

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

R E V I S T A Q U I N Z E N A L

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, 15

S U M A R I O :

A nossa gravura de página: Mendonça e Costa
— Transporte por estrada e por caminho de ferro,
por J. FERNANDO DE SOUZA. — A radiotele-
fonia nas estações, por TACITUS. — A estação
de Belver — Linhas portuguezas. — Raul Moreau.
— Entrevista da Quinzena, por CALADO RO-
DRIGUES. — Ha quarenta anos. — O plano da
rede ferroviária na metade norte do paiz. — Linhas
estrangeiras. — Vidé anuncio da C.^a dos C.^{os} de
Ferro do Norte de Portugal, na ultima página.

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

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Engenheiro JAIME GALO

Engenheiro GABRIEL URIGUEN.

Capitão MARIO COSTA

Capitão LUNA D'OLIVEIRA

MENDONÇA E COSTA

A nossa gravura de pagina dá-nos hoje o ultimo retrato do saudoso fundador da *Gazeta*, Mendonça e Costa, e cujo aniversario de falecimento passa depois de amanhã dia 18 do corrente.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* cumpre o seu dever recordando a data da sua morte e prestando á sua memoria a homenagem que ele absolutamente mereceu pela sua inteligencia, pelo seu senso práctico, pelas suas extraordinarias qualidades de trabalho, pela sua bondade extrema.

A sua inteligencia está sobejamente demonstrada na quantidade enorme de artigos que escreveu não só para a *Gazeta* mas para outras publicações e em que, a par duma solida cultura acrescida pelos subsidios colhidos nas suas viagens frequentes pelas faculdades finissimas de observação de um espirito perfeitamente equilibrado, nos dá a impressão nitida dum criterio justo encarando com serenidade, sem paixão, todos os aspectos dos assuntos que versou no seu estilo correctissimo.

O seu senso práctico e as suas extraordinarias qualidades de trabalho, revelam-se não só na situação folgada que soube criar para a sua vida, mas tambem na maneira como fundou, orientou e fez viver, durante 36 anos, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Vamos seguindo as suas pisadas, a orientação que ele imprimiu a esta publicação e, assim, temos conseguido manter a *Gazeta*, procurando torna-la, cada vez mais, uma revista util especialmente para a familia ferroviaria e para as pessoas que pelos assuntos ferroviarios se interessam.

Pensamos que alguma coisa temos feito neste sentido e ocorre-nos perguntar:

A que devemos este exito? E a consciencia manda-nos responder que o devemos ao facto de termos seguido sempre a orientação que á *Gazeta* imprimiu o seu fundador.

Justo é, pois, que recordemos a data do seu falecimento e que rendâmos á sua memoria mais esta singela homenagem.

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 ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO
E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7

Telef. Trindade 27

DIRECÇÃO: T. 576 e 581

TRANSPORTES POR ESTRADA E POR CAMINHO DE FERRO

Por J. FERNANDO DE SOUZA

NA *Gazeta* de 1 do corrente foi versado o problema da concorrência ou cooperação dos caminhos de ferro e dos automoveis.

Para esclarecimento de tão importante assunto, convem reproduzir os topicos de uma proficiente memoria lida pelo Dr. Fernelon na secção economica da *British Association* em Glasgow em 7 de setembro de 1928.

O autor da memoria poz em relêvo dois factores importantes das dificuldades com que lutam os caminhos de ferro ingleses: o desenvolvimento dos transportes por estradas e as perdas de trafego devidas á crise commercial e industrial, principalmente nas industrias hulheira e metalurgica. Convem lembrar que o trafego de carvão representa 50% da tonelagem quilometrica dos caminhos de ferro ingleses.

A expansão dos transportes por automovel é posta em relêvo pelas estatisticas dos veiculos automoveis que circulam em Inglaterra.

1919	. . . . .	250.00
1920	. . . . .	500.00
1923	. . . . .	1.000.00
1925	. . . . .	1.500.00
1928	. . . . .	2.000.00

A utilização das estradas por automoveis pertencentes aos caminhos de ferro só melhorará a situação se obtiver remuneração larga do capital empregado nesses serviços complementares.

Aos efeitos da concorrência dos automoveis junta-se a elevação dos salarios e vencimentos, que são 140% superiores aos de 1913.

Os transportes de mercadorias ricas e a curtas distancias são as que podem mais facilmente preferir o automovel. O caminho de ferro não teme a concorrência para transportes a grande distancia, nem para o de mercadorias pesadas e de grande tonelagem.

Podem os transportes ser organizados de um a outro centro industrial por caminho de ferro com vantagem manifesta. A rapidez dos transportes póde em muitos casos dar a superioridade aos caminhos de ferro.

As empresas de automoveis não dão facilmente vasão a um trafego intenso, mesmo de passageiros e muito especialmente de mercadoria grossa. Os caminhos de ferro podem acelerar os transportes evitando demoras nas estações.

Procurou-se estabelecer a coordenação dos dois serviços, que podem ser utilizados ambos conforme as características economicas de cada caso.

Deve-se tratar cada zona natural de trafego como uma unidade, assegurando-se os serviços afluentes e de extensão organizados de concerto. A mesma organização receberia o trafego destinado aos dois modos de transporte.

A coordenação tornaria mais facil o descongestionamento de certas linhas, chegadas ao limite de rendimento, ou perante afluencia temporaria.

A base economica da coordenação são as vantagens privativas de cada especie de transporte.

1.º — A coordenação pode tomar a forma de cooperação voluntaria entre as organizações de transporte por estradas e as empresas de caminhos de ferro.

2.º — A coordenação pode resultar da criação de serviços automoveis das companhias de caminhos de ferro ou da sua fiscalização financeira sobre as empresas de transporte por estradas.

3.º — A coordenação pode ser de natureza quasi legal, conforme propoz a Comissão executiva de circulação em Londres.

A cooperação voluntaria teria vantagens consideraveis. Podiam-se organizar facilida-

des reciprocas, como utilização das estações, escritorios de viagem directa, horarios combinados, etc.

A *London & North Eastern Railway* opera conjuntamente com casas de automoveis em diversas localidades.

Essa operação é porem difficil de organizar em larga escala.

No segundo sistema são os caminhos de ferro que organisam os transportes automoveis como serviço anexo, mas é difficil pôr em prática esse sistema porque se teem multiplicado as empresas de automoveis.

Os caminhos de ferro pediram poderes latos para se servirem dos transportes automoveis como arma contra a concorrência, ficando assim em condições de melhor acordarem a cooperação voluntaria.

Em Inglaterra, onde ha quatro grandes grupos de caminhos de ferro, a criação de serviços automoveis por estes suscitaria talvez a concorrência entre grupos, visto que os veiculos para estrada de um poderiam penetrar na zona do outro, o que seria contrario ao espirito da *Railway Act* de 1921.

Podia-se resolver a dificuldade pela formação de uma só sociedade, de transportes por estradas, propriedade comum dos quatro grandes grupos de caminhos de ferro ou posta sob a sua direcção comum.

Poder-se-iam substituir ramaes improductivos por serviços automoveis.

Em resumo podem-se obter grandes vantagens da cooperação voluntaria, mas os caminhos de ferro preferem explorar ou dirigir os transportes por estrada coordenada.

Na terceira forma, coordenação quasi legal, as diversas empresas são obrigadas a pôr-se de acordo para um sistema de funcionamento cooperativo. Este sistema equivale ao reconhecimento de uma forma de monopolio e portanto de fiscalisação para interesse publico.

Esse sistema foi recomendado para a circulação em Londres e tem as seguintes características essenciaes:

- 1.^a — direcção comum;
- 2.^a — receitas postas em comum para ocorrer aos encargos anteriores;
- 3.^a — comissão de vigilancia para salvar guardar os interesses do publico.

A extensão do sistema a todo o paiz encontraria dificuldades consideraveis, que poderiam ser vencidas pela criação de autoridades regionaes para fiscalisar as respectivas empresas.

A principal dificuldade está nos perigos da rotina e da burocracia se se institue uma autoridade central para todo o paiz, ou no de serem ultrapassados os limites respectivos se se criam comissões regionaes.

A vantagem da coordenação quasi legal estaria em impedir serviços cuja necessidade se não provasse.

