

Gazeta dos Caminhos de Ferro

3.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. Luiz, 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 963

FUNDADOR
L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR
J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

LISBOA, 1 de Fevereiro de 1928

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO

Dr. Calado Rodrigues

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

ANEXOS

Vidé na secção de *Viagens e Transportes* Pag. 46

SUMÁRIO

O ramal da Lamarosa a Tomar por *J. F. de Sousa*
Raul Esteves dos Santos
Instituto Ferroviário do Sul e Sueste
Monte-pio ferroviário
O Caminho de Ferro Ayamonte—Huelva e a Exposição de Sevilha por *Raul Esteves dos Santos*

Pag. 35
" 35
" 35
" 35
" 36

Linhas Estrangeiras	Pag. 41
Trafego Internacional	" 41
Parte Oficial	" 42
Imprensa	" 45
Um grave desaste na linha do Douro	" 44
Carlos d'Ornellas	" 45
Viagens e Transportes	" 46
Arrematações	" 47
Companhia Carris de Ferro de Lisboa	" 47
Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro — Linhas do Vale do Vouga	" 48

O RAMAL DA LAMAROSA A TOMAR

Por J. FERNANDO DE SOUZA

UM dos maiores males da Administração publica tem sido a falta de vontade e a incoerencia de multiplas providencias que se sucedem ao sabor das circunstancias, sem sequencia de vistas.

As conveniencias de momento, a exploração politica das aspirações locaes, não raro mal orientadas, faz surgir leis e decretos resolvendo empiricamente certos problemas sem nenhuma consideração pelo que antes se fizera, sem integração num plano metodico.

Um dos mais tristes exemplos dessa lamentavel desorientação encontramo-lo na serie de factos ocorridos com a construção do ramal de via larga da Lamarosa a Tomar, que teve a sua triste liquidação no recente decreto n.º 14.865, de 3 de janeiro ultimo.

Por decreto de 27 de setembro de 1899, foi encarregado uma comissão tecnica de preparar e submeter a inquerito o plano da rede complementar das linhas ferreas entre o Mondego e o Tejo.

O seu relatorio só foi apresentado, após o inquerito, em 8 de junho de 1905, mercê de adiamento de trabalhos a que pôz termo o Conde de Paçô-Vieira, em 1903, suscitando o cumprimento do citado decreto.

Nesse plano figuravam varias linhas de via estreita passando por Tomar: uma de Rio Maior a Santa Comba, pelo Entroncamento, Tomar, Lousã e Arganil, prolongada por Gouveia até Mangualde, outra de To-

mar á Nazaré, com um ramal de Pôrto de Mós a Leiria; uma terceira de Tomar, pela Certã, a Castelo Branco, Idanha a Nova e a fronteira.

Por esta fórmula tornavz-se Tomar centro de irradiação de um sistema de linhas económicas.

A população de Tomar, com a Camara Municipal à frente, pronunciou-se a favor do plano proposto.

Após audiencia das corporações consultivas competentes foi decretado em 19 de agosto de 1907 o plano da rede central, no qual se incluiu a linha do Entroncamento a Gouveia por Tomar, completada pelas de Mangualde a Gouveia e de Arganil a Santa Comba e de Santa Ovaia á Covilhã.

Ficaram por classificar as de Tomar á Nazaré, classificada mais tarde por decreto de 24 de agosto de 1912, e a de Tomar á fronteira pela Certã.

Parecia natural que Tomar se empenhasse pela construção de alguns dos troços que serviam a cidade, especialmente do Entroncamento até Miranda do Corvo, ulteriormente prolongadas até se completarem as linhas classificadas.

Não sucedeu assim. Apenas se pôz a concurso e adjudicou a linha de Tomar á Nazaré e ramal de Leiria, que ainda hoje estão por construir após o malogro da respectiva empresa concessionaria.

Eis senão quando surge a pretensão da cidade em

contrário das aspirações manifestadas em 1904, à construção de um ramal de via larga da linha do Norte, de Paialvo a Tomar.

