

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; Antuérpia, 1894; S. Luís, 1904, medalha de bronze
Representante em Espanha: Henrique La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 13



Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CEMF)
N.º _____

S U M A R I O :

A nossa gravura de página: Tumulo do grande historiador Alexandre Herculano por SABÉL. — Agrupamento de linhas e concessão de grupos, por J. FERNANDO DE SOUZA. — Linhas Portuguezas. — Aviação. — Lá por fóra. — Entrevista da quinzena, por CARLOS D'ORNELLAS. — A linha ferrea de Valparaizo a Buenos Aires. — Ha quarenta anos. — Os nossos mortos — Encerramento da Exposição de Lembranças Portuguezas na Italia — O porto e os caminhos de ferro de Lourenço Marques, pelo Engenheiro PINTO TEIXEIRA. — Paquete João Belo. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta. ANEXOS NESTE NUMERO — Vidé pag. 149.

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
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 ferroviarios (tri- mestre)	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

MOSTEIRO DOS JERÓNIMOS

PUBLICANDO n'este numero a gravura do tumulo do grande historiadore Alexandre Herculano no Mosteiro dos Jerónimos, não podemos deixar de mencionar algumas notas importantes sobre o maravilhoso monumento, o mais notavel em Lisboa e um dos mais notaveis em todo o mundo.

Junto a uma ermida fundada pelo infante D. Henrique, na antiga praia do Restelo, o rei D. Manuel fez construir o Mosteiro dos Jeronimos que em Abril de 1500, quando foi projectado já tinha vigario e sacristão.

Parece que o lançamento da primeira pedra data de 1502 e seguidamente se levantou o precioso monumento que teve como arquiteto Boytac, mestre de pedraria que tambem trabalhou na Igreja de Jesus em Setubal no ano de 1494, tendo levado 24 anos a construir.

No interior do monumento, sob o côro ha duas capelas, a da direita com pia baptismal e os caixões de Garrett e João de Deus, e a da esquerda, votada ao Senhor dos Passos, revestida de talha doirada.

Nas capelas dos extremos o arcebispo D. Luiz de Souza fez sepultar ali os infantes, filhos de D. Manuel e de D. João III e trasladar das eças centrais para os altares-mores o cardeal-rei e D. Sebastião bem como D. João III.

Na capela do evangelho, estão sepultados os filhos de D. Manuel e no altar central o cardeal D. Henrique. Ao centro dos dois altares lateraes, rodeado de lindas corôas, estão os restos mortaes do Dr. Sidonio Paes, cobardemente assassinado em 5 de Dezembro de 1917.

Para a capela-mor D. João III fez trasladar em 1551 os ossos de D. Manuel e da rainha D. Maria.

No altar-mor em quatro nichos lateraes estão, em sarcófagos de marmore suportados por elefantes, D. Manuel e D. Maria, D. João II, D. Catarina, D. Afonso VI, o principe D. Teodósio, a infanta D. Joana, seus irmãos e a rainha de Inglaterra D. Catarina de Bragança.

Na casa do capitulo está o tumulo de Alexandre Herculano e os restos mortaes do poeta Guerra Junqueiro.

E no Mosteiro dos Jeronimos estão ainda os tumulos de Vasco da Gama e Luiz de Camões.

SABÉL.

AGRUPAMENTO DE LINHAS E CONCESSÃO DE GRUPOS

Por J. FERNANDO DE SOUZA

Por assentar doutrina sobre assunto importante reproduzo a declaração do voto por mim feita acerca das regras a estatuir para a concessão de grupos de linhas com unidade de exploração. O concurso publicado proposto pela Comissão foi afinal substituído pelo concurso limitado entre as empresas existentes.

Importa justificar o voto de aprovação da emenda ao art.º 27.º do projecto da Comissão, proposta pelo Sr. Dr. Correia Guedes.

No contraprojecto que tive a honra de apresentar limitei-me a manter os art.ºs 8.º e 9.º do Decreto 13.829, eliminando os art.ºs 10.º e 11.º. Eliminava portanto também os art.ºs 27.º e 33.º do projecto da Comissão e nesse sentido votei, não logrando vêr perfilhado pelo Conselho esse modo de vêr, devidamente justificado no relatório do ante-projecto.

O agrupamento de linhas segundo um plano cuidadosamente estudado para assegurar a anuidade de exploração em cada grupo, é uma providencia de grande alcance, mas sobremodo espinhosa e que só gradualmente convem realizar.

Ha que determinar previamente as divisões da rede ferroviaria, tendo em vista, não só as particularidades da geografia economica do paiz, como as entidades já criadas, com tradições, serviços organizados e avultados capitais immobilizados. Impõem-se ainda ponderosas considerações de politica ferroviaria encarada sob os seus multiplos aspectos: financeiro, economico e administrativo.

Convem entregar toda a rede do paiz a uma só entidade?

E' preferivel dividi-la em dois grandes grupos, um que abranja todas as linhas de via larga e outro as de via estreita? Não será a melhor solução a divisão em duas grandes regiões, tendo respectivamente Lisboa,—Porto—Leixões como emporios comerciais e compreendendo cada uma as respectivas linhas, tanto de via larga como estreita? Não deverão esses grandes grupos, de realização longinqua, ser divididos em sub-grupos que desde logo se constituam e representem a primeira etape da realização gradual de um vasto plano?

Assente o esquema do agrupamento, importa estudar as circumstancias de todas as ordens em que se encontram as empresas existentes sob o ponto de vista administrativo e financeiro e do desempenho da função atribuída ás suas linhas, bem como da capacidade financeira e administrativa da sua adaptação ao plano de agrupamento, ou da sua eliminação realizada equitativamente.

Só quando esteja delineado esse plano de agrupamento se pôde com seguro conhecimento de cauza estatuir as regras que convem seguir — para a sua realização.

O que importa é assegurar a plenissima liberdade de acção e iniciativa do Governo.

Legislar prematuramente, sob fórmula generica, sem conhecimento prévio dos objectivos concretos a realizar em todas as suas modalidades, afigura-se ilogico e imprudente. Entendo que o Conselho só deve propôr as normas de realização do agrupamento, quando tiver elaborado o respectivo plano, de modo que o assunto seja oportunamente regulado por diploma especial.

Importa vêr o modo como está procedendo a vizinha Espanha que imprimiu um cunho de consideravel actividade á sua politica ferroviaria. Criou um órgão reformado e unificador com largas atribuições, não só consultivas como administrativas; encarregou-o no respectivo diploma organico de preparar um plano de agrupamento de execução gradual.

Começou esta pela formação da Companhia de Oeste, na qual se reuniram as linhas de Salamanca-fronteira, Medina-Salamanca-Medina-Zamora-Orense-Vigo-Madrid-Caceres-Portugal e Oeste, Pontevedra-S. Thiago-Avila-Salamanca-Santhiago-Corunha. Começou por promover a fusão da S. F. P. e M. S. Resgatou em seguida M. C. P., não nos termos do contracto, o que seria uma ruina; mas por acordo e tendo em vista os complexos interesses do Estado, dos Ayuntamientos, dos obrigacionistas. Um decreto-lei especial resolveu previamente esse delicado problema. Em seguida, outro diploma de igual força, baseado no acordo do Estado com as três companhias resgatadas, instituiu a nova Companhia de Oeste com 1.800 Km. de linha, desafogada na sua gerencia financeira do peso morto que tolhia os actos das que substituiu e impedia os melhoramentos necessarios.

Está-se preparando providencia analogo para o agrupamento das diversas linhas do Sul de Espanha, repartidas hoje pelas Companhias dos Andaluces, Zafra a Huelva, Sur, Lorca a Saza e outras.

Não se promulgaram regras geraes e abstractas, tão gratas ao automatismo burocratico. Vão-se examinando e resolvendo os casos concretos por diplomas especiais, mediante negociações e acordos equitativos, que conciliam as conveniencias geraes com legitimos interesses, em vez de se recorrer ao su-

mum jus, que é muitas vezes *summa injuria*, da violencia legal do resgate pela applicação estricta dos contractos.

Assim se encaminham as coisas para que fique a rede hespanhola, aparte algumas linhas secundarias, dividida por quatro empresas, pensando-se em chegar por futuras etapas a duas grandes Companhias apenas, a que sirvam de nucleo as do norte e M. Z. A..

E tudo isso é feito sem concursos publicos nem limitados pela acção soberana do Estado, que define um objectivo de utilidade publica e o realiza para cada caso pela fórma que as circunstancias especiais aconselham.

Em França vemos, depois do periodo das tentativas e da multiplicidade de concessões, a fusão de varias companhias e a concessão de novas linhas favorecidas e encaminhadas pelo Estado, de modo que entre 1852 e 1857 estavam constituídas as 6 (seis) grandes companhias a que as convenções de 1869 asseguraram pela garantia de juro, as facilidades para a construção de novas linhas.

Em 1859 havia 8.701 Km. em exploração e 7.651 Km. a construir.

Mais tarde, 1878 a 1883, a extensão consideravel de rede prevista no plano Freycinet, foi assegurada agrupando as novas linhas com as redes das seis grandes companhias, pelas quais foram repartidas, celebrando-se convenções adequadas. Nessa data havia 29.701 Km. em exploração e 15.662 Km. em construção ou por construir.

Em 1900 havia 45.889 Km. em exploração, dos quais 33.780 eram explorados pelas seis grandes Companhias e 6.722 em construção ou por construir.

