

Gazeta dos Caminhos de Ferro

2.º DO 41.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Comercio e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894. S. Luis, 1904, medalhas de bronze

Representante em Espanha: — Henrique de La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 13

Correspondente em Paris: Ed. Glück — Rue George Sand 34 — Enghien-les-Bains

Representante em Angra do Heroísmo: José Maria dos Santos

NUMERO 962

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

LISBOA, 16 de Janeiro de 1928

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO

Dr. Calado Rodrigues

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

SUMÁRIO

Carvão e caminhos de ferro — As linhas do Lena, por J. Fernando de Sousa	Pag. 17
Os nossos Hoteis, por Raul Esteves dos Santos	» 20
Parte Oficial	» 22
Os Caminhos de Ferro Alemães, por Carlos d'Ornellas	» 23
Revista Insular e de Turismo	» 24
O desenvolvimento da Aviação, por Carlos d'Ornellas	» 25
Linhas Estrangeiras	» 26

Companhia Carris de Ferro de Lisboa	Pag. 27
Linhas Portuguesas	» 28
Grémio dos Açores	» 28
Viagens e Transportes	» 28
A emigração portuguesa para o estrangeiro	» 28
Os nossos mortos	» 29
Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro — Linhas do Vale do Vouga	» 30
Sindicato dos Profissionais da Imprensa	» 30
Jardim Zoológico	» 30
Arrematações	» 31

CARVÃO E CAMINHOS DE FERRO

AS LINHAS DO LENA

Por J. FERNANDO DE SOUZA

PROMETEMOS, na *Gazeta* de 16 de dezembro, analisar a representação da Camara Torres Novas pedindo a linha de via larga do Entroncamento a Rio Maior e o seu ramal para a Mendiga, em vez da via estreita pedida pela «Match».

O decreto n.º 14:866 de 3 do corrente resolve definitivamente a questão em termos dignos de aplauso. A sua publicação seria suficiente resposta às alegações da representação. Mais adiante o encontrarão os leitores na secção competente, mas não nos dispensaremos de fazer algumas reflexões para cabal elucidação do assunto.

Quando se procedeu em 1904 ao inquerito acerca do plano da rede complementar do Centro, no qual figuravam as linhas de via estreita de Tomar para o Norte e para Rio Maior por Torres Novas, a Camara desta vila confessou as vantagens que para o concelho resultavam das linhas de «via estreita» propostas, lembrando apenas a conveniencia de passar pelo Entronca-

mento a linha de Tomar a Rio Maior. Pediu mais um ramal de Alcanena a Porto de Mós para assegurar as comunicações directas, o que era rasoável.

Nessa ocasião foi a Camara de Tomar que veiu reclamar a via larga para as linhas de aquela cidade á Lousã e a Rio Maior. A Comissão e as estações consultivas não deferiram esta pretensão, mantendo a via estreita acomodada á função modesta de um grupo de linhas económicas.

Nos ultimos tempos a Camara de Torres Novas pretendeu primeiro que se construisse nova transversal de via larga do Entroncamento á linha de Oeste por aquela vila, proximidades de Alcanena, Minde e Porto de Mós. Foi essa sugestão repelida no parecer de 26 de outubro de 1926 do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, sancionado por despacho ministerial.

Na sua conclusão 2.º lia-se:

2.º — «que não é admissível a via larga na linha do Entroncamento ao Rio Maior».

Na conclusão 3.^a afirmava-se que devia ser classificada essa linha de via estreita, preconizando-se a sua bifurcação na Zibreira para dar a linha directa a Porto de Mós sem alterar a unidade do plano da rede de via estreita a construir entre as linhas de Norte e Oeste.

Surge depois o pedido da «Match» para lhe ser concedido com garantia de juro o prolongamento da sua linha mineira parte em construção, parte já explorada, da Martingança pela Batalha e Porto de Mós á Mendiga até o Entroncamento, alegando que ela servia as povoações de Alcande, Monsanto, Alcanena, Vila Moreira e Torres Novas.

Nos estudos e conferencias preparatorias da Comissão tecnica da Direcção Geral procurou se levar a «Match» a aceitar de preferencia a linha directa por Minde a Porto de Mós, ao que ela se recusou, alegando que lhe ficava em ramal sem saída a sua extensa linha da «Mendiga»; que teria de trazer os carvões d'essa proveniencia a Porto de Mós para subirem á portela dos Alvados; que a região entre Porto de Mós e Minde não tinha tráfego e nada valia sob o ponto de vista agricola, enquanto seguindo da Mendiga servia-se uma faixa muito povoadas e ricas, sem deixar de servir Minde a poucos quilometros; que por todas essas razões se desinteressava da linha caso não fosse adoptada a directriz por ela pedida.

A Comissão tecnica encarregada da revisão do plano da rede, ouvida sobre o assunto, ponderou que a linha requerida não fôra ainda classificada, embora tivesse sido proposta e submetida a inquerito em que não houve reclamação. Parecia pois justificada a sua classificação agora que a empreza das minas do Lena pede a concessão de um troço importante. Ora, como o Decreto 11.852 declarou da maior urgencia o estabelecimento de transportes faceis do carvão nacional, e o Decreto 13.829 assegura a preferencia ás linhas que sejam elementos de desenvolvimento da lavra das respectivas minas, entendeu a Comissão que se deve classificar desde já a linha do Entroncamento e Rio Maior com um pequeno ramal de Alqueidão á Mendiga a ligar com a linha mineira de Martingança á Mendiga, que devia ser acrescentada á rede de interesse geral sem perder o caracter especial de linha mineira.

Foi tambem ouvida a Comissão superior dos Caminhos de Ferro do Ministerio da Guerra, que se pronunciou no mesmo sentido.

Finalmente, o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, em parecer minucioso de dezembro ultimo, depois de historiar o assunto e de analisar os preceitos legaes aplicaveis, concluiu que devia ser imediatamente classificada a linha de via estreita do Entroncamento a Rio Maior com um pequeno ramal á Mendiga; que devia ser declarada de interesse geral a linha mineira de Martingança á Mendiga; que uma e outra e as de via de 1^m que viessem a ser classificadas entre as linhas de Norte e Oeste deviam constituir um grupo com unidade de exploração, tendo por nucleo as linhas de Martingança á Mendiga; que o troço do Entroncamento a Alqueidão e o ramal da Mendiga deviam ser concedidos á «Match» nos termos requeridos, com garantia de unidade, por 90 anos, com o compromisso de ser por ela aceita a concessão das restantes linhas do grupo, quando o Governo a julgar conveniente, nas mesmas condições.

Fixava ainda o parecer diversas clausulas da concessão.

Vieram então as Comissões administrativas de Torres Novas e Alcanena protestar contra a concessão proposta. Publicou a *Gazeta* a respetiva representação.

Pretende-se nela, contra os pareceres unanimes das corporações consultivas, tanto em 1904 como em 1926 e 1927, que a linha do Entroncamento a Rio Maior seja de via larga, alegando-se que a construção do ramal de Tomar á Lamarosa em via larga devia ter igual consequencia para aquela linha. O contrario se devia concluir. Ainda hoje seria oportuno emendar o erro cometido e assentar a via estreita nesse ramal, prolongando-o ao Entroncamento para assegurar a ligação da via estreita.

Alegou-se contra a via estreita os encargos da baldeação, que se dão sempre para os passageiros e para as pequenas remessas, não constituindo para a mercadoria que poderia seguir sem ela onus comparavel ao encargo do excesso de custo da construção. E' de notar que todo o carvão que venha para consumo no Entroncamento, representando consideravel tonelagem e que podia ir descarregar nos depositos, ficaria sujeito á baldeação em Alqueidão, se se adoptasse o alvitre da representação.

E' aquele o ponto fundamental.

As estações competentes teem sido unanimes em indicar a via reduzida para o grupo de linhas entre as de Oeste e do Norte ao norte da transversal Setil-Caldas em conexão com as que do Entroncamento vão por Tomar e Miranda do Corvo ligar em Santa Comba com as da Companhia Nacional e do Vouga.

