

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

Premiada nas Exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra; Bruxelas, 1897; Porto, 1897; Liége, 1905

Rio de Janeiro, 1908, medalha de prata; Antuerpia, 1894; S. Luis, 1904, medalha de bronze

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54—Madrid

S U M A R I O :

Congresso Internacional de Caminhos de Ferro.
— O plano geral da rede ferroviária, por J. FERNANDO DE SOUZA.— Nos Caminhos de Ferro, por JOSE DE ALMEIDA JÚNIOR.— Viagens e transportes.— Notas de Viagem, por CARLOS D'ORNELLAS.— XI Congresso Internacional de Caminhos de Ferro.— Cronica do Estrangeiro, por VISALBA.— Novas linhas ferroviárias.— A carruagem presidencial.— Linha do Corgo, por CALADO RODRIGUES.— Ha quarenta anos.— Movimento Revolucionário de 1927.— Linhas portuguesas.— Linhas estrangeiras.— Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos para o mercado de Barcelos.— Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Primeiro sorteio de obrigações de $7\frac{3}{4}$ por cento (Minho e Douro e Sul e Sueste)

ANEXOS NESTE NÚMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Aviso ao Público.— Bilhetes especiais de ida e volta a preços reduzidos para a cidade de BARCELOS, para viagens às quintas feiras.— Tarifa especial interna n.º 19— Grande velocidade em aplicação desde 1 de maio de 1930.— Bilhetes de identidade para aquisição de bilhetes a meio preço da tarifa geral para trajectos nas redes exploradas pela Companhia.— 8.º Aditamento á tarifa geral.

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

Coronel de Eng. JOÃO A. LOPES GALVÃO

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO

E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7

Telef. Trindade 27

DIRECÇÃO: T. 576 e 581

CONGRESSO INTERNACIONAL
DE
CAMINHOS DE FERRO

REALISA-SE EM MADRID DE 2 A 25
DE MAIO A XI SESSÃO

CONFORME noticiou a imprensa diaria da capital, realisa-se em Madrid de 2 a 25 do corrente a XI Sessão do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro.

Dado o interesse que tem tido sempre todos os Congressos n'este genero, é de esperar que ali se reunam algumas centenas de congressistas de todas as partes do mundo.

Sabemos que por Portugal vão como

DELEGADOS DO GOVERNO

Os srs. Eng.^{os} Alvaro de Sousa Rego, António dos Santos Viegas, Antonio Teixeira de Queiroz, Carlos Pinto Machado, José Fernando de Sousa e Raul da Costa Couvreur que partiu há dias para Paris devendo reunir-se aos Congressistas em Madrid no dia 3.

DELEGADOS DA C. DOS C. DE F. DA BEIRA ALTA

Os srs. Eng.^o Luis da Silva Viana e Joaquim Abranches.

DELEGADOS DA C. PORTUGUESA

Eng.^{os} Antonio de Vasconcelos Correia, João Ferreira de Mesquita, Alvaro de Lima Henriques, Antonio Vicente Ferreira, Carlos Bastos e Jorge Malheiro.

DELEGADOS DA C. NACIONAL

Eng.^{os} Pedro Joyce Diniz e Manuel Belo.

DELEGADOS DO MINISTERIO DAS COLONIAS

Ernesto Navarro e Lisboa de Lima.

DELEGADOS DOS C. DE F. DE LOURENÇO MARQUES

Prata Dias.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» faz-se representar pelo nosso director sr. Carlos d'Ornellas.

O PLANO GERAL DA RÈDE FERROVIARIA

O DECRETO N.^o 18.190

Por J. FERNANDO DE SOUZA

É consideravel e digna de louvor a obra realizada desde 28 de Maio de 1926 pelo Governo militar em matéria de caminhos de ferro.

A resenha, mesmo incompleta dos diplomas publicados é impressionante.

D. n.^o 11.898 de 12-7-26. Restabeleceu a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, em substituição da Inspecção Geral, estabeleceu as bases da unificação dos impostos sobre caminhos de ferro, poe termo a preceitos absurdos e iniquos da legislação das sobretaxas.

D. n.^o 12.103 de 22-10-26. Unificou e simplificou os impostos sobre o tráfego, substituindo-os pelo imposto ferroviário e aliviou as empresas da contribuição predial que indevidamente pagavam.

D. 12.524 de 22-10-26. Providenciou sobre a construção da linha do Setil a Peniche dividida em linha de Rio Maior e ramal de Peniche.

D. 13.864 de 16-11-26. Estatuiu as bases do concurso para arrendamento dos C. F. E.

D. 13.260 de 9-3-27. Fixou as bases do arrendamento dos C. F. E. á C. P.

D. 13.510 de 12-4-27. Modificou a organização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro em vista da fiscalização dos C. F. E.

D. 13.601 de 12-5-27. Criou a Comissão Liquidatária dos C. F. E.

D. 13.829 de 17-6-27. Mandou elaborar o plano geral da rede, creou o fundo especial e estabeleceu as bases financeiras das concessões das linhas.

D. 14.774 de 18-12-27. Estabeleceu diversas regras acerca do imposto ferroviário sobre os passes.

D. 14.775 de 18-12-27. Providenciou acerca do estreitamento e continuação da linha de Coimbra a Arganil.

E. 14.865 de 3-1-28. Assegurou a conclusão do ramal da Lamarosa a Tomar.

D. 14.866 de 3-1-28 e 15.68 de 14-2-28. Classificou a linha do Entroncamento a Rio Maior e providenciou acerca das linhas do Couto Mineiro do Lena.

D. 12.568 de 26-10-26 e 12.988 de 23-12-26. Promoveu a fusão das Companhias da Povoa e Guimarães, lançando as bases do grupo das linhas secundárias do Minho e concedendo várias linhas.

D. 17.633 e 17.842—sobre as concessões á Companhia do Norte.

D. 17.778. Modificou a concessão da linha Tejo-Oceano-Sado.

D. 18.190. Aprovou o plano da rede.

Muitos outros diplomas deveriam figurar nesta resenha. Na impossibilidade de os passar em revista, porei em especial relevo a importancia do D. 13.829, lei de concessões e do estudo do plano da rede agora decretado, após dois anos e meio de intenso trabalho de preparação e de controvérsias acerca dos lineamentos do plano.

Deixaram de figurar nesta resenha muitas outras providencias de alcance, por nos escassear o tempo para as procurar na Legislação.

Referir-nos-emos especialmente aos três diplomas basilares: o D. n.^o 12.103 e 12.524 que unificaram os impostos creando o imposto ferroviário e estatuindo a sua aplicação, o D. 13.829 que regulou as concessões e mandou elaborar o plano da rede e o D. 18.190 que aprovou esse plano e do qual nos vamos ocupar.

Após demorados estudos da Comissão Técnica, do inquerito e das controvérsias que suscitou, da elaboração do seu projecto definitivo, do seu exame pelas corporações consultivas, definiu o Governo o sistema de linhas classificadas, ficando ainda a batalha de algumas nas Beiras dependente de estudo de uma comissão especial.

O plano aprovado abrange as seguintes extensões de linhas:

Ao norte do Douro

	Em explor.	Por constr.	Total
Via larga	360	96	456
» estreita	422	750	1.152
	782	820	1.608

Entre o Douro e o Tejo

Via larga	1.101	161	1.262
» estreita	274	1.242	1.516
Total	1.375	1.403	2.778

Ao sul do Tejo

Via larga	1.252	872	2.124
» estreita	—	61	61
Total	1.252	933	2.185

Somando os numeros relativos ás três zonas temos:

Via larga	2.713	1.129	5.842
» estreita	696	2.052	2.729
Total	3.409	5.161	6.571

A Comissão havia proposto 3.713 quilometros de novas linhas; houve pois 552 de redução.

Segundo o plano aprovado duplica-se quasi a extensão da rede, recaíndo o aumento principalmente na via estreita, que é hoje menos de $\frac{1}{5}$ da extensão total e passa a $\frac{2}{5}$ dando se o aumento nessa bitola quasi exclusivamente ao norte e leste do Tejo.

A zona litoral, que a comissão revisora considerava distinta das outras, foi encorporada na que se estende entre o Douro e o Tejo.

Se compararmos esse plano com os que foram decretados em 1900 para a zona ao norte do Mondego, em 1902 para a que fica ao sul do Tejo e em 1907 para a zona central, vemos que não difere nos lineamentos essenciais, mas que se acrescentaram ás anteriores linhas de grande importancia económica.

Assim, na zona ao norte do Douro notamos a grande transversal de Leixões pela Senhora da Hora, linha do Ave, transversal de Valpaços e de Chacim, assegurando a ligação de todas as linhas de via estreita de Traz-os Montes entre si e com o grupo das do Minho, o que permite a circulação reciproca do material circulante e a sua concentração em oficinas comuns.

E' uma vantagem enorme para a exploração, tornando-se possivel o agrupamento de todas as linhas ao norte do Douro.

Na zona entre o Douro e o Tejo vemos prevista a ligação por Crestuma entre as linhas de via estreita das duas vertentes do Douro e a forma feliz por que foi resolvido o problema do contacto da via larga e da via estreita em Coimbra.

Ao sul do Tejo a linha do Sorraia representa uma previsão de extraordinario alcance, quer pelo encurtamento do itinerario Lisboa-Madrid, quer pela ligação das duas margens do Tejo, que a ponte do Montijo assegura.

Merce tambem menção especial a linha de Almodovar, que vem servir uma vasta região que não fôra até hoje atendida no sistema de linhas ferreas.

As denominações de algumas linhas suscitam reparos.

Assim a *linha de Guimarães* abrange o troço da Senhora da Hora á Trindade. A linha da Povoa desaparece, sendo a parte da Senhora da Hora a Povoa englobada no linha litoral e a da Povoa a Famalicão na de Famalicão, tornando-se pois difícil comparar as estatísticas anteriores com as das novas denominações.