Em 1878 o grande desenvolvimento de construção de linhas levou o Governo a resgatar em condições especiaes varias concessões e companhias secundarias, que se encontravam em circunstancias difíceis, e a constituir com elas um grupo explorado pelo Estado, a que se juntou mais tarde a rede da Companhia de Oeste, que foi objecto de resgate regulado por uma lei especial.

Vemos pois o agrupamento de linhas realizado e ampliado mediante convenções com as principais companhias que se tinham constituido.

Essa realisação obteve-se pela acção soberana do Estado, juiz das circunstancias do modo de as efectuar, sem concurso.

Na fórma primitiva do Decreto 13.829, que foi submetida a detido estudo de uma comissão, punha-se principio analogo nos dois artigos que no decreto figuraram afinal sob os n.ºs 8.º e 9.º

Durante a discussão no Conselho, introduziram-se os art.ºs 10.º e 11.º por uma antecipação, que reputo infeliz, sobre o diploma que deveria a seu tempo ser elaborado para regular os agrupamentos.

Naquele projecto figurava a organização immediata de alguns grupos, casos concretos e especiaes que convinha regular desde logo.

Assim, constituiu-se o grupo das linhas secundarias do Minho, tendo por nucleo as linhas de Pova e Guimarães, reunidas numa só companhia, conforme fôra alvitado em pareceres unanimes da Junta Consultiva de 1920, e deste Conselho em 1926 sancionados pelo art.º 2.º do Decreto 12.588, com força de lei, de 26 de outubro de 1928, a que se juntou o Decreto n.º 12.988 de 23 de Dezembro do mesmo ano, acrescentando novas concessões á nova Companhia resultante da fusão das duas.

No referido projecto estatuiam-se igualmente regras de agrupamento de linhas concedidas á Companhia Nacional, unificando-se as diversas concessões e juntando-se-lhes outras e remediando imprecisões da lei n.º 1.327 relativa á linha de Vizeu a Foz-Tua.

Assim se entrava no caminho racional de ir acrescentando novas linhas á rêde, convenientemente agrupadas com as existentes, como primeira etape de um plano de execução gradual, que seria elaborado na devida altura.

Resolveu-se eliminar da lei o que dizia respeito a casos especiaes e introduziram-se disposições genericas nos art.ºs 10.º e 11.º, cujas dificuldades de applicação contribuíram para provocar a revisão do decreto.

No atrazo em que a nossa rêde se encontra ainda, o que convem é ir apertando as suas malhas aproveitando as organizações constituídas.

A seu tempo se providenciaria sobre o agrupamento.

O meu contra-projecto determinou a reconsideração parcial da Comissão que, em vez de manter o nocivo principio do concurso publico para a concessão dos grupos, (cujos graves inconvenientes expuz no meu relatório) (Vide nota *) modificou o

* Trecho do relatório

Pelo sistema proposto, abre-se o campo ás mais audaciosas especulações. Faz-se tabua rasa do sistema constituido em 70 anos. As empresas existentes ficam á mercê de todas as combinações da Finança e teem apenas um direito de opção nas linhas de que são concessionarias.

Qualquer entidade pôde requerer a concessão de um ou mais grupos, com o encargo de construir as novas linhas e explorar as existentes, para o que fará acordos com as respectivas empresas. Como e quando?

O Governo fica ás ordens dessas aventuras, procedendo aos resgates que derivem do malogro das combinações, em vez de ser juiz da oportunidade para exercer a acção soberana de uma boa politica ferroviaria.

Os concessionários das linhas actuais, que atravessaram longo periodo de sacrificios, tendo contractos de larga duração a garantir os seus direitos, ficam á mercê de ambições extranhas, e se quizerem optar pelo que é seu, teem de prestar garantias. Depois de referir o modo como se procedeu em França e Espanha acrescentava:

Em todas essas providencias procede soberanamente e por iniciativa propria e sem a ficção do concurso,

Por uma singular inversão de situações, vem a comissão transferir essa iniciativa para qualquer particular, que ponha a máquina burocratica em movimento e tente negociações mais ou menos lisas com as companhias existentes, ficando ao Estado a fraca defesa de não fazer a adjudicação depois do concurso.

art.º 27.º, deixando á escolha do Governo o concurso publico, limitado entre empresas ou a convenção directa, conforme as circunstancias, dando, porém, manifesta preferencia ao primeiro.

Votei a emenda do Sr. Dr. Correia Guedes, apesar de não a julgar satisfatoria, para acentuar a discordancia da proposta da Comissão e afirmar a preferencia devida ás empresas.

Parece-me, porém, inconveniente, o principio posto de concurso entre as empresas, que vem provocar rivalidades e veleidades de absorpção, em vez da cooperação e harmonia que entre elas deve haver.

Ao Estado pertence a iniciativa de suscitar fusões ou substituições, que julgue necessarias, para a realização gradual e prudente de um plano de agrupamento em harmonia com a discriminação das unidades que n'ele hajam de ser previstas.

Espero que a seu tempo o grave problema do agrupamento seja estudado devidamente pelo Conselho e que, até á sua promulgação pelo Governo, fiquem letra morta os preceitos extemporaneos dos art.ºs 27.º e 33.º proseguindo-se na constituição, já iniciada, do grupo das linhas secundarias do Minho e na ampliação das concessões ás empresas existentes, como se previu pela lei 1327 para a Companhia Nacional, pelos Decretos 12.682 de 16 Novembro de 1928, para a concessionaria das linhas do Vale de Vouga e pelo Decreto 14.775 para a do Mondego.



Linhas portuguesas

Restaurantes nas linhas do Sul e Sueste

Desde o dia 18 de Abril, circula entre Barreiro e Vendas Novas uma carruagem restaurant, nos comboios n.º 903 que parte do Barreiro ás 19-37 e n.º 902 que passa em Vendas Novas ás 21-22.

Desde o dia 10 de Maio, que o apeadeiro de Santa Cita, situado no ramal de Lamarosa a Tomar, passou a fazer todo o serviço de passageiros, bagagens, animais, veiculos e mercadorias em grande e pequena velocidade, interno e combinado, com as seguintes restrições:

Expede e recebe remessas de vagão completo, desde que se destinem a, ou procedam de estações ou apeadeiros habilitados a todo o serviço. Portanto as condições tem de ser efectuadas a pesar e a taxar e as chegadas em portes pagos; Os expedidores coadjuvarão a pesagem e a condução dos volumes para o local onde devem ser carregados; Os consignatarios retirarão as suas remessas dentro do prazo de 12 horas da sua chegada, do local onde tiverem sido descarregadas; As operações de carga e descarga dos

volumes de peso superior a 50 quilos e as remessas de vagão completo, devem ser feitas por pessoal dos expedidores e consignatarios, e de sua conta e risco, com sujeição ás indicações do encarregado do apeadeiro; O prazo de armazenagem gratuita é limitado, seja qual fôr a tarifa aplicada, a 6 horas para a grande velocidade e 12 para a pequena velocidade, contadas desde aquela em que os volumes forem depositados para expedir ou da da chegada do comboio em que forem transportados; Todas as manobras se tornem necessarias para pôr o vagão á carga ou á descarga e sua colocação para ser engatado ao comboio que o deve depois conduzir, quer carregado quer já descarregado, serão feitas por pessoal dos expedidores ou consignatarios sob a direcção do encarregado do apeadeiro e á hora que por este empregado fôr previamente indicada; A Companhia declina toda e qualquer responsabilidade por faltas ou avarias que possam dar-se nas remessas que não forem retiradas após a sua chegada.

Serviço de passageiros em carruagens directas de 1.ª e 2.ª classes entre Lisboa e Madrid

Desde 4 do corrente nos comboios rapidos n.ºs 151 e 152 da C. P. e nos seus correspondentes da Companhia do Oeste de Espanha circularão carruagens directas que permitirão fazer as viagens entre LISBOA e MADRID sem trasbordo.

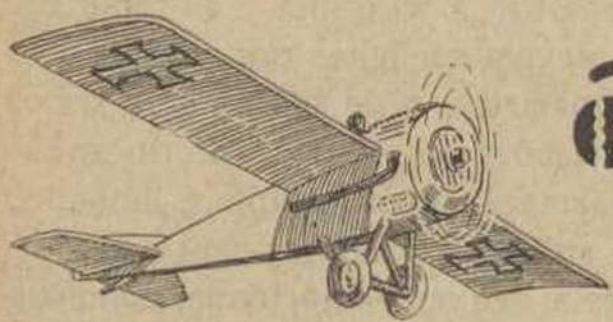
Partida de Lisboa ás	16-50
Chegada a Madrid >	8-26
Partida de Madrid >	23-28
Chegada a Lisboa >	14-45

Entre LISBOA e MEDINA—Desde 15 de Maio nos comboios n.ºs 51 e 56 da C. P. e nos seus correspondentes das Companhias da Beira Alta e do Oeste de Espanha circularão tambem carruagens nas mesmas condições entre LISBOA e MEDINA.