Independentemente do troço Tomar Entroncamento, a continuidade é assegurada pela linha Tomar-Nazaré, ligada em Porto de Mós com as de Martigaça ao Entroncamento e Alqueidão a Rio Maior.

Fica assim constituído um grupo importante, uma unidade de exploração que abrange mais de 200 quilométrios em conexão com a lavra de um importante couto mineiro com as industrias que o seu integral aproveitamento protesta.

Vêm as Camaras pedir que se tem de manter a via estreita na linha do Entroncamento-Rio Maior, se classifique imediatamente a de Entroncamento a Porto de Mós dando-lhe a preferencia para a construção.

Num plano completo justifica-se a inclusão dessa linha que em comissão competente resolreu propôr. Tendo-se portanto de dar a preferencia ao serviço das minas de carvão, que é mais favorecido pela linha Mendiga-Entroncamento é esta que deve ter a preferencia. Torres Novas fica no troço comum ás duas, Alcanena é mais bem servida pela segunda Minde, fica não o longe desta e não se compara a sua importância com a de toda a região entre Alcanena e Alqueidão.

E' certo que enquanto se não construir a li-

gação directa uma parte do tráfego é onerado com um exame de percurso, para algumas localidades, mas em compensação ha encurtamento para outras, que para mais ficaria privada de ligações imediatas com a séde do concelho e com o Entroncamento.

Tudo isso foi ponderado pelo Governo que depois de ouvir a direcção Geral de Caminhos de Ferro e ter em conta os pareceres concordes das corporações consultivas promulgou o Decreto 14.866 de 3 do corrente classificando a linha de 1º do Entroncamento a Rio Maior com o ramal de Mendiga, declarando de interesse geral a linha mineira Martigaça-Mendiga e tomando-a para melhor do grupo de linhas secundarias da região com unidade de exploração.

Os considerandos desse decreto assentam a boa doutrina e expõem os fundamentos legaes da resolução governativa.

Alega-se a preferencia assegurada aos transportes de carvão nacional; invoca-se o inquerito anterior de 1906 que serviu igualmente de base em 1912, á classificação da linha de Tomar á Nazaré afirma-se a conveniencia da unidade da exploração do grupo regional de via estreita; e de acordo com os pareceres de 1926-1927 do Conselho Superior de Caminhos de Ferro resolreu definitivamente o assunto.

Segue-se agora o contracto de concessão á «Match», e dentro em pouco estará continuada a linha Martigaça-Entroncamento, convindo igualmente activar a concessão da linha Tomar-Nazaré com o ramal de Leiria, cruzando a linha mineira em Porto de Mós e na Batalha.

Trefileries et Lamoins du HAVRE

S. A. au capital de 90.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

OS NOSSOS HOTEIS

Por RAUL ESTEVEZ DOS SANTOS

ESTÁ na ordem do dia a proxima Exposição de Sevilha. Falam os jornais, tomam posse e iniciam os trabalhos as varias comissões, e deixam-se entrevistar os arbitros consagrados do nosso mais que infantil Turismo. E não sei porque associação de ideias, vei-nos á memória o nome de Mendonça e Costa, o percursor tantas vezes ridicularizado, das grandes iniciativas de Turismo em Portugal. Pode-se dizer: — o primeiro português que teve a paixão das viagens.

Esta «Revista» sem pretender marcar directrizes, num assunto que tanto interessa á economia nacional, não pode no entanto eximir-se ao dever que tem para com os seus leitores, de dizer algumas verdades, possivelmente amargas, sobre os hoteis de Portugal.

Portugal tão rico de belezas naturais, não tem hoteis modernos, como não possue excepção feita ao Palace do Bussaco, hoteis verdadeiramente confortáveis, em condições de receberem os milhares de tourístes que anualmente nos visitam, para conhecem este pedaço abençoado. A amenidade do clima, a riqueza das suas aguas minerais e medicinais, a paisagem repleta de encantos, tocada de beleza, de que lhe falam os seus escritores, e as agencias de turismo. Tão diferente dos outros paizes, até mesmo na sangrenta serie de revoluções que o ensaguentam.

Portugal, insistimos, poucos hoteis possue dignos desse nome. E esta afirmação não é infelizmente exagerada, vive na verdade dos factos e comprova-se com o seguinte e rigoroso quadro.

Lisboa, a decantada cidade de marmore e granito, não possue um grande hotel no genero dos palaces, que as grandes capitales ostentam.

O Avenida-Palace, o hotel dos diplomatas estrangeiros, não tem as condições indispensaveis para ser o primeiro hotel duma capital como Lisboa. A sua situação de hotel terminus, a falta dum Hall magesto-so, para não falar em outras deficiencias, impedem-no de ser um bom hotel, que fará um Palace!

E Lisboa tem necessidade de um hotel monumental com alguns centos de quartos, e as indispensaveis casas de banho.

Hotel que possua suntuosos salões, decorados com arte e bom gosto, para concerto, baile e banquetes.

Lisboa tem hoje apenas meia duzia de hoteis regulares, o que devemos confessar sér muito pouco para satisfazer ás exigencias duma cidade que pretende o justo titulo de Cais da Europa.

Lisboa está diariamente a receber estrangeiros, e nós temos constatado que encontram por vezes serias dificuldades para se alojar condignamente.

O que acontece?

Dividem-se em grupos, e distribuem-se pelos varios edificios que para ahí usam abusivamente o nome

de hoteis; ou então demoram-se algumas horas em terra, fazendo por estradas horreras o costumado passeio Sintra-Cascaes-Lisboa, recolhido a bordo, ou seguido o mais rapidamente que podem, pelo caminho de ferro o seu destino.

Não é demasiado afirmar que um dos grandes sintomas do progresso do paiz, está no grau de desenvolvimento da sua industria hoteleira. A Suiça é visitada por milhares de estrangeiros, porque os seus hoteis são afamados. Ali em escolas modelares se aprende tudo quanto possa interessar a difícil arte de dirigir hoteis, e o estado consciente da sua alta importancia, dá-lhe toda a sua proteção.

Os outros paizes melhoram constantemente de processos para chamar tourites, compreendendo bem o valor dessa industria, cuja complexidade é vastissima, e da qual brotam avultadissimas fontes de receita.

Marrocos, nome que na epoca presente ainda tem o condão de assustar alguns timoratos, possue graças á Companhia Transatlantique, hoteis magnificos espalhados por toda a zona francesa. Quem estas linhas escreve, visitou-os demoradamente, e pode afirmar que não seria dificil em Portugal seguir-se com existo identico sistema.

São cerca de vinte e cinco hoteis situados nos melhores locais das caracteristicas cidades morroquinhas, decoradas interiormente no estilo da região, o que lhe dá um aspecto intessantissimo.

O Brazil tem hoteis magestosos, e o Rio de Janeiro na data festiva do seu aniversário, inaugurou um monumental hotel, sem duvida um dos melhores da America Latina.

E' bem notorio o progresso de Madrid que á alguns anos, não possuia hoteis que igualassem os de Barcelona, Sevilha e S. Sebastián e depois da abertura do Ritz e do Palace, Madrid tem sempre esses hoteis repletos com o que melhor viaja pela Europa. E o resultado da sua exploração no ano em que a divisa cambial devia afastar os hóspedes, no ano de 1922, pôde ainda dar de lucro aos seus accionistas 65%!

Sevilha vai inaugurar um hotel moderno, repleto de arte e de conforto onde nada falta. O hotel Afonso XIII. E Sevilha tem grandes hoteis, como o Eduardo VII e o Madrid.

A difícil sciencia hoteleira não pára. Cada congresso traz um sem numero de novidades que vai do insignificante detalhe, impossivel quasi de ser visto, á modificação profunda, que remodela formulas até agora consagradas. O congresso da America como o de Barcelona, marcam brilhantemente uma autentica revolução no mundo hoteleiro.

Mas continuemos a falar do que nós temos, olhos postos no que os outros teem.

Sintra não tem um hotel, Cascais nem uma sombra. No Monte-Estoril, só agora o Italia entra na senda do progresso. Os outros estacionam.

