

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

Integrada na « Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional »
e na « Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional »

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES :

GRANDE DIPLOMA D'HONRA : Lisboa, 1898

MEDALHAS DE PRATA : Bruxelas, 1897; — Porto, 1897; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908

MEDALHAS DE BRONZE : Antuerpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904

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

S U M A R I O :

Ha quarenta anos. — A Administração dos Caminhos de Ferro Coloniais, pelo Coronel de Engenharia ALEXANDRE LOPES GALVÃO. — As vantagens da electrificação. — O Caminho de Ferro em Portugal, pelo Eng.º CARLOS MANITTO TORRES. — Estações modernas da C. P., por D. E. SIENNE. — Caminhos de Ferro Portuguezes. — Linhas estrangeiras. — O Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, por CALADO RODRIGUES. — Publicações recebidas. — Viagens e transportes. — Imprensa. — —

1931

ANO XLIV

16 DE JUNHO

NUMERO 1044

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

E

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO
Dr. CALADO RODRIGUES

COLABORADORES

Brigadeiro JOAO D'ALMEIDA

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Coronel JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão MARIO COSTA

CARLOS MENDES DA COSTA

HA QUARENTA ANOS

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Junho de 1891).

PARTE OFICIAL

Sua Magestade El-Rei, tendo em consideração as precarias circumstancias, a que ficaram reduzidos os operarios e suas familias, que trabalhavam na fabrica de rolhas, em Silves, ultimamente incendiada, e urgindo facilitar trabalho aos mesmos operarios: ha por bem determinar, que o preço do transporte da cortiça de qualquer das estações das linhas ferreas do sul e sueste, que se destine á estação de S. Bartholomeu de Messines, seja reduzido de 50 por cento desde esta data.

Paço, em 17 de abril de 1891. — *Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 16 do corrente mez: ha por bem approvar o projecto datado de 21 de janeiro ultimo, da modificação da ponte do Ceitil ao kilometro 57,200 da linha ferrea de leste, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

Paço, em 24 de abril de 1891. — *Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

Para o director da 1.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS AVULSO

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

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes apresentado as contas da liquidação da garantia de juro, relativa á exploração das duas primeiras secções da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, durante o semestre decorrido desde 1 de julho a 31 de dezembro de 1890, na importancia de 28.967\$655 réis, e com referencia a parte da 3.^a secção da mesma linha durante o semestre referido na importancia de 21.314\$899 réis, e mostrando-se da mesma conta que o producto bruto kilometrico no referido semestre foi inferior ao minimo necessario para o estado deixar de pagar o maximo fixado no artigo 28.^o do contracto de 23 de novembro de 1883:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 16 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas, approvar a referida liquidação como provisoria, visto não estar ainda feita a medição rigorosa da linha, e ordenar:

1.^o Que á mencionada companhia seja paga a quantia de réis 28.967\$655, importancia da garantia do juro relativamente ás duas primeiras secções da referida linha durante o periodo decorrido desde 1 de julho a 31 de dezembro de 1890;

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7, 1.^o

Telefone P B X 2 0158

DIRECCÃO 2 7520

(Continua na página 245)

A ADMINISTRAÇÃO

— DOS —

CAMINHOS DE FERRO

COLONIAIS

Pelo Coronel de Engenharia ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Foi há pouco publicado pelo ilustre professor da Universidade Livre de Bruxelas, Mr: Lionel Wiener, um grosso volume intitulado «Les Chemins de Fer Coloniaux de l'Afrique».

O autor do livro consagra um capítulo aos caminhos de ferro coloniais portugueses. A êle nos referiremos na primeira oportunidade, pois tal publicação sugere críticas e comentários que não serão descabidas nas páginas da Gazeta dos Caminhos de Ferro.

Notemos porém desde já que, ao contrario do que acontece com os caminhos de ferro das colonias d'outros paizes a descrição dos nossos caminhos de ferro, tanto de Angola como de Moçambique, (dos de S. Tomé não se ocupa), não vem acompanhada de números e dados estatísticos que permitam ajuizar da importancia de tais meios de comunicação, e da sua influencia no progresso das nossas duas mais vastas e mais ricas Colónias.

Apenas o caminho de ferro de Benguela está assinado com os resultados da exploração dos anos de 1926 e 1927.

O coeficiente da exploração nêsses anos é representado pelos seguintes números:

0,61 em 1926
0,57 em 1927

E note-se que nem o caminho de ferro estava ainda ligado á região de Katanga, nem servia centros populosos ou com explorações mineiras que fornecessem explicação facil de tão brilhantes resultados.

Nessa altura, estava o seu términus mergulhado nas interminaveis «anharas» de além Quanza, onde por agora quasi que a civilização não penetrou.

Também a descrição do caminho de ferro inglês da Beira (Africa Oriental), vem acompanhada dos resultados da exploração nos anos indicados, tendo êsse coeficiente sido respectivamente de

0,78 em 1926
0,59 em 1927

E' interessante aproximar êstes numeros para deles tirar uma conclusão que porventura não traduzirá uma autêntica realidade, mas que tem todo o aspecto de o ser. Tanto num como noutro caminho de ferro

o coeficiente de exploração melhorou bastante, dum ano para outro, o que pode ser tomado como indice da prosperidade das regiões que servem, partindo da hipótese de que a eficiência dos serviços foi igual nos dois anos.

De todos os caminhos de ferro que são pertença do Estado e por êle administrados, nem uma palavra quanto aos resultados da exploração, a não ser relativamente aos caminhos de ferro de Lourenço Marques que tem mantido, embora com intermitencias, a honrosa tradição da publicação de relatórios anuais.

Os outros caminhos de ferro, e bastantes são eles já, não poderam ainda entrar nêsse caminho.

Pelo que diz respeito a Moçambique é de esperar que essa lacuna seja agora preenchida com a organização da Direcção Geral á qual todos ficam subordinados.

Outro tanto não acontecerá em relação a Angola onde continua tudo disperso, com aprazimento de quem detesta as centralizações, mas com o grande inconveniente de ninguem saber como aquilo caminha.

Rumoreja-se que dão déficits e déficits colossais, contribuindo com bom contingente para a ruina de Angola.

Mas ao certo nada se sabe, pois deles se não publicam estatísticas.

Justo é dizer que os caminhos de ferro de Moçambique têm já estatísticas organizadas: mas não as publicam.

Graças porem á criação da Repartição de Estatística, que, diga-se de passagem, muito honra a Colónia pois que com toda a regularidade vem dando a publico todos os numeros e dados que consegue obter dos diferentes serviços, nós podemos saber quais as receitas arrecadadas pelos diferentes caminhos de ferro e qual o seu trafego quer de passageiros quer de mercadorias.

Falta porem um dado essencial: a nota real das despesas por eles feitas.

Dão os caminhos de ferro saldo positivo de exploração?

Dão saldo negativo?

Não se sabe bem.

Alguns caminhos de ferro não estão mesmo em

condições de o saber por causa da confusão dos erários.

A bolsa da construção é a mesma da exploração e a contabilidade é muitas vezes deficiente.

Deixemos porém este lado da questão e passemos em revista os numeros que a excelente publicação a que nos referimos nos dá.

(V. Anuario Estatístico, ano de 1929).

Por ela vemos que o trafego das 3 Direcções de Caminhos de Ferro de Moçambique, a saber: Inhambane, Quelimane e Moçambique foi, nos anos de 1926 a 1929 o seguinte:

Trafego de passageiros

Caminhos de ferro	Anos de			
	1926	1927	1928	1929
Inhambane	18.609	17.782	15.893	13.422
Quelimane	44.072	27.349	32.085	25.396
Moçambique	31.139	31.937	30.937	33.174

Trafego de mercadorias em toneladas:

Caminhos de ferro	Anos de			
	1926	1927	1928	1929
Inhambane	17.169	16.701	14.670	18.082
Quelimane	9.951	8.706	10.999	12.439
Moçambique	13.805	17.777	22.249	23.230

Ainda a mesma estatística nos permite conhecer as receitas desses caminhos de ferro nos anos referidos.

E assim temos:

Receita em libras (aprox.)

Caminhos de ferro	Anos de			
	1926	1927	1928	1929
Inhambane	7.600	7.617	5.228	5.228
Quelimane	10.047	9.669	11.766	10.854
Moçambique	8.954	11.232	12.877	11.924

Nota:— Onde foi preciso converter escudos em libras fez-se a conversão á razão de 100\$00 por libra.

E quanto a despesas?

Em vão se procura em qualquer publicação essa nota. Não a traz o Anuário Estatístico donde colhemos estes números; não a trazem os Orçamentos da Provincia.

Nestes apenas se encontra a nota da contribuição da verba para despesas com as Comissões de Melhoramentos respectivas.

E assim é que no orçamento de 1925-1926 que temos à mão, se encontram consignadas as seguintes verbas para as três Comissões de Melhoramentos que têm a seu cargo os caminhos de ferro:

Comissões	Verbas	
	Em Esc.	Em libras
Inhambane.	122.500\$00	15.000
Quelimane	250.000\$00	25.000
Moçambique	360.000\$00	25.000

Como fôrom gastas e em que fôrom gastas estas verbas?

Não se sabe.

O Orçamento Geral de receita e despesa para o ano económico de 1930-31 consigna uma contribuição para as três Comissões de Melhoramentos, de 7.482 contos.

Esta verba, comparada com a do orçamento de 1925-1926, representa um aumento de despesa aliás de pequena monta: qualquer coisa como 200 contos ou 2.000 libras.

Nêste mesmo orçamento vem computada a verba das receitas dos caminhos de ferro em 4.804 contos. Serão elas atingidas?

Resultado final do confronto destas verbas orçamentais: um déficit de 2.678 contos.

Em relação ao orçamento Geral da Provincia, êste déficit não chega a representar 1 % do orçamento total.

Necessario é pois reconhecer que não serão estes caminhos de ferro que hão-de arruinar financeiramente a Colónia.

Mas contribuirão êles ao menos para o seu fomento e progresso?

Certamente que hão-de contribuir.

Mas em que escala?

Em escala modesta, como modesta é a ruina que trazem para as suas finanças.

Assim, todos os 3 caminhos de ferro transportaram, em 1929, 71.992 passageiros e 52.102 toneladas de mercadorias.

Comparêmos estes números com os de alguns dos muitos caminhos de ferro que há por essas Colónias estrangeiras além.

E tomemos um de ao pé da porta: o de Boma ao Mayombe, no Congo Belga, modesto caminho de ferro de 100 quilómetros de extensão e da reduzida bitola de 2' (61,° 00).

Êste caminho de ferro teve a seguinte receita e despesa, segundo Mr. Wiener:

Receita	7.061.298 francos
Despesa.	4.876.093 »

Coefficiente de exploração 0,83

Vê-se assim que êste não arruinou financeiramente a Colónia; deu-lhe pelo contrario um saldo positivo de 2.185.205 francos.

E economicamente o que fez êle?

Transportou o seguinte:

Passageiros.. . . .	25.635
Mercadorias.	39.109 toneladas

Aqui está o exemplo dum caminho de ferro, modesto

na sua exploração; modesto na sua função e que contribue poderosamente para o engrandecimento da Colónia.

Será o Mayombe, região agrícola que elle serve, mais rica que qualqner das zonas servidas pelos caminhos de ferro de Inhambane, de Quelimane ou de Moçambique?

Quem ousará affirmá-lo?

Servirá ao menos uma região mais populosa; mais salubre, onde o europeu possa fazer sentir grandemente a sua actividade e engenho?

Pobre Mayombe que está a dois passos do Equador.

Os ovos ali não precisam de lume para coser.

Servirá uma região mineralizada?

Tambem não.

*

Vejamos qual o criterio adoptado nesta Colónia para a exploração dos seus caminhos de ferro, e tal criterio elucidar-nos-há.

Diz uma clausula do caderno de encargos da «Société des Chemins de fer Vicinaux du Congo».

«Les tarifs qui sont établies d'accord avec le Gouvernement de la Colonie, devront permettre «autant que possible de couvrir les frais d'exploitation».

Como se vê, se aquele modesto caminho de ferro de Mayombe como tantos outros, contribue poderosamente para o progresso da região que serve, não é porque faça os transportes de graça ou quasi, como, ao que parece, nalguns caminhos de ferro de Moçambique está acontecendo.