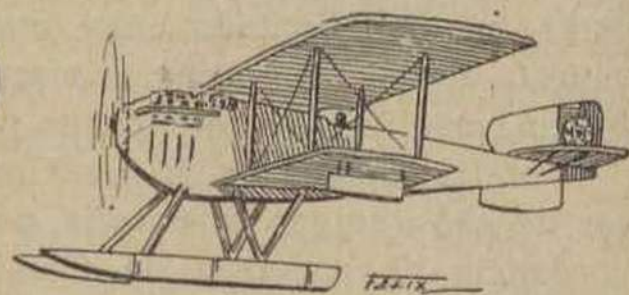
Partida de Lisboa ás	8-25
Chegada a Medina >	0-42
Partida de Medina >	3-00
Chegada a Lisboa >	0-26

Ampliação do prazo de validade dos bilhêtes de ida e volta para Sevilha

Desde 6 de Maio de 1929, é elevado a 30 dias o prazo de validade dos bilhêtes de ida e volta da Tarifa Internacional n.º 201 de grande velocidade, vendidos para Sevilha durante o tempo em que estiver aberta a Exposição Ibero-Americana, pelas estações de Lisbôa-T. P., Setúbal, Lagos, Portimão, Loulé, Faro, Olhão, Tavira, Vila Real de Santo António, Estremôs, Evora e Beja.



aviacão



Novo hidro-avião

Já em tempos demos nesta revista a noticia da construção de um novo hidro-avião para transporte de cem passageiros.

Este gigantesco aparelho que parece transportar esta quantidade de passageiros aproximadamente a mil quilometros terá 12 motores de arrefecimento a ar, Bristol-Jupiter, com a potencia global de 5.400 HP., tendo o casco dividido em três locais sobrepostos; no inferior, o porão, estão os depósitos de combustivel e lubrificantes, as peças de reserva e as mercadorias a transportar; no intermedio são os camarotes para os passageiros e no superior é a camara de comando.

Tem tambem dispositivos radio-telegraficos, radio-telefonicos e, radio-gomometricos.

Com a carga que possui o aparelho, pode voar a uma altura de 800 a 1.000 metros, apenas com oito motores e tem ainda a acrescentar á carga a sua tripulação que é de 12 pessoas incluindo o medico de bordo.

Novos dirigiveis ingleses

Em Inglaterra devem ainda este mez ser feitas as experiencias dos dois maiores dirigiveis do mundo, que estão sendo construidos para o «Serviço Imperial Aereo».

Estes dois dirigiveis que tem os numeros «R 100» e «R. 101» custaram ao Governo um milhão esterlino e são os mais bem equipados.

O «R 101» voará para o Egipto e dali para a India, onde tudo já foi disposto, tendo sido elevado um mastro de atracação em Karachi.

O «R 100» ainda não tem vôo destinado sendo na-

tural que será empregado no serviço regular dentro do Imperio.

Cinema no Ar

Parece pegar a moda da cinematografia no ar e segundo me consta os passageiros de um aeroplano que faz carreiras de Mirineapolis a Chicago, aeroplano este pertencente á linha aerea comercial, assistiram, durante o trajecto, a uma sessão cinematografica.

O aeroplano que tem três motores, possui uma cabine escura, transportando 12 passageiros que, sentados nas suas respectivas cadeiras, viram passar, durante uma hora, fitas cinematograficas produzidas por uma maquina colocada junto á cabine do piloto.

Isto tudo a dois mil metros de altura.

Lisboa — Açores

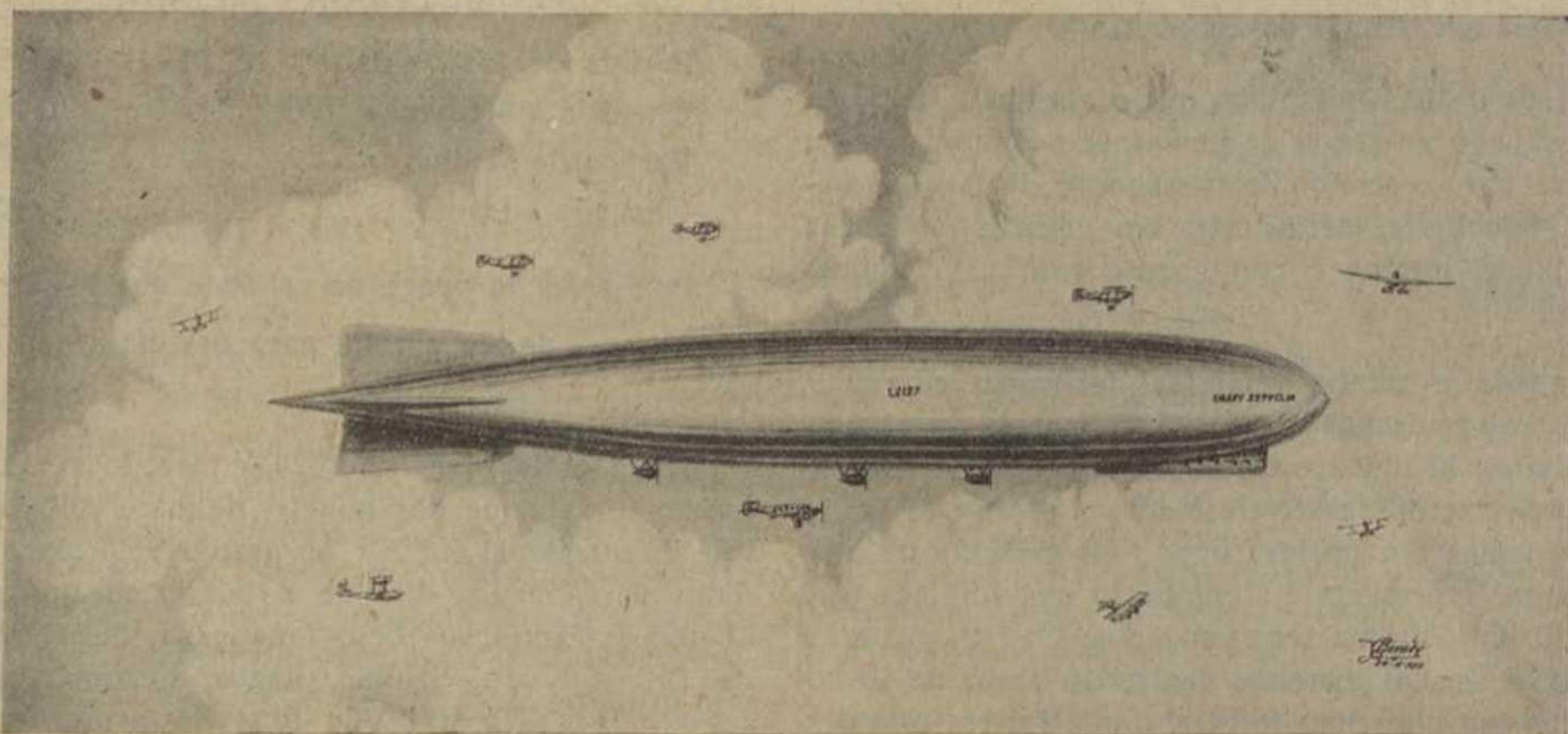
Continuam no Ministro do Comercio e Comunicações, as propostas para a criação de uma linha aerea entre Lisboa e o archipelago dos Açores.

O «Conde Zeppelin»

No dia 24 do mez passado voou sobre esta cidade o dirigivel «Conde Zeppelin» que em outubro do ano passado realisou a travessia do Atlantico Norte, fazendo o percurso em cento e dez horas.

O gigantesco aparelho tem 236 metros de comprimento com 36 metros e meio de altura, com 5 motores «Maybach V L 2» e com a força de 530 cavalos cada motor.

A sua maior velocidade é de 128 quilómetros por hora, podendo transportar, n'um percurso de 10 mil quilómetros, cerca de 15.000. quilos.



O «Conde Zeppelin» passando sobre o Tejo

LÁ POR FÓRA

NO JANTAR ANUAL DO INSTITUTO
DE TRANSPORTES EM LONDRES

O PRINCIPE DE GALES

PRESIDENTE HONORARIO
DESSE INSTITUTO
FALA DA SUA RECENTE VIAGEM

REALISOU-SE recentemente, em Londres, no Savoy Hotel, o nono jantar anual do Instituto de Transportes de que é presidente honorario o Principe de Gales, que presidiu ao banquete em que tomaram parte 474 convivas.

Sir Artur Stanley fez o brinde do Instituto de Transportes referindo-se de maneira breve e semi-humoristica aos seus objectivos e lembrando que ali se celebrava o seu nono aniversario. No seu setimo ano tinha recebido a honra de uma *real carta de incorporação* e recebia na celebração do nono aniversario a grande honra de Sua Magestade o Rei ter aceitado ser Patrono e de Sua Alteza Real, o Principe de Gales ter aceitado o logar de Presidente Honorario do Instituto.

Estava seguro de dizer a verdade afirmando que entre os 3.000 membros do Instituto, e provavelmente em todo o mundo, não havia uma unica pessoa com uma tão grande experiencia de transportes com o Principe de Gales que recentemente percorreu todas as partes do Imperio do seu pai e cuja viagem de regresso, feita como jamais alguém fez uma viagem, tinha sido seguida com anciedade pelos membros do Instituto que sentiram uma grande satisfação nos seus corações quando Sua Alteza Real chegou são e salvo á Inglaterra.

Em seguida ergueu-se para responder o Principe de Gales que recebeu uma grande ovação de toda a assistencia.

Agradecendo o brinde de Sir Artur Stanley o herdeiro do trono inglez diz poder assegurar que o seu discurso seria um encorajamento para o Instituto que, apesar de contar apenas nove anos de vida, póde considerar-se justificadamente honrado pela influencia que tem exercido em materia de transportes.

Os transportes teem sido considerados com propriedade como a chave das industrias, porque sem os transportes difficilmente qualquer industria póde florescer.

