terceiro outorgante.

§ único. Este delegado assistirá a todas as reuniões do conselho de administração do terceiro outorgante, bem como às de quaisquer órgãos executivos delegados dessa administração. Nessas reuniões terá voto consultivo e, quando o julgue necessário, voto suspensivo, até deliberação do primeiro outorgante, das decisões que digam respeito às linhas arrendadas.

Art. 26.º Nenhuma alteração tarifaria, contrato de transporte ou de serviço combinado, bonificação, redução ou isenção de taxas ou multiplicadores e regras de repartição do tráfego, que possam afectar as linhas traspassadas em exploração, serão propostas à homologação do primeiro outorgante pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, sem que, além dos outros requisitos indispensáveis pela legislação em vigor, tenha sido obtido, por escrito, o parecer delegado junto do terceiro outorgante, que o deverá apresentar no prazo máximo de quinze dias depois de lhe ser entregue o pedido pela referida Direcção Geral.

§ 1.º A falta de entrega do parecer, no prazo acima indicado, será considerada com anuência do delegado à proposta apresentada pelo terceiro outorgante.

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

Art. 27.º Se o terceiro outorgante não cumprir as cláusulas deste contrato, depois de advertido, ou se recusar obediência à decisão dos árbitros nos casos de intervenção destes, o primeiro outorgante poderá rescindir o presente contrato.

Art. 28.º A rescisão do contrato nos termos do artigo anterior faz-se há por decreto, não ficando o primeiro outorgante obrigado a indemnizar o terceiro outorgante, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto alegados para justificar a indemnização e nem se responsabiliza por quaisquer dividas do terceiro outorgante, qualquer que seja o modo e título por que elas tenham sido contraídas, nemgarante ou cauciona contratos de empreitadas gerais ou parciais, ou de qualquer outra natureza que o terceiro outorgante estabeleça com terceiros.

§ único. Exceptuam-se os encargos financeiros a que se referem os artigos 12.º, 21.º e 22.º

Art. 29.º Fica também estipulado que o primeiro outorgante, não só com razão de proprietário das linhas conce-

didas, mas também como credor da conservação, melhoria e exploração das mesmas linhas, terá preferência sobre todos os credores do terceiro outorgante para as dividas provenientes da exploração das suas linhas, obrigando-se o terceiro outorgante em todos os contratos que fizer ressaltar os direitos do primeiro outorgante em harmonia com este artigo.

Art. 30.º O terceiro outorgante ao assumir a exploração das linhas traspassadas continuará, sem interrupção, as construções das linhas já iniciadas, ficando a cargo do Fundo especial de caminhos de ferro os respectivos encargos, nos termos do artigo 25.º do contrato de arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado ao segundo outorgante.

Art. 31.º As questões que se levantarem sobre execução, interpretação ou omissão deste contrato, serão resolvidas por tribunal arbitral, constituído por tres membros, sendo um nomeado pelo primeiro outorgante, outro pelo terceiro outorgante, e o terceiro escolhido por ambos.

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

Art. 32.º As questões que, pela legislação ferroviária em vigor nesta data, devam ser presentes ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro, serão exclusiva e definitivamente resolvidas pelo primeiro outorgante, ouvido o parecer do referido Conselho.

Art. 33.º O terceiro outorgante não poderá transpassar, no todo ou em parte, sem autorização do primeiro outorgante, dada por lei, ou por decreto com força de lei, os direitos e obrigações derivados deste contrato a outra entidade.

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

Este contrato vai escrito em treze fôlhas do livro de contratos desta Direcção Geral de Caminhos de Ferro, rubricadas pelos outorgantes com a excepção da última por conter as assinaturas.

Foram de tudo testemunhas os funcionários desta Direcção Geral, segundo e terceiro oficiais Júlio Emílio Moreira Marques e Fernando Araújo Alegria, tendo também assistido o Ex.º Sr. Dr. José Francisco de Azevedo e Silva, Procurador Geral da República.