As linhas do Alto Minho e dé Felgueiras foram englobadas sob uma unica denominação *Transversal do Minho*, que tem interposto o troço de Guimarães entre essa cidade e Vouzela.

Tambem achariamos preferivel que se desse o nome de *Linha de Lamego* á da Regua a S. Pedro do Sul, que é a mais importante como continuação da do Corgo, assegurando a sua ligação com a região

de Lafões com Vizeu e com a Beira litoral, chama-se transversal de Moimenta ou de Vila Franca á que liga Lamego com Pinhel.

Tambem julgamos que se devem manter distintas a linha de Tomar á Nazaré da da Sertã, em vez de se fazer das duas uma só com esse ultimo nome, pois devem fazer parte de grupos diferentes de exploração, pertencendo a primeira ao grupo do Lena.

A linha da Sertã por Ferreira de Zezere vai atravessar a grande albufeira projectada. Por isso proposera a Comissão revisora a sua origem em Pombal.

* * *

Se compararmos o plano decretado com o que a Comissão proposera, vemos que se introduziram nele modificações originadas pelas propostas da Comissão Militar de Caminhos de Ferro, tendo sido suprimidas as novas ligações internacionais excepto a de Chaves.

Eis as propostas dessa Comissão:

Supressão do troço dos Arcos a Monção — suprimido.

Supressão do de Ponte da Barca á fronteira — suprimido.

Supressão do troço de Bragança á fronteira e do ramal de Sendim — suprimidos.

Supressão do troço da Idanha á fronteira — suprimido.

Supressão do troço de Extremoz a Elvas — suprimido.

Supressão da linha de Zafra-Mourão á fronteira — suprimida.

Supressão do troço de Portalegre a Fratel — suprimido.

Via estreita para a linha de Pinhel-Pocinho-Vila Franca — passadas a via estreita.

Via estreita para o troço de Castelo Branco-Idanha-ramal de Penamacor — passadas a via estreita.

Manteve-se o troço da via estreita de Chaves á fronteira, apesar da proposta de supressão, visto estar já ajustado com o paiz vizinho o ponto de passagem na fronteira e não haver rede de via estreita na zona espanhola vizinha.

Foi mantido igualmente e não eliminado o troço de Coruche a Samouco da linha do Sorraia, em vista do transcidente alcance economico dessa linha e mesmo do seu valor militar, por facilitar as comunicações de Lisboa com a zona de operações defensivas do Alentejo.

A transversal de via larga de Leiria a Pombal foi substituida conforme a proposta militar pela de Leiria a Chão de Maçãs.

Manteve-se o troço de Pias ao Pomarão — da linha do Guadiana, bem como o da linha de Mertola a esse porto, apesar da proposta de eliminação, por serem necessarios á exploração dos jazigos mineiros e não ser de recear uma invasão pelo Pomarão.

Pela mesma razão manteve-se a linha do Guadiana no planalto de Mourão por Amareleja em vez de a atirar para o vale de Degebe, onde é cara a construção e de pouco serve a linha.

Deve-se notar que a linha de Extremoz a Castelo Vide, primeiro classificada em 1903 de via estreita, foi passada a via larga pouco tempo depois, com parecer favorável da Comissão Superior de Guerra, e que a linha de Mourão por Moura e Pias ao Pomarão também nunca sofreu impugnação.

Foi pedida a via larga entre Viseu e Lamego e entre Viseu por Gouveia e Espariz a Arganil e Tomar, o que implica a conservação dessa bitola na linha de Coimbra a Arganil, para a qual se decretou já a via estreita, como para aquelas decretada estava já sem protesto desde 1900 e 1907.

Para essas linhas determinou o Governo o exame dos traçados e tipos de via por comissões técnicas especiais com elementos civis e militares para se lhes fixar definitivamente a bitola.

Como se vê, deu-se a devida supremacia ao critério de ordem militar, sem se perfilar servilmente o parecer de uma estação consultiva cujos alvitres são ponderados pelo Governo, que é quem tem de resolver.

A exigência mais difícil de atender que vem alterar profundamente o plano proposto é a da ligação de via larga da Regoa a Viseu, continuando pelas linhas de Gouveia, de Arganil e do Entroncamento a Miranda na mesma bitola.

O Governo nomeou uma comissão para examinar o assunto.

O D. n.º 18.190 deixou dependente de estudos especiais a fixação da bitola de algumas linhas e a directriz de outras.

Foi assim que nos mapas anexos se deixou por determinar a bitola das linhas seguintes:

Linha de Gouveia — Viseu a Espariz.

Linha da Arganil — Coimbra-B a Santa Comba Dão.

Transversal de Castro Daire — Lamego à linha do Vouga com a nota «está dependente de estudos».

Linha de Crestuma — Senhora da Hora à linha do Vouga, classificada de via estreita com a nota acerca do ponto de junção a essa linha «onde os estudos determinarem».

Linha de Santa Comba-Foz Tua — Deixa-se dependente de estudos o traçado além de Viseu.

Ao norte do Douro ficaram dependentes de estudos as directrizes da linha do Tamega além do Arco do Baulhe e da transversal de Valpaços.

Para cumprimento destas disposições foi publicada a seguinte portaria:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que uma comissão composta pelo engenheiro inspector José Abecassis Junior, do Conselho Superior de Obras Públicas; pelo brigadeiro Eduardo Augusto Marques, delegado do Ministério da Guerra, e pelo engenheiro Frederico Cambournac, chefe da Divisão Central e de Estudos da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, proceda no mais curto prazo de tempo possível, e nos termos do decreto n.º 18.190, ce 28 de Março de 1930, aos estudos necessários para habilitar o Governo a resolver acerca da bitola a adotar nas linhas de Tomar (Entroncamento a Miranda do Corvo), de Arganil, de Gouveia e da transversal de Castro Daire bem como sobre os traçados da aludida transversal de Castro Daire, dos troços Viseu Foz-Tua da linha de Santa Comba-Foz-Tua, Baulhe à linha do Corgo na linha do Tamega, e da transversal de Valpaços, e ainda sobre o local de entroncamento da linha de Crestuma com a do Vouga.

Paços do Governo da República, 16 de Abril de 1930. — O Ministro do Comércio e Comunicações, João Antunes Guimarães.

A portaria acrescenta às linhas cuja bitola tem de ser fixada a do Entroncamento a Miranda do Corvo, que no mapa respectivo fôra classificada de via estreita sem restrições.

A questão é complexa e importante. Consagraremos-lhe-emos pois um artigo especial.

Trefileries et Lamoins 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

Nos Caminhos de Ferro Homens do Passado Homens do Presente

NÃO era necessário apresentar à grande família ferro-viária de Portugal o glorioso nome do Sr. Dr. Alfredo Vieira Coelho Pinto Peixoto de Vilas Boas, 2.º Barão e 1.º Conde de Paçô Vieira, porque a sua notável figura faz parte integrante da História dos Caminhos de Ferro, que tanto e tão nobremente ilustra, tal foi a sua generosa actividade no desenvolvimento dêste ramo de engrandecimento nacional.

O Sr. Conde de Paçô Vieira, figura extremamente simpática de homem de Estado e de jurisconsulto eminentíssimo conhecia, como poucos, o valor actuante da viação acelerada, e foi por isso que, fazendo-se recordar de verdadeiras notabilidades na matéria, notoriamente dum outro grande vulto que tem dedicado toda a sua vida aos problemas de caminho de ferro, foi-lhe fácil sobresair e salientar-se, perante o país agradecido, na realização de importantes melhoramentos e construção de linhas importantes.

Não queremos deixar de referir um desses fervorosos e dedicados colaboradores, o Sr. Conselheiro Fernando de Sousa, alma e corpo dos maiores empreendimentos em assuntos de caminho de ferro, outro grande vulto cheinho de serviços à sua pátria e que a sua pátria tão mal lhe tem agradecido.

Ao Sr. Conde de Paçô Vieira se devem obras de relevo, como as linhas de Vila Real a Chaves, do Pocinho a Miranda, de Évora a Ponte de Sôr, de Guimarães a Fafe e o caminho de ferro de Bragança, quando sobreçou, com a inteligência que lhe era peculiar, a pasta das Obras Públicas, aí por 1903-905.

São da sua autoria o notável livro «Caminhos de Ferro Portugueses», saído, em 1905, da livraria editora A. M. Teixeira, da Praça dos Restauradores; «Discursos Parlamentares»; da «Manutenção e Restituição de Posse», etc., estudos conscienciosos que bastam para glorificar um homem e engrandecer uma pátria.

Os seus eruditos, métódicos e ponderados trabalhos de orientação marcam, invulgarmente, como

fontes perenes de estudo e subsídios, que são, nos ora bem discutidos problemas ferro-viários, e hão de perpetuar, eternamente, um português, que mais português e mais patriota, do que o Sr. Conde de Paçô Vieira, olhos portugueses ainda vivram.

Palaciano dos mais ilustres, tinha, no infotunado e saudoso Rei D. Carlos I, o seu melhor e mais valioso admirador.

Profundamente honrado e sábedor, brilhou no seio da sua geração, geração de estudiosos, pleiaie generosa de estadistas, sinceramente e desinteressadamente afeiçoados à causa pela qual terçavam armas nos momentos de maior perigo. O Sr. Conde de Paçô Vieira possuía uma nobre, uma gentilíssima, uma grande alma de português. Fidalgo dos mais ilustres, sabia aliar, à sua fina estirpe de nascimento, os mais cativantes predicados de bondade, sempre pronto a enxugar lágrimas e a amparar, na vida, os deserdados da sorte.