Cada um dos diferentes ramos dos transportes — estrada, mar, via-férrea, rios e ar — necessita conhecimentos distintos e apresenta-nos problemas do maior interesse.

Muitos *desses problemas* são duma alta natureza tecnica e eu creio que não pedireis ao Presidente Honorario deste Instituto que discursse no vosso jantar sobre estes assuntos tecnicos.

Como disse Sir Artur Stanley, eu fiz realmente viagens bem grandes e estou convencido de que usei nelas todos os meios de transporte conhecidos. Nas minhas viagens, alem dos meios normais de locomoção, como navios, automoveis, combóios e cavalos, montei elefantes; montei camelos; usei a bicicleta; experimentei a segurança do rickshaw e do palanquim.

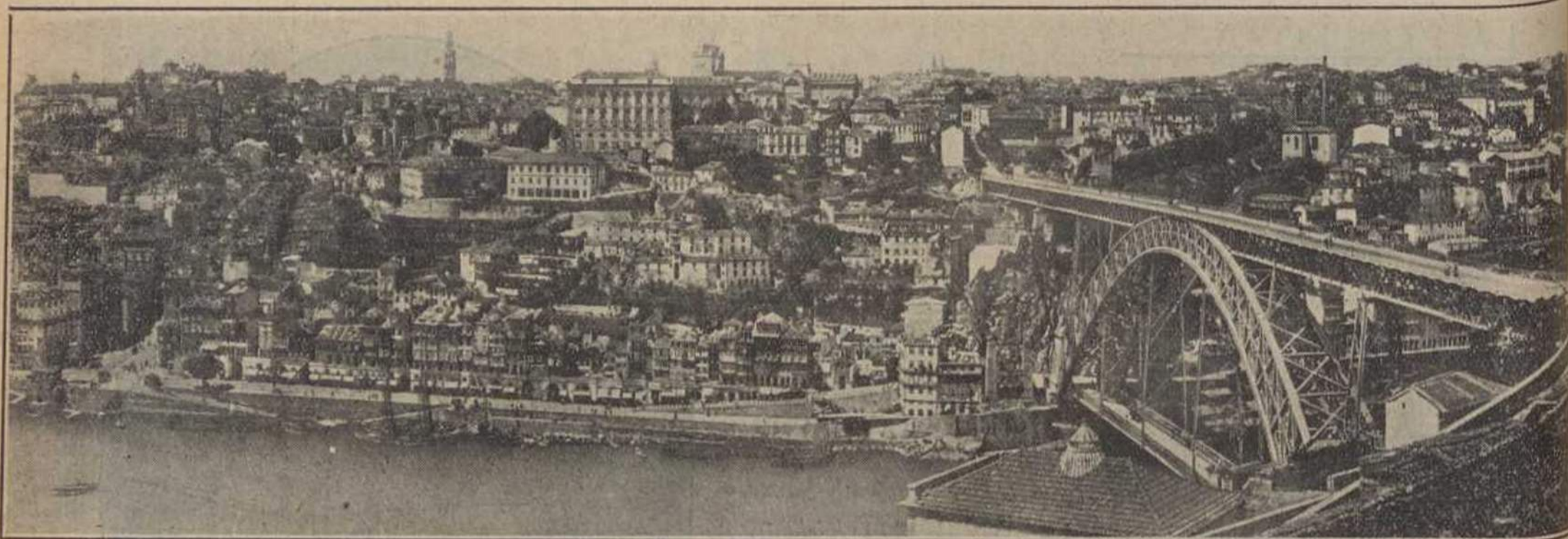
Eu não pretendo que o Instituto conceda ao *coolie* do meu *rickshaw* ou aos conductores do meu palanquim, a sua medalha de oiro anual ou o seu premio de transportes modernos, mas, minhas senhoras e meus senhores, vós concordareis comigo no valor da cooperação daqueles valentes nativos nas minhas viagens.

O Principe de Gales refere-se em seguida á corrida do couraçado inglez *Enterprise* de 4.071 milhas em 8 dias, no seu regresso da Africa e a viagem ferroviaria de Brindisi atravez da Europa em que as administração dos caminhos de ferro da Italia, da Suissa e da França, cooperaram numa maravilha de organização que me permitiu fazer a viagem atravez da Europa até Londres em 11 horas menos do que as que se tinham gasto até ali nas viagens mais rapidas.

E o herdeiro da corôa ingleza terminou o seu discurso dizendo: Os transportes constituem um assunto verdadeiramente fascinador. Assunto da maior importancia, porque os transportes contribuem grandemente para a nossa prosperidade e eu confio em que este Instituto, com cuja presidencia honoraria muito me honro, continuará desempenhando a sua função valiosa para os interesses do paiz.



Sua Alteza o Principe de Gales



Um dos melhores panoramas da cidade do Porto, vendo-se á direita a monumental ponte de D. Luís

A ENTREVISTA DA QUINZENA

Por CARLOS D'ORNELLAS

O SR. RICARDO SPRATLEY, ILUSTRE PRESIDENTE
DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO PORTO FALA-NOS DA

ZONA FERROVIARIA DO NORTE

E DOS MELHORAMENTOS QUE VÃO SER INTRODUZIDOS NELA

O jornalista que vai a qualquer terra, tem sempre o cuidado de tomar, no seu caderno de apontamentos, o nome das pessoas a quem importa entrevistar, para colher, com exactidão, os varios aspectos da vida local.

O jornalista que vai ao Porto, só por desacerto imperdoavel deixará de levar registado o nome do sr. Ricardo Spratley, figura marcante no meio por-

tuense, que ocupa o logar de Presidente da Associação Comercial da Invicta e que pertence ao Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Na minha ultima viagem ao Porto, quando da inauguração da Semana Insular, solicitei do illustre portuense uma entrevista sobre caminhos de ferro, que ele amavelmente concedeu, satisfeito por, mais uma vez, lhe ser permitido defender os interesses da região portuense.



O Engenheiro sr. Ricardo Spratley no seu gabinete de trabalho

O sr. Ricardo Spratley, fala-me largamente das ligações ferroviarias que interessam ao Porto e sobre as incompletas notas que colhi do seu largo e competente dissertar, redigi a entrevista que segue:

Quando eu fazia parte do Conselho de Administração da antiga Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto á Pova e Famalicão, o referido conselho, apreciando os problemas economicos da região, do norte do País, e, principalmente, da praça do Porto, viu com clareza quanto interessava ás actividades industriaes e agricolas d'aquella região o contacto directo dessas actividades com o Porto de Leixões e o centro da cidade do Porto, por meio da unificação do sistema ferroviario de via reduzida do Minho, a qual deveria iniciar-se pela ligação das linhas da Pova e Guimarães.

— Mas essa função economica não compete á linha de cintura, de Contumil a Leixões?

— Compete a ambas e separadamente em relação ás respectivas zonas de influencia, por uma razão muito simples:

As materias primas destinadas á activissima zona industrial localizada á margem dos rios Ave e Vizela, onde se concentram muitas dezenas de fabricas de tecidos, cortumes, cutelarias, etc., devem atingir os respectivos destinos com o minimo de encargos de barcagens sem baldeações, e, como a referida zona é exclusivamente servida pela via reduzida, sistema este que tem de expandir-se por todo o co-ração da Provincia do Minho sem falar na projectada transversal de Traz-os-Montes, é intuitivo que as comunicações fiquem directamente ligadas até aos caes maritimos.

Daqui resulta que cada rêde ferroviaria da zona ao Norte do Porto tem a sua função privativa e distincta, exigindo o contacto directo com o mar, tanto para a via larga como para a via estreita, visto que só por esta forma será possível baratear a produção e o custo da vida.

Não são portanto concorrentes a linha de cintura e a ligação de Trofa á Senhora da Hora, antes cada uma delas tem uma portentosa função economica propria a desempenhar.

Outra face da questão, e esta de aspecto nitidamente social, é a que resulta da facilidade de acesso em relação ao centro de negocios que é a cidade do Porto, para localidades como Santo Tirso, Vizela, e mesmo Guimarães, as quaes, mediante o bom serviço de comboios que a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal pretende montar, se transformarão rapidamente em autenticos suburbios do Porto.

— Pensa então a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte em intensificar notavelmente o serviço de movimento de comboios na linha de Guimarães?

— Evidentemente!... São esses os nossos propósitos e, como garantia do que pretendemos fazer, basta verificar os notaveis melhoramentos que a

Companhia já introduziu na linha do Porto á Povoá, onde ha vinte e seis comboios diarios com um serviço rapido e frequente nas horas de maior movimento e até em comboios de regresso á Povoá depois dos teatros.

Estes comboios dão tambem ligação ao rapido chegado de Lisboa, pelo que se pode vir dormir á Povoá partindo da capital no rapido das 17,40.

— Que melhoramentos vão fazer na linha do Norte?

— No orçamento para a construção da ligação da Senhora da Hora a Trofa, está incluída uma verba importante para material circulante e é proposito da Companhia escolher um tipo que ofereça todo o conforto necessario aos passageiros, incluindo o de aquecimento nas carruagens de 3.^a classe.

E, assim, conta a Companhia assegurar para si a boa vontade e simpatia dos povos da zona por ela servida.

— E quando são postos em pratica esses melhoramentos?

— Estamos já tratando de receber propostas de varios empreiteiros, tudo levando a crer que, dentro do periodo de dois anos, toda a zona da linha de Guimarães passe a ter um acesso directo á cidade do Porto, com todas as inapreciaveis vantagens de rapidez e comodidade que tão util melhoramento representa.