As razões da sua eficiência hão-de ir procurar-se noutras direções. O caminho de ferro de Mayombe não é explorado á vontade do publico que o utiliza e que é sempre insaciável nas suas exigencias: a sua exploração assenta em principios comerciais.

Os serviços prestados por ele pagam-se com compensadora retribuição, como os resultados da exploração mostram.

Há um justo equilibrio entre as necessidades a satisfazer e as receitas a cobrar. Por isso o publico de Mayombe não tem ainda «sleeping cars» nem mesmo exige outras comodidades que parece serem apanágio de quem tem de se servir dos nossos caminhos de ferro.

Sendo assim, que admira que os resultados da exploração no caminho de ferro de Mayombe sejam os constatados por Mr. Leone Wiener e nos nossos seja aquilo que se adivinha, pois que ao certo não se sabe? (*)

Este caminho de ferro de Mayombe ainda nos dá um ensinamento que não é para desprezar.

Ao seu serviço tem apenas 25 brancos.

Dos nossos caminhos de ferro de Moçambique, aquele que parece ter menos pessoal é o de Quelimane. E, se as estatisticas officiais da Colónia não mentem, o seu numero em 1929 era de 65.

Metodo de Exploração

Os nossos caminhos de ferro como já acentuámos, são explorados pelos métodos clássicos. Tendo à sua frente Engenheiros, éstos sentir-se-hiam apoucados se não tivessem à sua roda «o estado maior» que uma completa organização exige.

Tem de ter um Chefe do Movimento e tráfego; um Chefe de oficinas e tracção; um chefe de via e obras, um Chefe de armazens gerais, etc., etc. E quando os as receitas não dão para tão luzido estado maior, passam a ser chefes de si mesmos em varios ramos da técnica ferro-viária. E como apesar disso, ainda muitas vezes o caminho de ferro não lhes pode pagar condignamente, mesmo accumulando tantos logares e funções, ainda repartem a sua actividade pelas Obras Públicas, pelas Agrimensura; assistem às reuniões das Comissões de Melhoramentos onde por veses se discursa rijamente; fazem parte dos vários conselhos que funcionam nas capitais dos distritos, etc.

Às vezes são ainda Presidentes das Câmaras: andam enfim numa rede viva, de Herodes para Pilatos, como soe dizer o nosso povo.

É preciso ter uma grande aobustês e faculdades de trabalhos excepcionais para darem conta de tantas incumbências.

Ora, mal comparado, um caminho de ferro que se inicia é uma criança que nasce para a vida e actividade da Colónia. Precisa ser apepericada para ser robusta. Estamos muito longe dos tempos em que se metia o menino no cêsto e se depositava nas margens do Nilo saindo dali um hércules como Moisés.

Hoje as crianças precisam de muitos cuidados e quando as mães os não podem ter com elas, vão para a «creche» onde uma ama, dêles exclusivamente cuida.

Alguns dos caminhos de ferra de Moçambique e alguns de Angola também, estão precisados de «creche».

O Engenheiro das Obras Públicas por muito competente que seja; por muito activo que seja; por muito zeloso que seja, basta-lhe acumular o cargo com o de conselheiro do Governador e membro do Parlamento local para ter toda a sua actividade ocupada.

A exploração do caminho de ferro carece de uma assistência que um tal engenheiro lhe não pode dar por falta de tempo.

Preciso é que o caminho de ferro tenha uma pessoa que cõma com êle, que durma com êle, que ande com êle; que pare com êle, etc., etc.

Prototipo dum administrador de caminhos de ferro foi o falecido Mariano Machado, ferro-viário distinto, mas que nunca foi engenheiro.

Foi êle que elevou o caminho de ferro de Benguela ao gráu de eficiência em que se encontra e que com tanta elevação tem sido mantida pelos seus sucessores.

(*) O distinto engenheiro sr. Mario Ferreira Mendes, illustre Director do Caminho de Ferro de Quilimane dá-nos no ultimo numero da Gazeta conta, tão exata quanto possivel dos resultados da exploração do seu caminho de ferro e pelos numeros apresentados se verifica que o coeficiente da exploração no ano economico de 1929-30 foi de 1,48.

Mariano Machado só dava conta dos seus actos ao Conselho de Administração da Companhia.

Mas no caminho de ferro não se mexia uma pedra de que elle não tivesse conhecimento.

E não havia palmo de terra que pudesse ser servido pelo caminho de ferro que elle não pisasse e cujas possibilidades elle não estudasse. E procurava-lhe logo um colono.

E quando esse colono não aparecia, ou se demorava, lançava-se elle ao empreendimento.

O que era preciso, dizia elle, era que a terra produzisse para haver que transportar.

Elle transportava o colono de graça, elle arranjava uma paragem no local mais próximo da propriedade que o colono escolhia; elle levava-o no seu automóvel ao local do destino; elle fazia-lhe tudo e só lhe exigia uma coisa; que produzisse para o caminho de ferro ter que transportar.

O que precisam os nossos caminhos de ferro, tanto de Angola como de Moçambique?

De homens assim, de actividades assim e... sem peias burocráticas!

Em Mossamedes fez-se uma experiência que é bem elucidativa. Enquanto os Engenheiros administraram o seu caminho de ferro, a exploração foi sempre deficiente. Pela deficiência dos Engenheiros a quem elle estava confiado? Não. Este caminho de ferro teve Engenheiros directores dos mais distintos. Roma Machado, J. Joaquim Peres, Caetano Marques de Amorim, e outros, estiveram á sua frente. Centralisou-se depois a administração dos caminhos de ferro da Provincia; pôz-se á frente d'este um antigo ferro-viário que de engenharia nem manhas tinha, e a exploração passou a dar saldo positivo. Mais tarde descentralisou-se novamente e voltou a ser administrado por engenheiros, aliás competentes; e o déficit instalou-se n'ele novamente. É que o Estado não permite que o Engenheiro lhe dedique toda a sua actividade, nem tem permitido aos seus engenheiros, que envia para as Colónias, que se especialisem na técnica da exploração ferro-viária.

O Estado faz dos seus Engenheiros os homens dos sete instrumentos.

Encarrega o Engenheiro de tudo... e até de dirigir um caminho de ferro.

E quando, apesar de tudo, elle começa a mostrar que alia á técnica que aprendeu nas Escolas a pratica que alcançou no serviço, exonera-o para nomear outro.

Ora estes modestos caminhos de ferro carecem mais de assistência do que de altas competências técnicas. Estas são indispensaveis para os estudos e para construção; e bem vasto é o seu campo de acção na Colonia.

Em Moçambique porem o absurdo é maior. Em lugar de haver um homem, engenheiro ou não, responsavel pela Administração dos caminhos de ferro, entregaram estes a Comissões de Melhoramentos, figurino importado das Colónias Inglesas da Africa do Sul, mas que por toda a parte deram provas de não serem capazes de dar conta do recado,

Então pode admitir-se, ou compreender-se sequer,

um caminho de ferro administrado por quem nenhum interesse tem na sua economia?

Então pode admitir-se que a tarificação dum caminho de ferro esteja dependente da aprovação dos que são ou que podem ser mais interessados em que elle transporte de graça as mercadorias, embora o orçamento da Colonia gema?

Se em teoria este modo de ser se mostra absurdo, na pratica tem sido de perniciosos resultados.

Nós, os portuguezes, em materia de administração colonial temos por vezes ideias originaes.

Assim; entendemos que os transportes em caminho de ferro se devem fazer de graça ou quasi, com o objectivo de fomentar os Colonos, embora o orçamento da Colonia tenha de pagar as diferenças.

Entendemos que os gêneros de primeira necessidade que se importam não devem pagar direitos com o objectivo de fomentar a Colonia, embora o orçamento da Colonia sofra por não arrecadar esses direitos.

Entendemos que o resto que se importa—avultando os panos para os pretos e o vinho colonial— não deve pagar direitos, para fomentar a riqueza, agora da Metropole, embora o orçamento da Colonia fique privado da receita correspondente que pelo volume das importações, deve ser uma das mais importantes.

Entendemos que a exportação deve ser amplamente livre para fomentar a riqueza da Colonia, embora o orçamento fique privado de outra fonte de receita alfandegaria importante.

Ora: riqueza colectavel no interior da Colonia não há porque a fomentação não atingiu ainda aquele grau de desenvolvimento que permite ao fisco lançar sobre ella uma rede compensadora.

Por outro lado, tambem se entende que a Administração da Colonia deve ser mantida com luxo, e — tal como nos caminhos de ferro acontece, — vasada naquelles moldes rigidos que uma administração de 4 séculos nos permitiu idealisar como a melhor.

E no fim de todos estes «entendimentos», pergunta-se: Quem paga?

Entender-se-ha tambem que deve ser o misero preto, com o seu imposto de palhota, a custear todas as despesas, pagando para tudo e para todos? Se fôsse consultado, elle diria simplesmente:

« Não poder Siôr »



As vantagens da electrificação

O comboio mais rápido da Europa é o comboio eléctrico de Paris á fronteira hespanhola. Tem a velocidade media horaria de 102 quilometros, atingindo a velocidade maxima de 120 quilometros.

Uma outra vantagem da electrificação é a que se verifica em Italia. As viagens no norte d'este país eram extremamente incomodas dado o grande número de tuneis das suas linhas. Isso modificou-se com a electrificação que encurtou a duração dos percursos e supprimiu o fumo.

O Caminho de Ferro em Portugal

(Apontamento cronologico relativo ao periodo de 1845 a 1930)

Pelo Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

(CONTINUAÇÃO)

E' curioso notar que o espirito previdente do engenheiro White (da companhia concessionaria) já então se insurgia contra um mal que a experiencia posterior rotundamente confirmou: as dificuldades futuras a que, por falta de espaço, se condenaria uma estação construida naquele local!

Persistiu o Governo na sua orientação e, após a publicação de diplomas legislativos de caracter administrativo (7 de fevereiro e 28 de março de 1853), os estatutos da companhia eram aprovados em 10 de maio, o contracto definitivo assignado a 11 e sancionado pela lei de 18 de agosto de 1853; em 5 de setembro decretavam-se as normas da fiscalização da construção e esta iniciou-se, por fim, em 17 do mesmo mez e a cargo dos empreiteiros Shaw & Waring, de Londres.

Em 5 de setembro de 1855 suspendiam-se os trabalhos por desinteligencias entre a companhia e os empreiteiros; no dia seguinte, energicamente, o Governo chamou a si a administração dos trabalhos e em 7 de fevereiro seguinte cometeu-a ao engenheiro Watier, assistido dos engenheiros portugueses Margiochi e Gromicho Couceiro, aos quais tambem se entregara o estudo da linha do Porto.

Entretanto o Governo tentava um acordo com os empreiteiros Shaw e Waring, o qual não teve seguimento por carencia de sanção legislativa; em 28 de agosto adiantava o Estado á companhia a importancia de 460.000\$00, sob penhor das acções em carteira.

Em 28 de outubro de 1856 inaugurou-se o trôço de Lisboa ao Carregado que media 36,5 quilometros.

Mas, apesar dos auxilios do Estado, não era brilhante a situação da companhia concessionaria cuja gerencia administrativa já sofrera fundas transformações em junho de 1853; depressa veio a interrupção de estudos e trabalhos e a situação tornou-se francamente insolúvel.

Falhada a concordata, impossibilitada a abertura da linha até Santarem no praso prescrito (setembro de 1857), o Governo impoz a rescisão do contracto, pois o seu fito era desembaraçar a situação e obter a construção de Lisboa ao Porto.

Feita a rescisão, negociou-se (abril de 1857) a construção da linha do Norte até á margem do Douro com Morton Peto, pessoa tida por séria,

activa e competente e cujo passado se illustrava com numerosos trabalhos na Inglaterra e na America; o engenheiro João Crisostomo de Abreu e Sousa assumiu, por parte do Governo, a direcção superior de todos os serviços, exploração e construção.

Entretanto, em 31 de julho de 1857, abria-se á exploração o trôço entre o Carregado e as Virtudes e em 29 de agosto seguinte celebrava-se o contracto definitivo com Morton Peto, que recebeu a incumbencia de organizar a nova companhia, á qual o Governo subsidiava com a quantia de 5.500 libras por kilometro.