Esquecia a sua origem aristocrática para descer, em arrombos de magnanimitade, até ao povo humilde dos campos em horas amarguradas e bem difíceis para as classes proletárias.

O grande impulso que deu aos caminhos de ferro, em Portugal, bastariam para imortalizar o seu augusto e fidalgo nome, se não vivessemos num país de egoismos e no meio de uma sociedade cívica de todos os vícios, sempre pronta a esquecer os seus homens mais notáveis, os seus servidores mais tenazes e mais dedicados.

Contudo, é ainda cédo para fazer a história da acção profícua do Sr. Conde de Paçô Vieira, em assuntos de caminhos de ferro, muito embora se vê sentindo, já, os explendores do seu talento privilegiado de estadista e homem de Bem.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* honra-se, hoje, apresentando à nobre família de trabalhadores da viação acelerada esta nobre figura de impulsor, certa de que, prestando, ao Sr. Conde de Paçô Vieira, esta homenagem sincera, presta ao público e



Conde de Paçô Vieira

à história um, embora humilde, serviço, pela pena obscura de um dos seus mais dedicados admiradores, que não olvidará nunca a nobre figura apresentada, como relíquia, que será sempre, das mais nobres atitudes e como um dos maiores portugueses que ainda o século presente viu nascer.

Morreu, o Sr. Conde de Paçô Vieira, aos 66 anos de idade, coberto de glórias, espírito mōço, temperamento afectivo, sem uma mácula a empenar o brilho de longos anos de aturado esfôrço em prol da Pátria e da Humanidade.

Curvemo-nos, comovidamente, sobre a sua cama, aonde repousa, há anos, tranquilo, dormindo o sono reservado aos Justos e aos Bons.

Pampilhosa, Abril, 1930.

*José de Almeida Júnior.
Antigo Agente de Transmissão*



Viagens e transportes

Emissão de obrigações da Companhia do Norte de Portugal

Foi ontem publicada no «Diário do Governo» a portaria a que já nos referimos, autorizando a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, a emitir uma 1.ª série de 60.000 obrigações do valor nominal de 100\$, ao juro de 7 1/2 por cento, pago aos semestres, nos dias 2 de Abril e 2 de Outubro de cada ano, amortizáveis no prazo máximo de quarenta anos, começando no sexto ano, por compra no mercado ou sorteios a realizar nos dias 15 de Março e 15 de Setembro de cada ano, destinando-se à construção da linha ferrea da Boavista á Trindade.

Uma nova linha ferrea

Uma comissão de Rio Maior, acompanhada do sr. governador civil de Santarem, avistou-se ontem com o sr. ministro do Comercio, a quem pediu, mais uma vez, a construção de uma linha ferrea do Setil a Rio Maior, Obidos a Peniche.

O sr. dr. João Antunes Guimarães declarou que essa linha não só tinha sido já classificada como até incluída na 1.ª fase de construção.

O novo plano ferroviario

O sr. ministro do Comercio instalou ontem a comissão que, de acordo com o decreto que definiu o plano ferroviario nacional, foi nomeada para se pronunciar sobre algumas divergencias respeitantes a bitolas de linhas e traçados.

A comissão que é constituída pelos srs. brigadeiro

Eduardo Mrques, engenheiro-inspector Abcassis e engenheiro Cambournac, respectivamente, representantes do Ministerio da Guerra, do Conselho Superior das Obras Publicas e da Direcção Geral do Caminho de Ferro, vai iniciar brevemente os seus trabalhos, a fim de dar solução urgente aos pontos da questão em litigio.

— Telegrafaram ao sr. ministro do Comercio, felicitando-o pela publicação do decreto aprovando o plano da rede ferroviaria do país, os proprietarios do distrito de Bragança, as camaras municipais da Povoa de Lanhoso, Obidos, Lagos, Amarante e Sines, Sport Club Maria da Fonte, Associação dos Bombeiros Voluntários, Comercio e Jornal «Maria da Fonte», da Povoa de Lanhoso, etc.

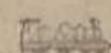
Nova estação de Lisboa T. P.

O contrato da empreitada de construção e assentamento de dois desembarcadouros na nova estação dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no terrapleno da Alfandega, por 1.300 contos, de que é adjudicataria a Sociedade de Construções e Reparações Navais, Ltd., determina que os trabalhos devem estar concluidos, dentro de 3 meses para o primeiro desembarcadouro, e em mais 3 meses para o segundo. Estes prazos contam-se a partir da data da comunicação á casa fornecedora da aprovação do contrato, garantidos por uma multa de 500\$00 diarios, excepto em caso de força maior, como sejam tumultos e greves em industrias que interessem á obra em construção, não sendo considerados os temporais.

A situação de contribuintes da Caixa de Reformas dos C. F. S. e a concessão de adiantamentos

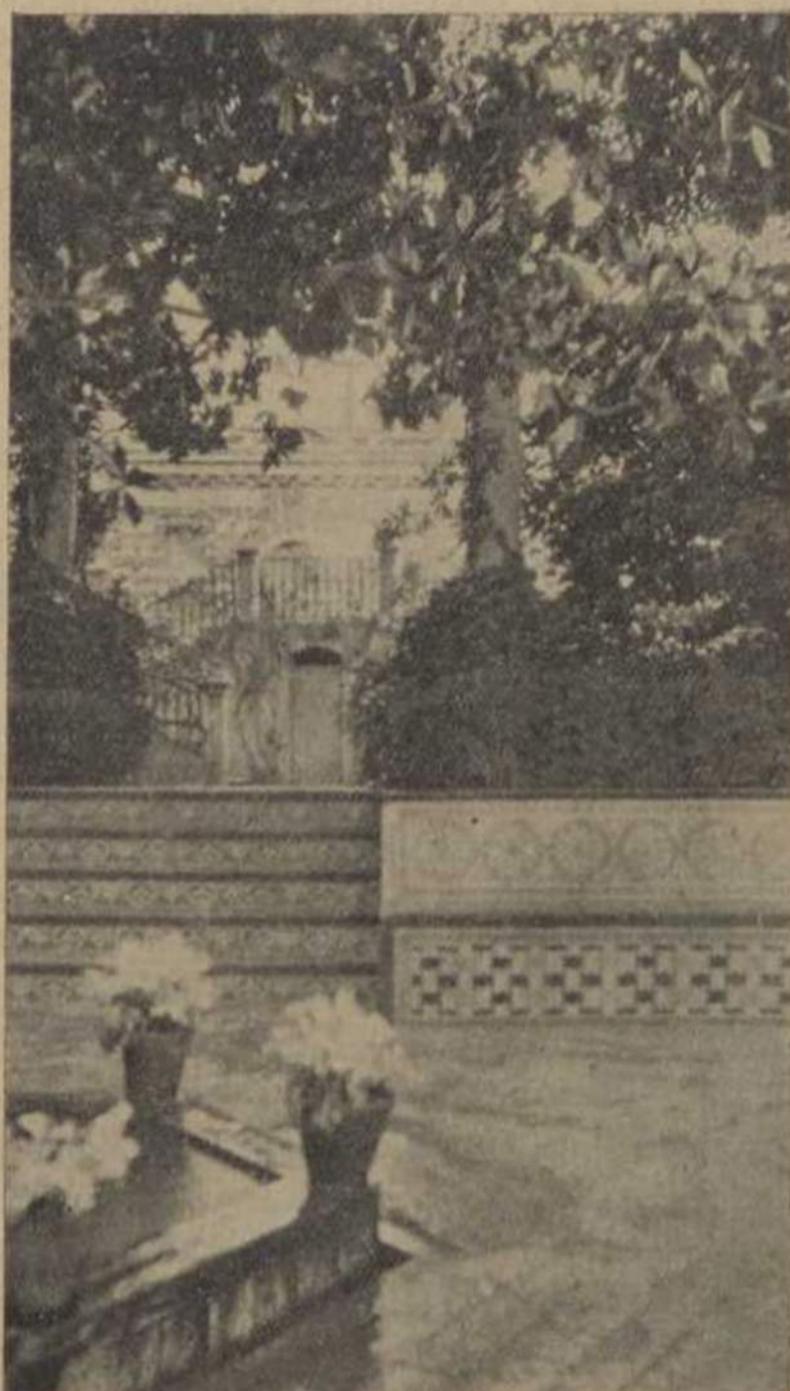
Segundo as nossas informações, os assuntos a que já nos referimos sobre a passagem de contribuintes da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado para a Caixa Nacional de Aposentações, e a concessão de adiantamentos ao pessoal das linhas do Estado, estão sendo devidamente estudados por quem de direito.

Os respectivos decretos, ao contrario do que se noticiou, só serão publicados depois do Governo ter aprovado os trabalhos que forem submetidos á sua apreciação.



Cambios

PRAÇA	Compra	Venda
Londres	108\$00	108\$50
Paris	\$87	\$88
Madrid	2\$77	2\$81
New-York	22\$10	22\$50
Zurich	4\$27	4\$55
Roma	1\$15	1\$19
Bruxelas	5\$08	5\$15
Amsterdão	8\$90	8\$99
Berlim	5\$15	5\$55
Praga	—	—
Rio de Janeiro	2\$40	2\$50



SEVILHA — Outro aspecto do Jardim de Alcazar
(Cliché C. d'Ornellas)

NOTAS DE VIAGEM

LISBOA-MADRID-BARCELONA
SEVILHA

Por CARLOS D'ORNELLAS

(Continuação)

Em todos os pavilhões existem interessantes decorações que merecem ser apreciadas pois são verdadeiras obras de arte.

Por exemplo: o interior do Pavilhão do Mexico, a sala do teatro do Pavilhão da Argentina em que predomina a riqueza e o bom gosto e ainda a instalação, no mesmo Pavilhão da secção de arte religiosa argentina em que figuram valiosos e artísticos objectos; a pouca distância, na Avenida Magalhães, um

conjunto de edifícios formado pelos três maravilhosos palácios de Belas Artes, Artes decorativas e Pavilhão Real, surpreendente arquitectura de D. Miguel González, artista sevilhano.