Este contrato não leva selo em virtude do disposto no artigo 35.º do decreto n.º 13:829, de 17 de Junho de 1927.— E eu, *Júlio José dos Santos*, engenheiro sub-chefe da Divisão Central e de Estudos, em firmeza de tudo, e para constar onde convier, fiz escrever e subscrevo o presente termo de contrato que vão assinar comigo as pessoas nêle mencionadas, depois de a todos ser lido por mim em voz alta.— *Álvaro de Sousa Rêgo—António de Almeida Vasconcelos Correia—Vitorino Henriques Godinho—Pedro Joice Dinís—António Faria Carneiro Pacheco—José Caeiro da Mata—Júlio Emílio Moreira Marques—Fernando Araújo Alegria.*—Fui presente, *José Francisco de Azevedo e Silva.—Júlio José dos Santos.*

(Continúa)

Aos nossos Assignantes

Em virtude de se encontrarem esgotados os numeros 961 e 963 de 1 de Janeiro e de 1 de Fevereiro, prevenimos os nossos assignantes, que no-los teem pedido a impossibilidade em que estamos de satisfazermos os seus desejos.

UMA HOMENAGEM

A

BARROS QUEIROZ

FOI-LHE PRESTADA PELO MONTE-PIO FERROVIARIO

O Monte-pio Ferroviario, prestante agremiação acanhada e impropriamente instalada numa casinha da Rua de Santo Antonio da Gloria, realizou no passado dia 26 uma sessão solene para inauguração de um retrato do falecido presidente do Conselho de Administração da C. P., o prestigioso e malogrado homem publico que foi Tomé de Barros Queiroz, que pela simpatica colectividade muito se interessou.

Com enorme concorrência de associados, o sr. Martins d'Andrade convidou para constituirem a mesa os srs. drs. Ruy Ulrich e Carlos Lopes, Conde de Castello Mendo e Moreira dos Santos, lendo-se avultado numero de cartas e telegramas de varias colectividades dando o seu aplauso áquella homenagem.

Seguidamente, o sr. dr. Ruy Ulrich agradeceu a indicação do seu nome para presidir á sessão e declarou que nunca lhe foi tão agradável o dever de prestar homenagem á saudosa memória do seu ilustre predecessor por se encontrar entre ferroviarios e por que ella representa o pagamento de uma divida de gratidão. Barros Queiroz, pelas suas qualidades de intelligencia e de character impunha-se á estima de todos.

Pôs depois em relevo a sinceridade daquelle acto e disse que se elle honrava a memoria de Barros Queiroz não menos honrava os que o promoveram. Por ultimo manifestou a simpatia da C. P. pelo Monte-Pio Ferroviario e prometeu-lhe todo o auxilio, compativel com as circumstancias financeiras daquelle Companhia.

O sr. Mario de Sousa Denis, presidente da direcção do Monte-Pio, leu o seguinte discurso:

«Esta homenagem é simples pela ausencia absoluta da ostentações, mas grandiosa por calar bem no animo de todos os ferroviarios que tiveram a honra de servir sob as ordens de Tomé de Barros Queiroz.

«O Monte-Pio Ferroviario que tem sempre contado da parte de todos os superiores da Companhia Portuguesa com a mais desvelada protecção, graças á sua honestissima administração e ainda pelo cumprimento integral da missão de benemerencia que se propoz, encontrou num dia assaz difficil da sua vida mãos pectoras que o auxiliaram a levantar-se dum abysmo que, embora remediavel, era muito angustioso. Dentre essas mãos, figuravam as do então presidente do Conselho de Administração da C. P. Se já era enorme a nossa admiração por tão grande vulto, desde esse dia os socios desta casa gravaram nos seus corações a gratidão mais sincera que pode conceber-

se. Quando a implacavel morte o arrebatou deste mundo, onde tanto havia a esperar das suas excelsas qualidades de intelligencia e de trabalho, surgiu immediatamente o desejo de se perpetuar a sua memória com a colocação do seu retrato nesta pequena sala. Motivos varios obstaram a que a direcção transacta saldasse esta divida de gratidão, porém, a actual, de acôrdo com a cessante, resolveu levar por diante o desejo manifestado pela população associativa desta colectividade de bem fazer. Vai ser solenemente des-cerrado o retrato de um grande homem de bem. Que os novos aprendam nos seus exemplos sempre virtuosos a trilhar o caminho da honra, da justiça e da disciplina. Que esta fotografia seja pelos vindouros admirada e respeitada como nós a vamos conservar. Que todos os ferroviarios sigam sempre os seus nobres exemplos de modelar chefe de familia, porque imitando-o levam aos seus lares um maior conforto. Que as viúvas e orfãos dos socios deste Monte-Pio venerem a sua memoria porque elle tambem velou pelo instituição que lhes minorou, de momento, as difficuldades ocasionadas pela perda dos seus entes queridos.