O perigo destas organizações está na constituição de um monopolio contrario ao interesse publico, perdendo-se os beneficios da concorrência, que estimula o espirito de iniciativa.

O monopolio favorece a rotina e a introdução de metodos burocraticos no sistema de transportes, principalmente pela intervenção de uma entidade fiscal.

Conclue a memoria que as indicações actuaes são de que se deve adoptar um modo de coordenação. Se as diferentes empresas não o poderem estabelecer por iniciativa propria, tem que intervir uma autoridade exterior. E' uma necessidade urgente nas cidades, onde a solução provavel é a coordenação quasi legal sobre a base de zonas de trafego regionaes ou urbanas.

A questão mais larga de coordenação em todo o paiz é mais difficil de resolver e postula algum metodo de vigilancia.

A coordenação voluntaria entre os caminhos de ferro e grandes empresas de transporte em estradas seria a solução mais facil, havendo todavia uma fiscalisação para proteger o publico e investigar acerca de abusos cometidos.

Se não se poder realizar a coordenação voluntaria, ter-se-á que chegar a qualquer forma quasi legal sobre a base de comissões de trafego regionaes.

NUMEROS ESGOTADOS

A administração da Gazeta compra exemplares dos Numeros 856 de 16 de Agosto de 1923 e 946 de 16 de Maio de 1927 e 963 de 1 de Fevereiro de 1928.

LÁ POR FÓRA

A RADIOTELEFONIA NAS ESTAÇÕES

UMA INOVAÇÃO INTELIGENTE PARA COMBATER

:: A IMPACIENCIA DOS VIAJANTES ::

REALMENTE as viagens em caminho de ferro são coisa muito interessante, dando-nos motivos variados de encanto, de deleite, de esparecimento, mas dão-nos também, com frequência, motivo de contrariedade e aborrecimento.

Por exemplo: ter que mudar de linha e esperar umas poucas de horas pelo comboio em que temos de prosseguir viagem.

Ainda quando a demora está no programa, que é como quem diz, no horário, vá lá. Já se está prevenido e, portanto, já se tem armazenado a dose de paciência que se julga necessária. Essa dose de paciência quasi nunca chega, porque, se ha que esperar



Numa *gare* da Hungria—Passageiros entretidos com a T. S. F.

uma hora, quando chega o cabo de meia hora já a provisão de paciência se esgotou e se uma pessoa, pela curiosidade de verificar a força do contagio tão característica desse gesto, se lembra de abrir a bôca. creio bem que até as bocas de tunel — se houver algum perto — se abrirão ainda mais numa manifestação de formidável tédio.

Os mais calmos resignam-se. Acomodam-se num banco e ficam para ali em sonolencia ou decididamente entregues aos braços de Morfeu.

Os menos calmos passeiam pela *gare*, olham os ponteiros do relógio que parecem resolvidos a não mudarem de sitio, e vão remoendo e rumorejando a sua contrariedade que lhes põe rugas fundas na frente.

Os mais irritáveis descompõem-se em gestos bruscos de impaciência e em protestos, às vezes pouco

curiais, contra a organização dos serviços ferroviários.

E, se isto acontece quando se trata duma espera prevista nos horários mais se acentuam ainda estas manifestações de tédio, de contrariedade, de protesto, quando a demora não está prevista.

Realmente é aborrecido chegar a uma estação e ouvir dizer que o comboio vem com um atrazo duma hora.

Antigamente, sobretudo durante a guerra, esses atrazos eram frequentes, eram o pão nosso de cada dia. Tal como se dizia dos comboios hespanhois: *llega quando llega y sale quando sale*, se podia dizer também dos nossos comboios nesse tempo: *chegavam quando chegavam e partiam quando partiam*.

Mas, precisamente porque isso era normal, eram então menos as pessoas que se irritavam demasiadamente com a espera nas estações, pois que a maior parte se julgava feliz quando ao cabo de algumas horas de espera, conseguia a décima parte dum logar de terceira classe, mesmo que houvesse comprado bilhete de primeira.

Veu, porém, a normalização e o aperfeiçoamento realmente notavel dos serviços ferroviários e hoje, com os comboios marchando quasi sempre á tabela, pelo menos em algumas linhas, esse tédio, essa contrariedade, esses protestos, são maiores quando ha atrazo apreciavel na marcha dos comboios.

Sempre ou quasi sempre esses atrazos são devidos a circunstancias de que as empresas e os empregados não tem responsabilidade, mas vá lá dizêr-se isto a um passageiro menos calmo! Isso sim. Eu creio que não ha ninguem menos acessível á influencia da razão do que uma pessoa com pouca paciência que se dispôz a fazer viagem e que se vê forçada a esperar alguns minutos numa *gare* e d'ahi resulta que atribuem sempre ás empresas a responsabilidade de todos os accidentes que originam atrazo dos comboios.

Para evitar essas manifestações de tédio, de contrariedade, de protesto, começaram agora as companhias de caminho de ferro da Hungria a fazer funcionar nas *gares* aparelhos de telefonia sem fios que permite aos viajantes que esperam um passatempo que decerto contribuirá grandemente para evitar ou atenuar a sua impaciência.

Realmente, não é má ideia.

TACITUS.

A ESTAÇÃO DE BELVÊR

E

OS DESPACHOS CENTRAIS DE MAÇÃO E ABRANTES

QUEM viaja pela linha da Beira Baixa encontra, a 28 quilómetros de Abrantes e 170 quilómetros de Lisboa, a estação de Belver. A estação em si, como edificio, não tem nada de notavel. É uma estação pesadona, no velho estilo monotono, uniforme, que se utilisou para a construção de quasi todas as estações daquela linha. De maneira que, chegando a uma estação, temos a impressão de que regressámos á estação anterior.

No tempo em que foram construidas, convencido estou de que foram consideradas quasi como monumentos e documentos de bom gosto. Hoje passaram á categoria de estações do estilo *feio e forte*, com a agravante de não terem as acomodações indispensaveis para o pessoal. Como edificio, não tem pois nada de notavel, a não ser o que fica apontado. O que a respeito desta estação se pode apontar digno de nota, é o facto de ela ter o nome duma terra cheia de tradição e de pitoresco e servir uma região cujo desenvolvimento industrial e comercial se tem acentuado de ano para ano.

Belvêr é, realmente, uma pequena terra interessante, pela sua situação, pelo panorama que dela se desfruta e pela sua historia.

Quem vem de Mação e chega á curva do Lagar Novo, já com os olhos cansados de pinheiros e de terreno amarelento, ingrato e cascalhoso e com a paciencia gasta pelas voltas e reviravoltas daquela estrada fantastica, tem, sobretudo em manhãs limpidas de primavera, uma funda impressão de beleza, de encanto — a que, porventura, não estarão já sujeitos os habitantes da região — ao deparar-se-lhe a pequena e historica vila, estendida no regaço do vale desde o *Outeiro da Forca* até ao antigo *Guidimtesta* que D. Sancho I doou aos freires do Hospital para que ali erguessem um castelo que lá se ergue guardando os mortos da parochia, visto que para guarda de vivos já pouco prestimo teria.

Existiria já nesse tempo a povoação?

Seu duvida que não. Pelo menos não existia com esse nome. O nome de Belvêr foi dado ao castelo por D. Sancho I, no titulo de doação: *cui nomine imponimus Belver*. D'ahi o tomou a povoação que já existia e se desenvolveu ou que então se começou formando, naturalmente, á sombra daquela fortificação realmente notavel para o seculo XII. O principal nucleo de população desses sitios devia estar então ainda fixado nos restos da cidade romana de certa importancia que existiu a dois quilómetros, no Ribeiro da Nata, e de que se tem en-

contrado, e barbaramente dispersado, documentos preciosos: colunas, lápides, moedas, etc.

Mas, não foi para longa dissertação sobre a historia de Belvêr que resolvi escrever este artigo. Isso ficará para ocasião oportuna e para outra revista mais propria.

O que interessa mais é acentuar que a estação de Belvêr serve uma região cujo desenvolvimento industrial e comercial se tem acentuado de ano para ano, como acima disse já.

E d'ahi resulta que a estação e as suas dependencias se tornaram ha muito insuficientes para o trafego enorme que ali se nota.

As informações que lá colhi dizem-me que varias vezes se tem verificado a impossibilidade de aceitar mercadorias por falta de espaço, inconveniente este que mais se acentuará agora desde que começou a funcionar o despacho central de Mação a cargo do camionista sr. José Simões Pereira (Pombo).