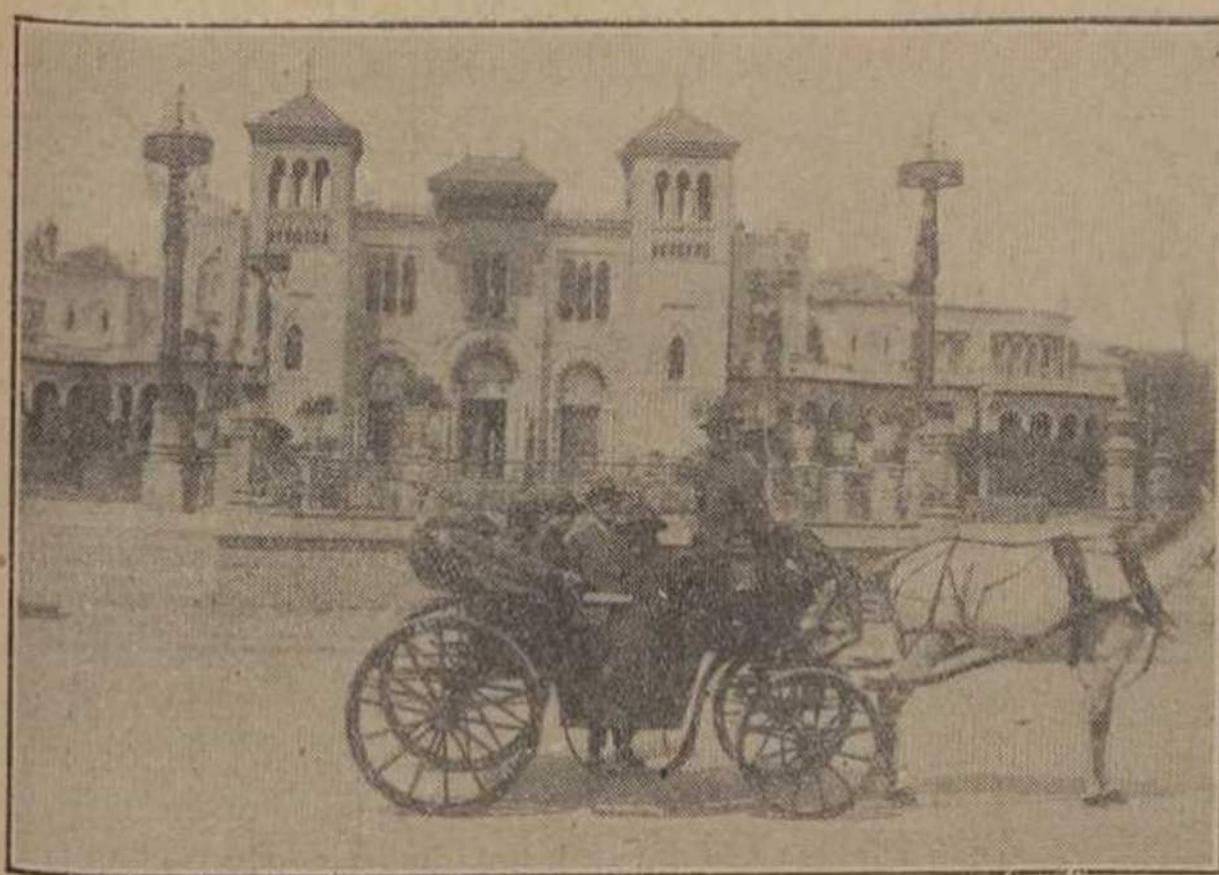


SEVILHA — Outro aspecto do Jardim de Alcazar

No Pavilhão dos Estados Unidos (secção comercial) pode admirar-se a série de inventos levados a cabo pelos Norteamericanos. Assim se vê uma passagem automática que consiste em lançar um raio luminoso, por meio da electricidade, sobre a entrada da Exposição, e, ao passar uma pessoa ocasiona uma interrupção que rompendo o raio de luz obriga o



ESCORIAL — Mosteiro na Praça do mesmo nome
(Cliché C. d'Ornellas)



SEVILHA - Palacio das Belas Artes

dispositivo mecanico a registar uma unidade mais e assim regista exactamente a quantidade de pessoas que estão dentro do recinto.

De interessante muita coisa mais havia a registar por todos os monumentais pavilhões, mas, a falta de espaço com que lutamos, impede-me de o fazer.

Terminado em Sevilha o V Congresso International da Imprensa Técnica e Profissional, a sua comissão organizadora entendeu por bem proporcionar aos Congressistas mais dois passeios excelentes ao Escorial e a Toledo.

Não é perdoável que quem visite Madrid, deixe de ver tambem as preciosidades que ali existem.

Para o Escorial pode tomar-se o comboio da linha do Norte e são 51 kilometros que se fazem em pouco mais de uma hora e meia, devendo fazer-se o trajecto até ao Mosteiro num onibus que, por 50 c., conduz o passageiro a qualquer hotel ou restaurant para almoçar.

O Real Mosteiro de S. Lourenço, foi fundado por



Vielas de Toledo

(Cliché C. d'Ornelas)

Filipe II, começado a construir por Juan Baptista de Toledo em 1563 e terminado em 1584 por Juan Herrera.

A sua construção foi devida a um voto feito a S. Lourenço por Filipe II durante a batalha de S. Quintin, sendo o edifício de bôa construção com 1.100 janelas, 1.200 portas e 86 escadas.

Além do maravilhoso Panteon, da Biblioteca, Refeitorio e Sacristia tem a admirável Egreja. Junto ao altar-mór, á direita, estão os aposentos de Filipe II, d'onde elle assistia em geral ás missas.

Toledo é uma cidade de 24 mil habitantes com uma bôa e limpa estação ferroviaria.

Nota-se na cidade a sua antiguidade, pois é considerada uma das mais interessantes cidades da Europa com edifícios dos séculos XV e XVI, conservando ainda uns restos de arquitectura árabe.

As principaes curiosidades são a Catedral, Hospi-



Grupo de jornalistas hespanhoes á saída da estação de Toledo
(Cliché C. d'Ornelas)

tal de Santa Cruz, São João dos Reis, os monumentos de arquitectura Gótica e Renascença, Catedral, Puerta del Sol e variadíssimos monumentos de arquitectura mourisca.

XI Congresso International de Caminhos de Ferro em Madrid

Afim de tomarem parte no XI Congresso International de Caminhos de Ferro, que se realiza em Madrid nos dias 5 a 25 do corrente, partem no proximo dia 4 para aquela cidade os nossos Directores, srs. Engenheiro J. Fernando de Sousa e Carlos d'Ornelas que representam respectivamente a Delegação do Governo e a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

CRONICA
DO
ESTRAN-
GEIRO
POR
VISALBA

em Itália, com respeito à concorrência do transporte por estradas feita aos caminhos de ferro italianos.

OS PROCESSOS SEGUIDOS EM ITÁLIA

Na Itália, onde os caminhos de ferro são do Estado, as licenças de exploração de serviços auto-omnibus não são geralmente concedidas, no caso destes serviços serem propostos para percursos concorrentes. Entretanto, se fôr concedida licença para algum serviço que faça concorrência ao caminho de ferro sobre parte do percurso, a empresa ou companhia de auto-omnibus tem que ceder parte da sua receita bruta ao caminho de ferro, que angariou na zona concorrente. No que diz respeito ao transporte de mercadorias em camiões, a concorrência fez-se sentir bastante. A mesma espécie de facilidades dadas na Alemanha, foram inauguradas em Itália, de modo a ir ao encontro desta concorrência. Os caminhos de ferro italianos estão autorizados, por um decreto com força de lei, a concederem reduções especiais de tarifas, por meio de decisões rápidas, de modo a reter o tráfego para o caminho de ferro.

As concessões de tarifas podem ter a forma de reduções, dadas sem publicação prévia, de acordo com os expedidores. Estes acordos geralmente especificam uma quantidade mínima de tráfego.

Em Julho de 1929, constituiu-se uma companhia cujas três quartas partes do capital se destinaram aos caminhos de ferro para o uso da sua organização, a restante quarta parte sendo subscrita por quatro importantes Bancos italianos. Esta companhia faz cotações especiais de concorrência de frete corrido de porta a porta e garante entregas rápidas a domicílio, sendo a idéa principal que presidiu à constituição da companhia; as mercadorias expedidas entre dois centros de tráfego, se despachadas à tarde, chegam na manhã seguinte à estação de destino. Esta nova companhia tem que fazer acordos com as empresas de transporte existentes e com firmas que exploram o seu próprio transporte.

ESTRADAS E CAMINHOS DE FERRO

Não nos foi possível enviar este artigo, a tempo de ser publicado no último número da *Gazeta*, de 16 de Abril.

Continuando no relato da conferência realizada em Londres pelo General Mance, versando o momento assunto da viação e transportes, chega a vez de analizarmos a situação e os métodos adoptados

OS CAMINHOS DE FERRO E O TRANSPORTE EM ESTRADA

O General Mance é de opinião que os caminhos de ferro ao explorar por conta própria, serviços de auto-cars, têm certas vantagens evidentes sobre os seus concorrentes.

Entre estas vantagens, pode-se nomear: a possibilidade de se servirem das suas actuais dependências e edifícios, tanto para serviço de *terminus* como para recolha de auto-cars e outros serviços. Além destas vantagens, possuem pessoal de exploração habilitado na prática comercial e na organização de publicidade; vantagens que tornam uma coordenação mais eficaz entre serviços de caminhos de ferro e de estrada, incluindo a facilidade de bilhetes directos, mais fácil de que no caso de combinações com empresas independentes. Os caminhos de ferro não podem fazer a exploração de serviços de auto-cars em pequena escala e portanto tem as vantagens de uma organização de venda em grande escala com bases largas para informação técnica, podendo aguentar uma organização de investigação científica em igual escala. Esta é a opinião do conferencista.