Com o desaparecimento de Barros Queiroz não só a sua ilustre familia perdeu. Todos nós perdemos.

Por sua vés, o sr. Manuel da Silva Freitas proferiu as seguintes palavras:

«As paredes que nos cercam encerram o tesouro da grande familia ferroviaria, chamado Monte-Pio — o tesouro dos que contribuem para encurtar ás multidões as grandes distancias, sob o magestoso poder do ferro e do aço.

«Foi no século XV que se fundou o primeiro Monte-Pio, por iniciativa de um frade chamado Terné que prégando em Perúgia lembrou ás turbas a conveniencia do auxilio mutuo, exortando-as á fundação de um banco de caridade. E hoje vemos com prazer que os Montepios marcam na Historia da Civilização o ponto culminante do progresso moral.

Nada pode haver, sem duvida, mais belo, mais sublime, do que a existencia duma agremiação mutualista, onde se veem nivelados o sábio ao ignorante, o feliz ao desventurado, o fraco ao forte, o superior ao subordinado, para comungarem sob o mesmo tecto, as mesmas ideias doutrinaes. E tanto assim é, que, entre outros, tivemos a dita de vêr inscrito no nosso livro de ouro a figura de Barros Queiroz, desse homem que foi grande por si mesmo e que tinha a força de vontade dos que para serem grandes nasceram. Barros

Queiroz sabia mandar e sabia obedecer. Sabia mandar porque a sua conspicua honestidade magnetizava; sabia mandar, porque a autoridade se encobria com a bondade, porque não se obsecava com o poder do mando, e sabia obedecer porque sabia mandar.

Tomé de Barros Queirós, além de socio deste Monte-Pio, foi também dele um grande amigo, porque o subsidiou com trinta mil escudos. Com a homenagem que hoje lhe prestamos, pretendemos significar a todos em geral que no nosso peito arderá eternamente o luminoso facho da gratidão.

Falaram por ultimo os srs. Carlos Medanha e Amilcar de Barros Queiroz, filho do homenageado, cujo retrato foi descerrado pelo sr. dr. Ruy Ulrich, agradecendo em nome da familia tão sentida homenagem prestada á memoria de seu pai.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, associou-se a essa justissima manifestação de saudade, ao homem que em vida, foi um exemplo de honra e de intelligencia, e que conquistou as mais altas situações, sem atropelar ninguém, confiado simplesmente nas suas raras qualidades de actividade e de Trabalho.



O PESSOAL DA C. P.



Grupo de ferroviarios que faz parte do pessoal da Estação da Torre das Vargens

AÇO

Silico Manganese para molas de automoveis

Aço citavado

Limas

Inglesas de 1.^a qualidade



MARCA DA FABRICA

Dos afamados fabricantes

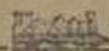
Cammell Laird & Co. Ltd.

CYCLOPS WORKS

SHEFFIELD

Representante: HERBERT CASSELS, J.^{or}

Rua 24 de Junho, 56 — Telef. C. 3256



ACIDENTES FERRO-VIARIOS

Pequeno choque de comboios na estação da Moita

Na estação do caminho de ferro da Moita, deu-se no dia 17 do mez passado um choque entre o comboio n.º 800, de passageiros, procedente do Algarve, e a cauda do comboio n.º 2:867, de mercadorias, procedente do Barreiro e destinado a Funcheira, por o primeiro ter ultrapassado o limite e o segundo ainda não estar convenientemente resguardado. Não houve desastres pessoais, apenas descarrilou o vagon L 312MD. com cascos de vinho, tendo esta mercadoria ficado inutilizada, e havendo outras pequenas avarias no material. A via nada sofreu, restabelecendo-se pouco depois a circulação.