Estava terminada a entrevista e, despedindo-me do sr. Spratley, trago a impressão agradável que se colhe sempre que se entrevista alguém de valor que nos fala; com, conhecimento de causa, sobre um assunto que nos interessa.



DESPACHO CENTRAL DE ABRANTES

Registamos com prazêr o facto de ter sido feita ao Sr. José Pereira (Pombo) a concessão do despacho Central d'Abrantes.

O sr. Pereira (Pombo) que tem dado inumeras provas da sua actividade em beneficio daquela região, e que já era o concessionario do despacho central de Mação, teve a amabilidade de nos visitar ha dias, para nos comunicar que a central de Abrantes será brevemente inaugurada com toda a solenidade.



Outro panorama curioso onde se destacam o Caes da Ribeira e Vila Nova de Gaia, á esquerda

A LINHA FERREA DE VALPARAISO A BUENOS-AYRES A UNICA LINHA QUE ATRAVESSA A AMERICA

E' UM DOS MAIS ACIDENTADOS TRAJECTOS FERROVIARIOS

DA *Revue Brown Boveri* extrahimos algumas notas interessantes relativas ao caminho de ferro transandino e as gravuras que as acompanham.

Esta linha, que se estende de Valparaiso a Buenos-Ayres por Mendonza, é a unica linha que atravessa a America, (o Chili e a Argentina) numa extensão de 1.400 quilómetros, ligando por via terrestre o Oceano Pacifico ao Oceano Atlantico.

A linha passa sobre a cordilheira dos Andes e eleva-se a 3.207 m. na fronteira daquelas duas nações.

O troço de Los Andes a Mendonza constitue o caminho de ferro transandino, que foi aberto á exploração em abril de 1910.

E' um caminho de ferro mixto de cremalheira e aderencia, com linha de 1 metro. As linhas de correspondencia, o caminho de ferro do Estado do Chili e o caminho de ferro argentino de Buenos-Ayres e do Pacifico, foram construidos com a linha de 1,676 mm utilizada em Espanha.

A linha do caminho de ferro transandino divide-se em um troço de 70,55 km. em territorio chileno, de Los Andes á fronteira argentina e um troço de 178,9 km. em terra argentina, da fronteira a Mendonza.

O troço chileno abrange cinco secções de cremalheira, a mais extensa das quais mede nove quilómetros; a rampa maxima atinge 80 ‰. A rampa maxima da parte de aderencia é de 25 ‰.

O troço argentino abrange seis secções de cremalheira com as mesmas carateristicas de rampa e de extensão (rampa maxima 61 ‰). A exploração desta linha situada em grande parte a grande altitude, é muito difficil no inverno por efeito da neve, que nos invernos de mediano rigôr atinge a es-

pressão de 6,5 m., e das avalanches de neve e de pedras.

Nos invernos rigorosos tem chegado a ser necessario interromper o serviço desta linha tão importante sob o ponto de vista estrategico e politico. Esta interrupção tem chegado a prolongar-se por 60 dias.

Para evitar estes inconvenientes construíram-se grandes dispositivos de protecção e galerias cuja ventilação é, todavia difficil.

Durante a exploração a vapor, o fumo incomodava muito os viajantes e os empregados e representava mesmo um perigo, principalmente por as locomotivas serem alimentadas sobretudo com carvão chileno que produz muito fumo e fuligem.

Espera-se no entanto manter o trafego durante todo o ano, electrificando a linha e procedendo ainda a outros trabalhos de pro-

tecção nos lugares mais expostos a esses inconvenientes.

A electrificação permite, alem disso, aumentar a velocidade e o pezo dos combóios, o que tem uma especial importancia neste caso, visto este caminho de ferro fazer o transporte de fructos delicados e de gado do Chile para a Argentina e vice-versa.

A supressão do transporte de carvão a mais de 3.000 m. de altitude aumenta alem disso o rendimento economico do caminho de ferro.

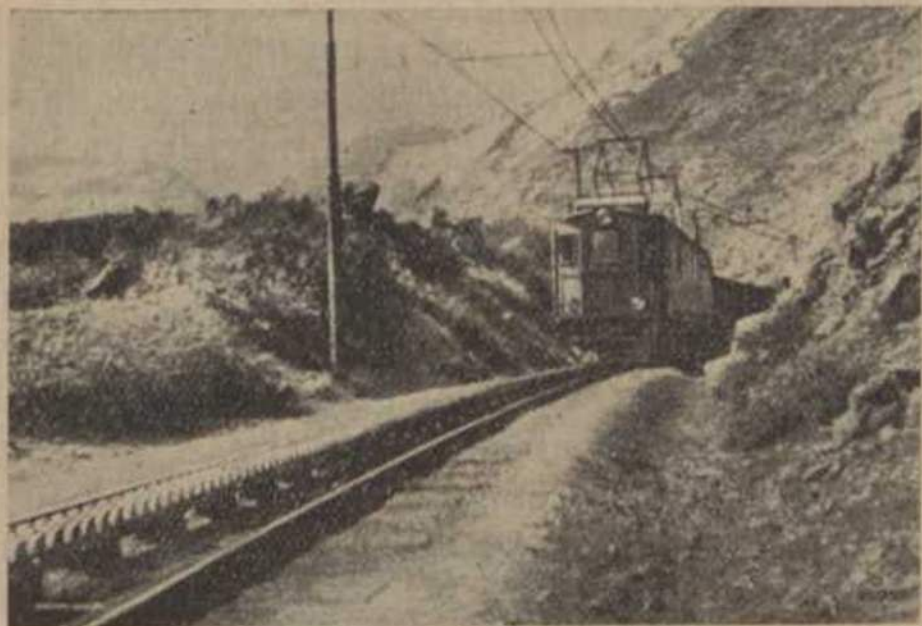
Todavia é necessario reconhecer que a densidade do trafego não justificaria só de per si a electrificação da linha, visto que não passam de dois por dia os comboios de mercadorias e de dois por semana os comboios de passageiros em cada direcção. Os troços chileno e argentino deste caminho de ferro pertencem a uma sociedade ingleza com



Traçado do caminho de ferro transandino

séde em Londres e são dirigidos por um *bureau* de exploração em Los Andes.

As linhas de correspondencia do lado chileno de Valparaiso e Santiago a Los Andes são electrificadas com corrente de 3.000 Vlt. e estão em serviço ha alguns anos, com pleno successo.



Comboio da linha transandina — Locomotiva mixta de cremalheira e adherencia

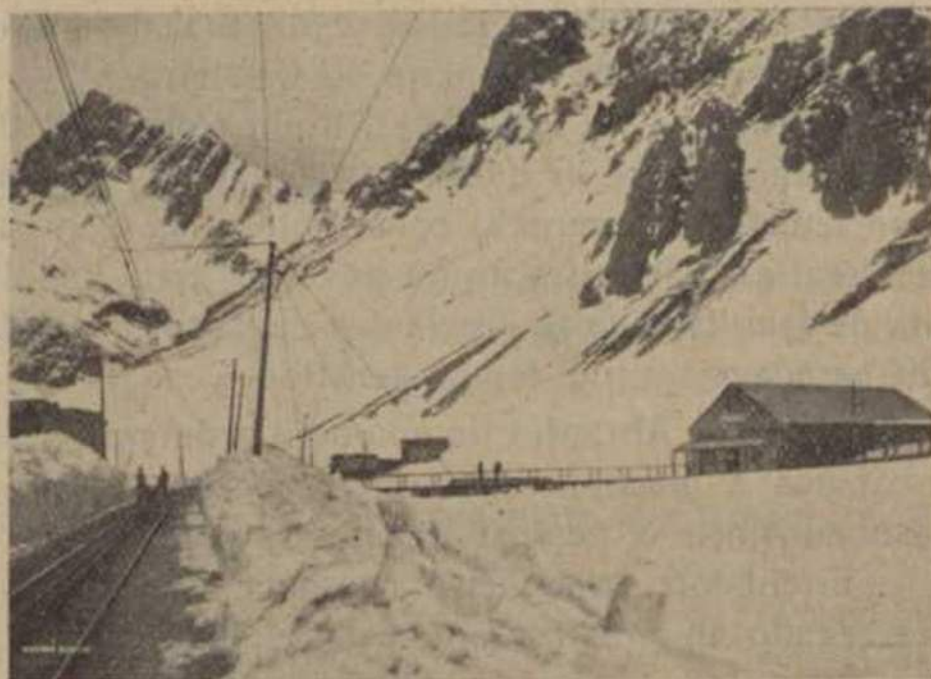
Parecia, pois, indicado, escolher o mesmo genero de exploração para a travessia dos Andes, ainda que presentemente a passagem das locomotivas duma rede para a outra seja impossivel por causa da diferença de largura das linhas.

Os troços de cremalheira do caminho de ferro transandino são providos duma cremalheira sistema Abt de tres laminas de 20 mm. de largura. As locomotivas a vapor mais pesadas, de cremalheira e adherencia, pesavam 96,5 ton. e podiam rebocar 120 ton. Marcou-se para as novas locomotivas electricas um peso rebocado de 150 ton. para os comboios circulando de Este para Oeste e de 200 ton para os comboios circulando em sentido contrario. A carga por eixo não devia exceder 11 ton. A velocidade maxima em plena linha é de 40 qm./h. nos troços

de adherencia e de 16 qm./h. nos troços de cremalheira; nas gares e nas linhas de manobra, a velocidade maxima admissivel é de 20 qm./h. O peso da locomotiva foi fixado em aproximadamente 85 toneladas.