PROBLEMAS DE EXPLORAÇÃO

Os problemas de exploração que se apresentam na coordenação destes serviços de caminhos de ferro e de estrada podem aparecer simples nos primeiros tempos deste casamento, mas depois podem apresentar alguns pontos difíceis quando se tenta unir as duas partes num só corpo. A diferença de idade dos conjugues e os hábitos fixos do parceiro mais velho levam-nos a adivinhar que haverá algumas dificuldades, aliás pequenas, durante os primeiros anos da vida conjugal.

A solução de problemas de exploração precisará da cooperação da Divisão de Engenharia para dar vulto aos planos mais eficazes de necessidades futuras da linha e da estrada. A Divisão de Tracção, além das suas actividades presentes no sentido de carruagens motoras sobre carril e combóios mais leves, será sem dúvida chamada a construir veículos especiais e material com respeito à extensão de serviços de vagões *containers*. Ainda mais, as atribuições da Divisão de Tracção com respeito à organização de reparações nos auto-cars dos caminhos de ferro têm de ser estipuladas.

A EXPANSÃO DO SERVIÇO FEITO POR «CONTAINERS»

O desenvolvimento de vagões *containers* devido a transportes por estrada, é muito provável que tenha ramificações extensas. O assunto de os *containers* terem tamanhos uniformes e do mesmo tipo, já está sendo discutido internacionalmente. No que diz respeito à Inglaterra é necessário considerar o carregamento marítimo dos *containers* nos serviços de travessia do Canal da Mancha. Neste assunto terão que se

tomar em consideração todos os detalhes referentes à expedição de consignações internacionais, e as operações ou cálculos de custo provenientes do movimento dos vagões *containers* entre os diversos países.

Sabendo-se que o fim das companhias de caminhos de ferro em explorar transporte em estrada, será servir-se do meio de transporte que lhes seja de maior vantagem e como a eficácia no serviço é um elemento nessa vantagem, não podemos deixar de encarecer a necessidade de uma análise muito cautelosa das despesas de exploração, não só para resolver a linha ou critério a adoptar, mas também dentro desse critério ser capaz de decidir rapidamente e com acerto, qual o meio de transporte a favorecer em cada caso, não nos esquecendo que uma variedade infinita de casos se apresentarão para serem resolvidos.

(Continua)

N. do T.— Um *container* é uma caixa grande, que as companhias de caminhos de ferro empregam em Inglaterra, para transportar as mercadorias por junto, da porta do expedidor à porta do consignatário. Esta caixa de dimensões variáveis, conforme a sua capacidade, pode ser colocada sobre o vagão ou o chassis de um camião.

NOVAS LINHAS FERROVIARIAS

O sr. ministro do Comércio recebeu o sr. governador civil de Santarém, acompanhado dos presidentes das câmaras municipais da Nazaré, Alcobaça e outras, que lhe foram pedir a construção da linha de via reduzida da Nazaré por Fátima a Chão de Maçãs e Tomar.

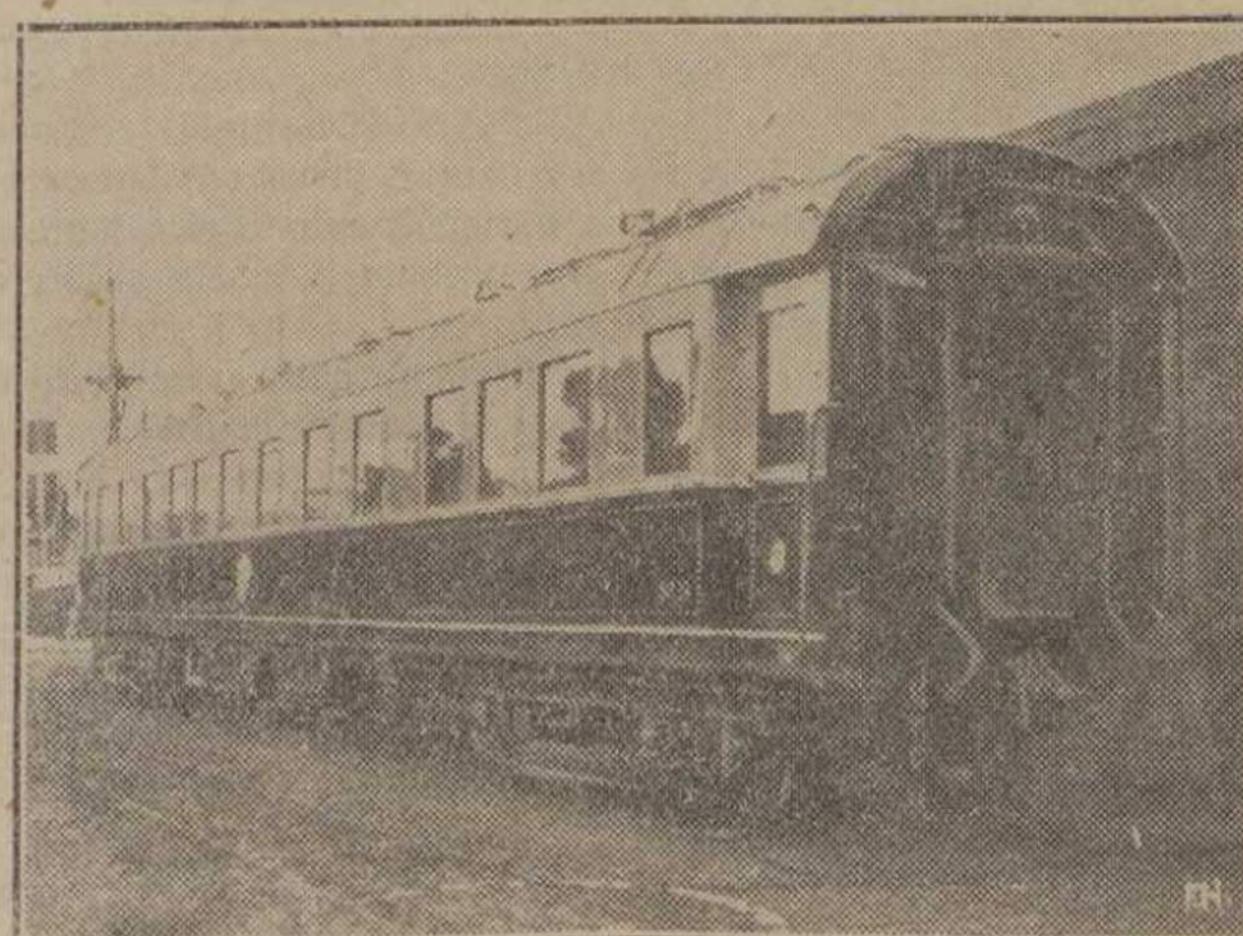
O sr. dr. João Antunes Guimarães respondeu que aquele assunto merecera ao Governo o maior interesse e tanto assim era que, não só a referida linha fôra classificada, mas até incluída na primeira fase de construção. Trabalha agora uma comissão nomeada pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro, na formula a adoptar para os agrupamentos das linhas construídas e a construir, nos termos da lei.

Logo que aquele Conselho apresente o seu parecer, efectuar-se-ão os agrupamentos aconselháveis, tratando-se imediatamente do programa de construção das linhas projectadas.

A CARRUAGEM PRESIDENCIAL

Já se encontra em Lisboa a esplendida carruagem de luxo destinada aos chefes de Estado que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses mandou

O interior, que é luxuoso, divide-se em vários compartimentos: vestíbulo, salão e aposentos para o chefe do Estado, comitiva e criado, e cozinha.



A Carruagem Presidencial

construir na casa Linke Hofman - Busch - Werke, de Breslau, Alemanha.

A carruagem mede 15 metros de comprimento, pesa 51.900 quilos e é pintada exteriormente de verde escuro.

O mobiliário é do mais moderno, sendo as loiças em cristal de Rosenthal.

A carruagem deu entrada nas oficinas da C. P. em Alcantara para receber as últimas beneficições.

BELEZAS DA NOSSA TERRA

LINHA DO CORGO

LIGEIRAS NOTAS DE VIAGEM

MASSA-ME, irrita-me a insistencia com que certas criaturinhas mediocres falam com louvor do que ha lá por fóra em materia de belezas naturais e só teem comentario depreciativo para as belezas da nossa terra.

Massa-me, irrita-me, porque eu, que pouco conheço do que ha lá por fóra, a não ser por intermedio de descriptivos frequentes vezes suspeitos, encontro belezas extraordinarias na nossa terra, em todos os tão variados aspectos que ela nos oferece. Dos rios de margens víridentes, ás planuras aridas; da grandeza do mar estrondeando iras á singeleza dos regatos que apenas murmuram por entre humildes hervas floridas; das montanhas coroadas de neves, até aos vales profundos em que fragôam rios; das massas florestais, verdes palacios da sombra, até ás penedias que se erguem nas alturas, como castelos em que as nevoas se prendem e esfarrapam; das casitas humildes, brancas, até aos monumentos que o tempo enegreceu e mutilou; em tudo eu encontro belezas extraordinarias. Quando as vejo pela primeira vez, extasio-me, mas nunca esgôto os aspectos de encanto. Sempre os encontro novos por mais vezes que contemple as belezas grandes da nossa terra.