E quando isto é assim agora, podemos imaginar o que sucederá quando a estrada 120 ficar ligada com a de Castelo Branco, o que creio não tardará muito.

Não é realmente muito facil dar á estação de Belvêr a amplitude que o seu movimento exige mas com a boa vontade e o interesse da C. P. isso póde conseguir-se transferindo a passagem para o lado do aterro, alargando o cais 20 metros e ampliando a plataforma 30 metros.

Creio ser este o projecto dos dirigentes da C. P. e penso que com a execução deste projecto se teria a solução do problema.

E já que falei no despacho central de Mação, é de justiça fazer a referencia elogiosa que merece o camionista sr. José Simões Pereira (Pombo) que a tem a seu cargo.

Inteligente, activo, empreendedor, forçoso é reconhecer-se que tem realisado em Mação uma bela obra, de que Mação está usufruindo grandes beneficios, que se vão espalhando pelas freguezias limítrofes.

Só póde apreciar nitidamente a importancia da obra realisada pelo sr. Pereira (Pombo) quem, como eu, é do tempo, aliás não muito remoto, em que uma viagem de Mação á estação de Belvêr era empreza quasi tão arrojada como, por exemplo, a de escalar a fachada e o zimbório da Estrela.

Eu não sei se os homens de então eram ou não

mais felizes dos que os de hoje. O que eu posso, porem, afirmar, é que eram, sem duvida, mais valentes, mais corajosos. E para comprová-lo, basta apontar as jornadas de então entre Mação e Belvêr.

Sabem lá os novos, os que só ha 2 ou 3 anos começaram a jornadas, o que aquilo era!

Um carro bamboleante, como uma velha e desconjuntada berlinda dessas que ainda se encontram entre as inutilidades dos velhos solares, as esfarrapadas cortinas de oleado deixando passar livremente a chuva, as rodas, as molas, os guarda-lama, tudo aquilo atado com arames, os bancos com um escasso palmo de largura, as almofadas mostrando por todos os lados a estopa, dentro do carro 8 pessoas nos logares de 4, á frente 4 pessoas nos logares de 2, no tejadilho caixotes com chibos que *vertiam aguas* para dentro do carro, canastras com galinhas que se espiolhavam, etc., etc.

E aquella caranguejola lá fazia todas as noites a viagem de Mação a Belvêr e volta, com bamboleos de creatura obesa e rangidos que pareciam gemidos de *coisa má*. Para lá gastava 2 horas para vencer os 14 quilometros. A' volta gastava 3 horas e ás vezes não chegava ao seu destino. Tinha ficado pelo caminho. Uma roda que saíra do eixo, um arame que se tinha partido ou toda a caranguejola que se tinha voltado, ficando tudo aquilo embrulhado, passageiros, chibos, galinhas, perante a indiferença olimpica das pilecas famelicis como o cavalo de Tolentino.

De tal forma que era nesse tempo dever dos bons catolicos dizer *Deus te guie* quando a diligencia saía e rezar de vez em quando pelos que andavam nela tal como é costume rezar-se pelos que andam sobre as aguas do mar. Tudo isto acabou.

No dia 1 de maio de 1926 chegou a Mação o sr. José Simões Pereira (Pombo). E logo começou a fazer em camionette a carreira Mação Abrantes.

Toda a gente de destaque começou a elogiar o seu esforço valioso, a sua actividade, o seu trabalho metodico e persistente e a sua empreza, que começara modesta, dispõe hoje de 4 camionettes e 3 automoveis com que faz um serviço modelar de transportes. Da camionagem passou á iluminação e dentro em pouco Mação estava iluminada a electricidade nas ruas e nos interiores.

Não ficou por ahí. Em 20 de Janeiro inaugurou a central ferroviaria de Mação de que é encarregado, passando a fazer as carreiras Mação-Belver.

Brevemente trará da barragem de Niza a energia electrica com que servirá Belver e com que reforçará a de Mação. E muitos outros melhoramentos tem em projecto, de execução garantida pelas suas extraordinarias qualidades de trabalho e pelas simpatias que tem sabido conquistar, pelo seu trato e pelos beneficios que as suas emprezas tem trazido para a região.

Julgo, pois, que acertadamente procedem os dirigentes da C. P. pondo a seu cargo o Despacho

Linhas portuguesas

Transporte de Adubos nas linhas do Val do Vouga

Concordado com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, o titular da pasta do Comércio resolveu aprovar o primeiro aditamento ao complemento á tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, proposto pela Companhia Portuguesa para a construção e exploração de Caminhos de Ferro, referente ao transporte de adubos simples e compostos na linha do Vale do Vouga.

Transporte de mercadorias procedentes do estrangeiro nas linhas do Estado

O sr. ministro do Comercio, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, aprovou o aviso ao publico referente a novos multiplicadores, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual passa a aplicar-se o multiplicador 6 nas linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro ao transporte e manutenção de mercadorias procedentes do estrangeiro das ilhas ou das colonias portuguesas, que, em transito, tenham de passar pelo continente, e que, desde a data em que começar a vigorar aquele aviso, seja anulada a tarifa especial T n.º 1, de pequena velocidade, em vigor, desde 1 de Setembro de 1925, nos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

Bilhetes de preços reduzidos nas linhas da Beira Alta

Depois de haver sido submetida á apreciação do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, foi aprovada pelo sr. ministro do Comercio a tarifa especial interna n.º 10, de grande velocidade, referente a bilhetes de preços reduzidos nos comboios « tramways » entre as estações de Figueira da Foz e Mangualde.



RAUL MOREAU

Satisfatoriamente operado dum calculo biliar pelo eminente cirurgião Dr. Azevedo Gomes encontra-se na casa de saude da R. Almirante Pessanha, 7, 3.º o distinto secretario da Direcção Geral da C. dos C. F. P. sr. Raul Moreau.

Desejamos ardentemente o pronto restabelecimento do nosso illustre amigo.



Central de Abrantes visto que o sr. José Simões Pereira (Pombo) lhes dá, com o exito das suas emprezas, devido aos serviços modelares que organisa, todas as garantias para os interesses da C. P. e para a comodidade do povo.

N. da R. — Por demora da respectiva officina não podemos dar a gravura que devia acompanhar este artigo. Dá-la-hemos no proximo numero.

ENTREVISTA DA QUINZENA

por CALADO RODRIGUES

O SR. CORONEL JOÃO D'ALMEIDA,
«HEROI DOS DEMBOS», DÁ-NOS A SUA
OPINIÃO SOBRE A RÉDE COMPLE-
MENTAR FERROVIARIA ENTRE O TEJO
E O DOURO, ATRAVEZ DAS BEIRAS

Ha pouco tempo realisou o sr. coronel João de Almeida na cidade da Guarda, que se honra de lhe ter sido berço, uma interessante conferencia em que abordou com a incontestavel competencia de que dispõe, o problema da rede complementar ferroviaria entre o Tejo e o Douro atravez das Beiras.

A conferencia foi classificada de notavel pela imprensa diaria e d'ahi e do facto do glorioso official ser um amigo desta casa em que só conta admiradores da sua intelligencia e do seu patriotismo, veiu a ideia de o entrevistarmos.

Não pode negar-se a importancia do assunto que oferece varios aspectos do mais alto interesse, como são a defeza militar do paiz, a maior facilidade de relações entre as mais importantes regiões de Portugal e a ligação mais conveniente com as outras linhas nacionais e estrangeiras.

Todos estes aspectos tem preocupado grandemente os governantes. Em 1898 foi o estudo dos projectos ao norte do Mondego e ao sul do Tejo incumbido a duas comissões, tendo sido um ano depois, por decreto de 27 de Setembro, encarregada uma nova comissão de estudo relativo á região de entre Douro e Tejo.

Em 1900 e 1907 foram tomadas resoluções mas em 1927 (Decreto n.º 13.829) determinou-se que fosse feita a revisão dos planos até então elaborados para a rede complementar, pondo ainda a cargo de uma comissão de inquerito o exame dos projectos anteriores, propondo as modificações julgadas necessarias, sujeitando por fim aos Ministerios da Guerra e do Comercio, o resultado dos trabalhos realisados.