No Estoril, aguarda-se com ansiedade a inauguração do hotel do Parque, que se deverá inaugurar antes de dois anos, e que ficará sendo um dos nossos grandes hoteis. Nada lhe faltará, desde a magnifica situação que não sofre comparação ao bom gosto, e conforto do seu interior.

E Mafra? O seu velho mosteiro encerra uma das nossas mais ricas bibliotecas. E a dois passos a galante Ericeira, hoje presa á tradição, pelo embarque da familia real?

Mas vamos ao quadro negro das terras onde não existe hotel, digno desse nome.

Setubal, a rainha do Sado, Evora a cidade, museu de tantas maravilhas. Beja, o grande celeiro. Elvas, a sentinela da fronteira e Portalegre?

No Algarve. Montachique, serra cheia de belleza e de encanto, cuja agua tem enorme reputação. Praia da Rocha, uma das mais lindas praias de Portugal. Lagos, em cuja enorme enseada manobram á vontade as grandes esquadras e Faro, capital desse fecundo e belo Algarve. Um pavor!

Santarem, com as Portas do Sol, local onde se descortina um lindo panorama. Leiria, caminho forçado para esse maravilhoso poema de renda de pedra que é a Batalha. Ayeiro com a sua ria e o belo repositorio de arte, que se encerra no Convento de Santa Joanna. Monte da Penha, linda maravilha sobranceira a Guimaraes, S. Pedro do Sul, que tem a seus pés, o Vale do Vouga, cheio de encanto e de poesia, Vila Real, Bragança, Castello Branco!

São terras que bem necessitam de construir hoteis simples e higienicos. As comissões de iniciativa deveriam ter as condições necessárias para auxiliar e encaminhar qualquer tentativa local, e os organismos administrativos poderiam tambem conjugar as empresas que se abalançassem a obra desta natureza.

O Porto tem o seu Grande Hotel, que não passa de um regular hotel, e pouco mais.

Coimbra possui varios, mas só um digno desse nome.

Braga tem alguns de certo aspecto, no seu encantador Bom Jesus, mas não atigem uma boa categoria.

Nas praias e nas estâncias termais, temos alguns hoteis regulares, devendo assinalar-se em primeiro lugar: a Curia, Vidago e o Gerez. Santa Luzia essa perola engastada sobre Viana do Castelo, tem um hotel que poderia ser bom, se tivesse mais conforto e uma melhor direcção. Vila do Conde, praia das elegancias da gente de Norte, possue um pequeno hotel de certo gosto, que gostaríamos de vêr espalhados pelas nossas praias a estâncias termais.

E' uma grande obra essa que temos que realizar, aproveitando e coligindo todas as boas vontades, todas as grandes energias, estejam elas onde estiverem.

Ao Estado, compete a imediata restauração das estradas que se encontram intransitaveis, e a construção de novos ramais. Pôr em execução, no que fôr possível ainda. O projecto do engenheiro Antonio Belo, com a sua Gare Marítima. Simplificar os serviços de Emigração e de Saúde.

O estudo de novas linhas de caminho de ferro. O aproveitamento de quedas de agua para electrificação duma parte da nova rede ferroviária, e iluminação de algumas regiões. Assim como um auxilio financeiro, por intermedio da Caixa Geral dos Depósitos. Pautas aduaneiras que premitem, sem os actuais entraves, a importação de tudo quanto se torne indispensável para a construção de novos hoteis, e cuja aplicação o Estado fará fiscalizar com todo o rigor.

Depois sim. Poderemos condignamente receber os milhares de touristes que anualmente nos visitam, e por intermedio do nosso Comissariado na Exposição de Sevilha, fazermos uma inteligente propaganda de tudo quanto de belo possuímos.

Sociedade Commercial Portugueza PHILIPS

RUA DA BETESGA 57, I.^o Esq.^{do}

LAMPADAS DE CONSTRUÇÃO REFORÇADA
ESPECIAES PARA CAMINHOS DE FERRO.
RECTIFICADORES PARA CARREGAR.
ACUMULADORES PARA SIGNAES.

Dirigir-se ás casas das especialidades



Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

Decreto n.º 14:865

Considerando que a Câmara Municipal de Tomar, autorizada pelas leis n.ºs 76, 825 e 1:658, respectivamente de 16 de Julho de 1913, de 8 de Julho de 1915 e de 13 de Setembro de 1924, a construir a linha de Lamarosa a Tomar por meio de um empréstimo de 6.000.000\$, contratou o mesmo com a Caixa Geral de Depósitos, com a garantia de juros até 9 por cento para sua emissão, e amortização em vinte anos, e autorizada simultaneamente a celebrar com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses contrato para a construção e exploração d'este ramal celebrou de facto êsse contrato, que não foi no entanto submetido à aprovação do Governo;

Considerando que a Câmara Municipal de Tomar vê esgotado o referido empréstimo na construção da referida linha férrea, tendo únicamente pago 24.000\$ por conta da primeira anuidade, empréstimo cujo encargo de 600.000\$ excede em cerca de 200.000\$ a totalidade dos seus rendimentos próprios e carece de recursos para conclusão das obras, computadas em mais cerca de 2.500.000\$;

Considerando que, constatada a impossibilidade de a referida Câmara Municipal suportar as responsabilidades que derivam das citadas leis, ao Governo compete promulgar as providências excepcionais necessárias para solucionar o assunto, em harmonia com o interesse público, que exige se complete a linha férrea sem delongas para servir aquela próspera região e valorizar a importante soma já despendida.

Considerando que o prosseguimento dos trabalhos, segundo as normas expressas na legislação actual, sobre linhas cuja construção é financiada pelo Fundo especial de caminhos de ferro, demandaria uma interrupção nos trabalhos para organização dos processos de concurso, o que se não compadece com a urgência do seu prosseguimento:

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º E' o Governo autorizado a satisfazer pelas disponibilidades do Fundo especial de caminhos de ferro os juros e amortizações, encargos do empréstimo na importância de 6.000.000\$ contraídos pela Câmara Municipal de Tomar, na Caixa Geral de Depósitos, para construção do ramal Lamarosa-Tomar, bem como a solver pelo mesmo Fundo todas as despesas feitas com a construção do referido ramal e ainda não satisfeitas pela Câmara, passando, desde a data do presente decreto, aquele a ser considerado como "uma linha complementar construída por conta do Estado.

Art. 2.º A construção do referido ramal será continuada nas condições em que o tem sido até agora, mas financiada pelo Fundo especial de caminhos de ferro, nos termos do n.º 1.º do artigo 14.º do decreto com força de lei n.º 13:829, de 17 de Junho de 1927.

Art. 3.º Para custear os encargos de que trata o presente decreto é inscrito no capítulo 2.º, artigo 5.º, do orçamento do Fundo especial de caminhos de ferro, sob a rubrica «Ramal de Lamarosa a Tomar», a quantia de 3:158.210\$87.

§ único. Esta importância será abatida pela forma abaixo indicada, nas seguintes dotações do mesmo capítulo e artigo:

Linha de Extremoz a Castelo de Vide	740.000\$00
Linha do Guadiana	200.000\$00
Linha da Régua a Lamego	680.000\$00
Linha do Vale do Sabor	900.000\$00
Linha do Barreiro a Cacilhas	36.000\$00
Oficinas do Barreiro	135.000\$00
Ampliações e alargamentos, etc.	467.210\$87
	3:158.210\$87

Art. 4.º A exploração do ramal Lamarosa-Tomar, nos termos do contrato celebrado com a Câmara Municipal de Tomar, será feita pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, ficando a cargo da mesma Câmara os encargos previstos no contrato, em tudo que se refere a expropriação e pagamento de «deficit», quando o haja, nos termos do respectivo contrato,

Art. 5.º O financiamento total, efectuado pelo Fundo especial, para a construção do ramal Lamarosa-Tomar, é feito a título de empréstimo e deverá ser amortizado pelos lucros da exploração, que nos termos do referido contrato cabiam à Câmara Municipal de Tomar.