As instancias superiores iniciaram imediatamente o inquerito para apuramento de responsabilidades.

Trefileries et Laminoirs du HAVRE

S. A. au capital de 90.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

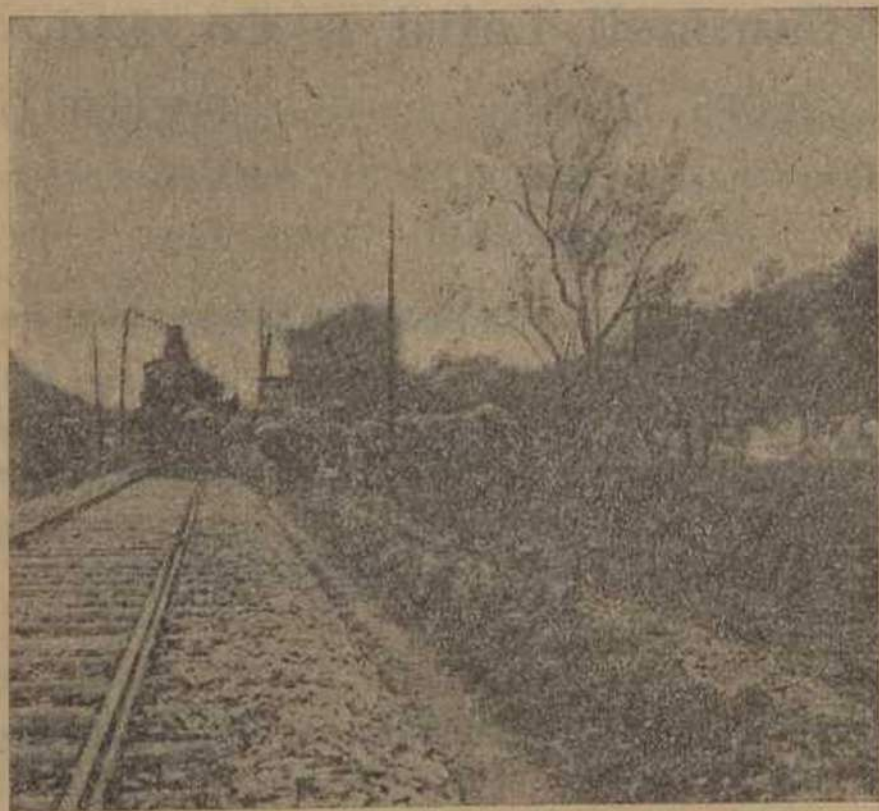
Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

O APEADEIRO DE SANTA MARGARIDA

FOI ENTUSIASTICAMENTE INAUGURADO
SATISFAZENDO-SE ASSIM UMA JUSTA ASPI-
RAÇÃO DE 20 ANOS

FOI inaugurado no dia 1 do corrente, na linha do Leste, entre as estações de Praia do Ribatejo e Tramagal, o apeadeiro de Santa Margarida, situado ao K^m 122,700.



O 1.º comboio que chegou a Santa Margarida

Para comemorar esse grande melhoramento, formou-se uma comissão composta de varios comerciantes, tendo como seu presidente o sr. João Mendes Freire

Abrilhamaram os festejos 2 filarmônicas, a de Barquinha e a do Poligno de Tancos, que depois de percorrerem os principaes lugares da freguezia, dirijiram-se rodeados de muito povo, para o referido apeadeiro, aguardando ali a chegada do comboio inaugural, que ás 12,35 passou no apeadeiro, passando debaixo de arcos ornamentados que atravessavam a linha de lado a lado. Foi recebido entusiasticamente e coberto por um vivo fogo de artifício e ramos de flores.

Ao pessoal do comboio e a alguns passageiros, foi oferecido, por várias meninas, um ligeiro copo de agua. Durante as paragens, homens e senhoras cobriram de flores os comboios que pela primeira vês ali passavam.