Não obstante os obstaculos emergentes e a morosidade dos trabalhos, novo trôço, das Virtudes á ponte de Sant'Ana, se inaugurou em 28 de abril de 1858, seguindo-se-lhe, em 29 de junho seguinte, o daquella ponte á ponte de Asséca.

Todavia, as dificuldades que, desde o seu inicio, pesavam sobre a primeira linha portugêsa prosseguiam ainda e Morton Peto não conseguiu formar a companhia projectada; honesto e tenaz, como era, assumiu, ele só, a responsabilidade de construir até Tomar em 3 anos e de Pombal a Vila-Nova de Gaia o mais rapidamente possivel, deixando a cargo da futura companhia (que não desesperava de formar) apenas a construção intermédia entre Tomar e Pombal.

Apesar de (por portaria de 13 de abril) o prazo para a constituição da companhia ter sido prorrogado até 31 de maio de 1859, Morton Preto viu baldados todos os seus esforços, pelo que o contracto respectivo foi rescindido por decreto de 6 de junho do mesmo.

II — SEGUNDA FASE

a) Linhas do Leste e Norte

(437,471 kms. de v/l)

As frustradas, mas pertinazes, tentativas até aqui postas em jogo, constituem a primeira fase, romanticamente infeliz, da realisação deste empreendimento; mas nem tudo se perdeu, pois que tais tentativas foram a base do triunfo posterior e puzeram á prova a tenacidade de governantes, engenheiros e empreiteiros em trabalho tão transcendente para a epoca e para o meio.

Impossibilitada a solução Morton Peto, o Go-

verno (30 de julho de 1859) contractou provisoriamente a construção do Leste e Norte com D. José Salamanca, habil empreiteiro que já fizera vantajosamente as suas provas em Espanha e Italia.

Na mesma data do contracto provisorio (que estabelecia o subsidio quilometrico de 4.500 libras para o Leste e 5.400 para o Norte) abriu-se o concurso para a adjudicação definitiva, que foi concedida, em 12 de setembro seguinte, ao mesmo D. José Salamanca, aliás concorrente unico.

Este organisou a «Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes», com estatutos de 15 de dezembro de 1859, aprovados em 22 do mesmo mez e legalmente constituida em 11 de maio de 1860, a qual se propunha a exploração das linhas do Leste e Norte e a construção e exploração posterior dos caminhos de ferro cuja concessão obtivesse.

Entra-se então n'um periodo de larga actividade legislativa (lei de 5 de maio de 1860, sentença arbitral de 10 de agosto de 1863, portaria de 24 de novembro de 1864, acordo de 27 de novembro de 1865, lei de 2 de março de 1866) correspondente, sobretudo, á substituição da via de 1^m,45 pela de 1^m,67 (bitola preferida desde então), ás controvérsias quanto á segunda via, á passagem do rio Douro e á implantação definitiva da estação do Porto.

A esta actividade politica, administrativa e tecnica, correspondeu não menor actividade de construção.

De facto, sem interromper a exploração, alargaram-se (de 1^m,45 para 1^m,67) 68 quilometros de via (Lisboa a Asseca) e construiu-se a estação de Lisboa; abriu-se á exploração até Santarem em 1 de julho de 1861, de Santarem a Abrantes em 7 de novembro de 1862, daqui ao Crato em 6 de março de 1863, do Crato a Elvas em 4 de julho e — finalmente — até á fronteira em 24 de setembro.

Na linha do Norte abria-se Estarreja a Gaia em 8 de julho de 1863, Taveiro a Estarreja em 10 de abril de 1864, Entroncamento a Soure em 22 de maio e Soure a Taveiro em 7 de julho.

Em cerca de quatro anos e atravez de mil dificuldades, construíram-se e abriram-se á exploração mais 426 quilometros (201 no Leste e 225 no Norte) o que, para a epoca, representa um esforço notavel.

Em 25 de junho de 1865 tomou a companhia a exploração geral das mãos do empreiteiro Salamanca, começando então o periodo, um pouco agitado, que precedeu e preparou a construção da ultima secção do Norte.

E' curioso notar que, quando as Camaras sancionaram—pela lei de 2 de março de 1866—o accordo de 27 de novembro de 1865, surgiu a ideia, mais tarde realisada, de situar a futura estação do Porto na cerca do convento de S. Bento da Ave-Maria, á ilharga da Praça-Nova.

A lei de 1866 localisou-a, porem, no campo do Cyrne, não longe do Repouso; foi, de resto, entre este ponto e Campanhã que se dividiram as opi-

niões, ainda repartidas, quanto a este ultimo local, na variante do Seminario e na que salvava o rio mais a montante.

Em cumprimento da lei de 1866, a companhia estudou a ligação com o Porto e o estabelecimento da estação de mercadorias na margem esquerda e, após dificuldades varias, o projecto da ponte logrou aprovação em 1869.

A solução arrastava-se, porem!

A situação da companhia, muito agravada pela crise de 1868, não era boa e apresentavam-se muito tensas as suas relações com o empreiteiro Salamanca, que até ali fora, inegavelmente, a alma do notavel esforço realisado.

Sempre apoiado na lei de 1866, o Governo intimou a companhia, em 1872, á construção imediata da ultima secção da linha do Norte e da estação do Porto, facto que provocou o rompimento entre aquela e o referido empreiteiro, pela recusa deste em aceitar o trabalho.

Assumiu então a companhia (representada pelo seu novo director, o engenheiro Manoel Afonso de Espregueira) o encargo da construção directa, segundo um novo projecto de passagem do rio, estudado pelo seu chefe de construção, o engenheiro Pedro Ignacio Lopes; por este projecto, a ponte lançava-se da serra do Pilar ao Monte do Seminario, com menor percurso e melhor ligação para as futuras linhas do Minho e Douro.

Aceite a solução, o Governo submeteu ás Côrtes um projecto de acôrdo com a companhia para a sua execução, o qual, sendo apresentado em 5, foi aprovado pelas comissões respectivas em 18 de fevereiro de 1873.

Longa odisseia parlamentar se lhe seguiu e só dois anos depois — em 26 de fevereiro de 1875 — o projecto de acôrdo, captivo de bastantes alterações, foi convertido em lei, logo seguida do confracto de 6 de março immediato.

Entretanto começava e prosseguia a construção da estação do Porto, ao mesmo tempo que, por virtude da nova directriz, se abandonava parte dos trabalhos de Gaia a Gervide (cerca de 3.000 metros) e o tunel da serra do Pilar (450 metros).

Os trabalhos de construção da ponte começaram a preparar-se em 5 de janeiro de 1875 e, entregue a sua execução, por concurso, á competencia do engenheiro Gustavo Alexandre Eiffel, a sua montagem estava concluida em 28 de outubro de 1877 e a abertura do ultimo trôço até ao Porto, incluindo aquella notabilissima obra d'arte, realisava-se festivamente em 5 de novembro de 1877, coroando deste modo tão acidentado quão glorioso periodo da vida ferroviaria nacional.

A necessidade de melhorar a circulação impoz, muito mais tarde, o estabelecimento da via dupla no percurso Lisboa-R. Vila-Nova de Gaia.

Estabelecida de inicio entre Lisboa-R e Campolide (como se indica adeante), tem sido construí-

da ao longo do percurso indicado por troços descontinuos.

A abertura á exploração, no que toca ás linhas do Leste e Norte (e alem do percurso Bifurcação de Campolide-Braço de Prata) tem sido realisada egualmente por forma descontinua.

Com efeito entraram á exploração os tróços de via dupla: até Entroncamento em 8 de abril de 1893, de Espinho a Gaia em 15 de abril de 1905, de Estarreja a Espinho em 26 de novembro de 1906, de Aveiro a Estarreja em 17 de maio de 1907, de Alfarelos a Coimbra-B em 24 de outubro de 1908, de Albergaria a Pombal em 13 de maio de 1910, de Pombal a Alfarelos em 14 de outubro de 1911, de Pampilhosa a Mealhada em 11 de dezembro de 1915, de Mealhada a Mogofôres em 8 de julho de 1915, de Coimbra-B a Pampilhosa em 30 de abril de 1925, de Entroncamento a Paialvo em 15 de junho de 1927, de Paialvo a Chão de Maças em 5 de julho de 1927, de Mogofôres a Oliveira do Bairro em 14 de maio de 1929 e de Oliveira do Bairro a Aveiro em 20 de maio de 1930.

b) Linha de Caceres

(81,400 kms. de v/l)

A concessão desta linha, feita á Companhia Real, sem encargo para o Estado, em 19 de abril de 1877, visava o objectivo de captar para o porto de Lisboa, atravez de linhas nacionais, o trafego das fosforites a exportar pelas importantes minas de Caceres, objectivo garantido por contracto entre a Companhia Real e a empresa mineira, no qual se consignava o transporte minimo de 50.000 toneladas anuais de fosforites.

Sob o ponto de vista das relações internacionais, o novo ramal (ligando Torre das Vargens a Valencia de Alcantara) vinha assegurar uma derivação bastante mais curta, e mais rapida portanto, entre Lisboa e Madrid, embora as suas modestas condições de linha industrial não fossem as mais aconselhadas para este efeito.

A construcção começou em 15 de julho de 1878 e em 15 de outubro do ano seguinte iniciou-se o serviço de pequena velocidade.

A abertura oficial a todo o serviço data de 6 de junho de 1880.

c) Ramal de Coimbra

(2,000 kms. de v/l)

Pela lei de 26 de Janeiro de 1876, estabelecia-se que a linha da Beira Alta partisse da estação de Coimbra, seguindo à fronteira por Santa Comba-Dão.

Vicissitudes diversas (noutro ponto referidas) promoveram que a primeira solução fôsse (lei de 23 de Março de 1878) substituida por outra em que a origem da linha se fixava na Pampilhosa e se obri-

gava a concessionária á construcção de um ramal que da estação de Coimbra, na linha do Norte, se dirigisse á referida cidade, com o objectivo — explicava-se — de facilitar o acesso ao Mondego das mercadorias que, vindas da Beira, procurassem a via fluvial para alcançarem exportação pela Figueira da Foz.

A construcção do ramal de Coimbra não se effectuou tão rapidamente como a da linha da Pampilhosa á fronteira e nem sequer estava iniciada quando, pela lei de 2 maio de 1882, se decretou definitivamente a construcção da linha de Oeste.

Na citada lei outourgava-se á Companhia Real a concessão do seguimento á Figueira da linha de Oeste e a de um ramal para Alfarelos; por outro lado, a lei de 31 de março de 1880 adjudicara á Companhia da Beira Alta a linha da Pampilhosa á Figueira e esta, inaugurada em 3 de agosto de 1882, viria a ser fortemente prejudicada desde que entrasse em exploração a parte concorrente acima iudicada.

Tão evidente era o facto que a lei de 1882 (votada, aliás, quando a construcção Pampilhosa-Figueira tocava já o seu termo) previa a reclamação da Companhia da Beira Alta.

Esta deu-se efectivamente e só não prosseguiu sob a condição, aceite pela Companhia Real, de que esta chamasse a si a construcção e a exploração do ramal de Coimbra, encargo de que a Beira Alta desejava libertar-se.

Foi o que se fez, transferindo-se a concessão em 1883 e abrindo-se o ramal á exploração em 18 de outubro de 1885.

d) Lisboa, Cintra, Torres-Vedras, Figueira, Alfarelos (Linhas de Cintra e Oeste)

(241,400 kms. de v/l)

A construcção destas linhas teve, desde epoca bastante recuada, antecedentes que vale a pena recordar.

Pela lei de 26 de julho de 1855 aprovou-se o contracto, de 30 de setembro anterior, com o conde de Claranges Lucotte, para a efectivação de diversos trabalhos, entre os quais avultava a construcção de um caminho de ferro, desde o forte marginal de S. Paulo (Lisboa) a Cintra, pelo vale de Algés, o qual seria completado por dois ramaes partindo daquela ultima estação, um em direcção a Cascais e outro para Colares.

Surgidas dificuldades varias e perdidos alguns trabalhos já effectuados, a tentativa terminou pela rescisão do contracto em 27 de março de 1861.