De momento só se electrificará o troço chileno do caminho de ferro transandino e a parte de Rio Blanco a Las Cuevas que compreende o troço de cremalheira.

A energia electrica é fornecida por uma sub-estação de transformação situada em Juncal, a 51 qm.



Gare de Caracoles. Ponto culminante (3.194 m.) da linha ferrea transandina, junto ao Aconcagua (7.085 m.)

de Los Andes. Chega á sub-estação em forma de corrente trifasica de 44.000 Volts, 50 pér/s, por uma linha de 100 qm. da Sociedade Fuerza y Luz Santiago e é transformada em corrente continua de 3.000 Volts para a alimentação da linha de contacto por dois grupos conversôres rotativos de 1500 kw. cada um.

Esta linha possui actualmente trez locomotivas mixtas de cremalheira e adherencia adquiridas á casa Brown, Boveri & C.^a



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

HA QUARENTA ANOS

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

A ponte d'Abrantes na linha da Beira Baixa

Por convite do distincto engenheiro sr. Rolin, representante em Portugal da Sociéte Braine-le-Comte, fomos no domingo ultimo a Abrantes ver a elegante ponte que aquella sociedade acabou de construir na linha da Beira Baixa, e da qual dois dias antes se correrá a ultima parte do taboleiro.

Para festejar este facto, o sr. Rolin convidara alguns amigos, entre os quaes nos contamos, pessoal da sociedade, da empresa constructora, da Companhia Real e da fiscalisação do governo, para aquella festa de familia, que já previamos devia ser uma das mais agradaveis a que temos assistido.

Chegados a Abrantes no comboio ordinario, veio buscar-nos a machina da construcção, trazendo ao nosso encontro o pessoal que ali trabalha, e entre ele o intelligente engenheiro russo Schoulepnikow, encarregado da construcção da ponte.

Ao longe viamos esta, embandeirada, projectando-se de uma forma elegante entre as duas margens do rio, em direcção ao castelo que domina a cidade.

A linha, ao partir da estação actual d'Abrantes, descreve uma larga curva para a esquerda, para se dirigir á ponte, curva que tem por fim colocar aquella obra de arte em condições de ser defendida pelo fogo do castelo, no caso de guerra.

Seja-nos permitido aqui lastimar que as exigencias estrategicas obrigassem a linha a descrever esta longa curva, que se ha de traduzir no futuro em incomodo para o publico e dificuldades para a exploração.

Chegados ao encontro esquerdo da ponte, o espectáculo era admiravel.

A população d'Abrantes viera á festa com as suas melhores galas, formando um conjuncto dos mais pitorescos os trajes das mulheres do povo, com as suas côres garridas e variadas.

No ar estalavam foguetes; a musica de caçadores 8 tocava alegremente; em baixo, no rio, alguns barcos embandeirados em arco, cheios de familias que agitavam os lenços e soltavam vivas, completavam o quadro verdadeiramente encantador.

Sobre o primeiro pegão da ponte, fôra improvisada uma meza, em que foi servido o jantar de 40 talheres, jantar que correu frio... nas iguarias, mas sempre animado pela satisfação que possuia os convivas, terminando por entusiasticos brindes.

Começaram estes pelo que foi feito por Mr. Rolin, a Portugal.

Responderam-lhe os srs. Xavier Cordeiro, brindando pela Sociedade belga; visconde de Barreiros,

pela Companhia Real Portugueza, e Vasconcelos Porto, pelos engenheiros srs. Rolin Schoulepnikow, constructor da ponte, e Vintanon, seu ajudante.

O sr. conde de Lumbrales, em brilhantes frases, brindou o pessoal dirigente da construcção, os srs. Almeida Pinheiro, Poças Leitão e Emygdio da Silva, respondendo o primeiro destes srs. saudando o sr. conde de Lumbrales e visconde de Barreiros, como representantes da empresa constructora, e a imprensa portugueza, nas pessoas dos jornalistas presentes. A nossa *Gazeta* foi especialisada, em frase alevantada, pelo distincto engenheiro, o que d'aqui lhe agradecemos, repetindo o que pelo nosso director foi feito, brindando pelos engenheiros portuguezes e belgas e por todos os que trabalharam e lutaram por que se realisasse a construcção daquela linha.

Seguiram-se varios outros brindes do sr. Emidio da Silva aos operarios da construcção, do sr. conde de Lumbrales ás familias dos presentes, do nosso director á imprensa abrantina, etc., terminando a festa ás 7 horas, em que tomámos o comboio especial que nos trouxe ao Entroncamento.

A' retirada, o povo, que durante o jantar dançava alegremente na margem do rio, acompanhou-nos até ao comboio, cantando as mulheres, em côro, o hymno de S. João, uma terna melopêa que era como o agradecimento espontaneo daquela povoação aos beneficios que a nova linha vae levar-lhe.

A ponte é, como dissemos, uma construcção elegante, tendo a extensão total de 442 metros.

E' formada por uma viga continua de 396^m,700, dividida em 7 tramos, tendo os extremos 48^m,35 e os outros cinco 60^m cada um, e por dois pequenos tramos metalicos em cada margem, eguaes, e com 15^m,50 de comprimento.

Os pilares são de cantaria, e todas as fundações foram feitas com ar comprimido, regulando a sua profundidade de 10 a 12 metros.

O encontro da margem esquerda é assente em estacaria envolvida por um massame de beton na parte superior, ligando todas as estacas sem o emprego de grade de madeira.

O taboleiro da ponte é inferior Os carris teem a cota de 34^m,800; isto é, ficam 2^m,80 acima do nivel da cheia de 1876 naquele ponto.

O contracto para a construcção foi feito pela Empresa com a Sociéte Internationale de Braine-le-Comte, em 15 d'outubro de 1877. A construcção começou no principio de março de 1888 e concluiu-se no fim do mez passado. Durou portanto 13 a 14 mezes.

O peso dos ferros do taboleiro é de 803.594 kilos, e o dos caixões dos pilares 122.143 kilos.

OS NOSSOS MORTOS

Luca de Tena, cuja morte ocorreu ha poucos dias indubitavelmente, foi, um dos maiores jornalistas não só da Espanha mas de todo o mundo.

A sua obra jornalística foi colossal de intelligencia, de brilho literario, de esforço organisador, sobretudo manifestados no *Blanco y Negro*, a esplendida revista universalmente conhecida e que marca fundamente o progresso das artes graficas em Espanha.

O perfil de Luca de Tena é feito no *Blanco y Negro* nos brilhantes periodos que damos a seguir sem fazer tradução, que, sem duvida, lhes diminuiria a grandeza:



D. Torcuato Luca de Tena

La frase segura y el trazo certero, la vision profética y la maravillosa intuición del momento; el espíritu, aleteante siempre y elevándose en vuelo insaciable, y los pies, apegados y firmes en la cotidiana realidad... El dicho chispeante, de sevillano y florido gracejo, y el temple, insojuzgable y firme; el equilibrio en la acción, la medida en el derroche y la serenidad en la aventura...

Y como norma y cifra de todo, como broquel y como acicate, como evangelio y doctrina, como perfume y sangre, color y encaje, y lambrequín florido de su blasón limpiísimo de luchador, el cumplimiento de su deber de español — engramear dorado y prolífero de sazónada espiga, cimera en la portalada, bandera en la cumbre, cruz de hierro y de fulgores en la serena proceridad del señoero y avizorante campanario del templo, rumoreante y fecundo de labores y plenitudes, de su obra, única e inmarcesible —...

La vida gloriosa de D. Torcuato Luca de Tena no puede escalonarse ni jalonarse con fechas determinadas; no hay en ella espacios; entre su aurora y su ocaso, todos los días son iguales en intensidad vital, en anhelo y en fe. Gran señor por su cuna, supo serlo también en cada momento de su vida, por todo y para todo; y a la vida y a todos entregó, en prodigalidad derramada como la sangre de una vena partida, su corazón, su fortuna, su talento y su trabajo. Fué de todos y para todos. Paladín de lo justo, quijote de la verdad, despertador y confesor de la opinión, lazarillo y men-

tor de ella y — por virtud de su espíritu excelso y de su fibra cordial de hombre bueno y patriota — su servidor y su esclavo, no pudo, ni supo, ni quiso, sentir sobre su cerviz indomable más yugo que este del respeto a la opinión y al sentimiento de su país. Gran clínico de la vida española, supo, como nadie, auscultar y pulsar su latido, interpretarlo siempre y encauzarlo, acaso, no pocas veces. En su mano de trabajador y de patriota, nerviosa y caliente, poderosa y templada, tuvo el corazón del pueblo, y para mejor fundirse y compenetrarse con él, le dió, en generoso sacrificio y soberana y palpitante dación, toda su sangre, alegremente vertida hasta su última gota, porque ha muerto en la brecha, abroquelado en sus cuartillas luminosas y en su lápiz, nervioso y febril, disputando a la muerte sus trincheras con fiero brío de periodista, con cordialidad, humedecida en lágrimas, de patriarca; con serenidad y temple y alteza moral y material de hombre fuerte y bueno; con orgullo y paz de español que dió su vida a España y que va a dormir bajo su cielo y entre su tierra bendita hasta el supremo día de la Justicia Suprema...