30 anos se gastaram, pois, em diligencias pouco menos do que inuteis até que surge agora uma nova esperanza de que alguma coisa se fará.

Deu ha dias á «Gazeta» a honra da sua visita, e dá-lhe hoje a honra da sua colaboração, o official illustre que é o sr. coronel João d'Almeida, cuja vida tem sido um documentário longo e precioso de actividade inteligente e de patriotismo inexcedivel.

O sr. coronel João d'Almeida, nasceu em Cairiã, freguesia de Vila Garcia, concelho da Guarda, em 5 de Outubro de 1874.

Na sua ascendencia paterna conta o illustre official o alcaide de Alfaiates, João Fernandes Pacheco, que na batalha de Aljubarrôta se apresentou comandando uma hoste de beirões por ele organizada, e D. Francisco d'Almeida, vice-rei das Indias.

Pezada era a responsabilidade do nome com tal grandeza de ancestros illustres, mas com galhardia a tem mantido o brioso militar.

Quem não conhece a sua vida de militar que tão brilhantes paginas de heroismo e de trabalho organisador escreveu na nossa história colonial?

A expedição ao Cuamato em 1906, os reconhecimentos do Cuanhama e do Evale, de Huila, Mossamedes e Benguela, a celebre campanha que deu a João d'Almeida, o glorioso titulo de heroi dos Dembos, por que é mais conhecido, o seu govêrno da

Estava, pois, indicado ouvirmos o sr. coronel João de Almeida que ns sua conferencia da Guarda tão entusiasticamente aplaudido foi pelos mais categorizados representantes da Beira, que é a parte do paiz em que todos aqueles aspectos da questão assumem importancia mais saliente.

Com a modestia que o caracteriza e revelando um conhecimento profundo do assunto, o illustre militar fala-nos largamente do projecto da rede complementar:

«Devo dar-lhe em primeiro logar as razões que me levaram a estudar o problema e a fazer o plano de comunicações que acompanhará esta entrevista.

Em primeiro logar cumprí o meu dever de militar. Depois, manifesto o desejo, que aliás sempre me animou, de ser util á nossa terra. Procuro assim conseguir uma eficaz organização da defeza militar e o progresso do comercio e de industria pela intensificação e melhoria dos serviços de transporte.

Disse-o na minha conferencia, tenho-o dito depois disso, volto a dizer-lo e jámais me cansarei de o dizer.

O ponto de vista militar assume nesta região das Beiras uma grandeza preocupante: deve fazer-se notar que se trata de uma zona de territorio nacional que maior interesse oferece para a defeza do nosso Paiz. Mas, igualmente, devem obrigar a nossa atenção as conveniencias economicas e politicas da mesma região. O meu plano é essencialmente o de estabelecer ligações directas e comodas sem necessidade de transbordos, sempre demorados e dispendiosos, entre as Beiras e as outras provincias do norte e do sul, pondo em comunicação os grandes centros beirões, (Guarda, Viseu e Castelo Branco) com os centros de Lisboa e

Huila, as campanhas de 1908 a 1910, todos os mil aspectos da sua colossal obra administrativa, são factos que justificam plenamente as palavras que a seguir transcrevemos extraídas do livro: «O coronel João d'Almeida — Sua acção militar e administrativa em Angola, publicado ha dois anos por iniciativa dum grupo de companheiros e amigos coloniais:

Não se sabe o que mais admirar em João d'Almeida, porque êle é simultaneamente, homem de acção e pensador, militar e administrador, politico na nobre acepção do termo e educador, colonial e engenheiro.

A sua robusta intelligencia omnimoda só é igualada pela sua bravura indômita.

Tenaz, metódico, sábio, serêno, resistente, previdente, decidido e justo — êle reúne todas as qualidades dum verdadeiro chefe.

Criador como Gallieni, audacioso como Marchand, êle pertence à galeria dos grandes coloniais, a par de Lyautey, de Lord Kitchener e de Mousinho de Albuquerque, e é sem contes-tação o maior colonial português do primeiro quartel deste século, no dizer do eminente professor Silva Teles.



Coronel João d'Almeida

Porto, onde se faz o trafego marítimo e o mais intenso consumo.

E não se diga que com o meu plano eu ponho de parte todo o trabalho realizado pelas comissões que tem sido nomeadas para tratar do assunto.

Não. Pelo contrario. O meu plano intégra na rêde de comunicações que julgo imprescindível lançar a-través desta parte central do Paiz, as linhas já estudadas e aprovadas nas comissões e indicando modificações que algumas não podem deixar de sofrer e projec-tando linhas novas, ramais, troços de via ferrea que servem a ligar entre si, num sistema racional e proveitoso, o conjunto dos caminhos de ferro que se que-rem levar a realização.»

E, sobre uma carta de Portugal, o sr. coronel João de Almeida vai apontando com minucia o seu plano:

«Partamos do sul para o norte.

A linha de «Tomar á Louzã», projectada em 1905, saía de Tomar e tinha, como directriz o Vale do Ze-zere; a Associação de Engenheiros foi, porem, de pa-recer que o traçado devia seguir proximo da linha divisoria das aguas do Zezere e do Nabão, aproxi-mando-se de Miranda do Corvo e da Lousã, a fim de encontrar terreno mais praticavel e de transpôr mais facilmente a serra da Lousã. O meu plano admite essa linha com esta variante, que é de evidente vantagem; mas considera-a levada de «Tomar até Coimbra». E tem de ser de «via larga». Não só aproveitará os tro-ços já construidos e em exploração de Lamarosa a Tomar e de Miranda do Corvo a Coimbra, mas, nesta bitola, o rendimento será maior, alem de que dará maiores facilidades e prestará, em caso de operações militares, serviços dos mais importantes.

Outra linha ferrea que fui forçado a incluir no meu plano, em atenção ás aspirações publicas da re-gião, é a de «Castelo Branco á fronteira» (rio Erges). Não posso, portanto, deixar de propôr como via larga, embora não seja isso o mais favoravel para as condi-ções de defesa militar do territorio nacional. Mas é que se alega que essa linha tem de ser de caracter internacional, destinando-se ao encurtamento do tra-jecto Lisboa-Madrid.

Todas as outras vias ferreas do meu plano são de «via estreita ou reduzida». Veja. Aqui está a do «En-troncamento á Guarda». E' desde o Entroncamento até Gois, um desdobramento da linha de Tomar a Coim-bra. Vai servir regiões da maior riqueza, como são os concelhos de Ferreira do Zezere, Sertã, Pedrogão Grande, Figueiró, Castanheira de Pera e Pampilhosa, pondo em comunicação mais directa e mais curta estes concelhos com os distritos de Guarda e Viseu.

Tinha sido projectada até Vila Franca das Naves: imaginou-se tambem termina-la em Gouveia, com um ramal para Mangualde, ligando-a á via larga da Beira Alta. Na linha proposta, prolonga-se até á Guarda, subindo a Serra da Estrela pela portela de Vide.

Repare que o troço que nesta linha fica compreendido entre «Gouveia e a Guarda» permitirá a ligação dos concelhos de Seia e de Gouveia directamente com a capital do seu distrito, servindo uma população de quasi 97 milhares de habitantes com um encurtamento de 61 quilometros nessas comunicações. Enriquecerá uma região das mais importantes pelas industrias de lanifícios, nomeadamente as das seis freguesias de Al-deias da Guarda, que tem quasi o exclusivo do fabrico de cobertores de lâ — a qual, desde que ache trans-portes faceis, centuplicará de certo. Toda a região é

pastoril e agrícola; rica em gados, laticínios e frutas. O solo é opulento em minérios, que achariam com os caminhos de ferro, possibilidade de exploração: dali se exportarão também lousas para cobertura, pedras de afiar, etc. E' a região dos sanatórios de altitude. E, como seja a unica parte do País onde podem ser criados desportos de inverno, será a linha de turismo por excelencia.

Uma linha que proponho e cuja construção julgo que se impõe, é da Guarda á fronteira (rio Erges). Liga, através duma riquissima região agrícola, a Beira Baixa e a bacia do Tejo, com a do Mondego e a do Douro, sem os inconvenientes militares que teria se fosse de via larga. Permitirá o trafego comercial de uma grande parte de Espanha para a nossa zona do norte e litoral marítimo (Leixões), vindo ainda a tor-



O trafego será enorme para tudo quanto afluir á Guarda, passageiros e mercadorias, resultará um encurtamento de 47 quilometros nas ligações com Coimbra e 95, quilometros com o Entroncamento, isto é, com Lisboa e o sul do País, sobre as actualmente estabelecidas pela Pampilhosa.