A's 13 horas foi oferecido o almoço ás duas filarmônicas e aos convidados, nas salas da residencia da Quinta do Lombão, cedido pelo seu proprietario, o lavrador sr. Vicente Themudo.

Terminado o almoço, usaram da palavra os professores primários, srs. Luiz Mateus e Domingos G. Pinho.

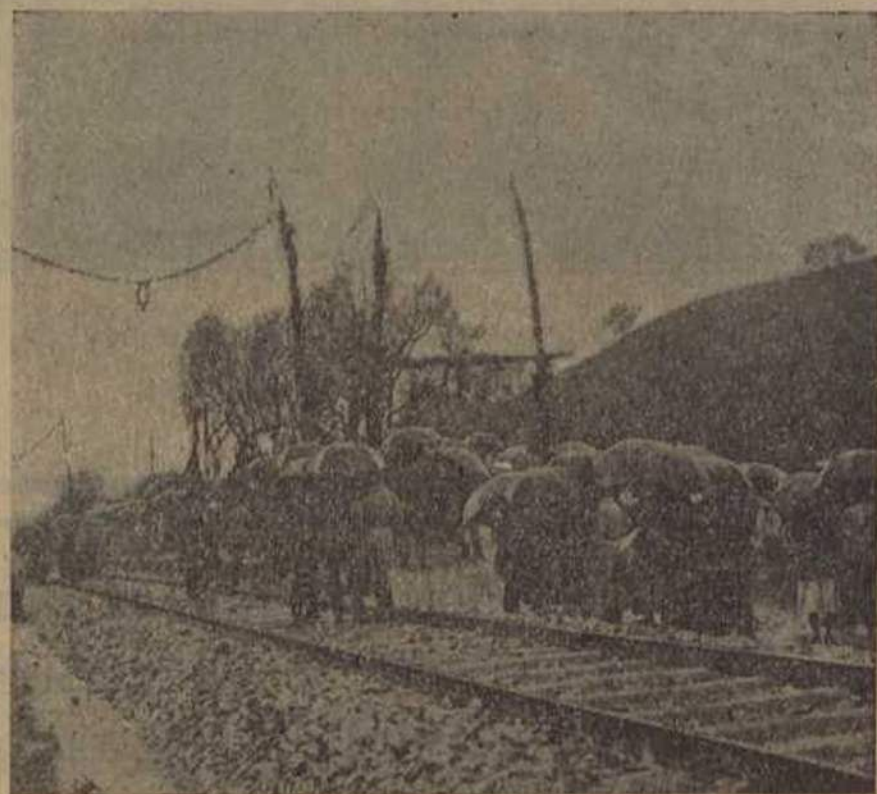
O primeiro que ha cerca de 20 anos lançou a ideia do apeadeiro, e o segundo manteve-a, defen-

dendo-a contra os ataques de pessoas gananciosas. Ambos enalteceram as qualidades do povo de Santa Margarida.

Seguiram-se varios brindes, dos srs. João Lopes Godinho e José Alves Soares por Constancia; João Mendes Morgado, João Mendes Freire e Jacintho Braz por Santa Margarida; e pelo povo de Barquinha, o sr. José Filipe Rebordão, que ao professor sr. Pinho rendeu um justo elogio, pelas suas belas qualidades.

A's 16 horas, realisou-se um copo de agua, soltando-se n'essa ocasião, vivas aos srs. Vicente Themudo, Fernando Themudo; director geral da C. P., engenheiro Ferreira de Mesquita, dr. Francisco Cruz, dr. Ginestal Machado, ao professor e povo de Santa Margarida, ao farmaceutico e povo de Constancia, ao industrial de Praia do Ribatejo sr. Vieira da Cruz e seus filhos, ao feitor da Quinta do Lombão, sr. Agostinho Marques, e aos filhos de Thomaz da Cruz, brindando-se pelas melhoras do sr. Manuel da Cruz, que, por motivo de doença, não poudé assistir ao acontecimento, para o qual tanto contribuiu.

Pelas meninas, Emilia Julia e Rosaria Florinda, foi feita uma corôa de palmas ornamentada com verdura e flores, que foi oferecida ao maquinista



O povo apoz a saída do primeiro comboio
(Clichés de Leandro).