§ 1.º Na parte respeitante a expropriações, a Câmara Municipal de Tomar entregará ao Fundo especial de caminhos de ferro a importância total das expropriações a que nos termos do artigo 4.º do decreto n.º 13:829, de 17 de Junho de 1927, a mesma Câmara é obrigada, devendo esse pagamento efectuar-se em vinte prestações anuais e iguais até o dia 30 de Junho de cada ano, sendo a primeira prestação para no corrente ano económico.

§ 2.º Na hipótese de haver «deficit», o Fundo especial enviará a respectiva conta à Câmara Municipal de Tomar para esta satisfazer a sua importância.

Art. 6.º A fiscalização técnica e administrativa das obras do novo ramal, que por virtude do contrato celebrado entre a Câmara Municipal de Tomar e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses em 19 de Agosto de 1925 era feita por aquela, passa a ser exercida pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, segundo as normas estabelecidas no decreto n.º 14:273.

Art. 7.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 3 de Janeiro de 1928.—ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — João Vicente de Freitas — Manuel Rodrigues Júnior — João José Sinel de Cordes — Abílio Augusto Valdés de Passos e Sousa — Agnelo Portela — António Maria de Bettencourt Rodrigues — Artur Ivens Ferraz — José Alfredo Mendes de Magalhães — Felisberto Alves Pedrosa.

OS CAMINHOS DE FERRO ALEMÃES

III

LOCOMOTORAS QUE QUEIMAM TODA A QUALIDADE DE CARVÃO—O SERVIÇO DE BAGAGENS—REVISÃO DE BAGAGENS E PASSAPORTES—CARREGADORES—SEGUROS DE BAGAGENS—INFORMAÇÕES VARIAS : : :

T RATEI no meu primeiro artigo sobre os Caminhos de Ferro Alemães, além da pequena descrição da grande capital antes da guerra, da velocidade dos combóios, o asseio nos Caminhos de Ferro, combóios expressos e de luxo, sobre-taxas para combóios de grande velocidade.

No segundo artigo tratei de carruagens para fumadores e não fumadores, carruagens-camas, como adquirir bilhetes com antecedencia para os passageiros, preços de viagens e carruagens-restaurants.

E com a terceira parte que trato das locomotivas que queimam toda a qualidade de carvão, serviço de bagagens, revisão de bagagens e passaportes, carregadores, seguros de bagagens e informações, vou terminar esta serie de 3 artigos prometendo, para muito breve, um resenho sobre o que tem sido e o futuro dos caminhos de ferro mundiais.

A Fabrica de locomotivas na Alemanha A. E. G. acaba de construir locomotivas que queimam todas as qualidades de carvão.

Os engenheiros alemães empregaram bastantes esforços para conseguirem tão grande melhoramento conseguindo que as locomotivas queimassem os combustiveis de inferiores qualidades o que até agora não acontecia porque para sustentar as mesmas locomotivas queimava-se o carvão de melhor qualidade, o que se tornava bastante dispendioso.

As novas locomotivas são completamente serradas de maior simplicidade e economia.

O serviço actual de bagagens de mão que os passageiros podem levar nos compartimentos, sem pagar qualquer sobretaxa, é feito com todas as comodidades sem que o mesmo passageiro possa ser encomodado, durante a viagem, claro que desde que a mesma bagagem possa ser arrumada por cima na rede, ou por baixo do logar onde o mesmo passageiro estiver sentado.

O peso total da bagagem a qualquer passageiro não pôde ser superior a 25 kilos, e não é permitido a qualquer passageiro levar como bagagem de mão volumes cujo peso individual exceda aos 25 kilos.

A bagagem grande é despachada desde que paguem as taxas respectivas sendo a mesma bagagem conduzida num vagon-bagageiro que vai sempre atrelado á cauda do comboio.

Aos passageiros que viajam em comboios, a revisão de bagagens e passaportes é feita no comboio parado na estação da fronteira. A bagagem grande que segue no vagon da cauda é revistada mesmo dentro do proprio vagon-bagageiro, tendo sempre que estar presente o passageiro proprietario da bagagem.

O serviço de carregadores, é feito em todas as estações por empregados da Viação que hostentam na blusa de ganga ou no bonet uma chapa de metal amarelo com o respectivo numero e encontram-se sempre á chegada ou partida de todos os comboios.

Na Companhia Europa de Seguros de Mercadorias e de bagagens pôde fazer-se qualquer seguro desde que na bilheteira respectiva, ao ser apresentada a respectiva guia, colem as estampilhas de seguir na guia ficando a companhia responsável pela perda, subtrações e danos sofridos durante o transporte na linha ferrea e pela não entrega no prazo estipulado, ficando a dita companhia obrigada a pagar todos os prejuizos inclusivé a não realização de lucros, até ao importe do valor em que seja efectuado o seguro.

Querendo o passageiro segurar a bagagem por tempo superior ao do transporte na via ferrea é recomendavel comprar uma apolice válida por 60 dias, que segura na Europa todo a bagagem incluindo os fatos e roupas vestidas contra perda, subtração e danos e contra roubos e assaltos tambem durante o transporte. Estas apolices encontram-se á venda em todas as agencias de viagem e nos postigos de despachos de bagagens.— De igual modo se pode segurar contra perdas a bagagem de mão depositada nos postos de arrecadação. Este seguro é sobretudo recomendavel se o valor da bagagem de mão fôr superior á quantia por que é responsável a Viação e que é de 100 Mcs, por volume.

Logo que se chega ás estações principais encontram-se as agencias de informações ou nas proximidades imediatas as associações de Turismo onde teem devidamente montados os seus portos de informações que são publicamente de uma grande utilidade. Ali se prestam todos os esclarecimentos precisos sobre todas as questões de interesse para o forasteiro que viaja a seu modo.

Mesmo que assim não fosse, todos os empregados ferroviários estão habilitados a informar os passageiros.

REVISTA INSULAR E DE TURISMO

Está publicado mais um interessante numero, o n.º 15, da «Revista Insular e de Turismo dirigida pelo nosso camarada Carlos d'Ornellas.

Traz colaboração do Dr. José Bruno, Jayme Camara, Dr. Alexandrino dos Santos, Dr. Armando de Cortes Rodrigues, Capitão Rodrigo Alvares Pereira Castelo de Moraes, Dr. Calado Rodrigues, Dr. Arnelim Junior, Jayme de Balsemão, Soeiro da Costa, Manuel Carreiro, Raul Esteves dos Santos, Alberto Figueira Gomes, etc.

Em homenagem a este nosso preso colega transcrevemos o interessante artigo de fundo sobre Turismo:

Somos um povo de tradições heroicas, belicas, científicas megalomanicas, etc., etc.. E, no fim de contas o que nós somos é um povo de crianças grandes. Um povo infantil. Um povo de crianças habilmente manobrado pelos povos de gente crescida, pelos povos matulões, bisnauis, que reservam o sentimentalismo para as horas vagas e marcham seguramente, implacavelmente, no caminho talhado pelo egoísmo das suas forças económicas e políticas, disfarçando a artilharia com a diplomacia e os interesses económicos e políticos com os rapa-pés da lisonja que o protocolo incerto de Versailles e de Genebra lhes permite.

Um estrangeiro no canto d seu lar, embora culto mas desinteressado das manobras políticas que evoluçãoam no tabuleiro internacional porá, sempre em dúvida a legitimidade dos pergaminhos que nós invocamos para título da nossa atribuída situação de independencia ou de primazia intelectual.

Uma grande parte dos habitantes da Terra não sabe que Portugal existe e a maioria da minoria restante tem, a respeito de Portugal, dos seus feitos históricos, da sua situação política, da sua colaboração no movimento contemporâneo das artes e das ciências, as concepções mais patuscadas que imaginar se pôde.

Se a essa maioria da minoria se perguntar, por exemplo, o que é Portugal, ela responderá que é uma província hespanhola ou um protectorado inglez, uma especie de tampão posto entre as irrequietudes do

velho mundo e as ambições entrechocantes do mundo novo.