Em 25 de Outubro de 1869 concedeu-se ao duque de Saldanha o estabelecimento de um caminho de ferro do tipo Larmanjat, sobre estrada, servindo o Lumiar, Torres Vedras, Caldas da Rainha e Alcobaça, concessão ampliada em 11 de julho de 1871 para o percurso Lisboa-Cintra e em 29 de agosto seguinte para o percurso Belem-Cascais; transfe-

rida a concessão a uma companhia ingleza em 27 de fevereiro de 1872, fez-se a construcção entre Lisboa a Cintra e Torres-Vedras e iniciou-se a exploração que, por falta de recursos, veiu a terminar — e com ela a tentativa — em 1877.

Em janeiro de 1880 submeteu-se ao Parlamento o teôr dum contracto celebrado no mesmo mez com a Companhia Real para a construcção de uma linha que, partindo da estação de Lisboa, seguiria pelo vale de Chelas a Torres-Vedras, Caldas da Rainha, S. Martinho, Marinha-Grande e Pombal, linha cuja exploração gosaria da garantia de juro de 6 %.

Em 31 de janeiro de 1882 (prejudicada a anterior solução pela queda do Governo) nova proposta se fez ao Parlamento, desta vez para dois grupos distinctos de linhas, um desde Alcântara a Torres-Vedras com ramais para Cintra e para a Merceana e outro desde Torres-Vedras por Caldas, S. Martinho, Leiria, Figueira da Foz e seu ramal para Alfarelos, onde entroncaria com a linha do Norte.

O primeiro grupo foi contractado com a casa Henry Burnay & C.^a e o segundo com a Companhia Real, mas mesmo este a primeira concorrente se obrigava a tomar, no caso de desistencia da Companhia.

Longe de se realisar esta hipose, a Companhia, assumindo o compromisso da construcção do segundo grupo, acordou com a firma Henry Burnay & C.^a, em 9 de maio de 1883, a cessão das linhas do primeiro grupo. Em 15 de maio de 1885 foi oficialmente solicitado o trespasse da concessão, o qual foi auctorisado por despacho ministerial de 28 de julho e com a garantia de juro de 5 %.

A construcção seguiu de perto e com relativa presteza os antecedentes administrativos já descritos.

Assim abriu-se á exploração Alcântara-Terra a Cintra em 2 de abril, Cacem a Torres-Vedras em 21 de maio e Torres-Vedras a Leiria em 1 de agosto de 1887; Leiria á Figueira da Foz em 17 de julho de 1888, Amieira a Alfarelos em 8 de junho de 1889 e a concordancia de Alfarelos em 25 de maio de 1891.

A dupla via entre Campolide e Cacem foi estabelecida em 1895.

e) Santa Apolonia e Bemfica

(9,781 kms. de v/l)

Por alvará de 7 de julho de 1886 foi concedida á Companhia Real, sem encargos para o Estado, a construcção de uma linha que, partindo de Xabregas e seguindo até Bemfica, constituisse a ligação entre as linhas do Norte e Leste, por um lado, e a de Oeste, por outro; por alvará de 23 de junho de 1887, foi permitida á Companhia Real a construcção desta linha em dupla via e a de duas ligações accessorias da mesma e destinadas a permitir a facil aducção dos trens de Leste e Norte á futura estação central que se projectava construir no Terreiro do Duque.

A ligação Leste era constituida pela concordancia

Chelas-Poço do Bispo (Braço de Prata) e a ligação Oeste pela concordancia Sete-Rios-Campolide. A ligação Santa Apolonia-Bemfica foi aberta á exploração em 20 de maio de 1888 e as duas concordancias referidas em 5 de setembro de 1891, depois de inaugurada a estação central e a via urbana que se destinavam a servir.

f) Linha de Cascaes

(25,718 kms. de v/l)

Ao abrigo do disposto no art.º 33.º do contracto de 5 de maio de 1860 e pelo alvará de 9 de abril de 1887, foi a Companhia Real auctorisada a construir e explorar (começando pelo trôço entre Cascaes e o limite oeste da primeira secção das obras do Porto de Lisboa) a linha de Lisboa-Cais dos Soldados a Cascais, constituida pela ligação marginal entre as estações de Cais dos Soldados e Alcântara e pelo prolongamento desta linha até á referida vila.

Segundo o parecer da Junta Consultivade Obras Publicas e Minas, de 21 de agosto de 1879, a linha marginal referida (Cais dos Soldados-Cascais) era considerada como um ramal da linha de Leste.

A abertura á exploração realisou-se de Pedrouços a Cascais em 30 de setembro de 1889, de Pedrouços a Alcântara-Mar em 6 de dezembro de 1890 e de Alcântara Mar a Cais do Sodré em 4 de setembro de 1895.

A dupla via ficou estabelecida de inicio entre Pedrouços e Caxias e inaugurou-se entre Caxias e o Estoril em 1 de Outubro de 1890, entre o Estoril e Cascais e 21 de maio de 1892, entre Pedrouços e Belem em 25 de junho de 1896, entre Belem e Alcântara-Mar em 28 de julho do mesmo ano e entre Alcântara-Mar e Cais do Sodré em 4 de julho de 1897.

O decreto n.º 1046 de 14 de novembro de 1914 auctorisou a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a arrendar a exploração da linha de Cascais, mediante a obrigação, por parte do arrendatario, de estabelecer a tracção electrica.

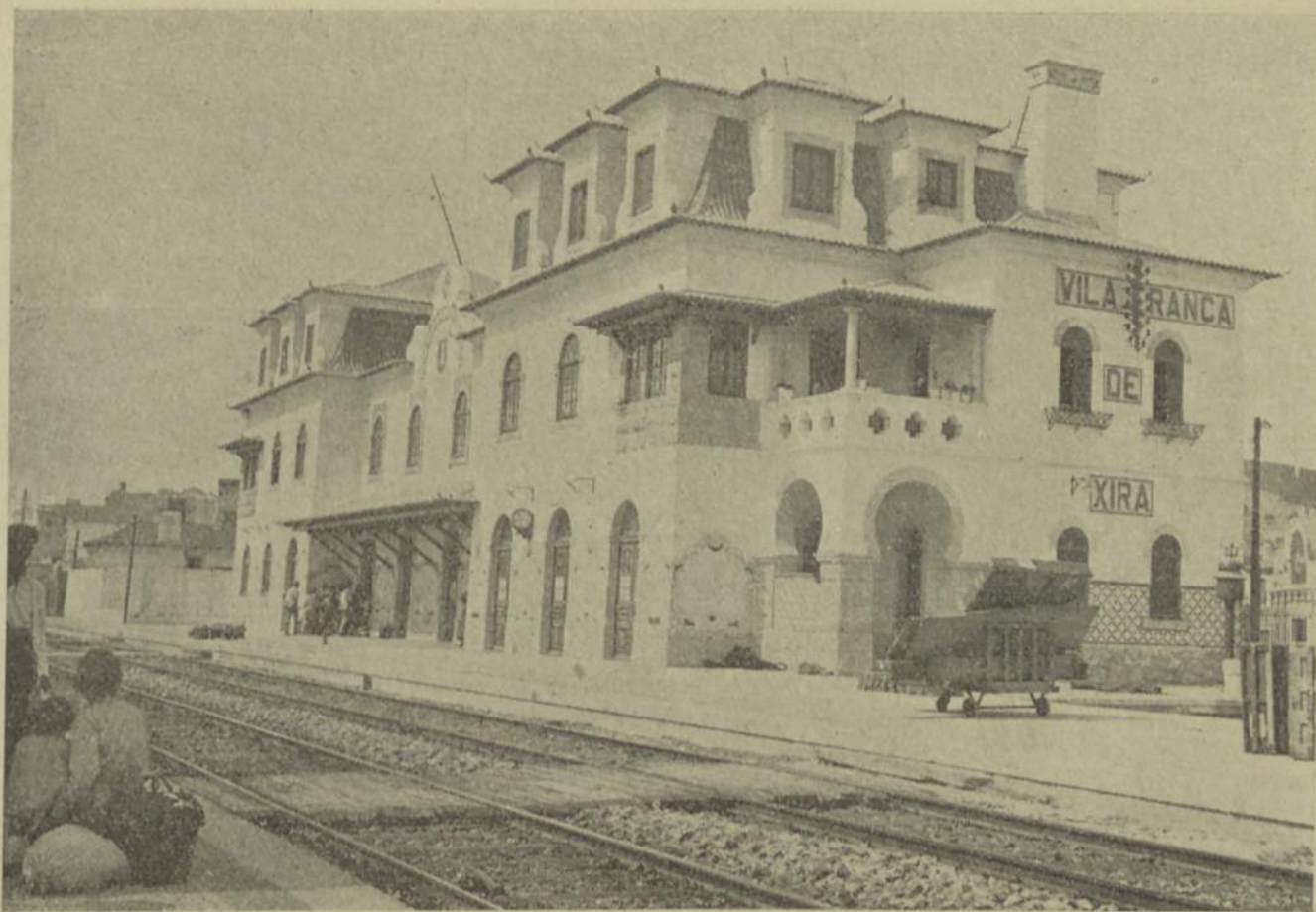
Ao abrigo desta auctorisação, a companhia concessionária assignou com a Sociedade Estoril, em 7 de agosto de 1918, o contracto de arrendamento da linha referida.

g) Linha Urbana de Lisboa

(3,616 kms. de v/l)

Pelo alvará de 9 de abril de 1887, foi concedida á Companhia Real a construcção e exploração duma linha urbana, em via dupla, ligando uma estação central de passageiros e mercadorias a construir nas proximidades da Praça de D. Pedro, com a linha de Lisboa a Cintra e Torres-Vedras, no vale de Alcântara.

(Continua)



O novo edificio da estação de Vila Franca de Xira—vista do lado da via ferrea. Fot. de F. Gonçalves

ESTAÇÕES MODERNAS DA C. P.

Por D. E. SIENNE

A Estação de Vila Franca de Xira

Por ser deveras interessante arquivar nesta revista os admiráveis artigos que a Revista Architectura Portuguesa tem publicado sobre estações de caminhos de ferro, inserimos hoje, com a devida venia o artigo de D. E. Sienne que se segue:

Esta magnífica e interessante construção, a mais moderna da C. P., foi começada em Março de 1929 e já em Maio de 1930 estava concluída sendo inaugurada em 1 de Junho do mesmo ano pelo Sr. Presidente da Republica.

Projectou este edificio, em 1924, o architecto da Companhia Perfeito de Magalhães, inspirado artista cujo bom gosto, sentimento das proporções, profundo e integral conhecimento da modalidade architónica portuguesa não são novidades para os leitores desta revista que tantos trabalhos seus tem publicado.

Para se ter uma idéia da personalidade artistica de Perfeito de Magalhães leia-se o que o saudoso director sr. Nunes Colares a seu respeito escreveu no número 4 do ano XV — Abril de 1922.

O projecto do edificio de passageiros de Vila Franca de Xira houve de obedecer, como sempre ás condições impostas pela Divisão de Exploração da C. P.

No rés-do-chão instalou-se uma sala de espera para passageiros de I e II classe, uma habitação para um agente casado, uma caixa de escada de acesso aos andares superiores e um quarto independente para um agente solteiro no torreão do lado do sul, na parte central ficou o amplissimo e luminoso vestibulo, bilheteira e despacho de bagagens e no corpo saliente do tópo norte alojou-se o posto medico, gabinetes do chefe da estação e telegrafo, um arquivo, um armazem para bagagens, uma retrete para o pessoal e uma caixa de escada. Nas fachadas lateraes, norte e sul um abrigo coberto pelo terraço alpendrado do 1.º andar serve de antecâmara ao posto medico dum lado e ao quarto independente do outro. No primeiro andar dispuzeram-se quatro magnificas habitações, para

agentes graduados casados, amplas, higienicas, cheias de ar e de luz e com todas as comodidades possuindo a mais as dos topos esplendidos e alegres terraços alpendrados tão apreciáveis no nosso clima.

Num segundo andar em que se elevam com os seus telhados á Mansard os corpos salientes do edificio conseguiu-se mais duas optimas moradias para empregados nas mesmas condições dos anteriores.

Em conclusão vê-se que esta construção abriga nada menos que sete deliciosas habitações para pessoal casado além dum quarto independente para um agente solteiro. E' bem natural que este facto tenha em grande parte obrigado a dar ao edificio um character compativel com a sua principal utilização.