Walcker, do comboio inaugural, sendo colocada no cabeçote da maquina.

No local do apeadeiro varios indivíduos usaram da palavra, sendo todos muitos ovacionados e especialmente o professor sr. Domingos Gomes Pinho

a quem foi feita por toda a numerosa assistência uma grandiosa e merecida manifestação de simpatia e reconhecimento pelo trabalho e sacrificios que tem despendido a favor da criação do apeadeiro agora inaugurado, sendo por ultimo levado em triumpho.

Tudo decorreu sem a mais leve nota discordante.

O dia tempestuoso, não favoreceram os festejos, mas nem por isso impediu que o povo em massa, acorresse ao apeadeiro, a certificar-se da realidade em que se tornaram os seus sonhos de cerca de 20 anos, alguns jornais publicaram, não ter havido jubilo n'aquelle povo, o que não é verdadeiro, como se vê nos presentes clichés, obedecendo essa errada informação, ao espirito ganancioso de um proprietario, pretendendo á viva força que este apeadeiro seja mudado para defronte do seu Casal, ao K.^m 123,800, pondo á margem os interesses do povo d'aquella freguesia.

O apeadeiro, que actualmente só faz serviço de passageiros sem bagagens, é servido por 3 combóios ascendentes e 3 descendentes que ali param respectivamente, ás 5,11-15,30-17,42-6,43-12,35-19,23, vivendo agora aquelle povo ancioso, por que a C. P. não demore os trabalhos, de forma a brevemente se poder fazer para ali o tráfego das mercadorias d'aquella vasta e rica região.

Jerónimo Marques

Factor em Praia do Ribatejo



Carteira dos Accionistas

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da B. Alta

SERVIÇO DE TITULOS

LISTA das obrigações amortizadas no exercicio de 1927, por meio de compras efectuadas nas Bolsas de Lisboa e Paris, conforme o preceituado no artigo 7.º da Convenção de 15 de Outubro de 1905 e dos artigos 13.º e 14.º dos estatutos:

Trezentas e setenta e quatro obrigações de 1.º grau, juro fixo.

163-903 a 905-2.687-2.747-2.918 a 2927-3406-3414 a 3415-3456-3.464-3.466-3.764-4.101-5.187-5.532-5.653-5.763-5.925-6.249 a 6.252-6.528 a 6.531-6.713-8.253 a 8.255-8.586 a 8.588-9.897 a 9.898-9.915 a 9.919-9.951-10.067 a 10.078-10.507-11.559-11.940-12.504 a 12.510-12.603-12.615 a 12.624-13.615 a 13.616-13.728 a 13.729-14.105 a 14.106-14.960-15.472 a 15.491-15.576 a 15.581-16.736 a 16.737-17.410-18.692 a 18.694-19.413 a 19.415-20.253-20.736-20.781 a 20.782-29.796-21.042 a 21.071-21.489-21.585 a 21.586-21.909 a 21.911-21.915 a 21.917-22.057 a 22.060-22.232 a 22.233-22.446 a 22.449-22.543 a 22.545-23.308-23.337 a 23.340-23.430 a 23.432-23.764 a 23.766-23.899 a 23.901-24.025 a 24.030-24.210 a 24.229-25.330-26.182 a 26.184-26.774 a 26.778-27.000 a 27.001-27.732 a 27.733-27.852-27.859 a 27.860-27.873 a 27.874-27.901 a 27.903-27.934 a 27.937-28.176 a 28.183-28.267-28.801 a 28.825-29.109-29.168-29.217-30.002 a 30.004-30.341 a 30.343-30.345 a 30.347-30.664 a 30.666-31.710 a 31.729-32.131 a 32.141-32.596 a 32.597-32.606-32.860-33.122-33.597 a 33.600-33.624 a

33.625-34.249 a 34.250-34.252 a 34.253-35.410 a 35.412-36.001 a 36.002-36.006 a 36.009-36.036 a 36.038-36.522-37.437-37.465 a 37.467-40.256-40.265 a 40.266-40.434 a 40.437-40.712-44.818 a 44.819.