O Congresso obedeceu levianamente às influências postas em ação e mutilando o plano decretado apóz demorado estudo e criterio das corporações competentes. Promulgou-se a lei n.º 76, de 18 de julho de 1913, elaborada sem criterio, concedendo o ramal á Camara de Tomar. Basta dizer que se impunham ao ramal as características tecnicas das linhas de via larga do Estado. Quaes? As do Minho-Douro com curvas de 250^m e rampas máximas de 16^{m/m}, ou as do Sul e Sueste com curvas de 300^m e rampas de 18^{m/m}?

Fixavam-se condições secundarias de prazos de estudo e construção, não porem a da concessão e prescrevia-se uma formula de resgate pelo pagamento da linha e material em vez de ser por uma anuidade conforme a praxe geral.

Nada se prescrevia sobre exploração, nem sobre o modo de angariar recursos para a construção.

Vem logo apóz a lei, n.º 160 de 13 de maio de 1914, prorrogar o prazo de apresentação do projecto, sem preencher as imperdoaveis lacunas da anterior.

O projecto foi aprovado por portaria de 19 de outubro do mesmo ano, medindo o ramal 9.284 metros, orçados em 298 contos, ou cerca de 32 contos por quilometro.

Era um infeliz pleonasmo facilitando embora as relações com a linha do Norte para um e outro lado de Paialvo segundo o itenerario tradicional, sem impedir a construção do troço de via estreita de Tomar a Rio Maior pelo Entroncamento e da linha de Tomar por Chão de Maçãs á Nazaré. O peor foi porém a lei n.º 825 de 8 de julho de 1915, mudando para a Lamarosa o entroncamento do ramal, que assim veiu formar um angulo muito agudo com a linha do Norte, ao lado da qual segue em curta extensão.

Para que se fez esta desastrada alteração da diretriz?

Em 15 de março de 1916 surge uma portaria aprovando com modificações varias o novo projecto do ramal, sem se indicar porém a sua extensão, nem a cifra do orçamento, que sempre se mencionam por diplomas de aprovação dos projectos.

Nesta barafunda de leis e portarias incoerentes, incompletas, redigidas sobre o joelho, chega a vez á lei n.º 532-C de 29 de maio de 1916, que proroga o prazo para começo da construção, autorisa a Camara a contratar *com qualquer empresa* a construção e exploração do ramal, a levantar um empréstimo de 260 contos para esse fim. Concede-lhe mais certas vantagens previstas na lei de 14 de julho de 1899, a saber a cedência dos impostos de transito e sello, a elevação de 40% nas tarifas durante trinta anos e a isenção de direitos de importação do material fixo e circulante.

Com qualquer empresa?! Pois não era a C. P. a entidade indicada para explorar aquele curto ramal? E porque não havia a Camara de fazer construir por

empreitada a infraestructura e edificios do ramal, contratando com a C. P. o assentamento da via?

Pode haver nada mais desordenado e alheio ao metodo e sequencia de vistas que esta serie de diplomas?

Ignoro o que se passou até 1924, em que surge a lei n.º 1658 de 3 de setembro garantindo á Camara de Tomar até 9% de juro para a emissão de um empréstimo do valor nominal de 3.000 contos, contratado com a Caixa Geral de depositos e amortisavel em 20 anos para a construção do ramal.

A anuidade seria garantida pelo rendimento liquido da exploração do ramal. Ora a anuidade de 300 contos a 9% em 20 anos é de 328:500\$00. Como era possivel obter do ramal tal rendimento liquido? Ignoro a sua extensão, mas supondo que é de 15 quilometros, seria preciso um rendimento liquido de quasi 22 contos por quilometro para atingir a cifra da anuidade. Podem-se pois considerar musica celestial as clausulas relativas ao reembolso do adiantamento feito pelo Estado.

Prescrevia-se mais que a construção e exploração fossem contractadas com a C. P. sob a aprovação do Governo.

Concedia-se a isenção de direitos de importação já concedida em 1916?

E assim se legislava?

Em 25 de setembro é rectificada a lei, declarando-se que o empréstimo é de 6.000 contos e não de 3.000. A anuidade subiu pois a 657 contos ou 44 por quilometro.

No relatorio de 1925 da C. P. figura o contrato celebrado em 19 de agosto desse ano com a Camara de Tomar que tomou a seu cargo as expropriações. A C. P. obriga-se pela sua parte a continuar a construção por conta da Camara, dirigindo os trabalhos sob a fiscalisação da mesma e a explorar o ramal durante o prazo da concessão (que nenhum diploma fixou). A exploração é paga arbitrando-se ao trem-quilometro o custo medio relativo á rede da C. P. Metade da receita liquida pertenceria a esta depois de separada a anuidade do empréstimo.