Se, por exemplo, a inquirirmos sobre os factos que, desde a alvorada de Víriato, teem esculpido fundo, na historia mundial a documentação indestrutível das características escenciais da independencia nossa, ela tirá, lançando sobre a nossa justa prosapia o exagero historico da colaboração estranha decisiva, desde os cruzados da conquista de Lisboa até aos inglezes de Wellington das jornadas peninsulares que culminaram no Bussaco.

A mesma ignorância, as mesmas erradas concepções, se manifestarão a respeito dos aspectos da nossa vida artística e científica e de todos os outros aspectos da vida nacional.

* * *

Ora está-se fazendo, intensamente, entre nós, a campanha a que, por todos os motivos, e especialmente porque esta revista de turismo trata, não podemos negar o carácter de campanha patriótica.

Esta campanha está-se fazendo pela pauta tradicional do grande reclame.

Estão passando pelas colunas dos grandes jornais os grandes nomes da diplomacia, da finança, da política.

E' um desfilar inteligentemente ordenado de valores, cujas opiniões hão de ter, sem dúvida, uma importância grande para a realização dos objectivos que se tem em vista.

Está nomeada uma comissão que a seu cargo tem o orientar a acção turística e só temos que render homenagem ao valor das pessoas que constituem essa comissão, julgando nós que é dever de todos os portugueses colaborar com ela na medida máxima do possível.

Assim, permitimo-nos alvitrar, que se aproveite o ensejo para uma acção energica e inteligente tendente a restabelecer lá fora a verdade a respeito de todos os aspectos da nossa vida nacional.

Nem só de pão vive o homem. Nem só de dinheiro, incluido o dinheiro que os turistas podem deixar, vivem as nações.

Vivem também muito do que lá por fora se pensa a respeito da sua história e da sua colaboração no progresso mundial.

TEM FRIO?
SOBRETUDOS
GABARDINES

TEMOS OFICINA DE ALFRIATE — Grande stock de soberludos e gabardines feitos a preços baratinhos

União Industrial de Lanifícios

Rua Fernandes Thomaz, 308, — (Em frente ao Bolhão) — PORTO

Fabricamos as melhores fazendas para

O DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO

VAMOS TER UM CAMPO EM BRAGA

O QUE SOBRE O ASSUNTO NOS DISSE O CAPITÃO AVELINO BARBOSA

FOI durante um passeio que o acaso—o acaso ao encontro do qual, umas vezes refletidamente, e outras cegamente vai o jornalista—mas foi o acaso, como íamos dizendo, que nos deparou a entrevista.

Conversa alegre, conversa animada e recheada d'aquele bom espírito português—o espírito sem ficções, pleno de interesse e de sinceridade que lhe dão profunda graça.

E das coisas alegres, dos ditos de ocasião, das futilidades que servem de entretenimento a quem sabe trocar e alinhavar meia duzia de palavras, brevemente se passou ao assunto palpitante, ao caso austero de interesse público. Está na nossa frente o ilustre oficial de cavalaria 9 senhor Capitão Avelino Barbosa.

Ali n'aquela Braga tradicional de Bispos—*A Barca Augusta* das lendas e da Crença, da Fé em Deus e do Amor à Pátria, vai estabelecer-se um aeroporto que sirva não só para um campo de aviação militar mas, também, para um campo internacional.

A notícia era assim lançada de chofre e o jornalista, sempre ávido de sensação, agarrou-a pelos cabelos...

—Um Campo de Aviação em Braga?

—Sim senhor—diz-nos o senhor Capitão Avelino Barbosa. E, continuando:—Houve já uma importante reunião, na sede do Atheneu Comercial á qual além da minha pessoa, assistiram os senhores, Dr. Alberto Cruz, Tenente Daniel Braga, Esteves de Aguiar Capitão Cipriano Martins, Alferes Rosa, Capitão Castilho, etc., etc.

Sempre amabilíssimo, com um aprumo militar severo, mas captivante, digno de nota, o nosso entrevistado propõe uma visita ao local escolhido para o referido Campo.

Agradecemos e, pouco depois, partia-mos n'um belo Diana, pela estrada da Ponte do Bico, á Veiga dos Granginhos.

Este campo—que é extensíssimo já foi visitado—diz-nos Avelino Barbosa—por vários oficiais da Aeronáutica que vieram como técnicos verificar as condições de adaptação!

—E como se pronunciaram eles?

—Além do senhor tenente coronel Cifka Duarte e do major Chaves estiveram aqui vários oficiais, como já disse, e que foram favoráveis à nossa ideia e aprovavam a adaptação do terreno tendo, até, o senhor Capitão de engenharia Castilho desenhado um esboço que os visitantes levaram para Lisboa.

—Os trabalhos continuaram?

—Organisámos depois uma grande Comissão com elementos oficiais civis e militares e com alguns particulares de grande valor e de maior influência, que se se avistou com S. Ex.^a o senhor Ministro da Guerra para lhe oferecer o referido campo com a condição de n'ele estabelecer um aeródromo.

—Não poz obstáculos o senhor Ministro?

—Nunca. É uma pessoa inteligente e apoiou com entusiasmo a ideia resolvendo consultar sobre o assump-

to a direcção da Aeronáutica Militar...

—Qual a atitude desse organismo oficial militar?

—A mais correcta e consentanea com a satisfação dos nos os desejos. Nem, de resto podia ser outra tanto mais que, como lhe disse, o senhor Cifka Duarte e outros abalizados técnicos foram de opinião favorável. Portugal tem que caminhar ao lado das nações progressivas do mundo. Braga é uma das terras de Portugal que mais merecem. Se não houvesse outras razões haveria, para ter jús á consideração dos poderosos, o ter sido ela que levantou o grito de revolta proclamando, pela voz unânime de exercito, em 28 de Maio de 1926 a regeneração da Nacionalidade!...

A entrevista tinha terminado e com um leal e aperitado abraço agradecemos ao ilustre militar.

C. O.



Grupo de oficiais e civis que bastante se interessam pelo Aeroporto de Braga

Linhos Estrangeiros

Linhos espanhóis. — A linha de Caminho de Ferro Santiago-Pontevedra numa extensão de 75 quilómetros que era explorada pela Companhia Ingleza The West Galicia, foi recentemente adquirida por uma Companhia em organização, da qual fazem parte além de um grupo de banqueiros de varias entidades galegas e catalanas.

— Pela Empreza del Norte se organizou, pela primeira vez em Espanha, um comboio composto de 35 vagões com um peso superior a 240.000 kilos que transportou laranjas de uma horta de Valencia para Casetas, pela linha de Norte a Irún em quarenta e oito horas e de Irún a Paris em vinte e quatro horas.

— Os 180 quilómetros de linha ferrea Madrid-Burgos foram divididos em quatro troços e distribuidos pela seguinte forma.

O primeiro e quarto (108 quilómetros) foram adjudicados ao sr. Bernal por 100 milhões de pesetas.

O segundo (36 quilómetros) ao sr. Carbi por 22 milhões de pesetas e o terceiro os restantes 36 quilómetros adjudicados ao sr. Bodel por 22 milhões de pesetas.

— Em 13 de Dezembro foi inaugurado o caminho de ferro electrico de via estreita de Puertollano a Conquista, da Compañia de Peñarroya, proprietaria das linhas de Puertollano a San Quintin e de Conquista a Peñarroya e Fuente de Arco, cujas linhas com a recentemente inaugurada constituem uma rede unica numa extensão de 224 quilómetros,

— Está pendente do Conselho Superior de Caminhos de Ferro a construção da linha ferrea de Puertollano a Cordoba.

O traçado desta linha seguirá pelo Vale de Jaridula passando por Andrijar, Marmoleja e Villa del Rio.

Construída esta linha Puertollano será o ponto principal de concorrência das cinco linhas ferroviarias, bastante estratégicas e importantes, sobre a de Madrid a Badajoz.

— A Companhia Madrid Zaragoça Alicante inaugurou o posto central de enclavamentos electricos na estação de Barcelona-Termino. É um dos postos mais importantes da Europa pois constitue um acerto para a segurança da circulação de comboios que entram e sahem da estação indicada.

— Depois do seu regresso a Zaragoça o sr. Manuel de Escoriaza fez interessantes conferencias que se relacionam com o projecto de linha ferrea Caminreal-Zaragoça.