Registando a morte do illustre jornalista, associa-se a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* ao luto da imprensa da nação irmã e especialmente do *Blanco y Negro*.

MARIANO VICTOR CABRAL

Faleceu em Ponta Delgada o illustre jornalista e escritor, sr. Mariano Victor Cabral, um dos directores do nosso presado colega *Diario dos Açores*.

Novo ainda, apesar dos seus sessenta anos, foi com surpresa e com magua que recebemos a noticia do seu falecimento. Era um caracter de uma grande beleza e probidade, e tambem um dos mais gloriosos jornalistas que em terras açorianas tem apparecido. Possuidor de uma invulgar cultura, todos os assuntos lhe eram familiares. As suas criticas de teatro e literatura foram notaveis, pela penetração critica que revelavam. Mas ele foi, sobretudo, um grande amigo da sua terra, um grande defensor dos humildes. A sua pena energica e generosa deixou paginas admiraveis que ficarão para sempre na gratidão da gente pobre da sua terra.

Todas as iniciativas encontraram nele um propagandista ferveroso.

A cidade de Ponta Delgada deve perpetuar a sua memoria illustre, mandado inscrever numa das suas ruas o seu nome honrado.

E' com comoção sincera que a *Revista Insular e de Turismo* inscreve, nesta lutuosa cronica, o nome prestigioso do querido jornalista.

Encerramento da Exposição de Lembranças Portuguesas na Italia

Encerrou-se na terça feira, 14 do corrente, com uma ultima conferencia explicativa que o dr. Guido Vitaletti fez na Liga Naval ás 18 horas sobre «Lembranças Portuguesas na Italia», esta exposição que tanto interesse obteve em Lisboa ficará definitivamente fechada.

O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

Relatorio da Direcção n.º 7, referente a Novembro de 1928

Pelo Engenheiro PINTO TEIXEIRA

a) — Situação financeira

As receitas do Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques durante o mês de Novembro de 1928, atingiram, segundo o balancete de Caixa e Bancos, a importancia de £ 97.708, ou sejam mais £ 33.067 do que em igual mês do ano anterior.

As despesas, realizadas segundo as verbas orçamentais, atingiram a importancia de £ 94.719, ou seja mais £ 39.882 do que em igual mês do ano anterior. Verifica-se assim que até 30 de Novembro foram realizadas receitas na importancia de £ 404.561, tendo sido as despesas na importancia, de £ 390.143.

As receitas brutas do trafego do Porto e Caminhos de Ferro realizadas no mês de Novembro foram de £ 49.262, em comparação com £ 46.237 cobradas em Novembro de 1927. Daquella importancia £ 2.572 são cobranças diversas. Nota-se uma queda em relação ao mez anterior de £ 1.000 aproximadamente.

b) — Trafego de passageiros

A totalidade de passageiros transportados nas diferentes linhas durante o mês de Novembro de 1928, foi de 31.184, sendo 882 de 1.ª classe, 4.790 de 2.ª classe e 25.512 de 3.ª classe; daquele numero 697 dizem respeito á linha de Gaza e 1.581 á linha de Maracuene. Verifica-se um aumento em relação ao mês de Novembro de 1927, de 3.084 passageiros, resultante sobretudo do aumento nos passageiros de 3.ª classe.

O numero de passageiros vindos da União foi de 10.351, enquanto que o numero de passageiros idos para a União foi apenas de 4.277. A diferença é devida ao regresso dos indigenas do Rand, pois enquanto o numero de passageiros de 3.ª classe entrados na União foi de 3.576, o de vindos da União foi de 9.563, ou seja mais 5.987.

O numero de lugares oferecidos nas linhas de Resano Garcia, Swazilandia e Xinavane, foi de 38.090, em comparação com o numero de 28.906 bilhetes vendidos nestas linhas, ou seja cerca de 75%.

A receita de bilhetes vendidos em todas as linhas da rede foi de £ 3.984, em comparação com £ 5.186 em 1927, sendo a diferença resultante de um maior numero neste ano, de passageiros de 2.ª classe.

c) — Trafego de mercadorias e minerio

A totalidade de mercadorias e minerio, *excepto car-*

vão, transportada durante o mês de Novembro de 1928 foi de 56.499 toneladas, incluindo 305 de grande velocidade, havendo um aumento de 14.623 toneladas em relação a Novembro de 1927.

As receitas brutas provenientes deste trafego, foram de £ 4.903 em relação a Novembro de 1927.

d) — Grossa mercadoria e toneladas milhas

Os numeros seguintes indicam a tonelagem total transportada durante o mês de Novembro e o correspondente numero de toneladas liquidas milhas:

Mercadorias, excepto minerio e carvão	Ton. 53.360	Ton. milhas
Minerios, excepto carvão	Ton. 3.139	172.645 Ton. milhas
Carvão (incluindo 2.366 ton. para o C. F. L. M.).	Ton. 46.648	2.566.640 Ton. milhas
	Soma Ton. 103.147	
Gado.		1.052 cabeças

Em igual mês do ano anterior o total transportado foi de 84.300 toneladas (excluindo carvão para o C. F. L. M.). Houve portanto um acrescimo de tonelagem transportada (excluindo o carvão para o C. F. L. M.) de 16.481 principalmente devido a mercadorias.

No gado houve um decrescimento de 255 cabeças.

e) — Trafego de carvão

O carvão bunkers e exportação, transportado, atingiu a quantidade de 40.308 toneladas no mês de Novembro de 1928; o carvão para consumo local 3.974 toneladas, e o carvão para o C. F. L. M., 2.366 toneladas. O total transportado foi de 44.282 toneladas (excluindo o carvão para o C. F. L. M.), ou seja mais 1.858 toneladas do que o total no mês de Novembro de 1927.

A receita produzida pelo transporte de carvão foi de £ 4.428 no mês de Novembro de 1928, ou seja menos £ 320, do que em igual mês de 1927, muito embora a tonelagem transportada tivesse sido superior, pois houve duas vezes redução de tarifas neste periodo.

f) — Trafego de fructa, milho, farinha, vegetais, assucar e outros com a União

Da União foi transportado para Lourenço Marques pelo Caminho de Ferro, fructa, milho, farinha e vegetais, etc. na quantidade de 135 toneladas, alem de

1.017 toneladas de diversos e 5.680 toneladas de grossa mercadoria, excepto minerio e carvão.

De Lourenço Marques para a União foram transportadas durante o mesmo mês de Novembro, 744 toneladas de fructa fresca (bananas) e 604 toneladas de assucar e mais 30.356 toneladas de grossa mercadoria.

g) — Discriminação pelas diferentes linhas

1.º — Comboios de passageiros e mercadorias

Linha de Ressano Garcia: extensão 55 milhas; 17.637 trens milhas; mercadorias transportadas 97.033 toneladas. Passageiros transportados 23.899.

Linha da Swazilandia: extensão 43 milhas; 2 924 trens milhas; mercadorias transportadas 313 toneladas. Passageiros transportados 1.764.

Linha de Xinavane: extensão 89 milhas; 7.654 trens milhas; mercadorias transportadas 2.665 toneladas. Passageiros transportados 3.243.

Linha de Marracuene: extensão 22 milhas; 1.320 trens milhas; mercadorias transportadas 540 toneladas. Passageiros transportados 1.581.

Linha de Gaza: extensão 56 milhas; 1.518 trens milhas; mercadorias transportadas 229 toneladas. Passageiros transportados 697.

2.º — Gado transportado

Linha de Ressano Garcia	481 cabeças	— £	40-0 0
Linha de Swazilandia . . .	74 cabeças	— £	8-0 0
Linha de Xinavane.	497 cabeças	— £	91-0 0
Soma. . .	1052	Receita — £	139-0 0

3.º — Receitas pelas diferentes linhas

Linha de Ressano Garcia . . .	£	38.554
Linha de Swazilandia.	£	351
Linha de Xinavane	£	2.558
Linha de Marracuene.	£	420
Caminho de Ferro de Gaza . . .	£	394
Total	£	42.287

RESUMO EM TODO O SISTEMA

31.089 trens milhas; mercadorias transportadas 100.780 toneladas; passageiros transportados 31.184; gado 1.052 cabeças.

h) — Serviço do pôrto

As receitas do Porto atingiram a importancia de £ 6.975 ou seja menos £ 928, do que em Novembro de 1927.

Entraram no Porto durante o mês de Novembro de 1928, 69 vapores, alem de um rebocador e um bate-lão, dos quais ficaram fundeados, não atracando 4 vapores, e com a tonelagem total de 344.341 toneladas de arqueação, enquanto em Novembro de 1927 entraram 71 vapores com a tonelagem de arqueação de 342.054 toneladas.

O numero de passageiros embarcados foi de 2.232 e o desembarcados 2.630, em comparação respectivamente com 2.542 e 4.172 em Novembro de 1927.

A carga embarcada, excepto carvão, foi de 7.852 toneladas, tendo a descarregada atingido 28.537 toneladas, em comparação respectivamente com 13.333 toneladas e 26.676 toneladas em Novembro de 1927.

