

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

Premiada nas Exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra; Bruxelas, 1897; Porto, 1897; Liège, 1905
Rio de Janeiro, 1908, medalha de prata; Antuerpia, 1894; S. Luís, 1904, medalha de bronze
Representante em Espanha: Henrique La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 13

S U M A R I O :

Quem foi o primeiro soldado português morto em França durante a conflagração europeia, por CARLOS D'ORNELLAS. — Bases da politica ferroviaria, por J. FERNANDO DE SOUZA. — A Electrificação das linhas Chilenas. — As linhas ferreas através das Beiras. — O Caminho de Ferro Transpirenáico de Ripoll a Ax-les-Thermes por CALADO RODRIGUES. — O V Congresso da Imprensa Técnica. — Linhas estrangeiras. — Ha quarenta anos. — Viagens e transportes. — Linhas portuguesas. — Pessoal aposentado do Caminho de Ferro do Estado. — Cronica do Estrangeiro, por VICALBA. — No Entroncamento, vão ser construidas novas oficinas. — Os Caminhos de Ferro de Benguela. — A construção do novo edifício escolar para a séde do Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTOR

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SECRETARIO DA REDACÇÃO
Dr. CALADO RODRIGUES

REDACTOR E EDITOR
CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

Marechal GOMES DA COSTA

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO AMPAI (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Capitão JAIME GALO

Engenheiro GABRIEL URIGUEN.

Capitão MARIO COSTA

Capitão LUNA D'OLIVEIRA

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

Portugal . (semestre)	30\$00
Estrangeiro (ano) £	1.00
Espanha (>) pesetas.	35.00
França (>) francos.	100
Africa (>)	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrazados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO
E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7

Telef. Trindade 27

DIRECÇÃO: T. 576 e 581

QUEM FOI O PRIMEIRO SOLDADO PORTUGUÊS MORTO EM FRANÇA DURANTE A CONFLIGRAÇÃO EUROPEA

QUE infeliz que foi o sr. João Portugal com a publicação de uma carta num jornal da tarde em que afirmava que o primeiro português morto na Grande Guerra tinha sido o Alberto da Costa Leite, ex-marinheiro da Armada, alistado na Legião Estrangeira.

Eu, como combatente da Grande Guerra não posso deixar de vir também dizer da minha justiça, apesar de o caso não merecer discussões que são inoportunas e das quais, como bem diz o *Diário de Notícias*, nenhum proveito especial se tira.

Antes da morte de Alberto da Costa Leite eu recordei-me que o placar de *O Século* no Rossio inseria a seguinte notícia:

MORREU EM COMBATE CARLOS D'ORNELAS,
SOLDADO PORTUGUÊS, ALISTADO
NA LEGIÃO ESTRANGEIRA

Deu-se a coincidência de ser uma pessoa com o mesmo nome que eu tenho o que é mais um motivo para me não esquecer.



Adolfo Coutinho de Medeiros
(Açoreano morto na Grande Guerra)

Um jornal diário deu a notícia de ser o Adolfo Coutinho de Medeiros, o primeiro português morto na guerra; um livro do Dr. Júlio Dantas afirma e prova que o primeiro português morto na Guerra foi Armando Correia.

Só quem se pode pronunciar sobre o caso, se quiser, é o arquivo do C. E. P. se estiver em ordem, ou então o Ministério da Guerra que certamente terá a relação dos portugueses alistados na Legião Estrangeira em 914.

E bom seria que a tal respeito se pronunciassem se isso for possível para que a história da nossa intervenção na guerra europeia não fique com mais essa nebulosidade.

O António Gonçalves de Almeida Curado, valente companheiro de armas, que me perdão a inoportunidade desta crónica que só diz respeito aos portugueses alistados na Legião Estrangeira e não a Ele que com honra para Portugal, foi o primeiro soldado do C. E. P. morto na Flandres.

CARLOS D'ORNELLAS

BASES DA POLITICA FERROVIARIA

A PROPOSITO DE UM ARTIGO NOTAVEL

Por J. FERNANDO DE SOUZA

HONROU a *Gazeta* mais uma vez com a sua valiosa colaboração o Sr. Coronel Raul Esteves, cujo saber, merecimentos e serviços de excepcional brilho, é ocioso relembrar.

O distineto oficial é hoja uma das nossas maiores competencias em materia de caminhos de ferro e por isso as suas afirmações teem todo o peso e devem ser atentamente escutadas e cuidadosamente examinadas.

No seu artigo inserto na *Gazeta* de 1 do corrente, critica o Sr. Raul Esteves a legislação ferroviaria vigente, observando que apenas se ocupa com o aspecto financeiro do problema ferroviario sem assentar as bases de uma politica verdadeiramente nacional.

E para comprovar essa deficiencia legislativa, põe em relevo as condições anomalias em que se encontra a nossa principal empresa ferroviaria, a C. P., que explora todas as linhas de via larga com exceção da da Beira Alta. Recebeu varias concessões cujo termo não coincide na mesma data e que estão sujeitas a condições diversas. Tiveram umas subvenção quilometrica, outras garantia de juro, outras ainda não tiveram auxilio do Estado. Cada uma é regulada por um diploma distinto.

O mesmo poderia o distinto articulista observar acerca da Companhia Nacional, que sendo concessionaria de 185 km. apenas, tem três contratos distintos, terminando o prazo de cada concessão em data diferente.

O arrendamento dos C. F. E. por 30 anos, faz coincidir *quasi* o termo desse contrato com a concessão das linhas do Norte e Leste.

Afirmada a necessidade de um plano metodico, propõe o artigo como bases dessa remodelação:

1.^º— o agrupamento das linhas construidas ou a construir por grupos da mesma bitola em vista dos interesses regionaes;

2.^º— reorganização financeira e nacionalização das empresas actuaes e seu agrupamento;

3.^º— remodelação do regime do fundo especial de modo que seja receita exclusiva do Estado.

Para bem aquilatar estas proposições importa recordar rapidamente a evolução da nossa legislação ferroviaria sucessivamente elaborada ao sabor das circunstancias.

Sob a preocupação preponderante e quasi exclusiva de estabelecer uma ligação internacional, que faria de Lisboa o caes da Europa, em contraste com o scepticismo acerca do valor de uma linha

entre Lisboa e Porto, concedeu-se a linha de Lisboa á fronteira com garantia de juro. Após vicissitudes varias chegou-se ao contrato Salamanca de 1859 das linhas do Norte e Leste, que deu logar á constituição da Companhia Real, com subvenção quilometrica.

Em vez de se negociar directamente com ela a sucessiva ampliação da concessão, a que se acrescentassem novas linhas, a superstição do concurso deu logar á formação ocasional de novas empresas distintas sem conexão; uma para a linha do Barreiro a Vendas Novas e Setubal, outra do Sueste para as linhas do Alemtejo e do Algarve, outra ainda para a da Beira Alta, que devia ser acrescentada á da linha do Norte para assegurar a unidade do serviço internacional.

Adoptámos de inicio a via normal europea de 1^m,44 e assim chegámos a ter em exploração 130 quilometros. A influencia da Espanha e o desejo de assegurar a unidade da via peninsular levaram-nos a adoptar a via de 1^m,67, alargando os troços em exploração.

A falencia da Companhia do Sueste levou o Estado a tomar conta das linhas e a organizar a sua construção e exploração directas, com carácter provisorio porem, porque havia sempre o proposito de as conceder a uma empresa que construisse os prolongamentos, o que nunca se chegou a fazer.

Pouco depois resolia-se construir e explorar directamente por administração do Estado as linhas do Minho e Douro, surgindo mais tarde a idéa de as englobar com as do Sul e Sueste no mesmo contrato de concessão.

Entretanto concediam-se as linhas de Povoa e Guimarães por decretos que nem ao menos fixavam a duração da concessão e atribuindo-se-lhes larguras de via diferentes: 0,^m90 e 1^m.

Abriram-se mais tarde concursos distintos com garantia de juro para diversos troços de via larga e estreita sem a minima previsão do agrupamento racional de linhas.

A lei de 1899 consagrando o ecletismo a que se chegara, procurou organizar definitivamente uma administração dos C. F. E. dotada de relativa autonomia e com um fundo para que revertessem os acrescimos de receita, quer da exploração, quer dos impostos sobre o trafego.

Cessou a rotina burocratica, a interferencia abusiva da politica, a miseria das dotações, o regime das dívidas aos fornecedores, a aquisição de mate-

riaes a intermediarios que incluiam nos preços os juros de mora. Pagaram-se dívidas, regulou-se a situação do pessoal, creou-se a nova caixa de socorros e pensões. melhoraram-se as linhas, adquiriu-se material circulante, organizou-se nos melhores termos a compra de materiais, construiram-se 300 km. de linhas.

Foram definidos os planos de linhas complementares das do Minho e Douro e Sul e Sueste.

Em 1904 e 1910 foi proposta a criação de um fundo especial destinado a proceder à construção de linhas da zona central, cujo plano foi decretado em 1907.

De fins de 1910 por diante as revoluções políticas tiveram a sua repercussão perniciosa nos caminhos de ferro, sobre tudo nos C. F. E., que chegaram gradualmente a descalabro administrativo tal que determinou o arrendamento em 1927.

Como se vê, caminhou-se ao sabor das circunstâncias, sem plano preconcebido, sem haver como em França a divisão do país em zonas, cada uma das quais foi atribuída a uma companhia, com a qual eram convencionadas as sucessivas ampliações da rede.

Adoptaram-se fórmulas defeituosas de garantia de juro sem atender à sua repercussão na receita de linhas anteriores.

Havia uma repartição oficial de caminhos de ferro, intermediária entre o Estado e as companhias, tendo a Direcção fiscal de exploração como órgão auxiliar. Desde 1899 eram-lhe estranhos os assuntos relativos aos C. F. E..

Era ali que devia ser estudado o problema ferroviário em toda a sua amplitude e complexidade e preparadas as bases de uma racional política encaimhada à sua melhor solução.

Mais tarde, em 1918, quando se creou por minha iniciativa a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, atribuia-se-lhe, entre outras, uma função primacial, para o que se creava uma Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, e uma repartição especialmente destinada a essa ordem de estudos.