Os trabalhos devem principiar em breve.

São construídos primeiramente 23 quilómetros de via até Cariñena.

Está já encomendado o material, que consiste em maquinaria moderna.

Os trabalhos começarão brevemente com grande actividade esperando-se que a inauguração oficial de este troço de linha seja em breve inaugurado.

Em Cariñena terá lugar a inauguração oficial á qual assistirá o chefe do Governo, marquês de Estella.

Linhos franceses. — A Camara dos Deputados fez um exame aos contratos que tem o Estado afim de verificar quais as futuras receitas com que pôde contar para os pagamentos que tem de efetuar ás Companhias dos Caminhos de Ferro.

Também examinou a questão da antecipação ao fundo comum das redes. O excesso das somas de reserva dos benefícios de 1926 que são 500 milhões não cobrirá nem a terceira parte do deficit das redes de 1927. Deve, segundo as companhias ser extinguido com a ajuda do Estado.

Linhos alemães. — Entre Berlim e Francfort do Meno foi inaugurado um novo serviço de comboios expressos que criam um novo record no continente europeu pela sua extraordinaria rapidez.

Estes comboios compõem-se sómente de carruagens de 1.^a e 2.^a classe levando apenas sete horas e um quarto para recorrer a distancia de 539 quilómetros que separa Francfort do Meno de Berlim.

Linhos brasileiros. — O Governo de Pernambuco assinou um decreto que ha de exercer grande e decisiva influencia sobre o desenvolvimento das vias de comunicação do Estado.

Trata-se do aproveitamento das linhas ferreas agrícolas de tráfego publico por meio do prolongamento e ligações com a rede da Great Western.

O acto está concebido nos seguintes termos:

«O Governador do Estado, considerando haver em Pernambuco cerca de 1.600 quilómetros de linhas ferreas agrícolas destinadas ao serviço das fabricas de açucar, sem proveito nenhum para o tráfego publico; considerando que algumas dessas linhas ferreas, mediante concessões razoaveis por parte do Governo do Estado poderão ser utilizadas no tráfego publico através prolongamentos e ligações com a rede da Great Western a exemplo do que já aconteceu com a ferrovia de Santos Dias e ramal de Ribeirão e Barreiros; considerando a necessidade de desenvolver no Estado a sua rede de aviação de modo a satisfazer as regiões que façam jus a estas facilidades de comunicações, resolve incumbir uma comissão que atenda o objectivo visado e assegure á produção uma rapida circulação e fácil acesso aos pontos de consumo».

— Foi inaugurado em novembro o novo trecho do prolongamento da estrada F. Nazareth.

Segundo informam os jornaes brasileiros foi enorme o entusiasmo de todo o Estado que bastante se tem interessado pelos serviços ferroviarios em beneficio da zona de Jequié.

E' de notar que nos governos de José Marcellino e Araujo Pinho foram inaugurados 61 kilometros naquela estrada de ferro.

O periodo Seabra-Muniz, de 1922 a 1924, acresceu a estrada de 26 kilometros. E o Sr. Góes Calmon, em dois anos de administração, conseguiu vêr inaugurados 66 kilometros.

—O *Daily Express* informa que se estão realizando em Londres experiencias secretas com um acumulador electrico capaz de fazer marchar um trem expresso em grande distancia sobre trilhos comuns.

Trata-se de um invento do sacerdote e jesuita hespanhol padre Almeida, de Salamanca, que conta com um grupo de conhecidos capitalistas britanicos. O acumulador em questão é igual ao que usam os automoveis, e, provavelmente, revolucionará toda a classe de transportes.

Nada se sabe quanto á organização do grande invento, pois que as pessoas nele interessadas negam-se a fazer quaisquer declarações antes da sua definitiva experiença e exito.

Linhos Brazileiras — Foi assignado o decreto autorizando a renovação do contrato de que é cessoria a Companhia Pernambucana de Industrias e Estradas de Ferro de Barreiros a Sertãozinho e do trecho de Barreiros e Tamandarés no Estado de Pernambuco.

—Foi inaugurado o ramal de Jequié.

Linhos do Mexico — Devido aos importantes melhoramentos estabelecidos pela Direcção Geral dos Telegrafos do Mexico, todas as pessoas que tiverem que viajar no Caminho de Ferro poderão telegrafar para qualquer parte do território mexicano sem se moverem dos seus lugares. Por este serviço não é cobrado qualquer taxa especial.

Legal

Companhia Carris de Ferro de Lisboa

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

BILHETES DE ASSINATURA

Esta Companhia faz publico que desde já recebe requisições para bilhetes de assinatura, nas seguintes condições:

1.^a—O prazo de validade para os bilhetes trimestrais começa em 1 de Janeiro de 1928 e termina em 31 de Março de 1928, e para os bilhetes semestrais começa em 1 de Janeiro e termina em 30 de Junho de 1928.

2.^a—O preço dos bilhetes trimestrais é de Esc. 369\$00 (Trescentos e sessenta e nove escudos) mais Esc. 11\$18 (Onze escudos e dezoito centavos) correspondentes ao imposto do selo de 3 % conforme o Artigo 4.^º da Lei n.^º 1839 de 13 de Fevereiro de 1926, mais o adicional de 1 % do Artigo 67.^º da Lei n.^º 1368 de 21 de Setembro de 1922, e o preço dos bilhetes semestrais é de Esc. 615\$00 (Seiscientos e quinze escudos) mais Esc. 18\$64 (Dezoito escudos e sessenta e

quatro centavos), correspondentes ao referido imposto de selo e adicional.

3.^a—Os bilhetes deverão ser requisitados á Companhia nos seus escritorios em Santo Amaro, em carta impressa, segundo o modelo que a Companhia fornece, devendo o requisitante juntar-lhe duas fotografias iguais, medindo 0,035×0,035 despegadas de cartão, não se aceitando fotografias que ejam de dimensões inferiores a estas ou inutilizadas por qualquer carimbo.

4.^a—A Companhia só se obriga a fornecer bilhetes de assinatura três dias depois daquele em que receber a requisição, nos termos acima indicados, mas nunca antes do dia 31 de Dezembro de 1927.

5.^a—Os bilhetes são absolutamente pessoais e intransmissíveis e só são validos para os carros electricos que circulem nas linhas da Companhia para serviço do publico.

6.^a—Em caso de perda ou extravio deverá o assinante fazer a participação á Companhia que, decorridos oito dias, lhe fornecerá outro bilhete.

Durante este prazo que a Companhia reserva para averiguar qual o paradeiro do primitivo bilhete, o assinante só poderá transitar nos carros pagando as suas passagens e sobre elas não terá direito a restituição alguma nem perdas nem danos.

7.^a—Quando qualquer pessoa que não seja o proprio assinante, fizer ou tentar fazer uso dum bilhete de assinatura, será o bilhete cassado pelo agente da Companhia e em seguida anulado, isto sem prejuizo de processo a seguir contra o autor e cúmplice desta fraude ou tentativa de fraude.

8.^a—Os bilhetes de assinatura emitidos pela Companhia, terão a fotografia e assinatura do assinante e serão autenticados com as assinaturas ou chancelas de dois Directores e, ainda com o carimbo em relévo, de que usa a Companhia.

9.^a—Os assinantes não podem apresentar sob pretexto de quaisquer prejuízos, reclamação alguma contra a Companhia por motivo de demora, paragem e interrupção de circulação na linha, mudança de serviço, diminuição de numeros de carros, falta de lugar, por motivo de greve ou ainda, por qualquer outro caso de força maior.

10.^a—Fica o assinante obrigado a apresentar prontamente o bilhete ao conductor, e bem assim, quando exigido pelos outros empregados da Companhia, não sendo suficiente a declaração de ter assinatura.

Fica igualmente obrigado a reproduzir a assinatura quando fôr necessário, para comprovar a sua identidade.

11.^a—A falta casual ou forçada da utilização do bilhete não constitui o assinante, nem os seus sucessores ou herdeiros, no direito de reclamar indemnização ou compensação alguma da Companhia.