«A linha já projectada de «Sernache a Castelo Branco» limita-a o meu plano a terminar nesta ultima cidade, entestando com a via larga de Castelo Branco á fronteira.

Nos ramais de «Gois a Miranda do Corvo» e de «Arganil a Santa Comba», introduzi ligeiras variantes.

De «Gouveia a Viseu» o meu plano conforma-se com o que, em 1905, foi para ali projectado.

nar mais faceis rapidas e economicas as comunicações da Galiza para outras provincias da Espanha, do que as que lhe oferecem as linhas puramente através daquele país.

Proponho ainda a construção de um ramal de «Maçainhas á Lageosa», pelo Sabugal e pelo Soito. Para que avalie o valor desta linha, bastará dizer-lhe que só a freguesia do Soito empregou, no ultimo ano, 20 vagões dos adubos da sua lavoura; e, no entanto, os productos vendem-se a baixo preço, devido ás dificuldades de saída. Acrescente-se a isto que este ramal vai servir uma zona de Espanha muito rica em agricultura e minérios, para cujos productos não ha possibilidades de saída pelas linhas espanholas.

Tambem o meu projecto altera as linhas que esta-

vam indicadas de Lamego e do Pocinho para Vila Franca das Naves, como «terminus», porque proponho que elas vão terminar, respectivamente, em Seropires e na Guarda. Deste modo a da «Guarda ao Pocinho» ligará a rica região em que se encontram Pinhel, Mêda e Fozcôa, com as linhas da Beira Alta e da Beira Baixa, na estação da Guarda, o que é uma velha aspiração destes povos. Ligará, além disso, a estação da Guarda á cidade, satisfazendo da forma mais eficaz a imperiosa necessidade da ligação desta cidade á via larga, tantas vezes reclamada. É pelo que toca á de «Pinhel a Lamego» estava já considerada nos planos anteriores, diferindo sómente a minha proposta com referencia a ela quanto ao ponto do seu entroncamento com a Beira Alta».

Em seguida, o sr. Coronel João d'Almeida fala-nos da aspiração de Coimbra de ter uma ligação ferroviaria com a Covilha.

«Houve uma indicação que já foi estudada, dum ramal da Covilhã a Santa Ovaia. Esta proposta, mais duma vez apresentada, foi sempre condenada.

O terreno onde passaria é tão atormentado e obrigaria a tantas obras de arte que a tornaria a linha de mais cara construção do País, ficando com um desenvolvimento aliás maior do que o trajecto das linhas por mim propostas passando pela Guarda. Por outro lado a região é tão pobre que, entre as povoações de Tortozendo e Santa Ovaia, sómente a Unhais da Serra seria servida. Demais, o que interessaria nas comunicações entre a Covilhã e Coimbra, seria uma boa estrada de macadame, sabido como é que, hoje, com o desenvolvimento do automobilismo, ninguem faz viagens de pequeno curso por caminhos de ferro. Portanto, o trafego do ramal, em passageiros seria uma coisa irrisoria e quanto ao trafego em carga — convençam-se todos — o grande movimento da Covilhã ha de sempre fazer-se na direcção de Lisboa e Porto. Esse trafego está já assegurado pelas linhas da Beira Baixa para Lisboa; e da Beira Alta, e melhor ainda pelas que proponho, para o Porto.

Relativamente a ideia de ligar Gouveia á Covilhã por Manteigas devo dizer-lhe é que uma variante menos exequível ainda do que a anterior. Trata-se duma questão sentimental de regionalismo. Tendo de ser Folgoso ponto forçado de passagem para galgar até ao topo da Serra da Estrela' a descida a Manteigas e a subida depois á Covilha obrigaria a um desenvolvimento de linha quasi duplo daquele que posto em execução o meu plano, terá pela Guarda e acrescentando-se a nenhuma utilidade de passar através duma região tão escassa de população, que, por exemplo, o concelho de Manteigas tem apenas 3.788 habitantes.

O mesmo acontece com a pretensão de ligar Gouveia por Vizeu com Mangualde.

E' outra ideia que nunca poderia vingar, porque iria interromper a continuidade da via estreita. E' tambem uma aspiração puramente sentimental. Nas comunicações do vale do Douro com as do Mondego e do Tejo não podem fazer-se ligações directas.»

Estava terminada a entrevista e na certeza de termos registado na «Gazeta» opiniões interessantes duma individualidade de alta competencia sobre nm assunto da maior importancia, despedimo-nos do sr. coronel João de Almeida que nos deixou a promessa, que sem duvida dará prazer a todos os nossos leitores, de mais colaboração quando os seus afazeres o permitam.



AVISO

Para evitar maiores despesas com a cobrança, rogamos a todos os nossos assignantes a finesa de enviarem á Administração da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a importancia das suas assinaturas o que agradecemos.

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 PLANO DA REDE FERROVIARIA NA METADE NORTE DO PAIZ

Parecer da Classe de Viação da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses

Publicamos hoje o parecer que pela classe de viação da Associação dos Engenheiros Civis de Lisboa foi submetido á discussão na assembleia geral.

Embora esse trabalho venha tarde, pelo que a Comissão Técnica encarregada de elaborar o plano de rede, que solicitara o parecer da Associação, não pode aguardar por mais tempo a sua apresentação, achamos util dar-lhe publicidade e oportunamente o apreciaremos.

Apreciando o plano da rede ferroviaria da metade norte do País, a classe de Viação seguiu, como não podia deixar de ser a orientação adotada no estudo da rede da metade Sul e assim ponderou convenientemente a situação creada aos transportes ferroviarios, pela concorrência automovel.

A consideração desta situação deu como resultado, no estudo do plano da metade Sul, a fixação da extensão das malhas e originou, quasi só por si, as alterações propostas pela classe.

No caso presente as condições são um pouco diferentes. Com efeito a metade norte do País, sobretudo a parte ao norte do Douro, apresenta características muito diferentes das da metade do Sul e por outro lado, as malhas da rede proposta são, por vezes, muito apertadas e as linhas, ao contrario do que succede na metade Sul, são na sua quasi totalidade, de via estreita, cuja situação em face da concorrência automovel, dadas as suas condições especiais de construção e exploração, não é evidentemente a mesma que a das linhas de via larga, como aliás se acentuou no parecer referente á metade Sul.

Assim, a classe, tendo em consideração, até onde julgou aceitavel, a concorrência automovel, atendeu mais ás seguintes considerações:

1.º — As linhas a construir não devem ter interferência umas nas outras ou nas existentes, isto é, não devem disputar o mesmo trafego, salvo, é claro, casos especiais que justifiquem a sua construção.

2.º — As linhas a construir devem-se justificar, quer pela importancia prevista do trafego, quer por motivos de ordem economica ou politica atendiveis.

3.º — Dum modo geral não se devem incluir no plano linhas cuja despesa de construção não seja de algum modo compensada ou esteja em manifesta desproporção com as possibilidades das Empresas a que interessem e ás quais, em face das leis em vigor viariam possivelmente a ser concedidas.

Baseada nestas considerações justificaveis pela pequena importancia do trafego actual (sobretudo o de mercadorias), pela situação das empresas ferroviarias e possibilidades do País, a classe é de parecer que do

plano proposto devem ser eliminadas as seguintes linhas:

Via estreita

De Espozende	38 Km.
Da Povia (entre Famalição e Riba d'Ave).	16 »
De Guimarães (entre Fafe e Arco de Baulhe)	41 »
Do Cavado	140 »
De Basto (entre Arco de Baulhe e P. Salgadas).	35 »
Do Ave.	33 »
Transversal de Valpassos	65 »
» » Chacim.	50 »
De Crestuma	25 »
Ramal da Murtosa	17 »
Ramal de Arouca	34 »
	<hr/> 494 »

Via larga

Transversal de Pinhel	60 Km.
Ramal de Penamacor	30 »
Castelo Branco á fronteira.	38 »
	<hr/> 128 »

Ou seja um total de 642 Km.