Para cada linha, para cada empresa, organizar-se-iam monografias minuciosas e documentadas que subministrariam as bases das reformas e convenções necessárias.

Infelizmente, o objectivo dessa reforma só foi parcialmente atingido, sem que se tornasse efectivo e plenamente productivo o instrumento de estudo e preparação que se previra.

A reforma da Direcção Geral, substituída por uma Inspecção Geral com substituição da Junta Consultiva por um Conselho Superior, pouco modificou a situação e enfermava de um espírito latente de hostilidade contra as Companhias, como se não fossem associadas e uteis cooperadoras do Estado. Continuava à parte a Administração dos C. F. E. com todos os seus defeitos, dotando-se o seu fundo espe-

cial com a receita integral dos impostos sobre todas as linhas do país.

As reformas de 1926 e 1927 que restabeleceram a Direcção Geral, corrigiram os erros da de 1924.

Por ultimo, o D. 13.929, cujos tópicos o Sr. Raul Esteves esqueceu na critica, por isso injusta até certo ponto, que formulou, veiu assentar as bases dessa política necessária.

Mandou proceder a uma revisão geral do plano ferroviário, trabalho árduo e delicado que está concluído por parte da Comissão Técnica dele encarregada.

É a previsão do sistema de comunicações aceleradas, adequado às exigências económicas do país, delineado com largueza que nada tem com a sua gradual execução mais ou menos rápida, conforme os recursos de que se disponha.

E' todavia indicada pela Comissão uma ordem de preferência da construção das linhas, partindo de outras já existentes.

Apenas esteja concluída a impressão de esforço, pronunciar-se-ão sucessivamente sobre ele a Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministério da Guerra e o Conselho Superior de Caminhos de Ferro. Os seus pareceres servirão de base ao Governo para decretar o plano geral das linhas ferreas, classificando as que correspondem neste momento às necessidades do país largamente previstas.

Tem-se levantado uma oposição caracterizada pela estreiteza de vistos condenando perfunctoriamente o plano da Comissão e afirmando como axioma a inutilidade de novas linhas que o automobilismo supre.

Em artigo anterior reduzimos ao seu justo valor essa critica apaixonada e superficial.

Depois da classificação das linhas, determina o D. 13.829 que o Conselho Superior de Caminhos de Ferro estude e proponha um plano do seu agrupamento tendo em conta as conveniências regionais e a possível unidade de exploração.

Decretado o plano de agrupamento, o Governo procurará, realizá-lo gradualmente por fusões, resgates e convenções adequadas.

Nada mais se previa na fórmula primitiva do decreto 13.829, deixando plena liberdade de ação ao Governo para a melindrosa realização do plano de agrupamento por partes nas ocasiões oportunas, conciliados os interesses do Estado com os direitos e legítimos interesses das empresas.

Assim se fez na lei espanhola, que apenas enunciou o princípio sem entrar em inoportunas minuciosidades que prendessem a sua ação futura. Assim sobrevieram depois os dois decretos do resgate de M. C. P. e da constituição da Companhia do Oeste. Estão em preparação outras relativas às linhas do Sul de Espanha.

Não é pois justa, nem corresponde à realidade dos factos, a afirmação de que as leis vigentes apenas

atenderam ao aspecto financeiro do problema ferroviário. Não é assim. Procederam metódicamente mandando elaborar o plano geral da rede e o plano de agrupamento de linhas. Crearam na Direcção Geral uma Divisão central e de estudo que deve elaborar em relação a cada linha e a cada empresa as monografias precisas para o estudo dos problemas financeiros e administrativos que lhes dizem respeito.

Em artigos subsequentes examinaremos as ponderosas afirmações do artigo do Sr. Raul Esteves acerca do aspecto financeiro do assunto e do fundo especial, procurando assim por em relevo e completar o seu valioso estudo.

Escol.

A ELECTRIFICAÇÃO DAS LINHAS CHILENAS

Dia a dia o Chile desenvolve extraordinariamente as suas linhas ferreas.

As primeiras linhas ferreas electrificadas na América do Sul foram as chilenas da zona do mineral de ferro, do Tofo, a Caleta Cruz Grande, e logo a seguir, na primeira zona os caminhos de ferro do Estado, entre Santiago, Valparaiso e Los Andes. Essa electrificação, pela sua magnitude, é considerada pelos técnicos como enquadrada entre as melhores, que se têm feito no mundo.

A produção actual de energia eléctrica no Chile, para uso público e indústria particular, pode-se calcular em 1.000 milhões de kilowatts, a cargo de empresas que representam um capital de 1.200 milhões de pesos.

As condições mesológicas do Chile naturalmente são a causa principal dessa situação. O sistema hidrográfico do país permite o desenvolvimento da produção de energia eléctrica em condições relativamente favoráveis. Como se sabe, na sua totalidade, o território chileno é um plano inclinado, do oriente para o poente, sulcado por centenares de rios e torrentes caudalosas, que se vão precipitar no Oceano Pacífico.

No Chile, há 154 empresas de luz e força motriz, seis empresas telegráficas, oito empresas telefónicas, duas empresas de rádio, comunicações comerciais internacionais e 13 empresas de rádio-difusão, com carácter de serviço público.

A característica dessas empresas é a sua forte capitalização, facto que existe em outros países, mas não em tão forte proporção como no Chile.

Com efeito, entre 171 indústrias registradas na Estatística Oficial, as empresas eléctricas estão assinaladas com 37% do capital total invertido. Essa inversão atinge onze vezes a entrada total anual correspondente, não chegando a duas vezes o valor dessa

proporção relativamente às demais indústrias. O capital invertido nas empresas eléctricas chilenas, de consumo público e de consumo industrial particular, ascende a 950 milhões de pesos aproximadamente.

As empresas de luz e força motriz, que atendem ao serviço público de mais de 190 cidades do país, estão assim distribuídas, em relação à sua produção: de produção superior a 160.000 kws. anuais, 37; de produção entre 30.000 e 160.000, 37; de produção inferior a 30.000, 80.

O consumo de electricidade no Chile assinala-se por um aumento constante. A sua escala ascendente foi desta forma: 1925, 171 000.000 de kws.; em 1926, 200.000.000; em 1927, 220.000.000; em 1928, foi além de 280 milhões. Actualmente não será inferior a 300 milhões de kws. anuais. A expansão desse consumo começou a produzir-se em 1922, principalmente das províncias de Santiago a Aconcagua, servidas por uma Companhia de Electricidade Chilena, e que, além de constituir dois grandes centros povoados por mais de 1.200.000 habitantes, possuem uma extensa rede de transportes e um grande número de indústrias disseminadas, que oferecem bom mercado para a indústria da electricidade.

Escol.

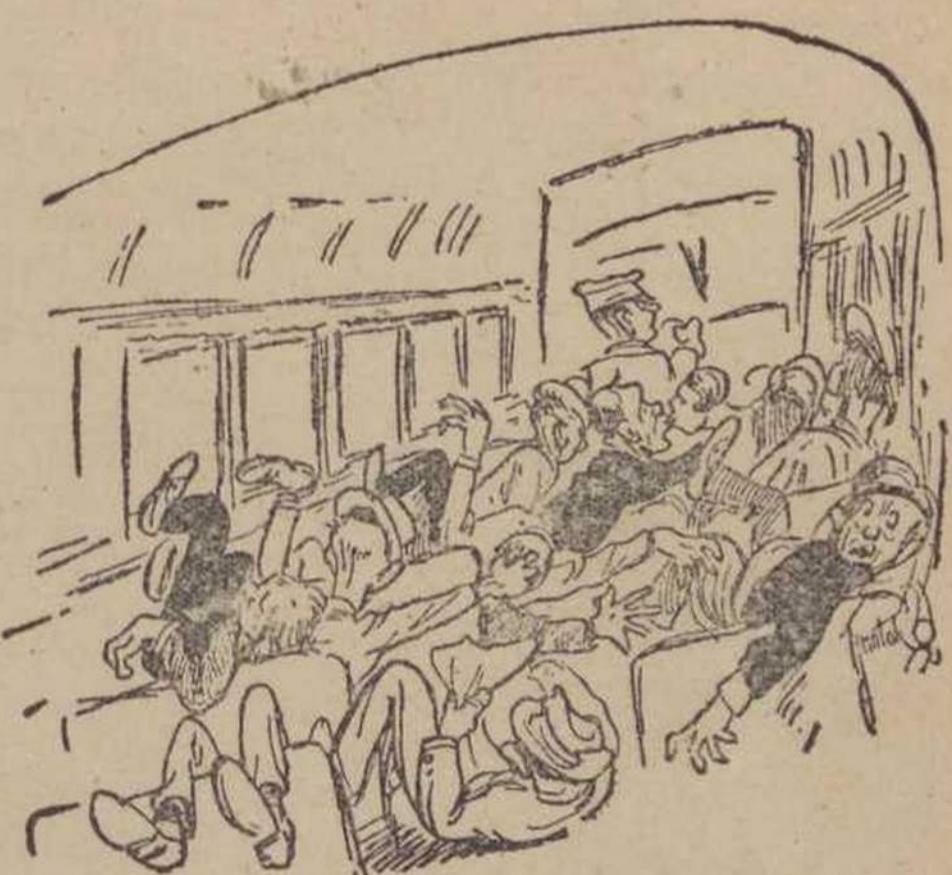
As linhas ferreas através das Beiras

O jornal *A Fraternidade* de Lamego, transcreve no seu número de 27 de julho do corrente, o interessante artigo sobre as linhas ferreas através das Beiras, do nosso pre-sado amigo e futuro colaborador sr. Coronel do Estado Maior Mário de Campos, que publicámos nesta Revista, no número 998 de 16 de Julho findo.

Também o nosso colega *Diário de Lisboa* publicou, uma interessante notícia sobre o mesmo artigo, elogiando a forma brilhante como o nosso distinto colaborador expõe o problema das futuras linhas ferreas através das Beiras.

A ambos os nossos agradecimentos.

Escol.