Em caso algum poderá o assinante, quem o represente ou quem lhe suceda, reclamar, o valor total ou parcial da assinatura, cujo preço uma vez pago, pertence de direito e para todos os efeitos á Companhia.

Lisboa, Santo Amaro, 19 de Dezembro de 1927.

A DIRECÇÃO.

Linhos Portuguesas

Entroncamento a Rio Maior — Uma numerosa comissão de influentes de Torres Novas, a que pertencem os srs. drs. Moita de Deus e Rafael Duque e de que fazem parte advogados, medicos, professores, proprietarios, comerciantes, industriais e operarios, procurou na quinta-feira passada o sr. Presidente da Republica e os srs. ministros da Justiça e Comercio, afim de insistir, pela construção da linha de caminho de ferro (via larga) do Entroncamento a Rio Maior.

O sr. dr. Rafael Duque leu uma extensa representação justificativa daquele intento e contra a resolução tomada pelo Conselho Superior dos Caminhos de Ferro.

O sr. general Carmona respondeu aos comissionados que o Govêrno assinaria o decreto, fundamento no parecer dos tecnicos que se haviam pronunciado pela construção do caminho de ferro de via reduzida. Procedendo assim — acrescentou S. Ex.^a — o Govêrno não tivera em mira ser desagradavel ao concelho de Torres Novas, que, aliás, lhe merece a maior consideração, como de resto todos os outros concelhos do país; mas sómente respeitara e acatara as deliberações dos conselhos tecnicos com competencia especial para deliberarem sobre tais questões. Em presença, pois, desta razão — concluiu — a reclamação apresentada não podia ser satisfeita.

Lamarosa a Tomar — A comissão administrativa da Camara Municipal de Tomar telegrafou ao sr. ministro das Finanças agradecendo a publicação do decreto 14.865 que auctorisou aquele municipio a contraír um emprestimo para a construcção do Caminho de Ferro Lamarosa-Tomar.



OS NOSSOS HOTEIS

Do ultimo numero da R. I. T. transcrevemos o artigo que sob o titulo acima publicamos, saido da pena do nosso ilustre colaborador Raul Esteves dos Santos.



GRÉMIO DOS AÇORES

Para a reunião da Direcção do Grémio dos Açores, que está convocada para quarta-feira 18 do corrente, pelas 21 e 1/2 horas, na sua Séde provisória na Sociedade de Geografia, são tambem convocados todos os Socios do Grémio, residentes no Continente, e naturais das Ilhas, Terceira, San Jorge e Graciosa, afim de tratar da nomeação dos Delegados do Grémio nestas Ilhas.

Pede-se que não faltem.

Viagens e Transportes

Horario de comboios na linha de Cascais

Desde o dia 14, a Sociedade Estoril poe em circulação mais dois combois: um rápido, 1.^a e 2.^a classes, partindo do Cais do Sodré, ás 21,15 para chegar a Cascais ás 21,46 com paragem em S. João, Estoril e Monte Estoril, e um "semi-rápido", 1.^a e 2.^a classes, partindo de Cascais ás 2,10 da noite para chegar ao Cais do Sodré, ás 2,50, com paragem nas estações até Paço d'Arcos, inclusivé, e em Algés.

Horario da linha de Faro a Funcheira

A partir de 26 do corrente o comboio de mercadorias n.^o 2864, que faz serviço de passageiros de 3.^a classe entre Faro e Funcheira — sairá da primeira estação ás 3 horas e chegará á Funcheira ás 11,32, com paragens em Almancil-Niza, (3,27); Loulé, (4,02); Boliqueime, (4,31); Albufeira, (5,04); Tunes, (5,16—7,02); Messines-Alte, (7,49); São Marcos, (8,26); Pereiras, (8,59); Santa Clara Saboia, (9,28); Odemira, (10,05); Amoreiras, (11,01); Gaivão, 11,28; Funcheira, (11,32).

Despol.

A emigração portuguêsa para o estrangeiro

Pelo Boletim de Emigração relativo a 1926 agora publicado, verifica-se que embarcaram nesse anno em Lisboa e no Porto 44.656 cidadãos portuguezes, sendo 35.720 varões e 8.936 mulheres, cabendo á terceira classe 27.493 homens e 6.639 mulheres.

Para o Brasil embarcaram 26.581 homens e 7.051 mulheres; para o Uruguay e Argentina 3.347 e 583, e para os Estados Unidos 3.047 e 503.

Entre os emigrantes contavam-se 2.542 artífices e 20.076 trabalhadores e jornaleiros.

Desembarcaram em Lisboa e no Porto, no mesmo anno 23.359 cidadãos portuguezes, sendo 17.040 homens e 6.319 mulheres. O numero dos que viajaram em terceira classe foi de 16.852. Dos desembarcados 307 eram artífices e 10.538 jornaleiros.

Do Brasil vieram 10.015 varões e 4.604 mulheres; de Montevidéu e Buenos Aires 2.366 e 461, e dos Estados Unidos 2.178 e 548.

Os nossos mortos

João Avelino Alvarez y Oliveira

Chefe do Serviço do Tráfego, Adjunto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Tem hoje a «Gazeta» de registar, nas suas colunas o falecimento de um funcionário da C. P., dos que mais consagraram a sua existência e actividade ao serviço dos Caminhos de Ferro, tendo em todos os assuntos de que se ocupou revelado os seus dotes intelectuais e grandes faculdades de trabalho.



Filho de um antigo funcionário da Companhia, nasceu em 24 de Novembro de 1871, tendo entrado para o serviço da mesma em 1886, com 15 anos de idade apenas, como praticante do Serviço de Fiscalização.

Em 1905 transitou para o Serviço do Tráfego, como Chefe da Repartição, passando sucessivamente, a Agente Comercial, Inspector Principal, Agente Aduaneiro, Sub-Chefe de Serviço e Chefe de Serviço, Adjunto, cargo que executou até alguns dias antes do seu falecimento.

Fazia parte da Comissão Revisora de Tarifas, onde os seus pareceres e opiniões eram ouvidos e acatados por todos devido aos conhecimentos que, sobre assuntos ferroviários, conseguiu adquirir.

Lamentando a perda de tão prestante funcionário, envia a «Gazeta» à família do extinto a expressão mais sincera do seu profundo pesar.

Joaquim d'Almeida

No edifício da estação dos Caminhos de Ferro de Santa Apolónia, faleceu o sr. Joaquim d'Almeida, pai do sr. Alfredo d'Almeida, chefe da secção de Via e Obras da C. P.

O corpo ficou no Alto de S. João onde se realizou o enterramento.

A toda a família enlutada e em especial ao sr. Alfredo d'Almeida apresentamos as nossas condolências.

Pedro do Nascimento

Faleceu o sr. Pedro do Nascimento, inspector principal adjunto da Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Era um exemplar funcionário com 46 anos de serviço, que deixa, em todos que o conheceram, as mais fundas saudades, tendo merecido a estima de todos os ferroviários que com ele conviveram.

A família enlutada envia a «Gazeta» dolorosos cumprimentos.

Coronel Amílcar Saturio Pires

No dia 25 de Dezembro faleceu na sua casa da rua Garcia da Horta, o senhor coronel Amílcar Saturio Pires, pai do nosso muito querido amigo e senhor major Saturio Pires.

O funeral do senhor coronel Saturio Pires, no qual se incorporou o que de mais brilhante tem o nosso exército, foi uma clara demonstração de pezar e de respeito e admiração pelas qualidades que ornavam o carácter do finado militar que foi dos mais distintos e considerados do exército português.

Sempre devotado ao cumprimento dos seus deveres havia sido reformado em 1912.

A toda a família enlutada e em especial ao nosso bom amigo senhor major Saturio Pires reiteramos a expressão do nosso profundo sentimento.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e o nosso redactor senhor Carlos d'Ornelas fizeram-se representar pelo nosso colega na redacção senhor José Duarte Costa.

Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração
de Caminhos de Ferro
LINHAS DO VALE DO VOUGA

Aviso ao Público

SINDICATOS AGRICOLAS BONUS

Aprovado por acôrdo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro
de 31 de Dezembro de 1927

Em conformidade com o Decreto n.º 5219 de 6 de Janeiro de 1919, esta Companhia devidamente autorizada pelo Governo concede aos Sindicatos Agrícolas, para os transportes que façam de conta propria ou dos sócios, as reduções abaixo indicadas sobre os preços dos Transportes das tarifas gerais ou especiais aplicáveis a esses transportes nas seguintes condições:

5% nas remessas expedidas para os Sindicatos, compostas de:

Adubos de qualquer natureza, insecticidas e fungicidas; Plantas e Sementes de qualquer natureza; Maquinas agrícolas ou seus acessórios; Alfaias agrícolas e seus acessórios; Animais reprodutores; Quaisquer materiais destinados ao funcionamento das máquinas agrícolas;

10% nas remessas compostas de:

Detritos de cal ou gesso; Gesso moído para terras; Resíduos de fornos de cal (carvoeiro); Superfósphato de calcio (ou de cal);

5% nas remessas expedidas pelo Sindicato, para a colocação no mercado de géneros de produção dos seus sócios, compostas de:

Cereais; Legumes; Palhas, fenos e lãs; Azeites, vinhos e seus derivados; Animais vivos, banhas e carnes preparadas; Leite e seus derivados, ovos, mel e cera.

10% nas remessas compostas de:

Carnes frescas.

As remessas consignadas aos Sindicatos Agrícolas e que tenham beneficiado da redução a que o presente aviso ao Público se refere, só poderão ser levantadas contra-entrega da respectiva guia, juntamente à declaração escrita e assinada pelos directores do Sindicato, de que as mercadorias ou maquinismos constantes dessas remessas se destinam ao consumo ou emprego exclusivo do Sindicato ou dos seus sócios, não constituindo por isso objecto de negócio ou de comércio.

Para este efeito, torna-se necessário que os directores do Sindicato tenham em poder do Chefe da Estação um atestado passado pelo Sub-Inspector do Crédito Agrícola da respectiva circunscrição, que ateste serem os sinatários directores do Sindicato em efectivo e legal funcionamento.

Este atestado, será sempre renovado no fim de cada ano civil e sempre que, no decurso do ano, se produza mudança na composição da Direcção que implique substituição de qualquer dos vogais.

Para expedição de remessas proceder-se-há analogamente, devendo a guia de expedição ser acompanhada pela declaração dos Directores do Sindicato, sem participação ou benefício de agente ou intermediário.

Espinho, 31 de Dezembro de 1927.

O Engenheiro Director da Exploração,
Ferreira d'Almeida.

Sindicato dos Profissionais da Imprensa

A reunião de ante hontem

A Assembleia Geral do Sindicato dos Profissionais da Imprensa reuniu no dia 14 do corrente para apreciar o relatório e contas da gerência anterior e proceder á eleição dos corpos gerentes.

Antes da ordem dos trabalhos a assembleia tendo tomado conhecimento da acção desenvolvida pela direcção junto dos poderes públicos acerca do passaporte especial a conceder aos jornalistas, aprovou o seu procedimento, e, por unanimidade, deliberou repudiar as afirmações contidas numa local publicada no «Século» de 13 do corrente contra o Sindicato por não representarem a expressão da verdade.

A Assembleia de harmonia com o sentir unânime da classe dos Profissionais da Imprensa, resolveu ainda insistir pela satisfação do seu ponto de vista sobre o assunto.

Depois procedeu-se á eleição dos corpos gerentes, que deu o seguinte resultado:

Direcção: — Efectivos: Presidente: Julião Quintinha, Vice-Presidente: Artur Portela; Secretario Geral: Belo Redondo; Tesoureiro: Manuel Nunes, Secretario Adjunto: Pinto Monteiro.

Substitutos — Presidente: Aprigio Mafra; Vice-Presidente, Carlos Ferrão; Secretario Geral: Alvaro de Andrade; Tesoureiro: Costa Leão; Secretario Adjunto: Amadeu de Freitas (filho).

Assembleia Geral: — Presidente: António Ferro; Vice-Presidente: Fausto Vilar; 1.º Secretario: Albino Lapa; 2.º Secretario: Amadeu Cesar da Silva; Secretario suplente: Alexandre da Fonseca. Substitutos: Augusto Pinto, Faula Bastos, dr. José Pontes. Comissão Revisora de Contas. Efectivos: Christovão Ayres, Matos Sequeira, Pereira Coelho. Substitutos: Eduardo Junqueiro, Rogerio Peres e Cândido d'Oliveira.

Os trabalhos da assembleia prosseguem na quinta-feira, pelas 17 e 30.

Jardim Zoológico

Com o fim de obter receita, é provável que o grande palco, construído na ampla esplanada principal do Jardim Zoológico, seja brevemente utilizado em espectáculos de pugilismo ao ar livre, interessante exibição para a qual a respectiva direcção aceita desde já, segundo consta, as propostas de eventuais pretendentes.

ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta

VENDA DE SUCATA DE FERRO E AÇO

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

Sucata miuda em aço macio, 60.000 kgs.

Sucato grossa e miuda em ferro forjado, 30.000 kgs.

Carris de aço de 7,95 e 8 metros, 10.000 kgs.

Carris de aço, em fracções divertas, 20.000 kgs.

Recebe propostas até ao 25 de Janeiro corrente dirigidas à Direcção da Exploração na Figueira da Foz.

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

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

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

Figueira da Foz, 12 de Janeiro de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração

JOAQUIM ABRANCHES

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonyma — Estatutos da 30 de Novembro de 1894

SERVICO DE ARMAZENS

No dia 23 de Janeiro, pelas 12 1/2 horas, na Calçada do Duque, 20 — Lisboa, perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 20.000 kgs. d'estanho em lingotes de 1.^a qualidade.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens da Divisão do Material e Tracção (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis das 10 ás 13 e das 14,30 ás 17 horas.

O deposito para ser admitido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio externo da estação do Rocio.

Lisboa, 9 de Janeiro de 1928.

O Director Geral da Companhia

(a) FERREIRA DE MESQUITA

BETON DE AÇO

O beton de aço é um material de revestimento indestructivel e proprio para construções industriaes e de trafego.

Do melhor resultado como revestimento de

Pavimentos

em fabricas, salas de montagem, armazens, casas de caldeiras, oficinas, estações de caminhos de ferro e salões de exposições.

Vias

para rampas de carga, tuneis de serviços postais e de bagagens, armazens de mercadorias, plataformas de estações de caminhos de ferro, salões de automóveis e entradas de portões.

Duradouro

Economico

Impermeavel

Isento de poeira.

Execução em extremo simples

por qualquer firma constructora.

O beton de aço não se torna liso, mas permanece sempre de superficie aspera.

Planos inclinados

em paioes, silos, elevadores de alcatruzes para coke, mineral, pedras, ardósia e carvão, tanto como para cereaes e farinhas.

Execução como camada de reboque

em superficies completas no proprio logar da construção.

Colocação de placas preparadas de beton de aço.

O beton de aço conserva-se sempre isento de poeira

Representantes e depositarios

F. H. D'OLIVEIRA & C. A. L. DA

RUA 24 JULHO, 148, LISBOA

~~BRASILEIRO~~~~BRASILEIRO~~

BRINDES
AOS
NOSSOS ASSINANTES

QUEM ARRANJAR UM ASSINANTE
RECEBE UM BRINDE

A «GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO» resolveu oferecer a todos os seus assinantes que tenham pago os seus recibos da segunda anuidade e que enviem o nome de outro assinante que arranjam e que enviem a respectiva importancia, recebem um dos 4 livros abaixo indicados, á sua escolha.

O Assignante basta enviar o nome de outro que tenha arranjado assim como a importancia e a respectiva assinatura e imediatamente lhe será enviado o livro escolhido.

SANGUE - MOCIDADE - AMOR

2.^a Edição de FELIX CORREIA

SANGUE BARBARO

Por CASTELLO DE MORAES

CRONICAS DE QUALQUER DIA

Por MAIA ALCOFORADO

Uma Campanha Tradicionalista

Por BEIRÃO DA VEIGA