Quanto á transversal de Pinhel em via larga, é a classe de parecer que deve ser substituida pela linha de via estreita, prevista no plano de 1900, ligando o Pocinho e Vila Franca das Naves.

*
*
*

Quanto ás restantes linhas, julga a classe conveniente fazer as seguintes observações:

1.º — *Linha do Minho-Monção a Melgaço.*

Neste troço devem adotar-se características que tornem a sua construção o mais economica possível.

2.º — *Linha Marginal do Douro.*

Deve ser considerada como a 2.ª via do Douro entre Campanhã e Pala e construida, portanto, sómente quando a via actual fôr insufficiente para o trafego.

Esta linha deverá, evidentemente, ser explorada pela mesma entidade que explorar a linha do Douro.

3.º — *Linha do Lima.*

Deve ser construida em leito proprio e nas condições mais economicas sem que contudo fique impedido o intercambio do material circulante com as linhas do Alto Minho.

4.º — *Linha de Basto.*

Deve ter a seguinte directriz — Braga, Povia do Lanhoso, Cabeceiras, ligando á linha do Tamega perto do Arco de Baulhe.

5.º — *Ramal de Sendim — linha de Bragança entre Bragança e a fronteira — linha do Corgo entre Chaves e a fronteira.*

Estas linhas só devem ser construidas quando assegurada em Hespanha a sua ligação á rede espanhola, e, quanto á 1.ª, no caso de se poder aproveitar para a

passagem do rio Douro algum dos diques a construir na parte internacional daquele rio.

6.º — *Linha de Vizeu a Foz Tua.*

Seria para desejar que o cruzamento com a linha da Regoa a V. F. das Naves se fizesse em Moimenta da Beira e se eliminasse o troço comum.

7.º — Quanto ás *linhas da Senhora da Hora a Trofa e de Aveiro a Cantanhede*, não propõe a classe a sua eliminação do plano pelo facto de já estarem concedidas, sendo de opinião que a sua construção não é conveniente, devido a terem manifesta interferencia em linhas já construídas, não tendo mesmo a 2.ª qualquer objectivo aceitavel.

* * *

Não se faz no plano qualquer allusão á construção da 2.ª via entre Porto e Gaia. A classe considera como urgente a construção de uma linha em via dupla ligando as duas margens do rio Douro.

* * *

Resta agora indicar a ordem de urgencia a seguir na construção das diferentes linhas.

Como de 1.ª urgencia considera a classe:

Linha de circunvalação do Porto.

» » *Vale do Tamega.*

» » *Miranda.*

Linha da Regoa a Vila Franca das Naves, cuja construção já foi iniciada há bastantes anos.

Linha do Lima, pelo facto de já estar adquirido o material circulante.

Como de 2.ª urgencia considera:

Linha de Alto Minho, entre Braga e Arcos.

» » *Foz Tua a Vizeu*

» » *Tomar a Miranda do Corvo.*

Por as considerar, entre as que não estão iniciadas, como as mais importantes para a economia do País.

Finalmente, como de 3.ª urgencia, considera as restantes, com a excção de:

Linha Marginal do Douro.

» *de Chaves á Fronteira.*

» » *Bragança á fronteira e Ramal de Sendim*, cuja construção depende das circunstancias apontadas anteriormente.

Concluindo assim o estudo de que foi incumbida, deseja ainda a classe manifestar a sua opinião ácerca do criterio seguido no trabalho que vem apreciando, sem que isso envolva qualquer apreciação menos lisonjeira para a Comissão encarregada de revêr o plano da rêde ferroviaria, visto esta ter evidentemente de trabalhar de harmonia com as disposições legais em vigor.

Segundo os mapas organizados pela Comissão revisora as linhas construídas somam actualmente 3398 Km., sendo 2834 de via larga e 564 de via estreita.

As linhas a construir somam 3256 Km., sendo 1495 de via larga e 1761 de via estreita.

Vê-se assim que a rêde que se propõe construir é, com: pequena diferença, igual á existente.

Não desconhece a classe a deficiencia da rêde actual, nem a necessidade de a completar, mas comparando os numeros atraz indicados, considerando que a rêde actual levou 70 anos a construir e tendo em vista as possibilidades do País e a importancia a depender com a execução do plano proposto (não menos de 24 milhões de libras), julga não corresponder o plano a qualquer objectivo pratico, antes, podendo ser prejudicial aos interesses do País se, como tem sucedido com outras obras de utilidade publica, se dispersarem os fracos recursos disponiveis por muitas linhas, não se chegando a concluir qualquer delas ou não se dando aos trabalhos o devido desenvolvimento.

Por outro lado não permitindo os recursos do País a construção da rêde num praso relativamente curto, é muito possivel que para algumas das linhas, quando lhes chegue ocasião de serem construídas, se tenham modificado completamente as condições que justificavam a sua construção ou pelo menos o seu traçado.

Parecia por isso que seria bem mais conveniente proceder-se com um criterio mais pratico, estabelecendo-se um plano minimo, tendo em atençaõ as possibilidades do País e que portanto se pudesse executar regularmente num praso curto.

Atender-se-iam assim as necessidades mais urgentes, que uma vez estabelecidas e dotadas, não seria fácil alterar, tendo em vista o curto praso da sua execução.

E quando a execução desse plano estivesse a terminar, ou quando houvesse recursos suficientes, seria então ocasião de estudar um novo plano atandendo-se ás condições de então.

Em resumo, seria para desejar que em lugar da organização dum plano completo e perfeito da rêde do País se organisasse um plano de trabalhos exequiveis em curto praso.

Lisboa, 28 de Fevereiro de 1929.

O Presidente
Raul da Costa Couvreur
O Relator
Avelar Ruas

Paracer da Associação dos Engenheiros do Norte
de Portugal

Ex.º Sr.

Em resposta ao inquerito a que V. Ex.ª submeteu o plano complementar da rede ferro-viaria ao Norte do Mondego, esta Associação tem a informar V. Ex.ª que, sendo o assunto sufficientemente debatido em Assembleia Geral desta coletividade e tomando-se como principios fundamentais atender ás necessidades geraes das regiões interessadas de modo a favorecer especialmente as relações directas entre os diversos centros de actividade economica, facilitar as relações economicas de umas provincias com as outras e procurar o melhor e mais rapido acesso aos portos de mar do norte do paiz, entre os quais se devem destacar o Porto de Leixões, o Porto de Viana e o Porto de Aveiro, foram admitidas por maioria de votos as seguintes conclusões:

Rede de Via Larga—Transversal de Pinhel— deve manter-se a classificação de via reduzida, como no plano de 1900 devendo partir esta linha da estação de Pocinho na linha do Douro.

Rede de Via Reduzida entre Douro e Mondego

Linha de Crestuma — aprovada a classificação em via reduzida com a directriz Arrifana-Porto, devendo a tingir as linhas de via reduzida ao norte do Douro num ponto a estudar que assegure uma ligação rápida á cidade do Porto, para os passageiros das linhas da Beira Central e um caminho facil ás mercadorias, que se destinam de ou para o Porto de Leixões.

Ramaes de Arouca e Murtosa — aprovada a classificação com a directriz Murtosa-Arouca, entroncamento com a actual linha do Vouga na estação de Oliveira de Azemeis.

Linha de Aveiro a Castanheda — aprovada a classificação, mas com o prolongamento a Coimbra, de modo a servir as pedreiras de Ançã e assegurar a ligação entre as linhas de via reduzida da Beira e as que partem de Coimbra.

Linha de Vila Franca das Naves ao Pocinho — aprovada a classificação desta linha em substituição da transversal do Pinhel.

Rede de Via Reduzida ao Norte do Douro

Linha de Espozende — aprovada a classificação de Espozende até Viana para seguir com a linha do Vale do Lima e Alto Minho, assegurando assim as ligações com o Porto de Leixões.

Linha de Guimarães — aprovada a sua classificação, emitindo a opinião de que o troço da Senhora da Hora á Trofa deverá ser construído com as características de planta e perfil da actual linha de Guimarães, e o troço Fafe-Arco de Baulhe, devido ás dificuldades do terreno e pouca importancia da região a servir, deverá ser vantajosamente substituído pela linha ferrea do Vale do Ave e seu prolongamento ao Arco de Baulhe.

Ramal de Felgueiras — aprovada a sua classificação desde que não subsista a linha de Penafiel a Entre-os-Rios e Penafiel-Felgueiras.