Novcentas e quarenta obrigações do 2.º grau, juro variavel.

381-721-1.539-2.161 a 2.163-2.736 a 2.738-2.993 a 2.995-3.324 a 3.325-3.358-3.438 a 3.444-3.677 a 3.680-4.400 a 4.403-4.742 a 4.744-5.007-5.864 a 5.865-6.251 a 6.261-7.071-7.405-8.256 a 8.265-8.569-8.936-9.169 a 9.171-9.901 a 9.903-10.059 a 10.061-10.201 a 10.202-10.338-10.390-10.891-10.894-10.896-11.346 a 11.348-11.407 a 11.409-11.447 a 11.452-12.121 a 12.125-12.278-12.616-12.898 a 12.899-13.014 a 13.019-13.263 a 13.264-13.395 a 13.397-13.533-14.005-14.039-14.041-14.746 a 14.764-14.767-14.901 a 14.902-14.919 a 14.920-14.923-14.941 a 14.942-15.246 15.248 15.301 a 15.335-15.461 a 15.465-15.510 a 15.514-15.650 a 15.654-16.170-16.222-16.295-16.634-16.945 a 16.948-17.331-17.334-17.828-17.862-17.892-17.895-18.008-18.370 a 18.371 a 18.626-18.820 a 18.821-19.181 a 19.182-19.335 a 19.337-19.457-19.749 a 19.751-20.091 a 20.092-20.439 a 20.446-20.692 a 20.715-21.655-21.860 a 21.864-21.926 a 21.928-22.071 a 22.076-22.781 a 22.782-22.785-22.783-22.850 a 22.852-22.898-22.913-22.934-22.941-23.044 a 23.045-23.219 a 23.220-23.309 a 23.312-23.438-25.307 25.813-25.963-26.236 a 26.245-26.507-26.543-27.259 a 27.262-27.366-27.640-27.704-27.859 a 27.866-27.941 a 27.944-28.112-28.115-28.997 a 28.998-29.077 a 29.082-29.102-30.072 a 30.086-30.132 a 30.136-30.274 a 30.275-30.295 a 30.296-30.455 a 30.458-31.595 a 31.599-31.601 a 31.605-31.621 a 31.623-31.649 a 31.650-31.690 a 31.695-31.811-31.843-31.921 a 31.923-32.099-32.306-32.615 a 32.616-33.174 a 33.176-33.283-33.292-33.316 a 33.319-33.322 a 33.323-33.335 a 33.343-33.314 a 33.378-33.384 a 33.385-33.954-34.219 a 34.221-34.293 a 34.294-35.222-35.281 a 35.284-35.288 a 35.290-35.315-35.757-36.026-36.737 a 36.740-37.015 a 37.018-37.482-38.252-38.871 a 38.872-39.109 a 39.128-39.139-39.157-39.396-39.651 a 39.665-39.697 a 39.701-39.922 a 39.923-40.231 a 40.233-40.289-40.590 a 40.591.