Interior dum auto-omnibus durante uma curva
(Do Malho)

UMA NOVA LINHA INTERNACIONAL

O CAMINHO DE FERRO TRANSPIRENÁICO

DE

Ripoll a Ax-les-Thermes

Por CALADO RODRIGUES

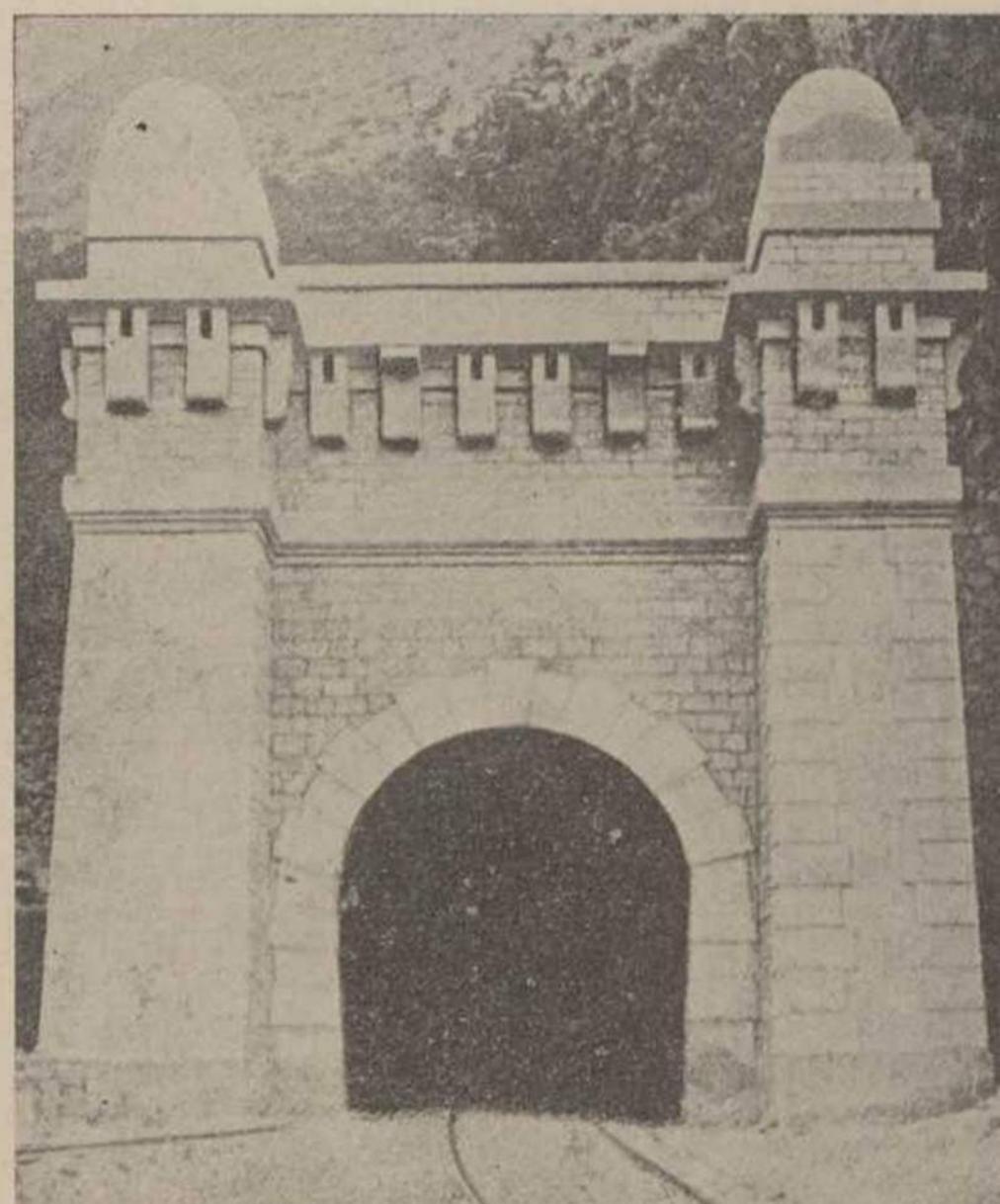
O actual governo espanhol, que já havia inaugurado a comunicação ferroviária com França por Canfranc, inaugurou em 21 de Julho uma outra, a de Ripoll a Ax-les-Thermes, ficando assim elevado a quatro o numero das comunicações ferroviárias da Espanha com a França.

Se formos a aceitar como indiscutíveis os comentários feitos a esta linha por alguns técnicos franceses, fica muito problemática a sua importância.

Assim, em 1905, quando se discutiu na Câmara francesa o projecto do convenio entre a França e a Espanha, relativo ás comunicações ferroviárias pelos Pirineus, M. Leon Janet apresentou as seguintes considerações a respeito do futuro desta linha:



Cascata e ponte sobre o Fresser



Entrada do tunel de Tosas

«Esta linha internacional, que alcança 1.567 metros de altitude, encontra-se em condições eminentemente desfavoráveis, apesar das afirmações dos actuais engenheiros contrarias ás dos que estudaram a linha ha 25 anos, é de temer que a exploração se interrompa frequentemente durante o inverno.

Resultará, pelo menos, desta linha, a passagem duma grande corrente comercial? É, infelizmente, muito duvidoso que isto aconteça.

A distancia de Paris a Barcelona, via Toulouse-Portbou, é de 1.144 quilometros; por via Lyon-Portbou 1.270; por via Neussargues-Port-

bou 1.100; por via Ax-Ripoll, 1.037.

Haverá, pois, um encurtamento de trajecto de 63 quilometros em confronto com o itinerario de Neussargues, mas é bastante duvidoso que venha a economizar-se tempo utilizando a nova linha.

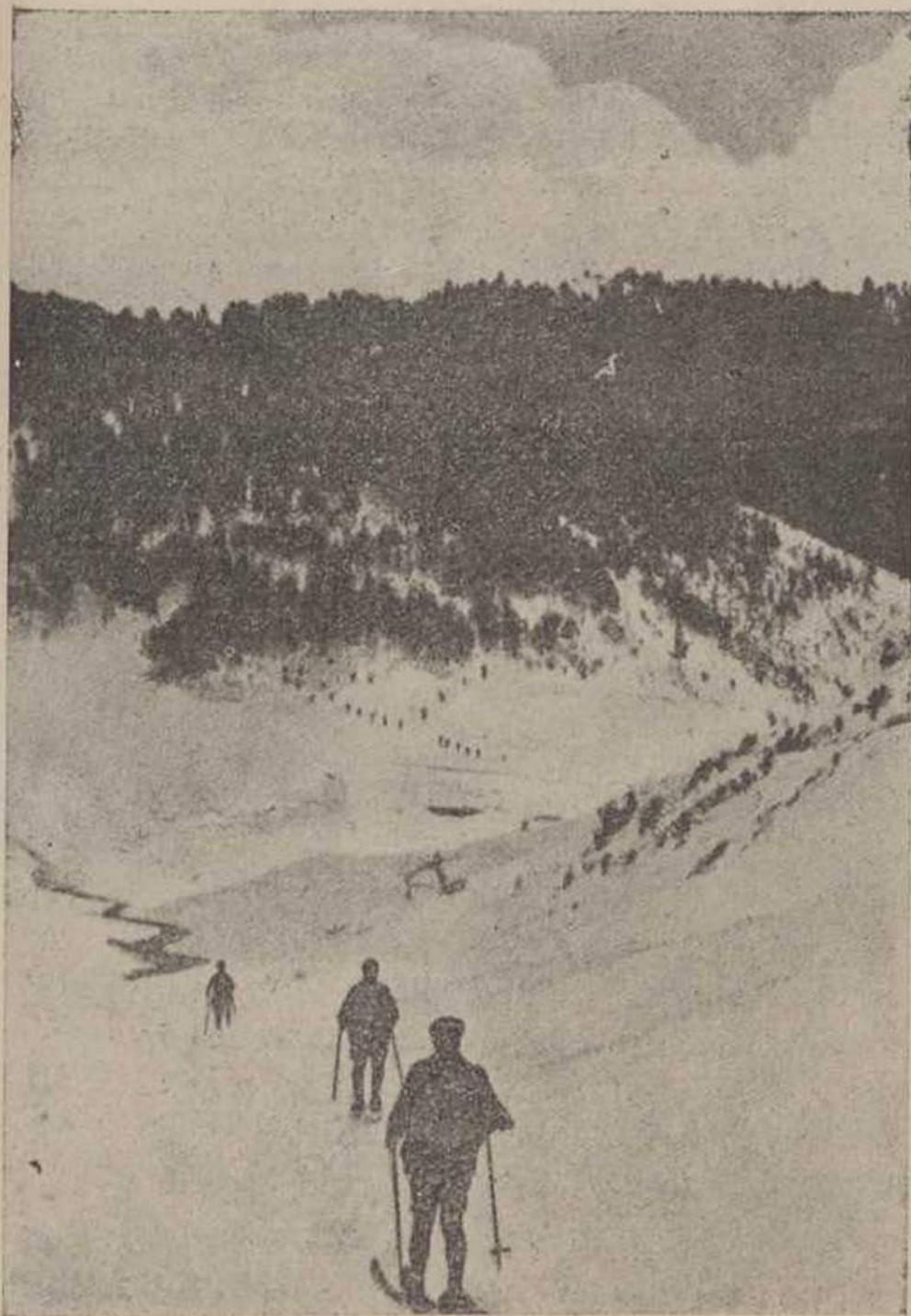
De Toulouse a Barcelona, a distancia actual é de 427 quilometros; por Ax-Ripoll, será de 320 quilometros com um encurtamento, portanto, de 107 quilometros mas, sendo o perfil por Cerbère-Portbou muito favorável, será bem pouco o tempo ganho.»

A estas considerações, fêz o engenheiro frances M. Richard Bloch, na sua obra *Questions de Chemin de Fer* os seguintes comentários:

«É fóra de dúvida que o emprego da tracção electrica na exploração destas comunicações e das afluentes trará facilidades que não podiam ser pre-



Estação e banhos de Ribas



Vale de la Molina no inverno

vistas em 1905 por M. Leon Janet. Mas, para as relações de Paris, por exemplo, com os principais pontos da Peninsula Iberica, os encurtamentos teem pouca importancia. Pelo que respeita a Toulouse não pôde esperar-se mais do que um trafego limitado. De resto, entre França e Espanha ha um obstaculo mais intransponivel do que os Pirineus: os direitos alfandegarios, por meio dos quais os dois paizes protegem energicamente os seus produtos.