Apesar de cedidos os impostos pela lei de 1916 não se contou no contrato com essa receita.

Assim pois a Camara em vez de fazer os trabalhos por empreitada declinou a sua execução por administração na C. P.

Pois bem: apóz essa multiplicidade de leis mal feitas e sem nexo, aparece agora o Decreto 14.865 de 3 de janeiro ultimo, destinado a assegurar a inclusão do interminavel ramal e a liquidar a serie de erros passados.

Declara-se nos considerandos que a Camara apenas pagou 24 contos por conta da primeira anuidade do empréstimo e que falta ainda gastar 2.150 contos para concluir as obras.

Atribue-se em seguida esse encargo bem como o do empréstimo ao fundo especial dos Caminhos de Ferro, retirando dotações em diversas linhas em construção para prefazer 3.158:210\$87, destinadas á liquidação dos encargos da Camara. Atribue-se a esta o paga-

mento das expropriações sendo a sua importancia incorporada no Fundo especial em 20 prestações anuaes e bem assim o do deficit da exploração.

Não me consta que fossem ouvidas previamente a Comissão Gerente do Fundo e o Concelho Superior dos Caminhos de Ferro, conforme preceitua a lei.

Por causa de encargos anteriores á criação do Fundo especial vem-se perturbar os trabalhos em andamento com grave prejuizo de varias regiões para liquidar os erros do Poder legislativo exercendo a sua ação ao sabor dos caprichos de uma localidade.

E ali fica agora um ramalico createdo á custa da mutilação do plano da rede com a estação mal colocada, dificultando a saida das linhas de via estreita para Norte e Nascente e tendo isto á custa de um encargo superior a 600 contos anuaes que fica pesando sobre o Fundo especial.

Para isso tiram-se 900 contos á linha de Pocinha a Miranda, em cujo troço de Lagoaça a Mogadouro, com a infraestructura concluida, estão os carris, estão as

travessas a apodrecer, em vez de o concluir rapidamente com imediato aumento de receita na parte já aberta á exploração entre o Pocinho e Lagoaça. Provocam-se justas reclamações do distrito de Portalegre que espera ha 24 anos a conclusão da linha que o liga com a rede do Sul em Estremoz e a cuja dotação se tiraram 740 contos.

Teria sido preferivel que o Estado liquidasse por um suprimento a situação, mandando estudar a forma de o liquidar sem vir perturbar bruscamente o plano aprovado para o emprego dos recursos do fundo especial. Poder-se-ia ainda emendar o erro prolongando o ramal até o Entroncamento, emendando a via estreita de modo que se ligasse com a linha concedida do Entroncamento a Rio Maior.

Gastar-se-ia mais algum tempo e dinheiro, mas restabelecia-se a anuidade do plano da rede em vez de deixarem um ramalico parasitario, que ficará em qualquer caso sendo um padrão de má administração do Estado.

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

Raul Esteves dos Santos

Do estrangeiro, onde esteve perto de quinze dias, em viagem de estudo, regressou a Lisboa o nosso queridissimo amigo e distinto funcionario Superior dos Caminhos de Ferro, Senhor Raul Esteves dos Santos, que é tambem um dos nossos estimados colegas de redacção.

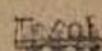
Da maneira como foi tratado em terras estranhas, dos estudos a que procedeu, da forma gentilissima como a nossa «Gazeta» foi distinguida dará nota aos nossos presados leitores o nosso ilustre colega a quem apresentamos os nossos cumprimentos de boas-vindas com os votos que formulamos de que nunca nos falte a sua preciosa colaboração.

Este nosso querido amigo partirá por estes dias para Sevilha onde vae em missão especial desta Revista e tratar de assuntos referentes a Caminhos de Ferro e á proxima Exposição de Sevilha.

Instituto Ferroviário do Sul e Sueste

Foi brilhantemente comemorado o 1.º aniversário da fundação do Instituto Ferroviário de Sul e Sueste, magnifica casa onde se ministra instrução a algumas dezenas de filhos de ferroviários.