Linha do Cavado — aprovada apenas a classificação do troço Espozende a Braga, que aliaz já está concedido.

Linha de Basto — aprovada a sua classificação conforme a directriz proposta pela comissão revisora, mas alterando a directriz no seu extremo de forma a terminar na Póvoa de Lanhoso, onde ligará com a linha do Ave.

Prolongamento da linha do Tamega e transversal de Valpassos — aprovado que devendo dar-se continuidade á linha do Tamega e não podendo esta linha atingir o seu verdadeiro terminus, que seria Chaves, já servida pela linha do Corgo, preconizado que a linha do Tamega sahindo do Arco de Baulhe, deverá procurar atingir Valpassos, entroncando com a linha do Corgo em Pedras Salgadas ou Vila Pouca, como melhor convier, tomando a seguir a orientação Norte no sentido de Vinhaes para ligar a Bragança, seguindo uma directriz que estudos mais precisos poderão oportunamente indicar.

Transversal de Chacim — Desde que se assentou na modificação da transversal de Valpassos, deve ser eliminada a de Chacim e substituída pela ligação Bragança-Vimioso.

Sobre as prioridades de construção, foi a nossa Assembleia de parecer que no programa dos trabalhos a executar, deve adoptar a seguinte ordem de urgencia,

- 1.º — As linhas de via larga ou via reduzida concedidas, quer estejam ou não construídas.
- 2.º — Linha do Vale do Ave—Ramal de Famalicão—Riba d'Ave—Linha de Basto—Linha de Espozende a Viana—Linha do Vale do Lima e Linha do Alto Minho, isto pelo que respeita ao Norte do Douro. Entre Douro e Mondego—Linha de Arrifana—Porto e Linha de Vizeu-Gouveia.
- 3.º — As restantes linhas propostas deverão ser construídas conforme a importancia das regiões a servir, convenien-

cias de ligações ás vias existentes e de deficiencias destas ou outros meios de comunicação na regra considerada.

- 4.º — Concomitantemente com o problema ferro-viario deve-se procurar melhorar e completar o sistema de ligações pelas estradas, garantindo o melhor acesso ás estações e tentando conseguir uma perfeita combinação de trafego para a rede das linhas ferreas.

A nossa Assembleia aprovou que seja classificada uma linha de via larga, aproveitando a parte a construir em Crestuma para a linha de via reduzida Arrifana-Crestuma-Porto, ligando a linha de via larga marginal do Douro agora proposta com a linha da C. P., num ponto a resolver entre Espinho e Porto, sugerindo a conveniencia de que esse ponto seja aquele, possivelmente Espinho, onde se fizer a «gare» de triagem que a C. P. tem projectada naquela zona, obtendo-se assim uma segunda passagem sobre o Douro, perto do Porto e aliviando-se o serviço de Gaia e Campanhã.

Somos com toda a consideração de V. Ex.ª

At.º Ven.dor Obg.do

O Presidente da Direcção

Jayme Nogueira d'Oliveira



Linhas estrangeiras

Hespanha — Foi aprovado pelo governo o orçamento de despeza do Conselho Superior de Caminhos de Ferro. A importancia do orçamento é de 508 milhões de pesetas destinadas a reparações de linhas a construção de linhas novas, a continuação das linhas duplas, a construção de novas estações a aquisição de material circulante — para o que se fixaram 50 milhões de pesetas — do reforço de pontes e ao inicio da electrificação das linhas mais susceptiveis dessa reforma.

Dinamarca — No decurso dos ultimos quinze anos os caminhos de ferro do Estado dinamarquez tem transformado um grande numero de passagens de nivel em passagens subterraneas e supermontadas, e aperfeiçoaram os serviços da direcção a distancia do funcionamento de um grande numero de cancelas sobretudo á entrada e saída das estações, de tal forma que o numero de guardas tem sido consideravelmente reduzido.

A despeza anual com a guarda das passagens de nivel, era aproximadamente de 480.000 corôas em 1900 e, depois de ter subido rapidamente a 3.140.000 corôas, desceu progressivamente a 1.800.000 no exercicio de 1926-1927.

Apesar disto, por efeito de considerações economicas, o estabelecimento das passagens subterraneas e supermontadas tem que interromper-se e estão-se pondo em pratica outras medidas para alcançar a segurança nas passagens de nivel reduzindo tanto quando possivel o numero dos guardas. Assim, na estação de Vanlose montou-se uma estação electrica em que um só empregado dirige a distancia o funcionamento de seis cancelas.

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Março de 1889).

A travessia do Tejo em Lisboa

A cidade de Lisboa, pela sua transformação e rápido desenvolvimento, pela construção do seu porto, a sua linha de cintura e a sua estação central, está fazendo a admiração de todos os que habitam ou visitam o belo e rico paiz de Portugal.

Quem atravessa o Tejo, mesmo em Lisboa, por exemplo, fica surpreendido pela diferença que existe entre as duas regiões — a de Lisboa, a norte, e o Alentejo, ao sul. A natureza do solo contribue, sem duvida, para essa diferença, mas o observador atento rapidamente descobre que entra ali um outro elemento capital. A Extremadura do Sul e o Alentejo parece estarem separados do seu centro natural — a capital — por um oceano, e não simplesmente por um rio de alguns milhares ou centenas de metros de largura.

Nem o serviço, duas ou tres vezes em cada hora, de alguns barcos a vapor, nem tam pouco o estabelecimento de uma ponte fixa em Santarem, distante setenta e cinco quilómetros da capital, podem satisfazer as necessidades de comunicação de todo um paiz.

Consideremos por um momento quais os interesses que se ligam á realisação do nosso projecto — o estabelecimento duma comunicação pronta e segura com as regiões do sul. Indicámos acima o Alentejo. Mas faz alguém ideia do que representa essa provincia? Sabe-se bem que existe ali 400.000 habitantes e 2.500.000 hectares de terrenos susceptiveis de cultura estando apenas cultivados 498.000 hectares? E de que meios de comunicação dispõe a provincia? De um só: um caminho de ferro ligando dois pequenos portos sem movimento, Barreiro e Setubal. A parte da Extremadura que se acha ao sul do Tejo participa das mesmas desfavoraveis condições. Ahí tambem, 800.000 hectares de terreno estão incul-tos, e milhares de habitantes desanimados e sem recursos, por falta de vias de comunicação e de transporte! De produção mineira e de importação nem falamos sequer: tudo isso está esterilizado, porque, em vez de se achar em contacto immediato com o centro industrial e comercial do paiz, está longe dele.

O que acabamos de dizer, todos o sentem; um elemento capital falta á rede de comunicações com que o paiz foi dotado nos ultimos anos: esse elemento é a travessia do Tejo em Lisboa. Enquanto ele faltar, uma parte dos esforços já empregados será esterilizada e não é licito duvidar de que tal elemento seja um dia uma realidade.

Este excerto é dum artigo dos engenheiros E. Bartissol e F. Seyrig, que a Gazeta começou a publicar no seu numero de 16 de Março de 1889. Foi escrito ha 40 anos e, no fim de contas, podíamos publica-lo como tendo sido escrito hoje que ninguém seria decerto capaz de descobrir a transcrição.

Tal é o poder da resistencia de certos paizes contra os projectos de mais flagrante importancia, de mais evidente necessidade.

Nos proximos numeros teremos ensejo de fazer novas transcrições.

O grande viaducto de Lisboa

(Programa do concurso)

A camara municipal de Lisboa abre concurso para a adjudicação, durante o prazo de seis meses contados do 1.º de

março a 31 de agosto proximo futuro ao meio dia, da construção e exploração dum viaducto metalico entre *S. Pedro d'Alcantara* e o *Campo dos Martires da Patria* e entre este e o Largo da Graça. Este viaducto terá de extensão 1.500 metros aproximadamente e de largura 17 devendo ser construido segundo as clausulas e condições constantes do caderno de encargos, o qual os interessados acharão patente na mesma camara e de que poderão adquirir um exemplar.

A seguir vêm as condições do processo do concurso com a designação dos objectos da concessão e da construção. E, tambem a seguir foram decorrendo os ultimos 40 anos, ao cabo dos quais todos nós temos o ensejo de verificar que nada se fez e que a esta'ua do Dadôr da Ca'ta e os pombinhos do Rocío não teem que se sentir arrefecidos com a sombra que sobre eles projectaria o grande viaducto.