E' digna de elogio a forma clara, simples e perfeita como o habil architecto soube resolver tão complicado problema em planta. Não menos interessante e merecedora de aplauso é a sóbria estilização que deu aos varios alçados do edificio duma tão atraente singeleza mas ao mesmo tempo duma tal movimentação e vivacidade que bem patenteia ser uma idealização meridional em franca harmonia com a progressiva terra onde se ergueu tão belo monumento. Bem o merece de facto o coração do Ribatejo, centro das afamadas lezirias que segundo o escritor romano Flinio o Velho, já no seu tempo eram notáveis entre outras coisas «porque as éguas que aí nascem têm a particularidade de conceber de vento, dando á luz crias velocissimas mas que infelizmente não vivem mais de 30 anos».

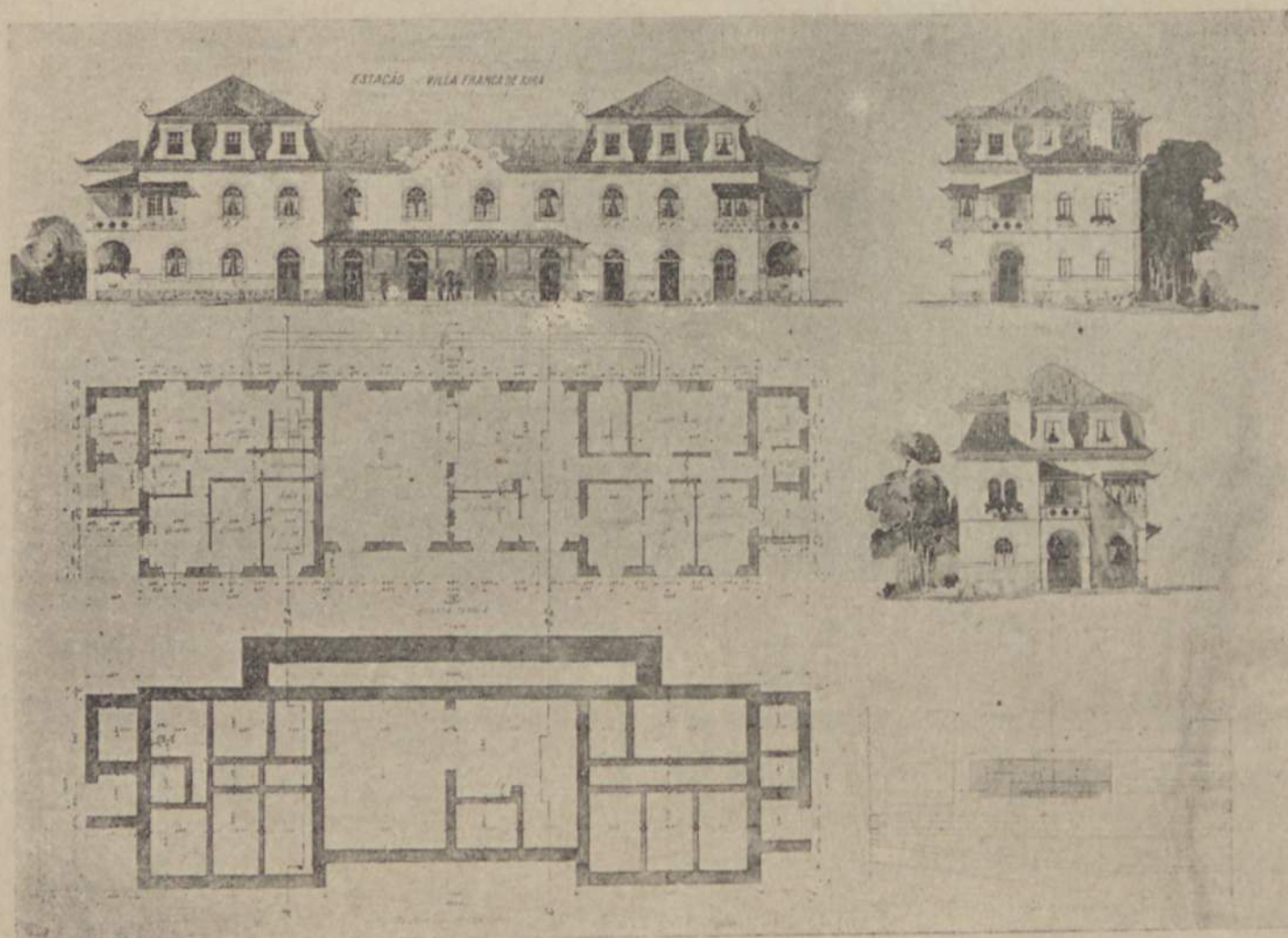
Talvez em homenagem a tão importante e tradicional industria pecuaria não quiz o espirituoso artista deixar de fazer figurar na construção e suficientemente em relevo o arco da ferradura...

Valha a verdade que no nosso país abunda a tradição que o abriga a empregar. Entre muitas outras razões sab-se que esse arco foi e tem sido largamente utilizado pelos muçulmanos na sua tipica architectura que é tomado vulgarmente pelo nosso povo como um dos caracteres mais frisantes e genuinos.

Ora é sabido que durante largos séculos aqui se desenvolveu a então brilhantissima civilização maometana que não

podia assim deixar de vincar traços bem nitidos na nossa tradição. E no domínio da arquitectura no nosso país, o amouriscado ficou como uma das modalidades mais interessantes e vigorosas. Que admira pois que ferindo com mais vivacidade e vigôr a nota mourisca o architecto tivesse enriquecido a fachada do lado da vila rasgando no 1.º andar duas janelas ge-

A parte central da construção entre os dois torreões, bem marcada na frontaria do lado da linha férrea, é sombreada por um abrigo alpendrado no rés-do-chão e termina superiormente por um frontão semelhante ao da fachada oposta e que, como lá, ostenta o monograma da Companhia, o nome da terra e um quadro com o respectivo braço de armas tudo de azu-



O novo edificio da estação de Vila Franca de Xira - projecto do architecto da C. P. Perfeito de Magalhães

minadas de arco de volta plena ultrapassado e encaixadas á maneira andaluza num quadro de azulejos policrómicos de desenhos geometricos?

Com menos riqueza, mas com igual sabor, ornamentaram-se também as quatro janelas do primeiro andar do corpo central na fachada do lado das vias ferreas.

O alçado mais movimentado é, como sempre, o do lado do

lejo da fabrica de Sacavém.

Nas faces norte e sul do edificio enormes letreiros de azulejo indicam aos viajantes, que não sejam analfabetos, o nome da estação de que se aproximam.

Toda a construção é rodeada por um envasamento muito ornamental de «opus incertum» feito com o belo calcário das pedreiras de Chão de Maçãs pertencentes á C. P. Superior-



O novo edificio construido - vista do lado da vila. Fot. de F. Gonçalves

caminho de ferro. Não só as suas linhas gerais de corpos reintrantes e salientes lhe dão volume e relevo mas também as notas de pura arte são aí mais vulgares, cuidadas e felizes.

São dum desenho absolutamente original e dum efeito poderosamente ornamental as lindas janelas de ângulo alpendradas que se ostentam na fachada nascente.

Dão uma nota meridional, graciosa e cheia de boa tradição os dois magnificos terraços alpendrados dos tópos do edificio.

mente a êste admiram-se na fachada nascente lindos quadros de azulejo inspirados em assuntos regionais, substituidos nas restantes faces do edificio por «lambris» de azulejo de desenho reticulado, tão tradicional feito com tiras azues e quadros brancos colocados á meia esquadria.

Na fachada poente dois retábulos historicos, feitos como os outros, com azulejos policrómicos, da autoria do pintor Jorge Colaço recordam aos visitantes de Vila Franca de Xira que o grande Afonso de Albuquerque nasceu numa quinta de

Alhandra, hoje desaparecida, e portanto na area do concelho.

Toda a restante superficie das paredes foi exteriormente revestida de massa branca composta de cal em pasta e areia de estuque.

Na fachada do lado da vila um comprido alpendre abriga o patamar do escadorio de poucos degraus que dá acesso ás seis largas portas que nesta frente se abrem e correspondem ás escadas que servem os varios andares do edificio, ao vestibulo e á casa do despacho de bagagens.

Internamente a execução foi tão perfeita como no exterior. Todos os pavimentos da parte térrea destinada ao serviço ferroviario são feitos com o magnifico «Mosaico cerâmico» da fabrica de Sacavem. O vigamento do pavimento de madeira neste piso assenta sobre uma camada de formigão magro de cimento com a espessura de dez centímetros. Nos andares superiores os pavimentos são de sôlho á portuguesa excepto nas cosinhas, retretes e casas de banho que são de «mosaico cerâmico» assente sobre abobadilha de tijolo que repousa em velhos carris usados.

O revestimento dos paramentos interiores das paredes do rés-do-chão destinado ao serviço ferroviario é de «lambris» de azulejo de 1.^a escolha, da fabrica de Sacavem com a altura de 1^m,67, reproduzindo o desenho reticulado do exterior no vestibulo, sala de bagagens e sala de espera sendo o guarnecimento superior branco formado por gesso e cal em pasta como aliás em todas as outras salas. Tambem as cosinhas, retretes e casas de banho tem «lambris» de azulejo branco até á altura de 1^m,50.

Os tectos não podem ser de estuque vulgar em edificios desta natureza por causa da trepidação produzida pelos comboios em marcha especialmente os rapidos. Assim no rés-do-chão da parte destinada ao serviço ferroviario foram adoptadas as conhecidas placas de «estafe» guarnecidas depois de colocadas com massa branca de gesso e cal em pasta. Todos os restantes tectos são de fôrro de boa madeira de pinho.

A caixilharia de portas e janelas é de casquinha.

As mansardas duma amplidão pouco vulgar mesmo em palacios antigos são constituídas por um esqueleto de madeira rebocado com argamassa de cimento e areia e forradas com têlha á portuguesa de qualidade excepcional, como toda a empregada na cobertura, e foi fornecida pela fabrica de Jeronimo de Campos & Filhos, de Aveiro.

As cimalthas foram executadas com cimento armado e guarnecidas com a mesma massa branca de que já falamos; sobre estas assentam os tão perfeitos beirados onde se empregaram em telhões de 0^m,80 avivados nos cunhais pelas conhecidas e características lanças.

Não terminaremos sem dizer que o solo onde se assentou tão bela construção é de formação geológica recente sendo constituído por depositos de aluvião do Tejo a que o povo chama «salão». As fundações de alvenaria ordinaria de bom granito de Alcains desceram á profundidade de 2^m,20 abaixo do nivel da plataforma e foram executadas sobre uma lage de cimento armado de 1^m,50 de largura e 0^m,25 de espessura assente sobre uma camada da mesma largura e de 0^m,30 de profundidade constituída por betão rico que por seu turno se apoia em uma grossa almofada de boa aréa do rio com 0^m,80 de altura e metro e meio de largura.

Importou o belo monumento de Vila Franca de Xira em 959.000\$00 esc., numeros redondos, reduzido custo não é para admirar se se tiver em atençaõ as qualidades de inteligencia, competencia, actividade e sólidos conhecimentos de todos os ramos da sua profissãõ que caracterizam os constructores.

Dirigiu superiormente as obras o distinto chefe de secção da via Diago da Costa brilhante e dignamenta coadjuvado pelo mais habil e sabedor constructor civil da C. P., o mestre geral de edificios Manuel Domingos Coelho.

Caminhos de Ferro Portugueses

Assembleia Geral Ordinária dos srs. Accionistas

Nos termos dos Artigos 31.^o e 39.^o dos Estatutos desta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada a Assembleia Geral Ordinária dos srs. Accionistas, possuidores de 100 ou mais Acções, segundo os preceitos do Art. 28.^o dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na Estação Central do Rossio, 1.^o andar, no dia 27 de Junho próximo futuro, pelas 15 horas.