Fizeram-se interessantes discursos todos eles tendentes a demonstrar quanto representa de utilidade aquela instituição que nasceu pela vontade decidida do Senhor Santos Pimenta, vontade que foi secundada por quásí todos os ferroviários.



Monte-pio ferroviário

A direcção deste Monte-pio em sua sessão de 2 do corrente, resolveu exarar na sua acta um voto de reconhecimento á «Gazeta dos Caminhos de Ferro» que foi considerada um bom elemento de propaganda dessa benemérita instituição de previdência.

LIGAÇÕES INTERNACIONAIS

O CAMINHO DE FERRO AYAMONTE-HUELVA

— E A —

EXPOSIÇÃO DE SEVILHA

Por RAUL ESTEVES DOS SANTOS

QUEM fixe, com alguma atenção, o mapa ferroviário da península, não deixará de fazer reparo na incomunicação do Algarve com a Andaluzia. Sem dúvida das regiões mais ricas das duas nações irmãs, e sobre isso aquelas em que a Natureza com mais munificencia se exgotou em maravilhosas belezas naturais no entanto não dispõem ainda de uma via de comunicação rápida que, tornando desabafada a permuta dos seus productos, permitem a organização do turismo o qual só é possível nos paizes em que o engenho e a vontade forte dos homens, vencendo as dificuldade materiais e a rotina asfixiante, conseguem pôr em uso, e do qual tantas fontes de receita brotam.

Fixando bem o mapa ferroviário da península, chega-nos aparecer impossível, que, o silvo da locomotiva se ergua na margem portuguesa do Guadiana, Ayamonte, já na margem espanhola, apezar da sua importancia marítima e industrial, e de ser a segunda cidade da Província e uma das mais belas e progressivas da região andaluza, tenha de ir prôcurar lá longe—ao fim dos sessenta quilómetros que a separam de Huelva—sessenta quilómetros que pesam, como chumbo, na sua vida económica, asfixiando-a!—a via de comunicação rapida que a ponha em comunicação com esse paiz admiravel de trabalho e energia que é a Espanha de hoje.

Mantem-se esta situação há muitos anos. E só agora ao fim de perseverantes esforços de alguns dos mais valiosos e actívos filhos de Ayamonte, ela se vai modificar.

O aço polido dos alviões brilham já ao sól andaluz, e assim que dois anos sejam decorridos, Ayamonte se engalanará, vendo liquidada uma situação de incompreensivel injustiça. E, se, como se espéra, Sevilha adiár mais uma vez a inauguração da sua exposição monumental, a capital andaluza, que ficará sendo, não só uma das mais lindas cidades do mundo, como a primeira da Espanha, estará ligada ao Porto de Lisboa—desenbarcadôro natural das dezenas de milhares de visitantes que a América enviará em emocionante embaixada aos dois povos seus progenitores—por uma rapida via de comunicação. Isto, enquanto se não construir os projectados caminhos de ferro de Villa Nova del Fresmo e de Paymogo, de extraordinaria importânci para os dois paizes. E o sul de Portugal, passará a dispor de um eficaz instrumento para uma maior apróximação do Levante espanhol.

Estamos, sem contestação, perante um acontecimento importante da vida ferroviária peninsular, e por isso, embora n'esta *Gazeta* já tenha sido tratado, por quem de direito, entendemos que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* n'este momento lhe deve dedicar a atenção do que ele é merecedor, motivo porque aproveitando o resto de umas ferias, nos resolvemos a percorrer todo o trájecto, visitando as mais importantes povoações, ouvindo alguns dos principais interessados. Sendo nosso dever pôr em justo relêvo, as penhorantes gentilezas e as facilidades de toda a ordem que encontrámos no antigo e brilhante jornalista, sr. Consiglieri Sá Pereira, que tam distintamente exerce as delicadas funções de Consul de Portugal em Ayamonte. Ao auctor da *Noite Sangrenta*, — a mais emocinante reportagem dos tempos modernos — ficou devendo o redactor d'esta *Gazeta*, um precioso auxilio

* * *

Cábe a Sousa Brandão, distintissimo engenheiro, que deixou o seu nome ligado a obras de grande relêvo, a honra de ter prevista a possivel ligação do Algarve com a Andaluzia. Na Memoria apresentada por Sousa Brandão, em 4 de Novembro de 1876, á Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, sobre a rêde dos caminhos de ferro, indicava o ilustre engenheiro, como uma das suas principais linhas que iriam entroncar com outras da rêde espanhola, a do Algarve, que vai até Faro e poderá continuar até Vila Real de Santo Antonio e comunicar com Ayamonte, continuando pelo sul da província de Andaluzia. A inteligente profecia de Scusa Brandão começa agora, cincoenta e dois anos depois, a realizar-se.