E, no fim de contas, talvez fosse melhor não se ter feito, porque, com tantas revoluções que tem havido, provavelmente o teriam já deitado abaixo.

Emfim, mais um projecto grandioso a fazer companhia aos outros.

E, para fechar hoje esta secção, lá vai outro.

Passagem da Princesa

Foi apresentado, em sessão da comissão executiva da camara municipal de Lisboa, um requerimento do sr. Emile Bous-sard, do qual é representante o sr. Dr. Domingos Pinto Coelho, pedindo a concessão, para si ou para a companhia que formar sem subvenção, e pelo prazo de 50 anos, de uma galeria que se dominará: *Passagem da Princesa Amélia* para ligar a rua do Principe com o largo do Corpo Santo, na extensão de 600 metros, tendo 9^m de altura e 10 de largura, sendo 4 para passeios e 6 para leito.

O requerente obriga-se a ter a passagem iluminada a *giorni* empregando cumulativamente ou alternadamente o gaz e a luz electrica e a construir a passagem dentro do prazo de um ano entregando-a á camara findo o prazo dos 50 anos.

A tabela dos preços é a seguinte, que o proponente poderá reduzir:

Cavaleiros e peões 20 reis.

Carruagens 40 reis

Americanos, Riperts ou quaisquer outros carros 200 reis.

A cargo da camara fica unicamente obter a expropriação por utilidade publica, do predio na rua do Principe onde hoje existem umas sentinas e de um outro no largo do Corpo Santo, onde o requerente se propõe construir dois porticos monumentais.

Alem desta concessão pede o requerente o prazo de dois anos para proceder aos estudos de outras ligações entre a Praça de Luiz de Camões, onde será estabelecido um *ron t-point* na vertical desta praça desembocando, alem dos pontos já indicados na Praça de S. Bento em frente do mercado e no largo do Conde Barão.

O requerimento acha-se affecto á repartição tecnica da camara para emitir parecer.

E', pois, mais um projecto lançado na cabazada de projectos grandiosos sem execução que ha para ahí.

E o certo é que, hoje, até mais do que então, a execução deste projecto traria grandes vantagens sobretudo pelo que respeita ao descongestionamento da Rua do Arsenal que tanto preocupa, e com razão, os governantes.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal**Linhas de via larga**

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta — Sociedade «Estoril»

Linhas de via reduzida

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro — Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal — Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro (Linhas do Vale do Vouga — Caminho de Ferro Mineiro do Lena)

TARIFA ESPECIAL N.º 8/108 — GRANDE VELOCIDADE**Volumes de peso não superior a 10 quilogramas**

(Em applicação desde 1 de Fevereiro de 1919)

PREÇOS POR VOLUME

(compreendidos todos os encargos que actualmente oneram as tarifas)

Percorrendo as remessas trajectos em linhas duma só Empresa	3\$00
Percorrendo as remessas trajectos em linhas de duas Empresas	5\$00
Percorrendo as remessas trajectos em linhas de três Empresas	7\$00
Percorrendo as remessas trajectos em linhas de quatro Empresas	9\$00
Percorrendo as remessas trajectos em linhas de cinco Empresas	11\$00

Repartição dos preços do serviço combinado

Empresa expedidora	3\$00
Empresas restantes, cada uma	2\$00

N. B. — Para efeito da applicação dos preços desta tarifa são consideradas separadamente como constituindo Empresas diferentes:

Na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses:

As linhas do Minho e Douro.

» » » Sul e Sueste.

A linha do Norte (incluída a da Lousan) e a da Beira Baixa nos casos em que as remessas tenham de passar pela linha da Beira Alta conforme as alíneas b) e c) da condição 2.^a.

Na Companhia Nacional de Caminhos de Ferro:

A linha de Santa Comba a Vizeu,

» » » Tua a Bragança.

» » do Vale do Córgo.

» » » » Sabôr.

Na Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal:

A linha do Pôrto a Famalição e Ramal de Leixões.

» » de Trofa a Fafe.

» » do Vale do Tâmega.

CAMIONAGEM

Pela entre a domicilio, em Lisboa, Pôrto ou qualquer outra localidade do País em que venha a ser estabelecido o serviço de camionagem, ou pela entrega ou recepção em qualquer dos Despachos Centrais do País, que fazem serviço combinado com as Empresas de Caminhos de Ferro em que é applicavel esta tarifa:

Por cada camionagem (com o multiplicador em vigor)... por cada operação e por volume \$90.

CONDIÇÕES

1.^a — TRANSPORTES AO ABRIGO DESTA TARIFA,

— Esta tarifa é applicavel sempre que seja pedida pelos expedidores (e deve entender-se que é pedida quando os expedidores não assemtem declaração de expedição para o despacho das remessas), a todas as expedições que tenham de percorrer trajectos nas linhas de uma só Empresa ou em duas ou mais linhas de Empresas combinadas e que sejam constituídas por um só volume, de qualquer forma, dimensão ou natureza, contanto que não contenha dinheiro, valores, objectos de arte, matérias inflamáveis, explosivas, perigosas ou infectas ou animais vivos, e sejam observadas as demais disposições da presente tarifa.

2.^a — VIA A SEGUIR. — Seguem via Beira Alta:

a) As remessas de Mealhada até Campanhã ou mais além e as procedentes das estações do Vale do Vouga, de S. Vicente de Lafões a Aveiro ou a Espinho *para Figueira da Foz, ou reciprocamente*;

b) As remessas de Mealhada até Campanhã ou mais além e as procedentes das estações do Vale do Vouga, de Sarnada a Aveiro ou a Espinho *para as de Covilhã até Guarda ou reciprocamente*;

c) As remessas de Figueira da Foz e de Pampilhosa Até Coimbra e até Lousan *para as de Fundão até Sabugal ou reciprocamente*.

A pedido do expedidor podem estas remessas deixar de seguir a via indicada (Beira Alta) mas neste caso não será applicada a presente tarifa e sim a tarifa geral.

3.^a — PAGAMENTO DOS PORTES. — As expedições terão de ser feitas em portes pagos á partida e seguirão pelo primeiro combóio que, fazendo serviço de passageiros das três classes e dando ligação para a estação de destino das remessas parta uma hora, pelo menos, depois da apresentação destas remessas para expedir.

4.^a — ACONDICIONAMENTO DAS REMESSAS. — Para applicação desta tarifa é indispensavel que os objectos a transportar venham encerrados em taras ou envólucros apropriados, não se aceitando, portanto, a despacho taras vasias sem acondicionamento nem volumes cujo acondicionamento seja frágil ou deficiente ou que contenham líquidos ou pescaria que não vão acondicionados em taras metálicas ou de madeira, perfeitamente estanques.

5.^a — ENDEREÇOS NOS VOLUMES. — Para que esta tarifa seja applicada é indispensavel que cada volume leve inscrito exteriormente em caracteres bem legíveis o nome e morada do expedidor bem como o nome e morada do consignatário e a indicação da estação de destino. Quando se não puder escrever sobre o volume serão estas indicações feitas numa etiqueta sólidamente presa ao volume.

6.^a — DOCUMENTAÇÃO DAS REMESSAS. — Não se exige declaração de expedição. Em troca do volume receberá o remetente uma senha numerada contra entrega da qual ou do documento que regularmente a substitua, serão as remessas retiradas na estação de chegada, não se passando carta de porte.

7.^a — PERDAS OU AVARIAS. — Dando-se perdas ou avarias que não sejam motivadas por caso de força maior, a indemnização a pagar pela Empresa será limitada ao máximo de 1\$00 por cada quilograma, com sujeição ao multiplicador em vigor.

8.^a — AVISO DE CHEGADA. — Pelas remessas transportadas ao abrigo desta tarifa não se fará aviso de chegada nem se cobrará, portanto, a respectiva importância.

DISPOSIÇÃO GERAL

A presente anula e substitui o Capítulo IX da tarifa n.º 1 de grande velocidade em vigor na linha do Vale do Tâmega desde Maio de 1925.

Porto, 1 de Janeiro de 1929.

O Engenheiro Director da Exploração,
A.^zA. de Vasconcellos Porto



Uma rua de Óbidos

(Aquarela de Paulino Montês)