Estas linhas de montanha teem porém sempre um interesse turistico consideravel, sendo possivel que a linha venha a facilitar a exploração dos jazigos minerais de que falam os conhecedores da cadeia pirenaica.»

Vê-se, pois, por estas opiniões, que são muito duvidosos os beneficios que poderão resultar da nova linha internacional, embora o trafego tenha aumentado desde 1927.

* * *

Seja, porém, como fôr, a verdade é que a nova linha oferece aspectos dos mais interessantes, quer pelo que respeita á região que atravessa, quer pelo que respeita ás numerosas obras de engenharia, algumas das quais se podem classificar de notaveis.

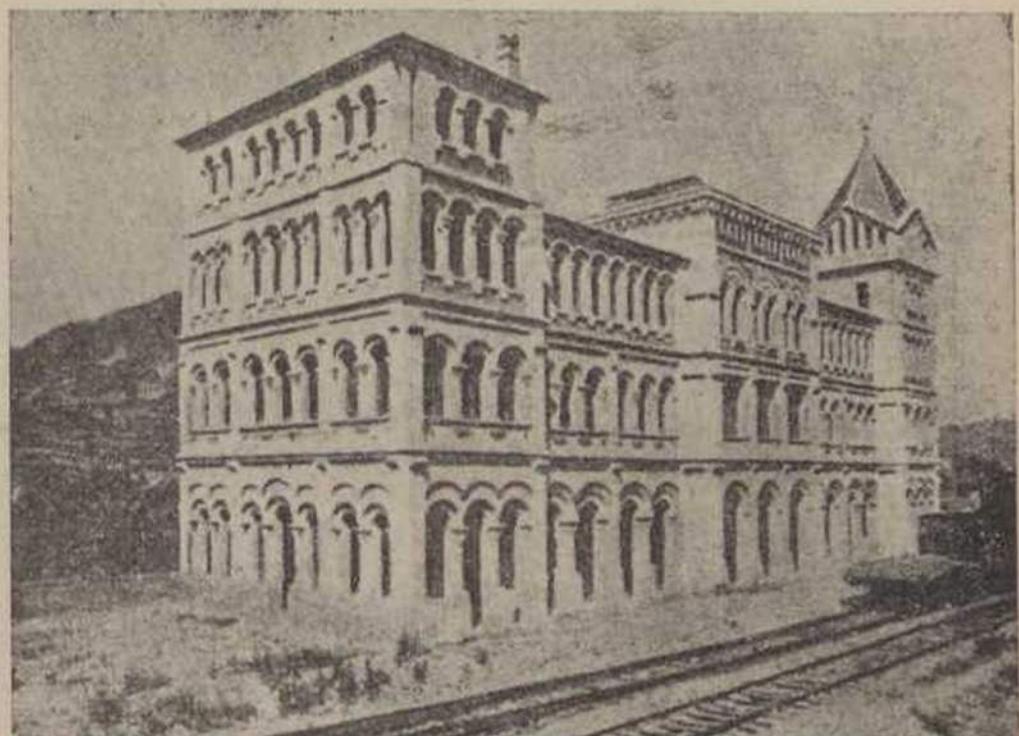
A secção espanhola da nova linha, numa extensão de 50 quilometros e 691 metros, tem 42 tuneis, 11 pontes, 3 viadutos, 51 pontões, etc..

E' a seguinte a extensão dos tuneis pela sua ordem, a partir de Ripoll.

1 — del Calvario	242	metros
2 — del Carburo	156	»
3 —	102	»
4 — de la Corva	118	»
5 —	78	»
6 —	224	»
7 —	125	»
8 —	555	»
9 —	50	»
10 —	320	»
11 —	90	»
12 —	90	»
13 —	219	»
14 —	135	»
15 —	85	»
16 —	92	»
17 —	132	»
18 —	227	»
19 —	107	»
20 —	95	»
21 —	101	»
22 —	180	»
23 —	137	»
24 —	85	»
25 —	104	»
26 —	168	»
27 —	87	»
28 —	146	»
29 —	107	»
30 —	182	»
31 —	15	»
32 —	1.021	»
33 —	91	»
34 — Tossas	90	»
35 —	50	»
36 —	3.850	»
37 —	172	»
38 —	250	»
39 —	41	»
40 —	251	»
41 —	251	»
42 —	70	»

A extensão total dos tuneis é, pois, de 10.300 metros ou seja, quasi exactamente, a quinta parte da linha.

O grande tunel de Tossas é considerado como



A estação de Ripoll

uma obra formidável da engenharia espanhola. O tunel de Palós que indicamos sob o numero 32 é também muito curioso. Tem a forma helicoidal, com uma curva de 230 metros, oferecendo a particularidade de ter o ponto de saída quasi por cima do da entrada, com uma diferença de nível entre ambos de 40 metros.

A estação de Ripoll é um belo edifício.

A região atravessada por esta linha tem trechos de grande beleza.

Ripoll, na confluencia do Fresser e do Ter, com o seu soberbo mosteiro de Beneditinos fundado em 589; o vale de Mardás e a serrania aspera de Montgrony; a fabrica de carbureto do rio Fresser com a sua linda queda d'agua; o parque de la Corva; os *baños de Ribas*; o lago de Angelets; o vale de Rígart; *La Molina*, a 1.420 metros de altitude, esplendido centro para os desportos da neve, concorridíssimo pelos catalães, são outros tantos trechos cheios de beleza que atraem muitos turistas.

Do que dizemos dão ideia as gravuras que acompanham este artigo.

* * *

O nosso ilustre colaborador que hoje inicia as *Cronicas do Estrangeiro* sob o pseudonimo «Visalba» e que é personalidade de destaque nas letras e na tecnica ferroviaria, enviou-nos mais as seguintes notas relativas á inauguração dessa nova linha transpirenaica:

A 21 de Julho passado teve lugar em Ax-les-Thermes, a inauguração da nova linha electrica através dos Pyreneos e que liga Toulouse a Barcelona, passando pela primeira localidade.

Na cerimonia da inauguração da linha foram feitos alguns discursos a respeito da amizade e das relações franco-espanholas.

Com esta nova linha fica assegurada por caminho de ferro, a quarta ligação trans-pirenáica entre a França e a Espanha. A linha do lado francês entesta em Ax-les-Thermes e termina com 40 quilómetros de extensão na fronteira espanhola em Tour de Carol, perto do edifício da alfandega espanhola e da estação de Puycerda, onde entronca na linha já construída para Barcelona.

A grande particularidade desta nova linha é que os comboios poderão circular livremente sem transbordo de França para Espanha até Barcelona, porque o governo espanhol concordou na mudança da via larga usada na Península, para a bitola mais estreita em uso nos caminhos de ferro franceses e espera-se que a mudança no troço espanhol esteja concluída dentro de dois anos. Até então haverá transbordo na fronteira. A alfandega em Puycerda e a estação em Tour de Parol ficam sob a fiscalização mutua dos caminhos de ferro espanhóis e franceses.

Prevê-se que esta nova linha terá grande movimento turístico, porque atravessa uma região encantadora dos Pyreneos Orientais e a construção do caminho de ferro através desta região montanhosa, deu lugar a magníficas obras de arte.

Saindo de uma altitude de 700 metros em Ax-les-Thermes, a linha sobe a cota de 2.580 metros entre os vales do Alto-Ariège e do Segre. As rampas atingem frequentemente no traçado 4%, e as curvas tem um raio de 200 metros.

Este projecto tem perto de meio século. O custo da construção foi em parte tomado pelo Estado no que dizia respeito ás obras hidráulicas e outras obras de grande vulto, enquanto que a Companhia do Midi, completou as outras obras de construção, incluindo a electrificação da linha e as centraes eléctricas.



Trefileries et Laminoirs du HAVRE

S. A. au capital de 100.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

O V CONGRESSO DA IMPRENSA TECNICA

REALISA-SE EM BARCELONA MADRID E SEVILHA
NOS DIAS 16 A 24 DE SETEMBRO

Em conformidade com o acordo tomado por aclamação em Genebra, na sessão de encerramento do IV Congresso Internacional da Imprensa Técnica, deverá celebrar-se em Barcelona do dia 16 a 24 do próximo mês de Setembro o V Congresso da mesma imprensa, coincidindo com a Exposição Internacional de Barcelona.

O Congresso ocupar-se-há, entre outros assuntos, da propaganda da Imprensa Técnica, em todo o mundo, das suas relações com as outras imprensa, com o comércio e a agricultura e ainda com as revistas oficiais dos Estados, cidades, comunas, etc., com o turismo e os grandes organismos internacionais; a livre difusão da Imprensa Técnica em todo o mundo; organização das secções da Imprensa Técnica e da respectiva Federação Internacional, serviços postais, troca de revistas, centros de informação, compra de papel, relações com as tipografias, publicidade, anuário da Imprensa Técnica, etc.

Estes assuntos estão distribuídos por quatro comissões internacionais.

O programa é o seguinte:

Em 16 de Setembro, às 9 horas, inscrição e reunião dos congressistas e constituição, na Casa da Imprensa, da Exposição de Barcelona, das comissões do Congresso; às 12, abertura solene do Congresso; às 15, visita ao Palácio

Nacional, pavilhões estrangeiros, estádio, etc.; às 21, festa.

Em 17, às 9 horas, primeira reunião das comissões, na Câmara de Comércio; às 12, inauguração da grande sala da Câmara de Comércio, Vermouth d'honra; às 15, visita ao porto; às 16, passeio em auto-car na cidade e arredores, percorrendo-se Avenida Afonso XIII, Pedralbes, Sarriá, Bonanova, Sagrada Família, etc., e lanche; às 18, recepção na Câmara Municipal.

Em 18, às 7 horas, excursão a serra de Montserrat e almoço. Regresso às 20 horas.

Em 19, às 9, segunda reunião das comissões, na Universidade; às 11, visita à central dos telefones; às 14, almoço oferecido pela Associação da Imprensa; às 16, reunião plenária do Congresso, na Exposição; às 20, banquete oferecido pelo «comité» da Exposição.