Em tudo encontro beleza, motivo de encantamento, ou de meditação, mesmo naqueles aspectos que para a maioria das pessoas não teem encanto algum nem lhes oferecem motivo de meditação, antes lhes dão ensejo de aborrecimento. Mesmo quando as umbrissidades solenes de Cintra ou do Bussado são envolvidas e repassadas pela manta espessa dos nevoeiros, encontro-lhes eu encantos, porque o nevoeiro não consegue dissolver, antes parece pôr ainda em maior destaque, o misterio, o aroma de historia, de lenda, de religiosidade, que se desprende dos recantos sombrios, das pedras musgosas, das veredas que as raizes seculares cortam como serpentes encantadas.

Mesmo quando o sol da canicula cai como chuva de fogo sobre as planuras alentejanas e os debruns do horizonte tremem em bafos de fornalha, ainda

mesmo então eu sinto o formidavel encanto da nossa terra, a terra celeiro, a terra mãe, arquejante e febril ainda, pelo esforço que deu as méses de oiro, o trigo pequenino e formidavel, que dá a fartura ás gentes da terra e ás avesinhás do ceu, do trigo alimento e moeda, que enche as arcas e os mercados, que dá o pão para a bôca, o abrigo para o corpo, a côdea para a esmola, a hostia para os altares.

Mesmo quando o inverno reina e as cordas de agua caiem interminaveis, dia e noite, e a terra se empapa e alaga e esborôa, e os olhos espreitam o ceu

na anciosa saudade do azul, como da Arca o espreitaria Noé, e o vento anda noite e dia esgalhando arvores, destelhando casas, gritando, assobiando, gemendo, ainda então eu sinto a beleza da nossa terra nos regatos que são cascatas, nos ribeiros que são torrentes, nos rios que são quasi mares, nos povoados cujas casas parecem encostar-se mais, como mais se aproximam e

estreitam as almas nos lares em que o lume crepita e flameja, como se fôra fogo sagrado, guardado ali para acender o sol em aleluia quando as nuvens se romperem.

Suponho que haverá pessoas que vejam exagêro nesta teimosia optimista com que eu encontro beleza em todos os recantos da nossa terra, seja qual fôr o seu aspecto, mas eu confesso que me sinto assim feliz porque assim vejo um Portugal bem maior do que aquele que eu veria se me deixasse dominar pelo estrangeirismo a que no principio me referi.



Estação de Chaves

Uma das viagens mais interessantes que tenho feito nas nossas linhas ferreas, foi a da linha do Corgo, esse grande troço accidentado de via-ferrea que se estende, coleante, debruçando-se sobre precipícios, brincando em torcicolos caprichosos, descendo ao fundo dos vales para subir ao dorso das montanhas, desde a Regoa até Chaves. Acho esta viagem encantadora talvez por estar mais habituado á paisagem da

planicie pelo menos á paisagem sem os acidentes de terreno que caracterisam Trás-os-Montes. Seja por esta razão ou porque, realmente, a linha do Corgo tenha a beleza que lhe encontrei, a verdade é que fiz a viagem encantado. Nem fez embargo a isso o facto de ter bebido num hotel da Regoa o pior vinho que tenho bebido na minha vida, pouco tempo depois de ter bebido, num armazém importante da importante vila, um vinho com 50 anos e outro cuja origem se perde na noite dos tempos e que são das coisas mais preciosas que tenho saboreado.

Quando fiz este confronto perante pessoas de categoria da terra, uma delas teve um quasi imperceptível gesto de desprezo a dizer-me que era certo, que nunca na Regoa se tinha vendido bom vinho de pasto e dia-me aquilo com o mesmo ar satisfeito com que poderia afrontar a mais celebrada das atracções turísticas.

Fiquei, pois, advertido. As pessoas que passarem pela Regoa e lá tenham que tomar alguma refeição, terão que a acompanhar com agua ou com vinho fino. Porque os fabricantes da Regoa não dão confiança ao vinho de pasto.

O vinho de pasto é bebida propria para simples mortais e de *minimis non curat pretor*.

Repto. Este facto não fez embargo á impressão agradável que colhi viajando na linha do Corgo.

Passa-se Vila Real cercada duma paisagem que, sobretudo vista do cemiterio, oferece quatro aspectos variados e todos eles cheios de grandeza. O Corgo tem ahi, a partir da ponte altissima, que sobre ele passa para dar entrada á cidade, um dos seus aspectos mais interessantes e, sem duvida, o mais grandioso. Depois, passamos em frente da Samardã e aquela terra sem encanto parece esplender de beleza com a evocação de Camilo que ali viveu e d'ali arrancou para os seus romances alguns dos mais curiosos tipos da sua galeria formidavel.

Nessa altura já eu tenho sentido mais duma vez a impressão de que o comboio, tombando, rijamente nas curvas, nos vai despejar no fundo do vale, o que, embora em redor esplendam os tapetes de verdura e as arvores vestidas de flores deste principio de primavera, confesso que não me seria muito agradável...

Quando passamos Carrazede vejo do outro lado dum estreito vale de algumas dezenas de metros, um comboio que vinha entroncar com aquele em que eu viajava, como, poucos minutos decorridos, havia de estar do outro lado do vale e vêr aquele comboio na estação em que estava agora o meu. Este aperto de curva acentua-se varias vezes sobretudo quando o comboio desce de Pedras Salgadas para Víago pois que, no apeadeiro de Loivos, basta que nos debruçemos um pouco da carruagem para vermos a poucos passos, paralela, com uma diferença de nível apenas de 2 ou 3 metros, a linha por onde tinhamos acabado de passar.

Passamos Pedras Salgadas e Víago, as duas esplendidas estâncias de aguas que constituem, sem

exagero, riquezas das maiores da nossa terra e, pelas suas instalações de toda a especie motivo largo para honrosas referencias do estrangeiro.

Depois entra-se nos campos encantadores do Tamega e temos ahi, para juntar ás impressões agradabilissimas da paisagem, o aspecto de beleza das estações, modernas, com seu cuidado estilo regional, com rozeiras que engrinaldam as janelas e pequenos jardins em que já abrem os goivos e que dentro de poucos dias serão um encanto de cor e perfume.

E chegamos a Chaves, toda envolvida na beleza do rio, na grandeza da historia remota e moderna, no fervilhar da sua actividade comercial notável.

Assim terminou a minha viagem pela linha do Corgo.

C. Rodrigues

NOVO MÉTODO PARA DESINFECÇÃO DE VAGONS

A lei alemã, desde o ano de 1900 prescreve a desinfecção de vagons onde tenham viajado enfermos; o primeiro processo consiste em levantar os estofoes e portas, desinfectar e colocar novamente os mesmos, sistema demasiadamente moroso e dispendioso e que não extingue por completo a matéria que infesta as carruagens, principalmente aquelas provenientes da Russia, ainda com o inconveniente de prejudicar pela acção da agua as caixas e solos dos mesmos.

Pretendeu-se utilizar a acção combinada do calor com vapores de formol, mas a temperatura de 100°, era deterritorisante de maneira que houve de reduzir-se esta temperatura a mais baixa pressão (50° sómente) introduzindo os vagons a desinfectar numa estufa impregnada de vapores de formol, facilmente penetrante em todas as frinchas.

A estufa de carruagens utilizada para este efeito nas oficinas de Postdam, consiste num corpo cilíndrico com porta giratoria que pode dar entrada a um vagon completo, dotada de uma canalização para a temperatura de 40 a 50°; efectua-se o vacuo parcial e todos os ovos ou larvas ficam mumificados, adicionando-se os vapores de formol caso se torne necessário.

Durante todo o dia o vagon está na estufa de desinfecção e durante a noite deixa-se esfriar.

O cilindro, de fundição, tem 25 metros de comprido por 5 de diâmetro, podendo suportar a pressão de 220 quilos por cm.² e receber um vagon de sessenta toneladas; o seu peso é de 155 toneladas, suportando o pavimento cimentado o peso do vagon; 252 tubos semicirculares permitem a circulação do vapor antes da sua passagem por um condensador dando uma superfície de calefação de 210m²; bastam cinco horas para aquecer um vagon e uma máquina pneumática movida por um motor electrico de 20 Hp. aspira o ar que por sua vez é desinfectado também á saída.

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 d'Abri de 1890)

Uma ponte em Bilbao

Sob esta epigrafe, publicava a Gazeta a seguinte local:

O *Boletim de Obras Públicas*, de Madrid e outros jornaes do vizinho reino deram ha pouco noticia de que se vae construir na sibocadura do Nervion, entre as praias de Las Arenas e Portugalette, uma ponte colossal cujo projecto foi apresentado pelo notavel engenheiro D. Alberto de Palacio.

Esta ponte terá 45 metros de altura acima das mais altas marés e dizem os collegas que, por este facto, será a mais notavel no mundo.

Perdoem-nos os collegas mas não é mistér procurar nos dois hemisphérios, nem sair da Europa, nem mesmo da Peninsula, para encontrar pontes mais notaveis do que essa, debaixo d'esse ponto de vista, pelo menos.

As nossas pontes Maria Pia, e D. Luiz, no Porto, são muito mais altas. A primeira sabemos que tem 65 metros sobre o nível d'agua e a segunda não lhe será inferior.

E' notavel o desconhecimento das nossas coisas, que existe lá por fóra e mais notavel se torna no paiz vizinho e por parte de jornaes da especialidade, como estes

Basta, pois, que os habitantes de Bilbao façam um percurso de 129 kilometros ou que os nossos collegas de Madrid venham a 613, ao Porto, para as convençerem de que temos já ha muito em Portugal uma ponte mais notavel do que a que os enche de orgulho, aliaz muito justo, mas que não pode ir até desprestigar as nossas obras.

Vê-se que não é recente a maldita pécha que tem os estrangeiros de apoucar o que temos de notavel. E' de todos os tempos e nem é de admirar que isso aconteça por parte de estrangeiros, visto que ha portugueses que sentem especial prazer em proceder da mesma forma, parecendo-lhes que esse procedimento é prova refinado de bom-tom, de destinação.