Desde 1883 que Ayamonte e a sua região lutam contra o estacionamento da via ferrea em Huelva. Os seus delegados, reunidos por um interesse comum e por uma argumentação sólida e irrespondivel, procuram desde esse ano, compenetrar o governo central do valor não só local mas, principalmente, internacional do troço Ayamonte Huelva. Em consequencia dessas solicitações, foi publicada em 1885 uma Real Ordem, dando a concessão da obra ao Duque de Sesse. Estava então contruindo-se a linha de Zafra a Huelva, que tinha sido concedida por lei de 19 de Agosto de 1881, e do material a ela destinado sobrava, segundo se afirmava, o bastante para a construção do ramal ayamontino.

Estas eram as disposições do constructor sr. Sumdeim, mas tais foram as exigências do concessionário, que nada se conseguiu. Por seu lado, nunca o Estado se interessou, directamente, por este assunto e todas as variadíssimas entidades financeiras que, em diversas ocasiões, foram estudar o *affaire*, concluíram sempre por solicitar das povoações beneficiadas pela tracção, garantia da compra das acções. Todos os esforços pareciam inuteis.

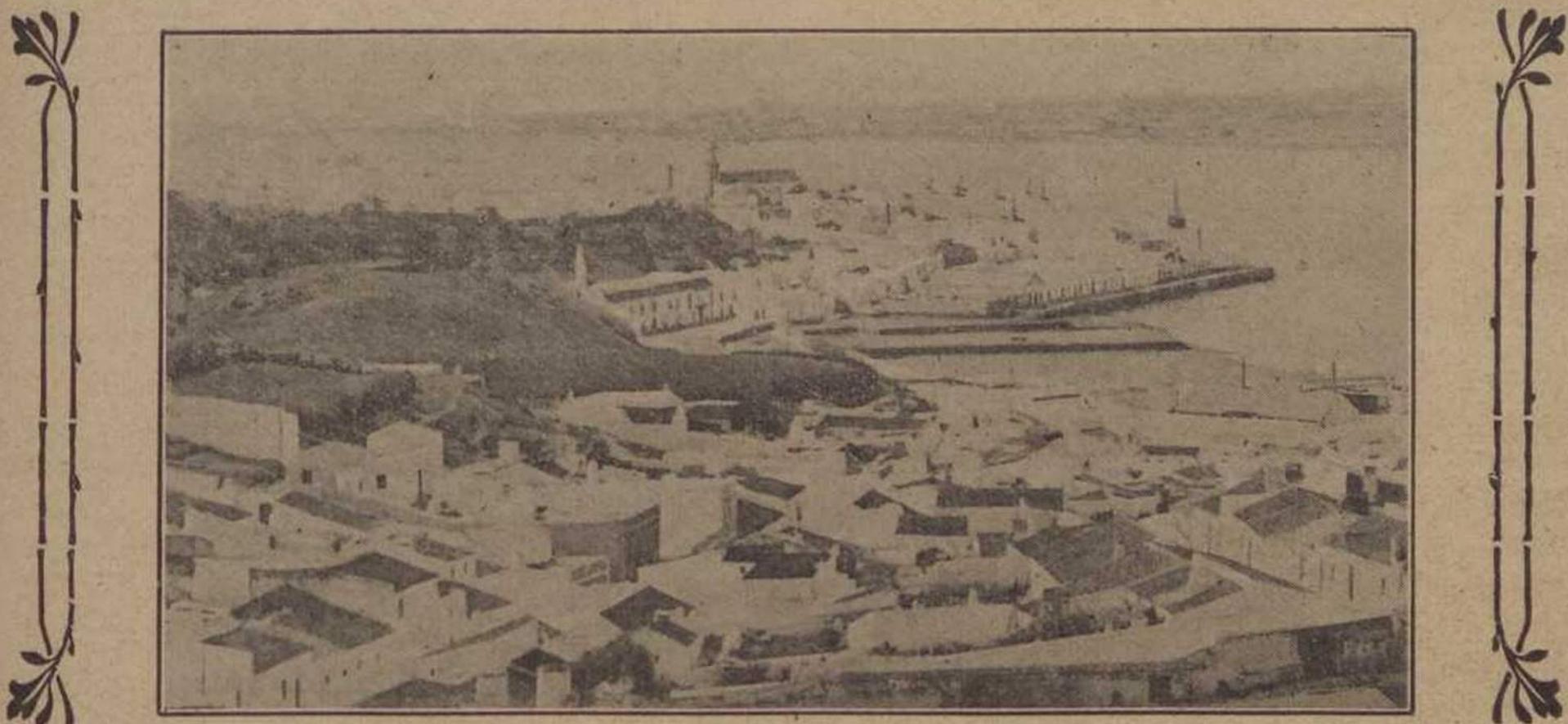
E, em 30 de Julho de 1903, publicou o governo espanhol uma lei que se destinava a promover a construção de linhas secundárias divididas em dois grupos, a um dos quais se dava garantia de juro de 5 %, de renda sobre a importância do orçamento estabelecido para a construção.