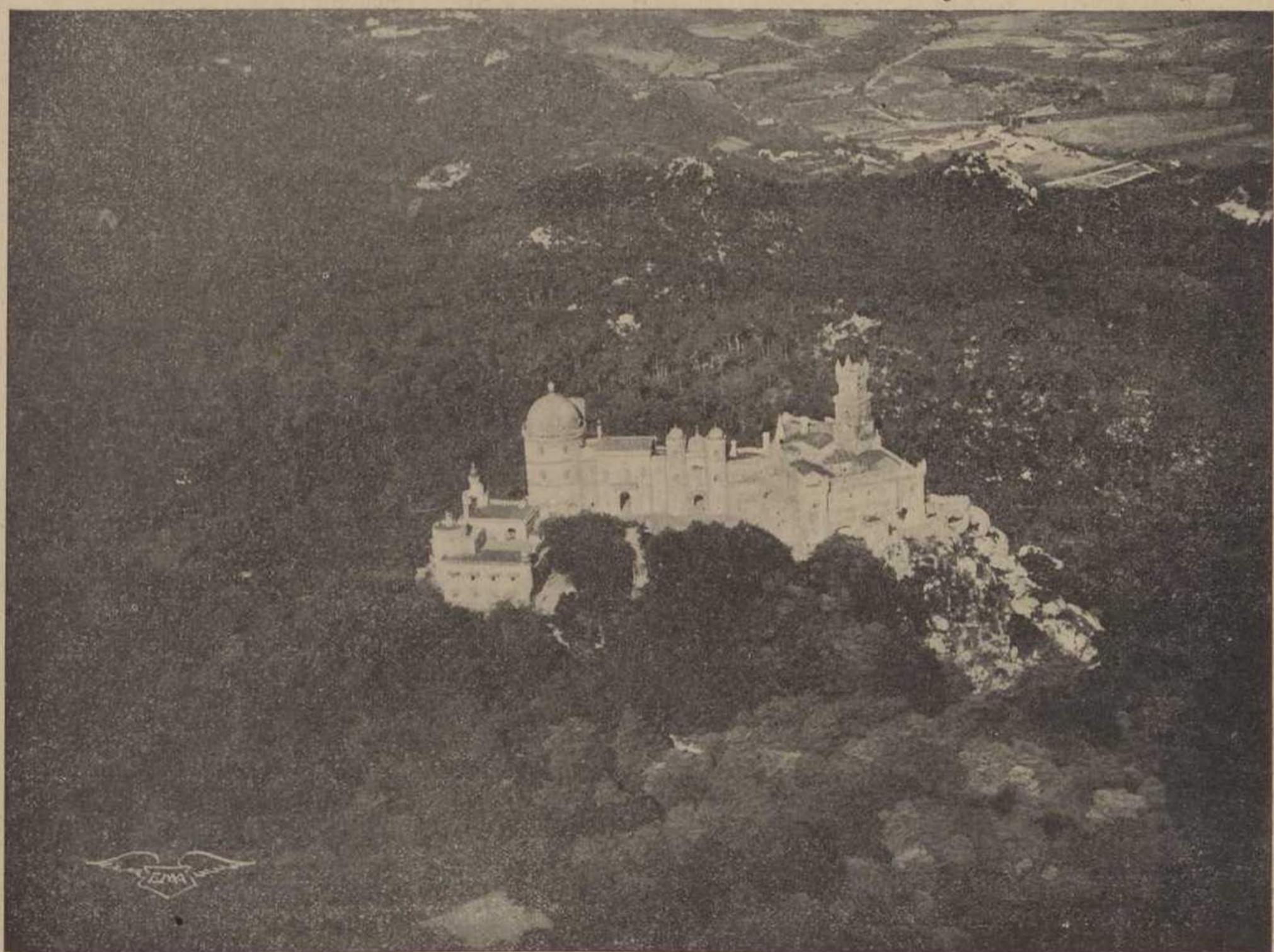
Em 20, às 8, partida para Madrid, chegando às 22 horas e meia.

Em 22, às 10, reunião plenária; às 15, banquete, visita ao Palácio Rial e recepção.

Em 22, às 9, visita à capital, em auto-car; às 12, recepção na Câmara e lanche.

Em 23, às 8, visita a Toledo; às 20, partida para Sevilha.

Em 24, de manhã, recepção e reunião plenária na Exposição; às 14, banquete de encerramento do Congresso.



CINTRA — O Palácio da Pena, mata e arredores.

Linhos estrangeiros

Espanha — Foi aprovado pelo Governo o orçamento da despesa do Conselho Superior de Caminhos de Ferro. A importância do orçamento é de 508 000.000 de pesetas, destinadas a reparações de linhas, construção de linhas novas, continuação das linhas duplas, construção de novas estações, aquisição de material circulante — para o que se fixaram 50.000.000 de pesetas — reforço de pontes e inicio da electrificação das linhas mais susceptíveis de sa reforma.

França — A tracção dos trens rápidos da rede do Norte é assegurada ha longos anos pela mesma máquina e pelo mesmo pessoal num percurso de 300 quilómetros. O abastecimento de água, porém, determinava, em caminho, uma paragem, que havia conveniencia em suprimir e por esse motivo resolveu a companhia do Norte crear um novo tipo de *tender*, de dois *trucks*, cujas características são as seguintes:

Peso, vazio, 30 toneladas; Provisão de água, 32 metros cúbicos; Provisão de combustível, nove toneladas; Depósito de combustível ao alcance do fogueiro; Suspensão que assegura a indeformabilidade da caixa e grande firmeza sobre a via; Diâmetro das rodas, 1m,25; Caixa mecânica de graxa Isothermos, experimentada em *tenders* de 34 metros cúbicos, já em serviço.

Acham-se em construção 90 unidades destas, que têm mostrado, a julgar pelas que estão em serviço, uma estabilidade digna de nota e um roolamento silencioso ainda mesmo quando entram nas curvas, em grande velocidade.

Inglaterra — Há já algum tempo que algumas companhias inglesas têm hoteis para alojamento de maquinistas distantes de suas residencias, para utilidade do serviço.

Como a Companhia London Midland and Scottish Railway reconhecesse a utilidade deste hotel, construiu um recentemente neste gênero na estação de Gold Farm. A organização desse hotel não se parece nada com a das rôles francesas. É dirigido absolutamente por um pessoal especial com uma caixa.

Este hotel tem 90 dormitórios geralmente agrupados em dois, um para o maquinista e o outro para o fogueiro.

Dadas as diferentes horas nas quais o pessoal descansa, estes 90 quartos recebem 120 homens por dia e faz-se o possível para que os empregados que vêm regularmente dia sim, dia não, não tenham sempre o mesmo quarto.

A instalação está feita detalhadamente, cheia de todo o conforto e higiene.

Italia — Iniciou-se recentemente a construção da segunda secção do Caminho de Ferro Biella-Novara-

Alemanha — Depois de prestadas com pleno exito as respectivas provas no trajecto Munich-Lindau, acaba de ser posta em serviço na linha Nuremberg-Munich

uma locomotiva de novo tipo, construída na fábrica Maffei da capital bavara.

A novidade desta locomotiva reside na substituição dos cilindros de vapor, laterais, até agora empregados, por uma turbina a vapor montada na *bogie*. Embora a potencia desta nova locomotiva seja, sob todos os pontos de vista, equivalente à dos tipos mais modernos empregados nos sud-expressos, pesa três toneladas menos e permite uma economia de combustível, que chega a atingir 50%.

É esta a primeira locomotiva a turbina que empregam nas suas linhas os caminhos de ferro alemães.

— Realisou-se ultimamente em Berlim uma experiência cujo fim é proteger os passageiros das carruagens em caso de acidente.

Como se sabe, apesar do progresso alcançado pela engenharia ferroviária, ainda é bastante difícil prevenir ou evitar desastres nas grandes linhas, onde se cruzam, em intervalos minimos, composições enormes de carruagens apinhadas de gente e de bagagens, deslizando como meteoros pelos trilhos estendidos através de montes, vales e campinas. A febre da velocidade impõe pelas emergencias actuais da vida nos países de intenso comercio e larga produção agricola e industrial, explica, muitas vezes, catastrofes de luctuosas consequencias, principalmente nos caminhos de ferro. Uma chapa de juncção mal rebitada, um alargamento dos *rails*, um aterro que corre com a intemperie, a chave de um desvio funcionando mal, um pequenino e da basta para provocar uma imensa tragedia em que se perdem vidas e se inutilizam materiais de vulnoso valor.

O invento agora experimentado na Alemanha é, por isso, importante. Fertence ao engenheiro italiano, Miro Farina, e consiste num dispositivo ligado a um fio no meio dos trilhos, que transmite uma corrente eléctrica no caso de um desastre, impedindo que outra carruagem se aproxime. Esta corrente fará, assim, tocar uma campainha, previamente instalada no outro comboio, possuidor do mesmo aparelho, sendo, graças a isso, determinado o local do sinistro.

Argentina — Pela presidencia da Argentina saiu um decreto concordando com a construção de 136 quilómetros de prolongamento da linha principal do caminho de ferro central argentino cuja importância será aproximadamente de 8 milhões de dollars.

AVISO

Para evitar maiores despesas com a cobrança, rogamos a todos os nossos assinantes a finesa de enviarem á Administração da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a importância das suas assinaturas em vale do correio ou como melhor entenderem o que agradecemos evitando-nos assim maiores despesas com a cobrança.

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 11 de Agosto de 1889)

Os primeiros caminhos de ferro nos principaes paizes

Por se tratar de notas ferroviarias que, sem duvida, serão lidas com o maior interesse pelos leitores da Gazeta, damos a seguir, na integra, o artigo a tal respeito publicado na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 11 de Agosto de 1839 e de que já havia sido dada uma nota no n.º 2 do 1.º ano desta publicação.

O primeiro caminho de ferro do mundo, foi o de Stockton a Darlington (60 kilómetros), em Inglaterra, aberto ao serviço publico em Setembro de 1825.