ORDEM DO DIA

1.^o — Conhecimento das Contas respectivas ao Exercício de 1930, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal, e votação sôbre essas Contas;

2.^o — Apreciação de quaisquer propostas dos srs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do Art. 38.^o dos Estatutos;

3.^o — Eleição de dois Vogais do Conselho de Administração, nos termos do Art. 13.^o; dos mesmos Estatutos; podendo haver reeleição, segundo o mesmo Artigo;

4.^o — Eleição de dois Vogais do Conselho Fiscal, nos termos do Art. 24.^o dos ditos Estatutos; podendo haver reeleição, segundo o referido Artigo;

Para os srs. Accionistas poderem tomar parte nesta Assembleia, devem as *Acções nominativas* ter sido averbadas até ao dia 28 de Maio corrente, inclusivé, e as *Acções ao portador* ter sido depositadas até às 15 horas do dia 12 do mês de Junho próximo futuro;

Em Lisboa — Na séde da Companhia; no Banco de Portugal; no Banco Comercial de Lisboa; no Banco Lisboa & Açores; no Banco Nacional Ultramarino; no Monte-Pio Geral; no Crédit Franco-Portugais; e na casa bancária Fonseca, Santos & Viana;

No Porto — Na Filial do Banco Nacional Ultramarino;

Em Paris — Nas caixas do Comité da Companhia; e nas do Comptoir National d'Escompte de Paris; do Crédit Lyonnais; da Société Générale de Crédit Industriel et Commercial; da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France; do Banque de Paris et des Pays-Bas; e do Banque Franco-Portugaise d'Outremer.

Os documentos legais estarão patentes no Serviço de Contabilidade Central da Companhia, desde 12 do mês de Junho próximo futuro.

As cartas de admissãõ à Assembleia Geral serão passadas pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das Acções averbadas ou dos recibos dos depositos das Acções ao portador.

A Assembleia constituiu-se e poderá válidamente deliberar nos termos dos artigos 32.^o, 33.^o, 36.^o, 37.^o e 39.^o dos Estatutos

Lisboa, 27 de Maio de 1931.

O Presidente da Assembleia Geral
António Judice Bustorff Silva

Linhas estrangeiras

Resultados da exploração nas principais linhas inglesas em 1930. As receitas da exploração em 1930 apresentam, relativamente às do exercício precedente, uma diminuição de 4.953.839 £.

London Midland & Scottish Railway As receitas-passageiros atingiram apenas 27.217.194 £., inferiores em 1.505.613 £. às do exercício de 1929, embora o percurso dos combóios tenha subido de 87.130.923 milhas em 1929 a 87.372.348 milhas em 1930.

As receitas-mercadorias foram inferiores em 3.447.309 £, atingindo apenas 40.368.765 £.

A tonelagem transportada foi apenas de 139.645.965 toneladas com uma diminuição portanto de 9.686.626 toneladas.

O coeficiente de exploração passou de 70,45 % em 1929 a 82,17 % em 1930.

Os resultados finais nos dois anos foram os seguintes:

1929	+ 52.620 £.
1930	- 211.655 £.

Great western Railway As receitas do exercício 1930 foram inferiores às do ano precedente em 1.837.186 £. tendo atingido apenas 29.589.918 £.

As despesas de exploração ascenderam a 23.617.213 £, inferiores em 691.328 £. não obstante o aumento de 287.050 trens-milhas. O coeficiente de exploração passou de 78,34 % em 1929 a 79,81 % em 1930.

Os resultados finais nos dois anos foram os seguintes:

1929	+ 81.597 £.
1930	- 120.831 £.

Southern Railway As receitas da exploração em 1930 atingem apenas 22.395.928 £. inferiores em 2,59 % as do exercício anterior as despesas da exploração ascendem a 17.928.352 £. O coeficiente da exploração passou de 79,05 % em 1929 a 80,05 % em 1930. Nos serviços da navegação nota-se uma diminuição de 14.134 £. não havendo as receitas passado de 418.022 £.

Os resultados finais dos dois anos foram os seguintes:

1929	+ 26.168 £.
1930	- 68.476 £.

Great Southern Railways (Irlanda) As receitas tiveram uma diminuição de 177.645 £. tendo alcançado a cifra de 3.812.747 £. em lugar das 3.986.034 £. alcançadas no ano anterior. As receitas-passageiros produziram apenas 1.480.573 £. ou seja 39,11 % do total das receitas. As despesas

da exploração atingiram apenas 3.056.975 £. contra 3.155.177 £. em 1929. O coeficiente de exploração passou de 79,69 a 80,74 % em 1930.

Os resultados finais nos dois anos foram os seguintes:

1929	+ 77.413 £.
1930	- 52.290 £.

A electrificação das linhas inglesas O Governo inglês têm a intenção de electrificar todas as linhas tronco assim que fôr coordenado o schema de contróle público dos meios de transporte londrinos. O Ministro de Transportes, dará tôda a atenção às sugestões feitas no relatório de Lord Weirs para electrificação de todas as estradas de ferro.

O Governo acredita que a electrificação dos meios de transporte será um grande passo para a eficiência industrial da Grã Bretanha. O serviço a empreender dará ocupação a milhares de operários.

O Governo impressionou-se com o facto mostrado no relatório de Lord Weirs, de que a nação estava gastando 60 milhões de libras por ano na conservação das estradas de rodagem, e gastar 261 milhões durante 15 anos era relativamente pouco, conquanto a princípio a soma parecesse fantastica. Outro factor do ponto de vista favoravel tomado pelo Governo consiste na possibilidade de tornar viável o sucesso da Comissão Central da Electricidade. Esta comissão só poderá fornecer energia electrica barata, havendo um grande consumidor de corrente electrica, como haverá quando as estradas forem electrificadas.

Material para grandes velocidades Entre Magdeburgo e Berlim acabam de ser efectuadas com o novo material ferroviário alemão, provas de velocidade, que deram excelentes resultados. Um combóio, composto exclusivamente de vagões de novo modelo para trens ligeiros (portanto de construção menos massiça, que as carruagens empregadas nos expressos, a que corresponde alcançar grandes velocidades médias) chegou a desenvolver uma velocidade de 140 kilómetros à hora, sem que os passageiros — jornalistas e demais convidados da Direcção dos Caminhos de Ferro — experimentassem incomodos nem solavancos de espécie alguma.

Dará idéa das precauções, que a viação férrea alemã toma para garantir, na medida do humanamente possível, a segurança dos passageiros, o facto de que, apesar de ser possível alcançar nas estradas de ferro alemãs velocidades como a referida de 140 kilómetros, os maquinistas dos expressos têm ordens terminantes de não ultrapassarem, em caso algum e sob nenhum pretexto, a velocidade máxima de 110 kilómetros à hora, com o fim de a todo o momento se poder fazer parar o combóio dentro de uma distância máxima de 700 metros. Esta distância é a que medeia entre um posto de sinais e o seguinte.

HA QUARENTA ANOS

(Continuação da página 232)

2.º Que a verba de 21.314\$899 réis, relativa a parte da 3.ª secção, fique para ser paga, quando estejam concluidos todos os trabalhos da linha de ligação directa do ramal de Alfarellos com a linha da Figueira da Foz, em conformidade com o disposto nas portarias de 3 de junho de 1889 e 12 de novembro de 1890.

O que para os devidos efeitos se communica ao respectivo director fiscal.

Paço, aos 28 de abril de 1891. — *Thomds Antonio Ribeiro Ferreira.*

Para o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva das obras publicas e minas de 20 do corrente mez: ha por bem approvar o projecto e respectivo orçamento na importancia de réis 1.900\$000 da construcção de um caes descoberto para deposito de cortiça, prolongamento de um aqueducto, mudança de posição de dois cruzamentos, fornecimento e assentamento de uma placa giratoria, e ampliação do recinto da estação de S. Bartholomeu de Messines no 1.º lanço da 4.ª secção do caminho de ferro do Algarve.

O que se communica ao director da construcção do caminho de ferro do Algarve para os efeitos devidos.

Paço, em 4 de maio de 1891. — *Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

Para o director da construcção do caminho de ferro do Algarve.

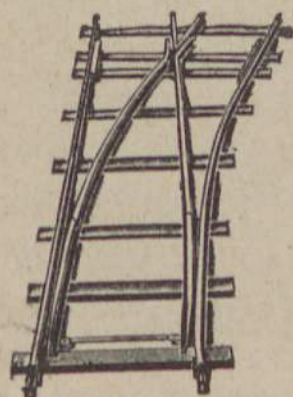
Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 2 de abril ultimo, da variante entre kilometros 6,600 e 6,944 do troço do caminho de ferro americano da Gollegã por Torres Novas e Alcanena, apresentado pela companhia concessionaria da referida via ferrea, com as seguintes condições:

1.º Que deve ser alterada, o menos possível, a inclinação da rampa da estrada districtal n.º 129, Santarem á estrada real n.º 56, contigua ao caminho de ferro, e que por elle é cortada.

2.º Que a companhia indemnizará os proprietarios dos predios confinantes com a via ferrea e com a referida estrada de quaesquer prejuizos, que lhes resultem da execução da variante.

Paço, em 11 de maio de 1891. — *Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

Para o director das obras publicas do districto de Santarem.

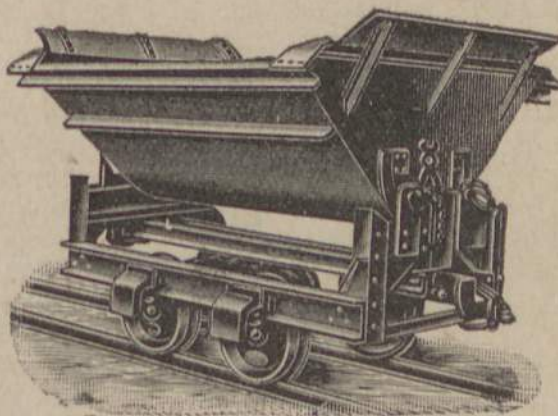


Material DECAUVILLE

KRUPP

Carris de todos os pesos e perfis
: : : correntes : : :

Agulhas e croximas com comprimentos,
raios, angulos e bitolas desejadas



Wagonetas de todas as especies,
carros para cana, troncos, etc.
Locomotivas a vapor, e com motores,
e qualquer outro material fixo e
rolante para linhas Decauville

DIRIJAM-SE A'

Agencia **KRUPP**

CUDELL & WELTZIEN, LIMITADA

LISBOA — AVENIDA DA LIBERDADE, 3, 1.º



O REGIMENTO DE SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

Por CALADO RODRIGUES

V

CONTINUAÇÃO

O regimento depois da guerra

Um dia, numa manhã de Novembro de 1918, os canhões de Paris troaram, já não era o troar de guerra. Era o troar do triunfo, dando á cidade ansiosa a noticia esplendida da assinatura do armistício.

Em poucos minutos toda a cidade appareceu embandeirada com as flamulas de todos os povos que se haviam unido para, num esforço heroico, destruir o perigo do militarismo germanico, erguido, na sua desmesurada ambição, contra as liberdades conquistadas por tantos povos.

Esgotaram-se todos os armazens de bandeiras e toda a população de Paris veio para as ruas, em manifestações delirantes, aclamar a vitoria conquistada após quatro longos anos—que pareceram quatro seculos—de heroismos inexcediveis, de sacrificios tremendos, de lutos, de dores, de ruinas, de devastação, de miseria.

De Paris, a noticia espalhou se logo por todo o mundo e recordo hoje, como se a estivesse vivendo, a hora em que a noticia foi conhecida em Lisboa e as manifestações que ela provocou nas ruas, nos jornais, no parlamento.

Portugal inteiro recebeu com entusiasmo a nova de que acabara a guerra de que se puzera fim a essa abominavel tragedia que se desenrolara durante quatro anos e que enchera o mundo de pavôr cuja recordação perdurará por todos os seculos.

Portugal, que contribuiu para a vitoria com muito sangue seu generoso, com muitos rasgos admiraveis do tradicional heroismo do seu exercito, vivia em jubilo essa hora feliz, embora não tivesse ainda a consciencia plena do que fôra, do que valêra, o esforço dado pelos seus soldados á causa da liberdade do mundo, em luta com a prepotencia do imperialismo germanico.

Entre as unidades do exercito portuguez que colaboraram com os aliados na guerra, conquistou logar honrosissimo o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. Ficou feita a demonstração nas ultimas cronicas.

O Batalhão cobria-se de gloria e foi assim que desembarcou em Lisboa no dia 1 de Maio de 1919.