40.626 a 40.628-40.671 a 40.673-40.995 a 41.007-41.862 a 41.869-42.133 a 42.136 42.854 a 42.856-42.912-42.920 a 42.925-43.341-43.911 a 43.912-44.795 a 44.796-45.020 a 45.021-45.032-45.098 a 45.102-45.118-45.256 a 45.265-45.676-45.750 a 45.752-45.979 a 45.981-46.124 46.648-46.361 a 46.369-46.426 a 46.433 47.288 a 47.292 47.523 a 47.527-47.965 a 47.967-48.014 a 48.015 48.353 a 48.358 49.729-50.317-50.512-50.779 51.195 a 51.197-51.589-51.593 a 51.595-51.813 a 51.816 52.051 a 52.062 52.076 a 52.082-52.273 52.297 -52.540-52.827 a 52.828-52.878 a 52.880-53.281 a 53.289-53.759 a 52.760-54.858-54.945-55.579 a 55.580-55.771 55.784 a 55.785 56.409 a 56.401-56.589 a 56.602-56.631 a 56.632-56.646 a 56.648 56.639 a 56.644-56.945 a 56.948-56.955 a 56.958-57.131-57.435 a 57.436-57.589 57.893 a 57.904-57.909 a 57.912 57.972-58.024-58.558 a 58.560-59.083 a 59.084 59.349 59.351-60.517-61.188 a 61.195-61.239 -61.374 a 61.377-61.677-61.696 a 61.697-62.532-62.801-62.803-62.835 a 62.837-62.952-62.999-63.173 a 63.174 63.345-63.535 a 63.544-64.016 a 64.018-64.565 a 64.566-64.583-64.586-64.731 66.301 a 66.303-66.327 a 66.329-66.570 a 66.571-66.778-66.789 66.821 a 66.823 -67.047 a 67.058-67.413-67.568 a 67.567-67.613 a 67.632 67.982 a 67.632-67.982 a 67.985-68.152 a 68.159 67.272 a 68.273 68.663 a 68.665-69.346 a 69.347-70.040 a 70.044-70.143 a 70.144-70.266 a 70.268 70.379-70.575 a 70.576-70.579 a 70.584-71.010 a 71.011-71.036-71.793 a 71.794-71.848 a 71.813-71.838 a 71.839-71.934 a 71.937-72.021a72.023 a 72.026-72.501 a 72.703-72.722 a 72.724-73.373-73.683 a 73.684-73.734 a 73.740-73.981-74.325 a 74.328-76.792 a 76.793-76.801-77.907-77.925-78.129 a 78.135-78.558 79.377 a 79.378-79.496 a 79.497-79.895-80.020 a 80.021-80.023 a 80.024-80.218 a 80.221-80.897-82.565-82.614-

Lisboa, 28 de Fevereiro de 1928

O Administrador Delegado

Luis Ferreira da Silva Viana

A TODA A HORA AGUA A FERVER
COM AS MAGNIFICAS
CAFETEIRAS E BULLES
DA



ELETRIGIA

Santa Justa, 87

Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de propaganda dos Arquipélagos dos

Açores e da Madeira e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração de cotados escritores

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

TELEFONE: TRINDADE, 581

LISBOA

PÓS DE
KEATING
MATAM



DEPOSITO PARA REVENHA

105, Rua dos Fanqueiros, 1.º

TEL. C. 1717 LISBOA

Tomás da Cruz & Filhos

Armazens de Madeiras

— E —

Fabricas Mecanicas de Serração

Praia do Ribatejo, Pampilhosa do Botão, Caxarias e Carriço

CAIXOTARIA

Doca de Alcantara—LISBOA

Sêda para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO
PORTUGAL

Telegramas: THOCRUZILHOS
PRAIA DO RIBATEJO

Manual do Viajante
em Portugal

— DE —

L. DE MENDONÇA E COSTA

Concluido por

Carlos d'Ornellas

Itenerarios de excursões em todo o paiz, e para Madrid, Paris, Vigo, Sant'Iago, Salamanca, Badajoz e Sevilha

Encontra-se á venda a 2.ª tiragem da 5.ª edição deste Manual

Para os assinantes da Gazeta 20 % de desconto.

Pedidos ao Depósito, Rua da Horta Sêca, 7
Telefone T. 27—581—576

Papelaria Camões

— DE —

Augusto Rodrigues & Brito L.ª

Secção de Tipografia, Encadernação e Pautação

Trabalhos simples e de luxo

Grande sortimento de objectos para pintura a oleo e aguarela

Grande variedade em objectos para escritorio, livros para escritorio e escolares, estojos para desenho, papeis para flores e muitos outros artigos.

42 Praça Luiz de Camões 43

Telefone T. 1040—LISBOA

Quereis dinheiro ?

Jogai no

Lama

RUA DO AMPARO, 51

LISBOA

Telefone, N 4020

Sociedade Commercial Portugueza
PHILIPS

RUA DA BETESGA 57, 1.º Esq.º

LAMPADAS DE CONSTRUCCÃO REFORÇADA
ESPECIAES PARA CAMINHOS DE FERRO.

RECTIFICADORES PARA CARREGAR.

ACUMULADORES PARA SIGNAES.

Dirigir-se às casas das especialidades