A este seguiu o de Saint-Etienne a Andrezieux, primeiro de França, inaugurado em Julho de 1832. Este caminho foi concedido perpetuamente por Luiz XVIII em 26 de Fevereiro de 1823 aos srs. Luz-Saluces, Villeret e outros, reunindo além d'isto esta concessão a especial circunstancia de ser a primeira medida legislativa ditada na Europa a respeito de caminhos de ferro.

O primeiro caminho de ferro concluido nos Estados Unidos da America foi o de Baltimore a Ohio em 1830.

Em 5 de Março de 1835 inaugurou-se o primeiro caminho de ferro na Belgica, de Bruxellas a Malines, 19 kilómetros.

Em 7 de Dezembro de 1835 abriram-se ao publico, na Baviera, 7 kilómetros da linha de Nuremberg a Furth.

O primeiro caminho de ferro da Russia começou a explorar-se em 4 de Abril de 1838; por seu fim e mais condições tem muita semelhança com o de Madrid a Aranguez; une S. Petersburgo com o sitio imperial de Tsarkoje-selo e tem uma extensão de 27 kilómetros.

Na Italia, abriu-se em 1839 uma parte da linha de Napolis a Nocera.

Em 6 de Dezembro de 1843 abriu-se á exploração o primeira caminho de ferro da Holanda, que foi uma secção de 36 kilómetros da linha de Amsterdam a Utrecht. Tendo-se negado a Assembléa a aprovar o projecto deste caminho, e decidido o rei a que se construisse a todo o transe, mandou fazer os trabalhos por sua conta e constituiu-se emprezario unico com os seus proprios recursos.

No mez de Outubro de 1844 abriu-se o primeiro caminho de ferro na Dinamarca, de Altona a Kiel, 106 kilómetros.

Em Hespanha, á capital da Catalunha coube a gloria de vêr sahir do seu recinto o primeiro trem; a 28 de Outubro de 1848 inaugurou-se a linha de Barcelona a Mataró, 20 kilómetros, concedida em 23 de Agosto de 1843, tendo começado os trabalhos em 1 de Agosto de 1846.

O primeiro caminho de ferro dos *Estados Pontificios*, de Roma a Frascati, com 28 kilómetros, inaugurou-se em 8 de Novembro de 1851.

Uma secção de 39 kilómetros do «Great Indian Peninsular», foi o primeiro caminho que se abriu em 1853 nas *Indias Orientaes*.

O primeiro caminho de ferro da *India* foi o de Calcutá a Berdevan, inaugurado em 6 de Fevereiro de 1855.

No mesmo ano abriu-se no *Brazil* a secção de Manaus á Serra da Estrela, 16 kilómetros da linha do Rio de Janeiro a Petropolis.

Em Junho de 1856, o *Egypto* começou a explorar o seu caminho de ferro de Alexandria ao Cairo (208 kilómetros).

Em 29 de Outubro do mesmo ano, inaugurou *Portugal* a secção de Lisboa ao Carregado, 36 kilómetros da linha de Lisboa á fronteira hespanhola.

A *Turquia Européa*, no 1.º de Dezembro de 1860, inaugurou 4 kilómetros da linha de Korssorra a Kustandijé, e a *Turquia Asiática* abriu o seu primeiro caminho de ferro, ou seja parte da linha de Smyrna a Aidin, em 9 de Setembro de 1861.

A *Noruega* em 7 de Novembro de 1861 começou a explorar a secção de Stor Hammer ou 37 kilómetros do «Gran Trunk Norwegian».

Em 13 de Fevereiro de 1862 inaugurou-se no *Cabo da Boa Esperança* o caminho de ferro do Cabo a Stellenbosch.

A primeira secção do caminho de ferro intitulada *Norte de Buenos Ayres*, abriu se em 30 de Agosto de 1857.

O caminho de ferro de *Argel* a Blidah inaugurou-se em 1863.

Inaugurou o primeiro caminho de ferro a *Finlandia* em 1 de Fevereiro de 1869; é de um só carril e de cinco pés de largo; tem 400 kilómetros e une Viburgo com Rignagi.

O caminho de ferro de Mejia a Arequipa, aberto a 24 de Dezembro de 1879, foi o primeiro que concluiu o *Peru*.

No *Japão*, a linha de Veddo a Yokoama abriu ao serviço publico os 30 kilómetros que compõem a primeira secção a 20 de Julho de 1872.

A estação central do Rocio

Transcrevemos a seguir o que a *Gazeta* publicou ha 40 anos, pouco tempo antes da abertura ao publico da estação do Rocio. Julgamos interessante fazer esta transcrição, sobretudo para que os contemporaneos saibam ao certo quais são as pessoas notaveis que são representadas nos três medalhões da fachada.

Somos informados de que não é exacta a noticia que tem sido dada na imprensa diaria com relação

á abertura, em 15 do corrente, da estação central do Rocio, havendo idéa em abril-a, provisoriamente ao serviço de passageiros em comunicação com a linha de Cintra, dentro deste mez, não estando todavia determinado o dia.

Os trabalhos da nova estação estão muito adiantados, e afigura-se nos que nem mesmo será necessaria a construcção de um barracão provisório, em que se falava, para o serviço dos empregados, alfandega, etc.

Do lado da calçada do Carmo teem continuado com grande actividade as obras, sendo já facil o acesso de qualquer veículo aos pateos da estação.

Consta-nos que o distinto escultor Simões d'Almeida está trabalhando em três medalhões que hão de ornamentar a fachada da estação.

Estes medalhões representam Shephson, o inventor dos caminhos de ferro; Fontes, o seu introducitor em Portugal, e el-rei D. Luiz, em cujo reinado se construiu o edificio.

Os dois primeiros ficam no entablamento das 3 janelas centraes do primeiro andar; o de el-rei por baixo da torre do relogio

Linha de Cascaes

Em 11 de Agosto de 1889 estava-se a poucos dias de ficar aberto ao publico o troço da linha de Cascaes desta estação ao Bom Sucesso.

Para a historia da Costa do Sol e do velho Frederico Guilherme, de gloriosa historia no campo das patuscadas fluviais, transcrevemos a nota a tal respeito publicada na Gazeta ha quarenta anos.

Ainda não está fixado o dia em que deve começar o serviço de passageiros entre o Bom Sucesso e Cascaes, dependendo a ligação daquela estação com a de Alcantara das obras do porto de Lisboa, entre o caneiro e Belem, achando-se, porém, estas, bastante adiantadas.

Conta-se, porém, que entre aquelas estações o serviço se possa já fazer no principio do mez proximo, de combinação com os vapores da Empresa Lisbonense, que partirão do caes do Sodré, e onde os passageiros poderão tomar os bilhetes para as estações do caminho de ferro.

Esta empreza espera para este efeito um grande vapor, o *Frederico Guilherme*, que está findando a construcção em Inglaterra. Na ponte em construção, para embarque e desembarque de passageiros e que fica a 50 metros da estação de Pedrouços, trabalha-se com grande actividade.

Locais

FEIRA DE LEIPZIG

Para a Feira de Leipzig, que terá lugar desde 25 até 31 de Agosto, os visitantes da feira, vindos do Estrangeiro, gozam nos Caminhos de Ferro Alemães novas concessões. Até agora foi condição obrigatoria para os visitantes estrangeiros, os quais gozavam um bonus de 25%, para voltar pela estação da fronteira para a sua Patria.

Viagens e transportes

Alterações ao horario dos comboios da linha do Oeste

Por resolução da direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, é alterada, a partir do dia 14 do corrente, a marcha do comboio n.º 2221 (recovagens) de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, entre Telhada e Alfarelos, sendo a partida dali ás 8,41 e a chegada a Alfarelos ás 10 horas.

Este comboio terá até 31 de Outubro um minuto de paragem em Bicanho e Banhos de Amieira.

Apeadeiro de Chão de Maçãs

A C. P. está estudando a forma de estabelecer na Cova da Iria o trafego de passageiros e de mercadorias leves (tarifa 8) o que muito vem beneficiar Fatima. Deverá então aumentar a afluencia a esta localidade, pois os passageiros, ao apearem-se em Chão de Maçãs, têm ás suas ordens, sem mais dispêndio, as camionetas que prontamente os levarão a Fatima, em serviço combinado com aquela Companhia. Espera-se que a inauguração se realize em Outubro.

Novo comboio entre Albergaria e Alfarelos

A partir do dia 6 do corrente, o comboio n.º 11, há pouco inaugurado entre Albergaria e Alfarelos, passou a ligar com o comboio «tramway» para a Figueira da Foz, que parte ás 7,54.

E' melhoramento justo com que a C. P. acaba de dotar o povo da região servida pelo novo comboio, porquanto no anterior horario esta ligação era feita sómente pelo «tramway» que parte ás 11,10.

Alteração ao horario dos comboios da linha de Leste

A partir de hontem, o comboio n.º 2.017 sairá da estação de Alcantara-Terra ás 20,45 mantendo-se no percurso a marcha indicada no horario actualmente em vigor. Esta alteração tem por fim permitir que os passageiros destinados á linha de Leste e Espanha, vindos no comboio n.º 204, que parte das Caldas da Rainha ás 17 horas e chega a Alcantara-Terra ás 20,34, possam nesta estação tomar o comboio n.º 2.017, para na estação do Entroncamento passarem ao n.º 121, que segue para Espanha.

Alterações ao horario dos comboios da linha do Vale do Vouga

Pela direcção da Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro foi modificada a marcha do comboio «tramway» n.º 34, que passou a partir de Oliveira de Azemeis ás 13,10, sendo a chegada a Espinho-Praia ás 14,30.

Tambem o comboio n.º 24 deixou de fazer serviço de «tramway» entre Oliveira de Azemeis e Espinho-Praia, continuando, no entanto, a efectuar-se diariamente.

Linhas portuguesas

Construção de uma segunda via na linha do Norte

A segunda via que está sendo construída na linha do norte, entre as estações de Oliveira do Bairro e Aveiro, na extensão de 20 quilometros, deve ser aberta, à exploração na proxima primavera.

Novas locomotivas para a C. P.

Destinadas à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses são esperadas por estes dias, 12 locomotivas de grande velocidade, iguais às da série 600, que têm prestado muito bons serviços nos comboios de longo curso nas linhas daquela Companhia.