O carvão carregado foi de 44.101 toneladas, sendo para bunkers 24.156 toneladas e 19.945 toneladas, em comparação com 40.368 toneladas carregadas em Novembro de 1927.

i) — Construcção da ponte cais

Foi feita a adjudicação de um bate estacas a vapor, tipo 9-C, da «British Steel Piling» e um pontão, pela importancia de £ 4.495 cif. Este material destina-se á cravação de estacas destinadas ao prolongamento da ponte e deve ser entregue em Abril do corrente ano.

j) — Obras

Durante o mês de Novembro foram executados trabalhos de conservação e obras novas no recinto do Porto, que importaram em cêrca de £ 3.400. Entre estas ultimas, continuou-se com a nova cocheira de caruagens na estação de Lourenço Marques, a ampliação do deposito de maquinas, o pos'o de desinfecção, de um novo armazem no recinto do Porto, ampliação do posto de fumigação, ampliação de uma casa para o capataz geral e iniciaram-se os trabalhos de prolongamento da ponte cais.

Nas linhas ferreas, excepção da linha de Gaza, os trabalhos de conservação e obras novas custaram durante o mês de Novembro, cerca de £ 3.800. Entre as obras novas, sobresai a estação da Moamba, e Magudo, varias obras de arte na linha de Xinavane e balastragem desta linha, e bem assim casas para pessoal, em que se gastou £ 330.

k) — Oficinas

Durante o mês de Novembro aumentou o numero de locomotivas em circulação e entraram em reparação mais de que no mês anterior, aumentando para 66,4% a percentagem de locomotivas em serviço, e baixando de 11,1 para 9,7 a percentagem de locomotivas esperando grande reparação.

A percentagem de vagon retidos elevou-se de 22,9 para 23,4, sendo isto devido á deslocação que houve de fazer do material entregue á revisão para beneficiar o serviço de manobras, que exigiu algumas linhas anteriormente em serviço da revisão. O serviço de Tracção continua procurando reduzir aquela elevada percentagem.

l) — Serviço telegrafico

Foram transmitidos 25.493 telegramas de serviço do C. F. L. M. em serviço nacional, e 736 em serviço internacional; 47 telegramas officiais em serviço nacional e 6 em serviço internacional, e 140 telegramas particulares em serviço nacional e 23 em serviço internacional, e 147 telegramas em transito, ou seja um total de 27.069 telegramas.

m) — Pessoal

Durante o mês de Novembro esteve em serviço da Direcção uma quantidade de empregados assim distribuída:

Europeus e assimilados . . .	959
Indigenas	2439
Soma	3398

sendo permanentes 434 e eventuais 2.964 entre europeus e indigenas.

A despesa com pessoal em Novembro de 1928 foi de £ 27.128, das quais £ 761 foram empregados em melhoramentos e renovação de material fixo.

n) — Estado sanitario

Durante o mês de Novembro de 1928, estiveram doentes 90 empregados com uma perda de 792½ dias de trabalho, pagos pela Administração. Neste numero estão incluídos 4 feridos por accidentes de trabalho, com uma perda de 44 dias de trabalho. A causa de de doença principal, foi o impaludismo e a gripe.

o) — Acôrdo de serviço combinado

Foi acordado o novo regimen de trabalho de serviço combinado, nos termos do artigo 22 da Convenção, pelo qual a Administração do Porto e C. F. L. M. é obrigada a meter no «pooling» do material 175 vagons de 40 toneladas, ou tonelagem equivalente, e o S. A. R. o minimo de 875. As composições dos comboios internacionais passarão a ter 2 carruagens de 1.ª e 2 de 2.ª classe do C. F. L. M. Alem disso, a tracção entre Ressano Garcia e Komatipoort passa a ser paga pela proprietaria da linha. Em devido tempo foi em detalhe dado conhecimento das restantes condições do acordo.

p) — Troca de material circulante com o S. A. R.

Durante o mês de Novembro de 1928 foram recebidos S. A. R. 1730 vagons, dos quais 153 eram do C. F. L. M. e foram devolvidos ao S. A. R. 1989 vagons dos quais 174 vagons eram do C. F. L. M. Dos vagons devolvidos 237 foram vazios e com uma capacidade de cerca de 8.000 toneladas,

Lourenço Marques, 30 de Janeiro de 1929.

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.

PAQUETE JOÃO BELO

EXCURSÕES Á EXPOSIÇÃO DE SEVILHA

Continua tendo belo acolhimento a iniciativa da Empresa Colonial de Navegação, a cuja frente se encontra a prestante actividade do sr. Cristiano Frazão Pacheco, de realizar excursões a Sevilha a bordo do seu magnifico paquete «João Belo»

O paquete servirá de hotel durante a permanencia dos excursionistas em Sevilha, o que é uma grande vantagem, pela dificuldade de arranjar alojamento em terra.

Os açoreanos podem aproveitar destas excursões, estando todas as despesas incluídas no bilhete de excursão, a um preço modico.

Foram já obtidas facilidades de passaportes para os açoreanos, que desejem fazer esta excursão.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Venda de Sucata de Ferro e Aço

Esta Companhia tem para vender na estação da Figueira da Foz, os seguintes lotes de sucatas de ferro e aço, cujos pesos são indicados aproximadamente :

Fracções de carris de aço, 20.000 kgs.

Sucata miuda de ferro, 40.000 kgs.

Sucata grossa de ferro, 40.000 kgs.

Recebe propostas até ao dia 30 de Abril corrente, dirigidas á Direcção da Exploração na Figueira da Foz.

As propostas devem indicar o preço oferecido por cada lote que serão vendidos juntos ou separadamente.

A Companhia reserva-se o direito de adiar a venda, se os maiores preços oferecidos lhe não convierem.

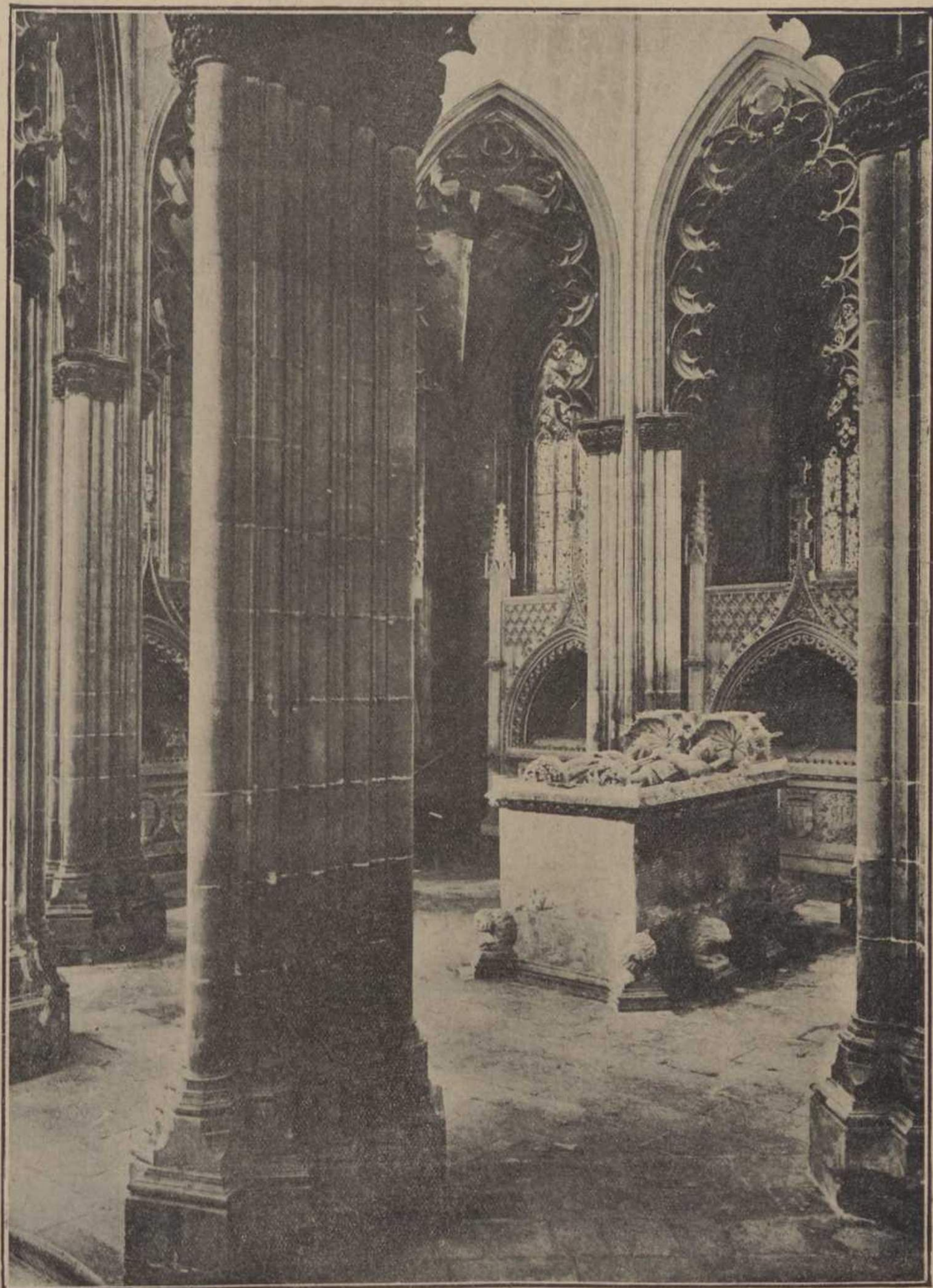
No caso de aceitação de alguma proposta, o proponente depositará 50 % do valor da venda, logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 18 de Abril de 1929.

O Engenheiro Director da Exploração
Joaquim Abranches

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 em vale do correio ou como melhor entenderem o que agradecemos.



—Mosteiro da Batalha — Capela do Fundador