Seria falsear a historia o dizer que o Batalhão foi recebido, quando do seu desembarque, com grandes manifestações de entusiasmo de gratidão, que ele bem merecera pelo heroismo de que dera largas provas.

A receber o Batalhão poucas pessoas estavam mais do que as da familia dos officiais. Isto era a consequencia do que acima deixei dito: Portugal não tinha ainda a consciencia plena do que fôra do que valêra, o esforço dado pelo seu exercito á causa dos aliados.

O Batalhão desembarcou e iniciou a sua marcha para o Quartel do Deposito de Adidos da guarnição de Lisboa, ás Janelas Verdes.

O general Abel Hipolito, que então era o comandante da Divisão, logo que teve conhecimento do desembarque, dirigiu-se ao encontro do Batalhão, passando-lhe revista na Rua 24 de Julho e endereçando ao comandante Raul Esteves as mais elogiosas palavras pelo garbo, compostura e disciplina da unidade que igualmente mereceu o seguinte louvor publicado na Ordem do Exercito 2.^a serie, n.º 13, de 1919:

«Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro da Guerra, louvar o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, recentemente regressado de França, e em especial o seu comandante, o major de engenharia, Raul Augusto Esteves, pela correção e exemplar porte militar como se apresentou na formatura a seguir ao seu desembarque, que teve lugar no dia 1 do corrente mez.»

No Quartel das Janelas Verdes fez-se a desmobilisação.

Quando o Batalhão estava em França, foi criado com 4 companhias o Grupo de Caminhos de Ferro em Cascais, que depois passou para o Quartel de Marinheiros e d'ahi para Setubal, para o Quartel de S. Francisco.

Tendo o Batalhão sido criado para a grande guerra e tendo com esse nome conquistado tanta

gloria, não agradava aos seus oficiais que ele desaparecesse para dar lugar áquele Grupo e empregaram todos os esforços para que a unidade se mantivesse com a mesma denominação. Assim aconteceu, sendo extinto o Grupo e criado por Decreto de 10 de Maio de 1919, o Batalhão, que ficou constituído por 7 companhias, sendo 4 de Construção, 2 de Exploração e uma (a 7.^a) de pessoal dos Estados Maior e Menor, condutores e pessoal do serviço automovel.

No verão de 1919, pouco tempo depois do desembarque, rebentou a grande greve ferroviaria, estando naturalmente indicado para intervir, no restabelecimento dos serviços assim perturbados, o Batalhão que ia prestar novos e relevantes serviços á causa do interesse nacional, como tambem havia de prestá-los igualmente valiosos na nova greve ferroviaria de 1920.

A mobilisação que para este efeito se fez atingiu

de todos e consta das Portarias de 10 de Janeiro de 1921 publicadas na Ordem do Exercito N.º 1 e que a seguir publicâmos:

«Considerando que no ultimo periodo das greves ferroviarias que, simultaneamente, abrangeram as tres maiores redes dos caminhos de ferro do do paiz, o batalhão de sapadores de caminhos de ferro mais uma vez se afirmou pelas suas qualidades de disciplina e dedicação pela Patria e pela Republica;

Considerando que, durante cerca de dois mezes e meio, o seu pessoal, em circunstancias particularmente dificeis, se conservou em ininterrupto serviço ferroviario, revelando sempre o maior espirito de sacrificio e a mais alta compreensão do dever militar: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro da Guerra, louvar o batalhão de sapadores de caminhos de ferro e em especial os



Grupo tirado durante a greve ferroviária

em 1919 40 oficiais e 1600 soldados sendo mais elevada a mobilisação de 1920.

A maneira porque se fez a mobilisação mereceu em documentos officiais as mais elogiosas referencias á disciplina de que, nessa grave conjuntura officiais e soldados deram provas.

Todos souberam cumprir o seu dever acudindo quasi todos ao apelo de mobilisação feito a 2 mezes de distancia do desembarque, apresentando-se muitos ainda antes de receberem a ordem de mobilisação com a boa vontade e o espirito de dedicação que haviam mostrado em França merecendo da Direcção Inglesa a menção de *cumprir plenamente as suas tradições de trabalho e dedicação*.

O zelo, a dedicação, a competencia com que todos, officiais e soldados cumpriram o seu dever sem um unico acto de insubordinação, sem o mais ligeiro sintoma de desfalecimento, está na memoria

officiais e praças abaixo mencionadas, sendo considerados como extraordinarios e importantes os serviços em tal conjuntura desempenhados pelos indicados militares.»

Seguem os louvores a muitos officiais e praças que se haviam distinguido, a começar pelo comandante que foi louvado nos seguintes termos:

«Tenente-coronel de engenharia, Raul Augusto Esteves — pelos relevantes serviços prestados durante a greve como comandante do batalhão de sapadores de caminhos de ferro, demonstrando o maior zelo, energia, decisão e são criterio, confirmando mais uma vez os seus credits de oficial de excepcionais qualidades de inteligencia, comando, organização e direcção.»

(Continua)

INDICAÇÕES :: UTEIS ::

A Gazeta dos Caminhos de Ferro, a mais velha das revistas portuguesas, no desejo de dar aos seus assinantes e leitores o maior numero de indicações uteis, recomenda-lhes a leitura desta pagina e das informações mais completas dadas adiante na secção de anuncios.

Advogados - O exito das acções judiciais depende, em grande parte, dos advogados que encarregamos da defeza dos nossos interesses.

Dr. Casimiro Chamiço R. Garrett, 74, s/l.

Agua Mineral - Devemos preferir as aguas nacionais não só por patriotismo mas porque temos aguas melhores que as mais afamadas do estrangeiro.

Agua de Vidago - Avenida da Liberdade, 132 - Lisboa.

Alfaiates - Toda a gente póde vestir com economia e elegancia.

Old England - R. Augusta - R. de S. Nicolau.

Automoveis - Um automovel deve ser bom, elegante e barato.

Leiam sempre adiante os anuncios das casas que indicamos.

Bancos - Para segurança do capital, do comercio, da industria, deve escolher-se sempre um bom banco.

Banco Português do Continente e Ilhas - R. do Ouro - R. de S. Nicolau.

Cafés - Uma hora passada num bom café, dispõe-nos bem para o trabalho.

Dentistas - Sem bons dentes não póde haver saude perfeita e sem um bom dentista não póde haver bons dentes.

Leiam sempre adiante os anuncios das casas que indicamos.

Electricidade - A vantagem, de dia para dia mais evidente, de utilizar a electricidade nas mais variadas applicações torna-se tanto maior quanto maior for o escrupulo na escolha da energia, do material e dos encarregados da instalação.

Hidro Electrica Alto Alentejo - Rua dos Douradores, 150, 1.º.

Farmacias - Se em tudo se torna necessario escrupulo, ele é sobretudo indispensavel na escolha dos preparados farmaceuticos.

Fundições - Para o desenvolvimento lucrativo da agricultura e da industria e para tudo o que seja aparelhagem metalica, ha que escolher o melhor iabrico aliado ao melhor preço.

Hotéis - Uma das preocupações maiores de quem viaja é o hotel. Sem um bom hotel toda a viagem é um suplicio.

Inseticidas - Temos que nos defender dos insectos, com frequencia transmissores de doenças graves.

Pós de Keating - R. dos Fanqueiros, 105, 1.º.

Louças - Um importante factor da comodidade domestica são as louças. Não é necessario gastar muito dinheiro para se ter louça de boa qualidade.

Fabrica de Louça de Sacavem - 126, R. da Prata, 132 - Lisboa.

Maquinas - A maquina póde substituir em muitos casos o homem com interesse dele mas é preciso que o homem saiba escolher a maquina, a melhor maquina.

Leiam sempre adiante os anuncios das casas que indicamos.

Materiais de construção - Para que a construção seja solida é preciso que os materiais sejam bons.

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.ª - Madeiras, - Praia do Ribatejo.

Material electrico - Gasta-se muito em material electrico porque não se procuram as casas que o vendem bom e barato.

Medicos - Quando não pudermos evitar as doenças temos que procurar quem as cure.

Dr. Armando Narciso - P. dos Restauradores, 48, 1.º - Lisboa.

Mercearias - A saude e as dificuldades da vida exigem que procuremos generos de alimentação bons e baratos.

Mobilia - A mobilia é uma das condições da felicidade domestica. Quem não possa ter mobilia cara, artistica poderá ter mobilia barata, comoda e de bom gosto.

Navegação - Para as viagens por mar ainda mais que para as viagens por terra, é indispensavel o maior escrupulo na escolha do transporte.

Royal Mail Steam Packet Company - R. do Corpo Santo, 47, 1.º, Lisboa - R. dos Ingizes, 28, 1.º - Porto.

Leiam sempre adiante os anuncios das casas que indicamos.

Telefonia sem fios - Um bom aparelho de T. S. F. é hoje uma necessidade das maiores para quem tenha uma certa cultura e a queira aumentar.

Tinturarias - A economia e o aceio nos tecidos impõe o recurso ás boas tinturarias.

Tinturaria Cambournac - Largo da Anunciada, 11 e 12 - Lisboa.

Publicações recebidas

RELATORIOS

— Da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, referente ao ano findo, apresentado e aprovado em Assembleia Geral ordinaria de 15 de maio do p. p..

Fecha com o seguinte parecer do Conselho Fiscal:

«Depois de 25 anos de luta pertinaz e de sacrificios monetários que no ultimo daquela série atingiram a elevada cifra de £ 1.057.853.1.0, chegou-se, finalmente, ao termo.

A ligação da nossa linha com a da Compagnie du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga em 10 de Março do corrente ano, é um facto de tal magnitude, que não podemos furtar-nos ao grande prazer de lhe fazer, tambem, referencia no nosso Relatorio e congratularmo-nos com Sir Robert Williams pelo sucesso do seu gigantesco empreendimento e com todos os seus colaboradores pela inteligencia e diplomacia com que se houveram em tão longa e aspera jornada.

Os maus resultados do exercicio de 1930, cuja geneze já conheceis, serão compensados em parte ainda este ano, como bem espera o vosso Conselho de Administração, pelas vantagens resultantes dum grande aumento de trafico.

No cumprimento das nossas funções examinámos as contas do Exercicio de 1930, cuja arrumação encontrámos na melhor ordem e, por isso, temos a honra de vos propôr: —

1.º — Que aproveis o Relatorio, as Contas e as conclusões do vosso Conselho de Administração; 2.º — Que lhe consigneis na acta um voto de louvor pela forma distinta como tem encaminhado os negocios da Companhia.»

Guilherme de Oliveira Arriaga, José Duarte Ferreira, Alexandre Pinto Basto.

— Associação de Socorros Mutuos na Inabilidade. Relatorio e Contas da Direcção e o seguinte Parecer do Conselho Fiscal:

«De conformidade com o determinado nos nossos Estatutos, o Conselho Fiscal vem apresentar a V. Ex.ª o seu parecer sobre a gerência que findou o seu mandato.

O Conselho Fiscal depois de ter cuidadosamente examinado toda a escrita e seus respectivos documentos verificou a sua rigorosa exactidão, pela que manifesta o seu maior júbilo pela proficiência e dedicação com que a Direcção cumpriu o seu pesado encargo.

Não pode tambem o Conselho Fiscal deixar de apreciar a diferença do número de sócios em relação ao ano de 1929 e manifestamente se vê o cuidado que a Direcção teve por meio da propaganda enaltecer o já tão grande nome da nossa Associação, e assim, é de parecer: 1.º — Que devem ser aprovadas as contas e actos da Gerência; 2.º — Que voteis as conclusões, propostas pela Direcção, excepto aquela a que se refere este Conselho Fiscal; 3.º — Que deve ser lançado na acta um voto de louvor pelo zelo e dedicação com que os membros da Direcção trabalharam durante a sua gerência.»

Antonio José Lourenço Torres, Gregorio Marcelido da Silva e Manuel Tassara.

— Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro. Relatorio apresentado em Assembleia Geral ordinaria de 29 de Maio do corrente e seguinte parecer do Conselho Fiscal:

«Em cumprimento das disposições estatutárias vimos dar-vos o nosso parecer sobre o relatório e contas relativas á gerência de 1929.