Projectos tendentes a melhorar o porto da Figueira da Foz

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta espera, para dar expansão ao tráfego geral da sua rede, que os projectos tendentes a melhorar o porto da Figueira da Foz se convertam, o mais breve possível, numa realidade apreciável, não só para a sua exploração, como para prosperidade do País. Actualmente, este porto encontra-se completamente obstruído e incapaz de prestar qualquer serviço de utilidade.

— No ano findo, na C. P., os impostos e a contribuição para o Fundo de assistencia clínica elevaram-se a 2.991:923\$28, contra 2.015:521\$74, em 1927.

— O troço da linha do Pocinho a Miranda, uns 20 quilometros, em construção, pertença da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, que compreende Lagoaça a Mogadouro, será inaugurado no proximo mês de Setembro. A C. N., com a inauguração deste troço de linha espera resultados animadores, em virtude dele pertencer á mais rica região servida pela linha de que é complemento.

— Já se acha regularizado, em virtude da decisão do Tribunal Arbitral, a que havia sido submetido, o contrato entre a C. P. e a Sociedade Estoril.

A nova estação de Vila Franca de Xira

Vai muito adiantada a construção da nova estação de caminho de ferro desta vila. A cobertura do grandioso edifício está quasi completa, esperando-se que em Outubro do corrente ano, a estação esteja em condições de receber os milhares de forasteiros, que a esta vila afluem por ocasião da grande feira anual e das touradas que a Sociedade de Beneficencia costuma organizar então.

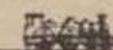
Consta-nos que a Comissão Administrativa da Câmara Municipal já expropriou dois edifícios situados em frente da estação e que vai expropriar a parte do Hotel Ribatejano que está ha muito para reconstruir, ficando assim a estação bastante desafogada.

Via ferrea da Regua a Lamego

Vão muito adiantados os trabalhos da linha ferrea da Regua a Lamego, em que se empregam dezenas de trabalhadores, calculando-se que esteja tudo concluido dentro dum ano.

Linha da Senhora da Hora á Trofa

Vão começar em breve os trabalhos de assentamento da linha da Senhora da Hora á Trofa, para ligação dos caminhos de ferro da Povoa e Guimarães, devendo primero troço, até Barreiros Maia, estar concluido em 31 de Março de 1930, e o segundo, do Castelo da Maia á Trofa, em 31 de Março de 1931.



Pessoal aposentado do Caminho de Ferro do Estado

Pela pasta das Finanças foi, ontem, publicada a seguinte portaria:

“Tendo a comissão nomeada por portaria de 2 de Maio ultimo, publicada no «Diario do Governo» n.º 104, 2.ª série, de 7 do mesmo mês, encarregada de estudar e propôr as condições em que deve ser efectuada a encorporação da Caixa de Reformas do Pessoal do Caminho de Ferro do Estado na Caixa de Aposentações, apresentando as conclusões do seu trabalho: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo ministro das Finanças, que sejam exonerados da referida comissão o administrador da Caixa Geral de Depositos, Crédito e Previdencia, Paulo Fernando Vitorino de Moraes; o administrador da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, capitão Mário Costa, e o presidente da comissão executiva da mesma Companhia, dr. Rui Enes Ulrich, sendo-lhes conferidos os merecidos louvores pela dedicação, zelo e competencia como se desempenharam da aludida comissão de serviço.”



NUMEROS ESGOTADOS

Da importante Fabrica Portuense de Guarda-soes, Ltd., do Porto, recebemos os numeros 920 e 927 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que tinhamos anunciado faltarem a um nosso assinante colecionador desta Revista, o que agradecemos reconhecidamente.

* * *

Para completar a coleção desta revista a um nosso assinante, compram-se na Administração os seguintes numeros: 797, 798, 810 e 812 de 1921, 918 e 924 de 1926.

CRONICA
DO
ESTRANGEIRO
POR
VISALBA

PEDE-NOS a direção da revista para colaborar nas suas páginas. Acedendo ao convite, oportuno nos parece fazer uma crónica de alguns acontecimentos recentes, dizendo respeito a caminhos de ferro e que interessa recolher na *Gazeta*.

I
CAMINHOS DE FERRO
ITALIANOS

No parlamento italiano foi há pouco apresentado pelo Ministro de Comunicações o orçamento dos caminhos de ferro italianos com respeito ao ano económico de 1 de Julho de 1929 a 30 de Junho de 1930.

O Ministro referiu-se no seu discurso orçamental, ao orçamento do ano transacto em que a receita bruta era de 4.660 milhões de liras e as despesas 4.636 milhões, dando um saldo de 24 milhões. Esta previsão de saldo foi excedida, pois o saldo havido atinge 180 milhões, apesar da consignação de verba extraordinaria de 60 milhões para aquisição de material circulante.

O orçamento de 1929-1930 prevê uma receita bruta de 4.840 milhões contra uma despesa de 4.789 milhões de liras, dando um saldo de 57 milhões, mas o Ministro confia que, apesar de um aumento de 85 milhões para fazer face a uma alta de salários (segundo o novo projecto a ser aprovado), se possa dispor de um saldo maior do que o previsto, devido a um aumento de tráfego e a reduções draconianas nas despesas.

A redução do pessoal continua sem prejudicar a exploração. Segundo estatísticas apresentadas vê-se que o numero de empregados por trem-quilometro é inferior na Italia ao da Alemanha, Belgica, Austria e França e que se aproxima muito do numero inglês.

O Ministro também apresentou muito claramente o seu ponto de vista quanto ao assunto da transferencia das linhas secundarias para a exploração por empresas particulares. Há um numero de linhas secundarias que parecem explorar os serviços de uma maneira mais económica do que a administração pelo estado e tem-se varias vezes dito que a administração do estado deveria entregar parte da rede secundaria a companhias, obtendo deste modo um beneficio grande. Pelo exame cuidadoso e completo feito ás linhas secundarias do Estado, deduz-se que estas linhas estão sendo exploradas de tal maneira a não deixar quasi margem alguma para melhorar a exploração económica; pelo contrario, uma mudança acarretaria grandes dificuldades, tanto no que diz respeito a pessoal como ao publico sem se encon-

trar vantagens de peso. O Ministro em todo o caso, admite que pode haver casos isolados onde a transferencia de uma linha secundaria do Estado para um grupo de linhas secundarias exploradas por entidades particulares seja em beneficio dos interesses económicos de um certo distrito e em tais casos não duvida dar a sua aprovação á transferencia.

Com o fim de coordenar os transportes ferroviários e os que são feitos por automóveis e tambem para eliminar a concorrência entre os caminhos de ferro do Estado e as empresas particulares de transportes por automóveis, foi fundado em Milão o *Ikstituto Nazionale di Transporti*, com a participação dos caminhos de Ferro do Estado e de quatro grandes casas bancárias.

II

SERVIÇOS COMBINADOS DE CAMINHO
DE FERRO E AVIÕES

Inaugurou-se no dia 7 de Julho nos Estados Unidos um novo serviço de viagens de caminho de ferro e de aviões.

A companhia do *Pennsylvania Rail road* creou para este serviço um novo comboio, a que deu o nome de «Airway Limited», que sahindo de Nova-York se dirige para a nova estação terminus e aeroporto perto de Columbus no estado de Ohio. Aqui os passageiros mudam para um monoplano trimotor Ford que os leva até Waynoka, onde os passageiros tomam de novo o comboio na linha do caminho de ferro de Iopeka e Santa Fé até Clovis. Nesta estação os passageiros metem-se de novo num avião Ford e aterraram em Los Angeles, terminus da viagem, depois de um percurso de 48 a 49 horas da costa do Atlântico á do Pacífico.

Esse serviço é conhecido pelo «T. A. T.» ou Transporte Aereo Transcontinental.

O comboio que segue de Nova York para Columbus leva restaurante e o lunch é servido no avião quando vôa de S. Luiz para Kansas City; sendo as refeições nas outras partes da viagem, feitas de igual modo.

III

AS GRANDES VELOCIDADES

Os caminhos de ferro ingleses são conhecidos pela organização de comboios de grande curso e de grande velocidade.

No passado mês de Julho, houve alguns «records» de velocidade nas suas linhas. A companhia do *Great Western* bateu os records estabelecidos, com o expresso de Cheltenham Spa a Londres e sem paragens intermedias á velocidade de $66 \frac{1}{4}$ milhas por hora ou seja 106 quilometros á hora. Com o horario de verão em vigor, as companhias de caminho de ferro em Inglaterra teem estabelecido expressos rapidíssimos.

Mas o record da *distancia sem paragem* está presentemente na posse da companhia London, Midland and Scottish Railway — a linha que liga Londres á Escocia. Esta companhia no dia 19 de Julho organizou um comboio especial de Londres a Glenboig perto de Glasgow que cobriu a distancia de 633 quilometros em 7 horas e 58 minutos ou seja á velocidade media horaria de $79 \frac{1}{4}$ quilometros! Foi a maior distancia sem paragem até hoje feita da Escocia a Londres.

O interessante deste comboio era a sua composição de 10 carruagens salões camas para 120 passageiros, pois a viagem de Londres á Escocia foi feita de noite. No regresso a Londres o expresso compunha-se de 4 vagões-restaurantes, 2 vagões cozinhas, 2 carruagens com cinema, 1 carruagem salão e 1 carruagem de observação que vinha á cauda do comboio para se gosar o panorama. Houve sessões cinematograficas na viagem de regresso.

Este comboio foi organizado pela companhia para o transporte dos convidados á inauguração de uma grande fabrica perto de Glasgow.