Bem hojam os que, alumiados de patriotismo, não perdem nenhum ensejo de meter na ordem essas criaturas, defendendo com cariaço o nome de Portugal e os seus valores.

Ascensores de Lisboa

Com a linha Camões-Estrela sucedeu, ha quarenta anos, esta coisa arreliante de que a Gazeta nos dá conta:

Tem-se demorado, contra o que esperavamos, a inauguração do serviço da neva linha Camões-Estrella, em consequencia de um inconveniente muito inesperado e muito importante, que só a experiecia dos dois carros ultimamente chegados deu a conhecer.

Foi o caso, que ao construir-se a linha se imagi-

nava que as rodas dos wagons eram semelhantes ás dos empregados nos demais systemas dos caminhos de ferro. Por isso se fez abaular o terreno nos lados do *rail* vulgar, que constitue a metade da via, tendo o cuidado de deixar junto d'este um pequeno espaço não empedrado onde passasse o rebordo das ditas rodas.

Chegaram, porém, os dois primeiros wagons, e uma noite experimentou-se um dos carros fazendo-o descer até o largo das Côrtes.

O veículo trepidava enormemente, em consequencia das rodas que deviam assentar no *rail* simples serem de largo rodado, especie de cylindros, que, para deslizarem bem sobre o carril, precisam que a superficie d'este fique um pouco acima do nível da rua; de modo que as tais rodas ou cylindros, arrastados sobre as pedras, tornam horroroso o andar dos carros.

Tem, pois, que ser rebaixado o lado exterior da linha, o que representa uma perda consideravel para a companhia, e um atraso para a tão desejada inauguração do serviço, a qual nos asseguram se espera realizar em fins d'este mez.

Ponte de Forth

Poucas semanas antes tinha sido inaugurada a celebre ponte de Forth. A essa obra colossal se referiu a Gazeta na seguinte noticia:

No dia 4 de março foi inaugurada solemnemente em presença do principe de Galles e com a assistencia de muitas summidades da sciencia, a colossal ponte de Forth, uma das mais famosas obras d'arte construidas n'este seculo.

A ponte de Forth está situada a 12 kilometros, proximamente, de Edimburgo, no prolongamento do caminho de ferro d'esta cidade a Queensferry, onde os passageiros e as mercadorias entravam em Ferry Boats, que os conduziam á outra margem, para seguirem para o norte da Escocia.

Ficou pois estabelecida a communicação directa de Edimburgo para Dundee e Aberdeen, sem ser necesario contornar o Forth, o que constitue um encurtamento de approximadamente 45 kilometros.

Para a execução d'esta grande obra reuniram-se as quatro companhias Great Northern, North Eastern, Midland e North British Railway Company.

O primeiro projecto era de uma ponte suspensa, e foi d'elle encarregado o infeliz auctor da ponte do Tay, Sir Thomas Bouch; mas o desastre d'esta ultima ponte, onde pereceram 90 pessoas, e o falecimento subsequente do engenheiro, deram em resultado o abandono do primitivo plano.

O projecto posto em execução foi elaborado por sir John Fowler e pelo seu associado M. Benjamin

Baker; e os trabalhos foram adjudicados em 21 de dezembro de 1882, a sir Thomas Tancred, M. Arrol & C.^a pela quantia de 1.600.000 libras ou 7.200.000\$000 réis.

A ponte do Forth tem uma extensão total de 2.530 metros, e é composta de dois tramos principaes de 518^m,50, de dois lateraes de 206 metros e de 15 tramos de 51 metros.

A altura livre para a navegação, nos tramos centraes é de 45 metros.

A montagem começou em 1886 nos tres pilares principaes ao mesmo tempo. As peças inferiores foram collocadas por meio de gruas até a altura de 7 a 8 metros acima da alvenaria. As peças superiores foram collocadas por meio de uma plataforma que era elevada successivamente pelo emprego de gruas hidráulicas. O peso total de ferro e aço foi de 54.000 toneladas.

As diferentes peças eram ajustadas nas suas respectivas posições e furadas em seguida por meio de apparelhos especiaes; ao contrario do que se tem feito nas outras construcções, onde as peças são furadas nas officinas. O numero de rebites ascendeu a 6.500.000.

Os trabalhos foram illuminados durante a noite por meio da electricidade. Os srs. Clarke, Chapman Parsons & C.^a de Gateshead on Tyne, forneceram esta illuminação, empregando n'ella lampadas de 1.000 vellas ou 2.009 watts (100 volts e 20 ampéres).

Em conclusão tudo n'esta obra é grandioso, e isto nos desculpa de fallarmos de um paiz que nos injuriou por um modo tão brutal e traíçoeiro.

Tecol.

Movimento Revolucionário de 1927

A Associação Comercial de Logistas de Lisboa reclama o pagamento das respectivas indemnizações

A direcção da Associação Comercial de Logistas Lisboa enviou ao sr. ministro das Finanças a seguinte representação:

"Alguns dos sinistrados por ocasião do movimento de 7 de Fevereiro de 1927 são nossos associados e vieram chamar a nossa atenção para o facto verdadeiramente incomprensivel de, volvidos mais de três anos sobre êsses acontecimentos, e apesar de tudo o que ha determinado em contrario, ainda êsses prejuizos se encontrarem por saldar com gravissimos transtornos para a economia de quem, vitima apenas, em nada contribuiu para que tais sucessos se desencadeassem.

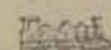
Ha sobre o caso, sr. ministro das Finanças, já publicado no «Diário do Governo», o decreto n.^o 14.914. Ha ainda a circunstancia dos sinistrados dos movimentos de 5 de Outubro de 1910 e 5 de Dezembro de 1917 terem sido devidamente indemnizados dos

prejuizos que tiveram, mercê dos movimentos revolucionarios ocorridos nessas datas.

Só os desgraçados e pacificos cidadãos que sofreram as consequencias do movimento revolucionario de 7 de Fevereiro de 1927, trez anos depois, apesar das sucessivas reclamações que tem feito, encontram em débito as suas justas e comprovadas indemnizações.

A Associação Comercial de Logistas de Lisboa, pugnando sempre pelo direito e pela justiça, e em nome dos seus associados vitimas desse movimento, vem muito respeitadamente juntar a sua voz ás vozes de todos os reclamantes, esperando que V. Ex.^a, sr. ministro das Finanças, não deixará de atender esta petição: a de que os pagamentos já autorizados pelos decreto n.^o 14.914 se façam, a fim de que as enormes dificuldades dos sinistrados sejam atenuadas, eles que tendo que pagar em dia as suas contribuições, se viram de um momento para o outro obrigados a despesas gravíssimas e inesperadas com as reparações a que foram coagidos por mandado da comissão administrativa da Camara Municipal de Lisboa, a que tiveram que obedecer.

Sr. ministro das Finanças, tal pagamento já não é apenas um acto de justiça. E' absolutamente um acto de humanidade».



Linhas portuguesas

Foi nomeada uma comissão constituída pelos srs. engenheiro José Abecassis Júnior, do Conselho Superior de Obras Públicas; brigadeiro Eduardo Augusto Marques, delegado do Ministério da Guerra, e engenheiro Frederico Cambournac, chefe da Divisão Central e de Estudos da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, para proceder, no mais curto prazo de tempo, aos estudos necessários, que habilitem o Governo a resolver acerca da bitola a adoptar nas linhas férreas de Tomar (Entroncamento a Miranda do Corvo), de Arganil, de Gouveia e da transversal de Castro Daire, bem como sobre os traçados da aludida transversal, dos troços Viseu-Foz Tua, na linha de Santa Comba-Foz Tua, Baulhe á linha do Corgo, na linha do Tamega, e da transversal de Valpassos; e, ainda, sobre o local de entroncamento da linha de Crestuma com a do Vouga.

— Na estação de caminho de ferro em Gaia vai ser dada armazenagem, gratuita, ás remessas de vinho nacional, de qualquer espécie, despachadas em pequena velocidade das estações situadas ao norte do rio Douro.

— Foi aprovada uma tarifa de bilhetes especiais, de ida e volta, a preços reduzidos, para viagem ás quintas-feiras, entre as estações do Porto e seguintes até Viana do Castelo, e do Couto de Cambezés e seguintes até Braga, para a de Barcelos.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anónima — Estatutos da 30 de Novembro de 1894

Sede — Calçada do Duque, 20 — LISBOA

Primeiro sorteio de obrigações de 7 3/4 por cento
(Minho e Douro e Sul e Sueste)

Lista numérica de 427 obrigações que saíram sorteadas em sessão pública do conselho de administração, realizada em 3 de Abril de 1930, para serem amortizadas em 15 de Abril de 1950:

873	18.136	33.735	46.376	57.129
874	18.945	33.736	47.605	57.130
1.737	18.946	33.871	47.606	57.335
1.738	19.001	33.872	47.833	57.336
2.161	19.002	33.899	47.834	57.843
2.162	20.457	33.900	47.941	57.844
2.993	20.458	34.565	47.942	58.623
2.994	20.604	34.566	48.003	58.624
3.161	20.605	34.703	48.004	58.833
3.162	22.497	34.704	48.521	58.854
4.149	22.498	34.713	48.522	59.477
4.150	22.599	34.714	48.723	59.478
4.385	22.600	35.161	48.724	59.481
4.386	22.657	35.162	49.115	59.482
4.673	22.658	35.287	49.116	60.001
4.674	22.913	35.288	49.271	60.072
5.475	22.914	35.375	49.272	60.172
5.476	23.037	35.376	49.313	60.352
6.675	23.038	35.537	49.314	60.437
6.676	24.241	35.538	49.985	60.709
6.983	24.242	35.477	48.986	60.732
6.984	25.135	35.478	50.549	60.752
7.883	25.136	35.957	50.550	61.373
7.884	25.637	35.958	50.847	61.471
8.505	25.638	36.235	50.848	61.599
8.506	26.467	36.236	50.955	61.605
8.793	26.468	37.027	50.956	61.711
8.794	26.665	37.028	51.309	61.736
9.287	26.666	37.215	51.310	61.761
9.367	26.897	37.216	51.609	61.823
9.420	26.898	37.919	51.610	61.981
9.422	27.249	37.920	51.723	62.020
9.520	27.250	38.837	51.724	62.338
9.522	27.023	38.838	51.799	62.569
10.017	27.924	39.605	51.800	62.631
10.018	2	39.606	52.325	62.937
10.239	28.734	39.677	52.326	62.973
10.240	29.251	39.678	52.563	62.982
11.763	29.252	39.831	52.564	63.188
11.764	29.301	39.832	52.583	63.305
12.101	29.302	39.865	52.584	63.413
12.102	29.449	39.866	52.611	63.429
12.311	29.450	46.017	52.612	63.487
12.312	29.761	40.018	52.957	63.589
12.329	29.762	40.859	52.958	53.597
12.330	30.137	40.860	52.987	63.785
13.027	30.138	41.303	52.988	63.799
13.028	30.281	41.304	53.005	63.849
13.143	30.282	41.579	53.006	63.915
13.144	31.079	41.580	53.387	64.026
13.367	31.080	41.725	53.388	64.173
13.358	31.101	41.726	53.529	64.272
13.685	31.102	41.751	53.530	64.275
13.686	31.901	41.752	53.805	64.309
13.877	31.902	41.909	58.806	64.312
13.878	32.029	41.910	53.909	64.345
14.337	32.030	42.483	53.910	64.418
14.338	32.093	42.484	53.967	64.526
14.445	32.094	43.175	53.968	64.583
14.446	32.581	43.176	54.249	64.646
15.025	32.582	43.961	54.250	64.698
15.026	32.777	43.962	54.743	64.904
15.249	32.778	44.787	54.744	65.178
15.250	32.939	44.788	54.969	65.200
15.645	32.940	44.833	54.970	65.369
15.646	32.945	44.834	55.403	65.510
15.781	32.946	44.967	55.464	65.513
15.782	33.139	44.968	55.895	65.566
17.227	33.140	45.531	55.896	65.621
17.228	33.229	45.532	56.415	65.873
17.539	33.230	45.699	56.416	66.175
17.540	33.269	45.700	56.513	66.328

Linhos estrangeiros

Alemanha — Esta-se acabando de construir, o caminho de ferro que ascende até ao cume do monte Zugspitze, a uma altura de 3.000, na região das Neves perpetuas.

O primeiro troço de caminho de ferro é corrente ou de adesão, o segundo, é de cremalheira, e o terceiro é elevador. A maior parte do segundo troço é de túnel, com janelas na rocha para o exterior, chegando a ter uma inclinação de 25/100.

Antes de começar o elevador, no extremo superior do troço de cremalheira, foi construído um hotel amplo e comodo, á altura de 2.650 metros sobre o nível do mar.

A tracção empregada é a eléctrica, e os trez troços somam uns 20 quilometros.

~~Barcelos~~

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos

para o mercado de Barcelos

Noticiamos, ha pouco, que a C. P. na intenção de facilitar a concorrência ao mercado semanal de Barcelos ia estabelecer, na zona que abrange a região desde Porto, Braga e Viana do Castelo até Barcelos, bilhetes especiais de ida e volta a preços muito reduzidos, que serão vendidos ás quinta-feiras, por ser nesse dia que se efectua o mercado daquela cidade.

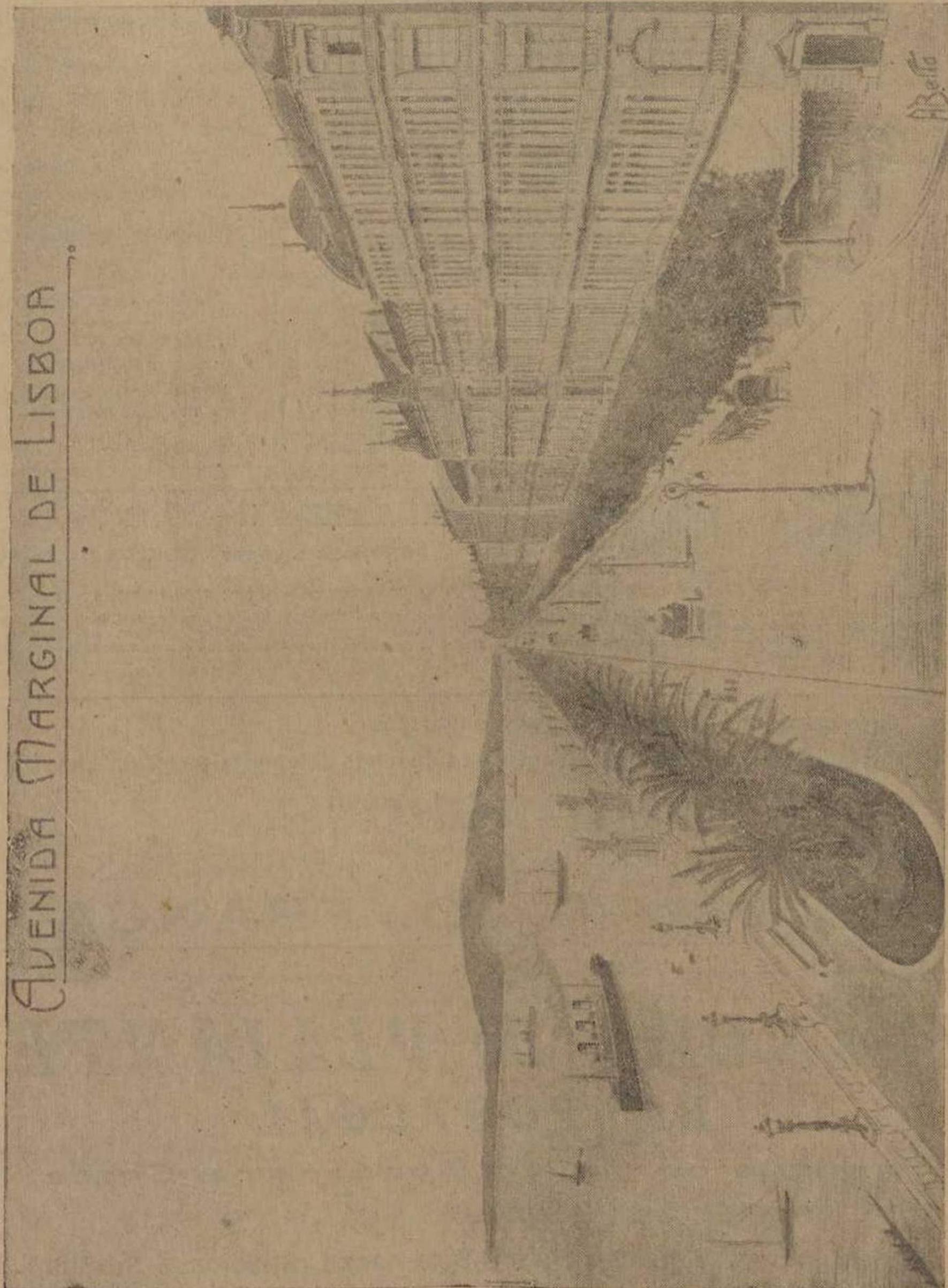
Efectivamente a venda dos bilhetes a que nos referimos começou no dia 24 do corrente, o que produziu a melhor impressão entre o publico que acorre áquele importante mercado, dada a grande redução que aqueles bilhetes tem em relação aos preços da tarifa geral.

Estas obrigações deixam de vencer juro desde o cupão n.º 5.

Lisboa, Sala das Sessões do Conselho de Administração, 5 de Abril de 1930. — O Presidente do Conselho de Administração, Rui Enes Ulrich.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Avenida Marginal de Lisboa



Antigo projecto da Avenida Marginal de Lisboa



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires

Os vapores têm magníficas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto comida à portuguesa, cachaça, ronco, propinas a erários e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com

AGENTES EM LISBOA: James Rawes & C.º Rua do Corpo Santo, 47, 1.º

NO PORTO: Tait & C.º — Rua dos Ingleses, 28, 1.º

Tomás da Cruz & Filhos, L. da

Telefone Praia do Ribatejo N.º 4

Armazens de Madeiras

—E—

Fábricas Mecânicas de Serração

Praia do Ribatejo, Pampilhosa
do Botão, Caxarias e Carrizo

CAIXOTARIA

Doca de Alcântara—LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda
a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO
PORTUGAL

Telegrams: TOCRUZILHOS
PRAIA DO RIBATEJO



Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de propaganda dos Arquipélagos
dos

Açores e da Madeira
e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração
de
cotados escritores

REDACÇÃO E
ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Seca, 7, 1.º
TELEFONE: TRINDADE, 581
LISBOA

TINTURARIA Cambournac

11, L. da Annunciada, 12 — 175-A, Rua de S. Bento, 175-B

Officinas a vapor—RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemães, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito desmarchado. Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via e

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc. sem serem desmarchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos
Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE

ÉTLBAISSEMENTS DE FREINVILE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

**MANUAL DO VIAJANTE
EM PORTUGAL**

Fundado por L. de Mendonça e Costa

ITINERARIOS DE EXCURSÕES EM TODO O PAÍS

Madrid, Paris, Vigo, Sant'Iago, Salamanca, Badajoz e Sevilha

Acaba de sair a 6.ª Edição

Completamente actualizada por Carlos d'Ornellas

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