O resumo das receitas e despesas da exploração das linhas da concessão e das arrendadas, apresentado no relatório do Conselho de Administração mostra bem claramente os resultados obtidos. Assim a antiga rede deu um lucro de Esc. 435.748\$77 e as linhas arrendadas apresentam um prejuizo de Esc. 763.874\$90. A diferença entre estas duas verbas Esc. 328.126\$13 — conjugada com outras importâncias, deu lugar a que a conta de Ganhos e Perdas fôsse encerrada com um prejuizo de Esc. 354.975\$06; importância que foi retirada do Fundo para exploração das linhas arrendadas, por não ser possível cobrir o déficit pelas receitas próprias nem pelos lucros da exploração das linhas de via larga do Estado em conformidade com o artigo 5.º do Contracto de arrendamento. Bem avisado andou, pois, o Conselho de Administração expondo às instâncias competentes a gravidade da situação, que impossibilita a Companhia de manter o contracto de arrendamento sem uma garantia efectiva dos déficits de exploração. Ousamos esperar que as instâncias superiores tomem as providências que o assunto exige, tanto mais que aquele déficit reverteu em benefício do Estado, cujas linhas foram em parte renovadas devido ao mau estado em que foram encontradas, bem como o material que houve de ser reparado.

Examinámos mensalmente os mapas da receita e despesa e respectivos documentos comprovativos; verificámos os valores depositados

nos cofres da Companhia e as importâncias em caixa. Os saídos do Balanço foram confrontados com os do Ruzão, achando-se perfeitamente exactos.

Conquanto já fôsse lançado na acta da Assembleia Geral extraordinária, realizada em 15 de Novembro último, um voto de profundo sentimento pelo falecimento do Sr. Carlos Francisco Ribeiro Ferreira, que-remos acompanhar o Conselho de Administração, deixando consignado nestes anais o pesar que nos causou esse triste acontecimento.

Resta-nos consignar aqui o nosso reconhecimento ao Conselho de Administração, que por intermédio do seu digno Administrador Delegado nos facultou, sempre que a êle recorreremos, os meios para bem nos desempenhar-mos do nosso cargo.

Temos, pois, a honra de vos propôr:

1.º Que aproveiteis os actos do Conselho de Administração e as contas da gerência do ano findo em 31 de Dezembro de 1929; 2.º Que seja relevado o Conselho de Administração por não ter apresentado as contas e o seu relatorio no prazo fixado nos Estatutos; 3.º Que procedais á eleição da Mesa da Assembleia Geral, do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal; 4.º Que seja dado um voto de louvor ao digno Conselho de Administração, e nomeadamente ao seu administrador delegado, pelo modo solícito com que tem gerido os negocios da Companhia; 5.º Que seja igualmente louvado todo o pessoal pelo zelo e dedicação com que tem auxiliado o Conselho de Administração na sua gerência.»

Frederico Pereira Palha, João Manuel Lopes de Oliveira, Frederico Augusto Igrejas.»

— Direcção do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques. Relatorio do Ano Economico 1928-29. E' um extenso relatorio com 350 paginas em que o illustre engenheiro Director Francisco dos Santos Pinto Teixeira, demonstra com toda a documentação necessaria, os progressos realizados nos ultimos anos.

Com uma boa e elaborada colecção de graficos, contem tambem esta obra mapas descritivos de todo o movimento. Sobre linhas projectadas diz:

«Iniciou-se no segundo semestre de 1929 o alargamento da bitola na linha de Marracuene, começando-se os trabalhos por uma variante de 12 quilómetros conduzindo a linha para fora da cidade, pois eram inumeras as passagens nas ruas da cidade da actual linha, dando ocasião a frequentes choques com automoveis e atropelamentos. Espera-se que este trabalho esteja concluido em Abril de 1930.

Está projectado o prolongamento da linha de Xinavane para o Vale de Limpopo.

Uma brigada de estudos foi construida em Novembro de 1929, começando os seus trabalhos pela escolha do ponto de passagem no rio Incomati, e devendo em seguida fazer os reconhecimentos de traçados necessarios de forma a escolher o melhor terreno a atravessar até aquele Vale.

Finalmente está acordado com a Administrabão do S. A. R. o estabelecimento do serviço combinado por camionagem automovel entre Goba estação e Stegi na Swazilandia.

O sistema de tarifas a adoptar permite que com o minimo de 80 toneladas mensais se consiga realizar o serviço sem prejuizo e espera-se que devendo o tráfego aumentar consideravelmente haja um afluxo que anime a linha de Goba, fazendo-a sair do estado deficitario, em que se encontra ha mnitos anos.

— Da Associação Comercial do Porto. Relatorio da Direcção referente ao ano de 1929. Edição das oficinas de «O Comercio do Porto». Um grosso volume com 456 paginas. Abre com um In Memorium aos socios honorarios falecidos: Conselheiros João Franco e Manuel D. Guimarães Pestana da Silva. E' um relatorio que dividido em duas partes insere toda a documentação relativa ao ano de 1929 na Associação Commercial do Porto.

— Da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid Zaragoza y a Alicante. Relatorio apresentado pelo Conselho de Administração á Junta Geral dos Acionistas que teve logar em 17 de Maio do corrente e relatorio ao Exercicio de 1930.



Gazeta dos Caminhos de ferro

Faltando a um nosso assinante o n.º 985 desta Revista referente a 1 de Janeiro de 1929, rogamos a quem o tiver o envie a esta redacção, indicando qual o preço porque o devemos pagar.

Viagens e transportes

Alteração aos preços de bilhetes

Devido ao aumento de 10 por cento aos preços dos transportes nas linhas da C. P., foram publicados dois aditamentos ás tarifas internacionais n.ºs 301 e 302 do grande velocidade, pelos quais são modificados os preços dos bilhetes e dos transportes de bagagens entre varias estações daquela companhia e as fronteiras de Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro, Marvão-Valencia de Alcantara, Barca de Alva-Fregeneda á de Irun-Hendaye ou vice-versa e da franteira de Irun-Hendaye para diversas estações francesas.

Tarifas reduzidas nos arredores de Lisboa

Está sendo muito bem recebida pelo público a iniciativa tomada pelos Caminhos de Ferro de fornecer bilhetes de assinatura mensal e bilhetes semanais ás pessoas que, residindo nos arredores de Lisboa, tenham as suas ocupações na capital e desejem fazer as suas viagens diarias a preços modicos.

Um assinante que habite, por exemplo, em Queluz ou Sacavem realiza, graças a estas tarifas, a sua viagem diaria de ida e volta, em 3.ª classe, pela modestissima quantia de 1\$34

Identicas reduções vigoram para Braço de Prata e outras localidades.

Serviço de camionagem da estação de Tomar para Oleiros

Foi estabelecido, desde 5 do corrente um novo serviço de camionagem para transporte de passageiros, bagagens e mercadorias, entre a vila de Oleiros e a estação de Tomar, passando as camionetas por Alto do Cavallo, Sertã, Sernache de Bonjardim, Besteiros e Ferreira do Zezere.

Por tal motivo são criados os despachos centrais do Alto do Cavallo, Besteiros e Eerreira do Zezere, e mantidos os de Oleiros, Sertã e Sernache de Bonjardim, os quais passam a ter ligação de serviço pela estação de Tomar, em vez de pela de Castello Branco, como succede actualmente.

A tarifa que regula aquele serviço de camionagem foi posta em vigor na mesma data.

Camionagem entre a estação de Castello Branco e Proença-a-Nova

O serviço de camionagem para transporte de passageiros, bagagens e mercadorias, que actualmente se

effectua entre a estação de Castello Branco e Oleiros, passa, desde 5 do corrente e em harmonia com a respectiva tarifa de camionagem, a ter o seu «terminus» em Proença-a-Nova. Serão mantidos os despachos centrais que estão funcionando até áquella povoação, ou sejam os de Sarzedas, Sobreira Formosa e Proença-a-Nova.

Os restantes despachos centrais, excepto o do Casal Novo (Cesteiro), que é encerrado, deixando de effectuar qualquer serviço, passam a fazer ligação de serviço pela estação de Tomar.

Paragem do (Sud-Expresso) na Curia

Os comboios n.ºs 53 e 54 (Sud-Express) até 31 de Outubro do corrente terão paragem no apeadeiro da Curia, de onde partem ás 16^h e 17^m e ás 15^h e 30^m, respectivamente.



Imprensa

«O Comercio do Porto»

No passado dia 4 festejou o seu 77.º aniversário o nosso presado colega «O Comércio do Pôrto» dirigido pelo brilhante jornalista e nosso presado amigo dr. Bento Carqueja.

Este jornal que se impõe pela honestidade com que trata todos os assuntos começou a publicar-se em 4 de Junho de 1854 com o simples título «O Comércio».

Ao dr. Bento Carqueja que se encontra à frente deste belo órgão da imprensa portuguesa as nossas sinceras felicitações.

«Revista Insular e de Turismo»

Saiu o número 44 desta Revista que dedica parte das suas páginas à linda cidade da Covilhã.

São perto de quarenta páginas cheias de interesse inserindo oito páginas de actualidades, incluindo bastantes gravuras dos últimos acontecimentos da Madeira e Açores, República em Espanha, Visita do Principe de Gales, etc.

A capa é do distinto colaborador desta Revista sr. Carlos Mendes da Costa.

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

ADVOGADOS

DR. CASIMIRO CHAMIÇO

RUA GARRET, 74, S/L.

TELEF. 2 0524

LISBOA

AGENCIAS

AGUAS MINERAIS

ALFAIATES

OLD ENGLAND

Sortido colossal de fazendas inglesas e nacionais. Todas as secções de vestuário.
Mestre de corte diplomado pela

ACADEMIA MINISTER DE LONDRES
CAMISARIA, CHAPELARIA E LUVARIA
FATOS PARA CRIANÇAS

DESCONTO 5 % AOS FERROVIARIOS Á VISTA DO CARTÃO DE IDENTIDADE
R. Augusta, 109 e R. de S. Nicolau (Predio todo)
LISBOA

BANCOS

Banco Português do Continente e Ilhas

RUA DO OURO E RUA DE S. NICOLAU

LISBOA

CAFÉS

**Companhia do Caminho de Ferro
de Benguela**

CAPITAL ACCÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00

CAPITAL OBRIG.— Esc. (ouro) 44.165.070\$00

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

Comité de Londres:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:

Desde o Lobito á Fronteira, quilómetros 1.347

Distancia do Lobito á região mineira da Katanga:

Quilómetros 1.800

ELECTRICIDADE

Hidro Electrica Alto Alentejo

RUA DOS DOURADORES, 150, 1.º — LISBOA

Produção, transporte e distribuição

:-: :-: de energia electrica :-: :-:

POTENCIA INSTALADA 3.200 HP.
EM INSTALAÇÃO 6.000 HP.

FARMACIAS

HOTELS

INSECTICIDAS

PÓS DE KEATING
MATAM



FORMIGAS BARATAS
PERCEVEJOS
PULGAS
TRACAS

MORTOS
TODOS
MORTOS

DEPOSITO PARA REVENA
103. Rua dos Fanqueiros, 1.
TEL-C. 1717 LISBOA

LOUÇAS

FABRICA DE LOUÇA DE SACAEM
(FUNDADA EM 1850)

LOUÇA SANITARIA - LOUÇA DOMESTICA - LOUÇA DE FANTASIA - AZULEJOS BRANCOS E DE COR - MOSAICOS CERAMICOS - TIJOLOS REFRACTARIOS.

Lisboa: 126, R. da Prata, 132 Porto: R. das Carmelitas, 40

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

F. H. D'OLIVEIRA
AVENIDA 24 DE JULHO, 142
LISBOA

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fabricas Mecanicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

Doca de Meantara
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO - PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

MEDICOS

NAVEGAÇÃO

Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires - Os vapores teem magnificas acomodações para passageiros -



Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portuguesa, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas - Para carga e passagens 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

REVISTAS

Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de propaganda dos Arquipelagos dos Açores e da Madeira e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração de cotados escritores

Relação e Administração: R. DA HORTA SÊCA, 7, 1.º -- Lisboa
Telefone (P B X) 2 0158

TELEFONIA SEM FIOS

TINTURARIAS

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, allemães, e outros -- --

Tinge seda, lã linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito desmanchado - Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via - Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc, sem serem desmanchados - Os artigos de lã limpos, por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.