No Entroncamento, vão ser construidas novas oficinas

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses submetido á aprovação do Governo o projecto dos edificios das novas oficinas de reparação de vagões a construir na estação do Entroncamento, o sr. ministro do Comercio e Comunicações, concordando com o parecer do Concelho Superior de Obras Publicas aprovou o projecto dos edificios das novas oficinas de reparação de vagões a construir na estação do Entroncamento, e determinou que seja declarada de utilidade publica e urgente a expropriação das seguintes parcelas de terreno, necessarias para a referida construção, situadas entre os pontos quilometricos 105,320 e 105,554 da linha ferrea do norte, freguesia do Entroncamento, concelho da Barquinha e distrito de Santarem, pertencentes:

Parcela n.º 1 a Francisco Maia, com a superficie de 3 metros quadrados, confrontando pelo norte com o caminho de ferro, pelo sul com o proprietario, pelo leste com Joaquim Fazendeiro e pelo oeste com o proprietario e com o caminho de ferro; parcela n.º 2 a Joaquim Fazendeiro, com a superficie de 1.169 metros quadrados, confrontando pelo norte com o proprietario, caminho de ferro e Maria Carolina de Oliveira Fonseca, sul com o proprietario e leste com Maria Carolina de Oliveira Fonseca e oeste com Francisco Maia; parcela n.º 3 a Joaquim Fazendeiro, com a superficie de 574 metros quadrados, confrontando do norte com o caminho de ferro e Maria Carolina de Oliveira Fonseca, sul com

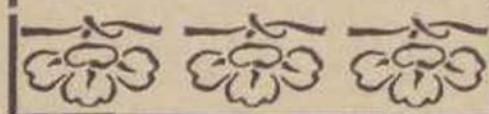
o proprietario, leste com Maria Carolina de Oliveira Fonseca e oeste com o caminho de ferro; parcela n.º 4 a Maria Carolina de Oliveira Fonseca, com a superficie de 761 metros quadrados, confrontando do norte com o caminho de ferro e João dos Santos Rijo, sul com a proprietaria e Joaquim Fazendeiro, leste com João dos Santos Rijo e oeste com Joaquim Fazendeiro e o caminho de ferro; parcela n.º 5 a Maria Carolina de Oliveira Fonseca, confrontando do norte com a proprietaria e João dos Santos Rijo, sul com a proprietaria e Joaquim Fazendeiro, leste com João dos Santos Rijo e oeste com Joaquim Fazendeiro; parcela n.º 6 a João dos Santos Rijo, com a superficie de 1.149 metros quadrados, confrontando do norte com o caminho de ferro e João Lopes Junior, sul com o proprietario e Maria Carolina de Oliveira Fonseca, leste com João Lopes Junior e oeste com Maria Carolina de Oliveira Fonseca; parcela n.º 7 a João dos Santos Rijo, com a superficie de 2.254 metros quadrados, confrontando do norte com o proprietario e José Lopes Junior, sul com o proprietario e Maria Carolina de Oliveira Fonseca, leste com José Lopes Junior e oeste com Maria Carolina de Oliveira Fonseca; parcela n.º 8 a José Lopes Junior, com a superficie de 2.467 metros quadrados, confrontando do norte com o caminho de ferro e João Albino, sul com o proprietario e João dos Santos Rijo, leste com João Albino e oeste com João dos Santos Rijo e caminho de ferro; parcela n.º 9 a José Lopes Junior, com a superficie de 5.062 metros quadrados, confrontando do norte com o proprietario e João Albino, sul com o proprietario e João dos Santos Rijo, leste com João Albino e oeste com João dos Santos Rijo, e parcela n.º 10 a João Albino, com a superficie de 7.251 metros quadrados, confrontando do norte com o caminho de ferro, sul com a estrada para a Golegã e João Lopes Junior, leste com o caminho de ferro e estrada para a Golegã e oeste com João Lopes Junior e caminho de ferro.

OS CAMINHOS DE FERRO DE BENGUELA

De volta da inauguração do Caminho de Ferro de Benguela chegaram a Lisboa a bordo do vapor *Angola*, o sr. dr. Francisco Machado, vice-governador do Banco Nacional Ultramarino, dr. Borges de Souza, presidente do Conselho de Administração da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, Comandante José Monteiro, Comissario especial do Governo junto da mesma Companhia; Coronel de Eng.º Carlos Roma Machado de Faria e Maio, nosso ilustre colaborador, Engenheiro Raul Couvreur, dr. Madeira Pinto, e dr. Norberto Lopes, redactor do *Diário de Lisboa*, além de outros representantes de varios organismos portugueses que foram á inauguração da nova e importante linha ferrea.



A construção do novo
edifício escolar para a
séde do Grupo Instru-
tivo Ferro-viário da
:-:- Campolide :-:-



material e Tracção, uma comissão composta de dirigentes do Grupo Instructivo Ferroviário de Campolide, sendo portadora d'um relatório, onde esta Direcção relata minuciosamente o auxílio que carece da Ex.^{ma} Companhia.

A referida Comissão encontra-se bastante reconhecida, pela forma agradável como foi recebida por S. Ex.^a e pela grande força de vontade que manifestou, em se construir, no mais curto espaço de tempo, o edifício próprio para o funcionamento das aulas que precisamos criar.

A forma como o ilustre engenheiro apresentou a sua opinião sobre a construção do novo edifício escolar, alimentou, sem dúvida, das maiores esperanças, em ver, no mais curto espaço de tempo, tornado realidade os nossos desejos.

Em primeiro lugar, declarou-nos que reconhecia o grande esforço e sacrifício que os associados deste Grupo têm feito, em terem já conseguido uma importância superior a 30.000\$00 Escudos, destinada à construção, reconhecendo também a vontade de se instruirem.

Diz-nos S. Ex.^a que é muito altruísta o fim que pretendemos dar a esta simpática colectividade, mas que profundando bem o assunto, reconhece que é à Companhia que pertence construir um edifício bem apropriado para o fim em vista, e, mais nos disse, que não deveria passar um ano, sem ser construído, não só o edifício que desejamos, como outros, em diversos pontos da rede com o mesmo fim. Pelas declarações de S. Ex.^a ficámos plenamente convencidos do alto interesse que tem na instrução do seu pessoal e na construção do novo edifício escolar, assim como de outros em diferentes Depósitos.

Sentimos igual reconhecimento pelos oferecimentos que nos fez de todos os utensílios úteis para a instrução profissional, que fossem necessários para a nossa escola. Este oferecimento, feito pelo mesmo senhor, deixou-nos imensamente gratos. Mas

DA Direcção do Grupo Instructivo Ferroviário de Campolide, recebemos o seguinte comunicado, que gostosamente publicamos:

Nos ultimos dias, avisou-se com o Sr. Jorge Malheiros, engenheiro-chefe da Divisão do Material e Tracção, uma comissão composta de dirigentes do Grupo Instructivo Ferroviário de Campolide, sendo portadora d'um relatório, onde esta Direcção relata minuciosamente o auxílio que carece da Ex.^{ma} Companhia.

A referida Comissão encontra-se bastante reconhecida, pela forma agradável como foi recebida por S. Ex.^a e pela grande força de vontade que manifestou, em se construir, no mais curto espaço de tempo, o edifício próprio para o funcionamento das aulas que precisamos criar.

A forma como o ilustre engenheiro apresentou a sua opinião sobre a construção do novo edifício escolar, alimentou, sem dúvida, das maiores esperanças, em ver, no mais curto espaço de tempo, tornado realidade os nossos desejos.

Em primeiro lugar, declarou-nos que reconhecia o grande esforço e sacrifício que os associados deste Grupo têm feito, em terem já conseguido uma importância superior a 30.000\$00 Escudos, destinada à construção, reconhecendo também a vontade de se instruirem.

Diz-nos S. Ex.^a que é muito altruísta o fim que pretendemos dar a esta simpática colectividade, mas que profundando bem o assunto, reconhece que é à Companhia que pertence construir um edifício bem apropriado para o fim em vista, e, mais nos disse, que não deveria passar um ano, sem ser construído, não só o edifício que desejamos, como outros, em diversos pontos da rede com o mesmo fim. Pelas declarações de S. Ex.^a ficámos plenamente convencidos do alto interesse que tem na instrução do seu pessoal e na construção do novo edifício escolar, assim como de outros em diferentes Depósitos.

Sentimos igual reconhecimento pelos oferecimentos que nos fez de todos os utensílios úteis para a instrução profissional, que fossem necessários para a nossa escola. Este oferecimento, feito pelo mesmo senhor, deixou-nos imensamente gratos. Mas

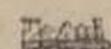
como não os podemos aceitar, por enquanto, devido a actual casa, não oferecer comodidades para mais do que o pouco material didático que possuímos; mas estamos certos e confiantes que S. Ex.^a com a sua boa vontade fárá para que em muito breve alcancemos o nosso desejado edifício que nos proporcionará comodidades precisas para aceitarmos os seus oferecimentos.

O relatório de que foi portadora a referida Comissão ficou em poder do Ex.^{mo} Sr. Jorge Malheiros, afim de ser estudado detalhadamente. Encerra nele, como aírás deixámos dito, o que pretendemos fazer desta escola, e, respectivamente das aulas que possivelmente se venham a criar; a forma como devemos admitir nesta escola como alunos, os filhos dos sócios e não sócios, que sejam ferroviários de Tracção; e o auxílio que pedimos à Ex.^{ma} Companhia.

A Comissão não chegou a avistar-se com o Ex.^{mo} Sr. Director Geral, em virtude de se ter prolongado a entrevista com o Ex.^{mo} Sr. engenheiro Jorge Malheiros, mas tenciona por estes dias avistar-se com S. Ex.^a, afim de colher uma solução sobre o assunto, e pedir auxílio para a instrução dos Ferroviários.

Nunca esqueceremos os benefícios que nos têm prestado, desde a fundação desta escola, entre muitos, a renda da casa, a luz eléctrica, diversos utensílios instructivos, etc.

Com a boa vontade dos Ex.^{mos} Srs. Director Geral e engenheiro-chefe da divisão do Material e Tracção, contamos, para que, perante a Companhia de que são dignos dirigentes, apresentem o seu elevado interesse, para que seja dispensado mais este auxílio em benefício da instrução dos Ferroviários, que vem a reflectir-se no bem da Empresa que sinceramente servimos.



MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

Completamente actualizado, está no prelo a 6.^a edição desta útil e importante publicação, unica no seu gênero, contendo todos os itinerários de excursões no país, Espanha e França.

Esta nova edição, é possuidora de todas as informações indispensáveis aos viajantes, e constitue um belo guia, pois indica com precisão, os mais belos monumentos e os logares históricos dignos de visita. Desde já se recebem pedidos na administração desta Revista: R. da Horta Sêca, 7. Tel. T. 27.



NAS MARGENS DO MONDEGO