Estabelecia-se também que as linhas seriam em regra de 1.^m podendo em casos especiais, serem de diferente largura.

Foi ainda o director d'esta *Gazeta*, que elaborou uma proposta para se assegurar uma participação das receitas do tráfego comum nas linhas do Sul e Sueste à empreza que viesse a explorar a linha, de que resultou a portaria de 8 de Agosto de 1906, e que delegou obter a indispensável auctorização do Governo espanhol para a construção em Ayamonte de uma estacada para a atracação de vapores e construir-se a ponte caes em Vila Real.

Nunca, porém, os interessados desistiram do seu intento e em 1910—vinte e sete anos decorridos sobre as primeiras solicitações é que conseguiram a inclusão do caminho de ferro em projecto, no plano de via férrea que tem a largura de via normal de 167.^m.

Estava concluída a longa e exgotante peregrinação pelas repartições públicas, e as povoações que confiadamente aguardam a construção do seu caminho de ferro, por verem n'ele a base do seu maior desenvol-



AYAMONTE — Vista geral

Em 1904, por influência do sr. engenheiro Fernando de Sousa, então secretário do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, se conseguiu que num projecto de lei ficassem previstas as ligações fluviais entre Vila Real Ayamonte por carreiras de vapores. No ano seguinte, o mesmo sr. foi em missão oficial a Madrid, tendo ali versado o assunto com a Comissão encarregada do delineamento dos caminhos de ferro secundários, nas zonas próximas da fronteira. Com a intervenção do então nosso ministro em Madrid, Conde Tovar, foi o assunto tratado com o próprio ministro de Fomento, sr. Cardenas e com a Presidente da Comissão D. Luiz Spada. Sobre a construção da linha realizaram-se na mesma ocasião conferências com D. Gustavo Baner, administrador delegado da importante Companhia M. Z. A., que explora a linha de Sevilha a Huelva.

Como consequência d'estas conferências veio a Portugal um inspector do tráfego para estudar o valor do tráfego, mandando também a mesma companhia fazer um reconhecimento á linha.

vimento. Mas faltava ainda a concessão da garantia de juro e só em fins de 1912 foi aberto concurso público para a construção sendo adjudicada à Sociedade Espanhola de Ferro-carriles Secundarios, que logo na primavera do ano imediato inaugurou os seus trabalhos dirigidos por Mr. Chatin. Prosseguiam estes activamente, quasi todos os terraplanos se encontravam concluídos, e reunia-se o material para as duas obras de arte que assinalam o percurso de 62 K. até Huelva, quando estalou a conflagração europeia e aquela companhia nominalmente espanhola, mas financeiramente francesa, afectada pelo subsequente retrairimento de capitais, tudo paralisou. E Ayamonte, mais uma vez esfarrapada a sua visão mais querida, não pode voltar a face a esta desagradável realidade...

Resumida em rápidas linhas, ai fica a história do caminho de ferro Ayamonte—Huelva. E só há pouco mais de um ano talvez, é que a abandonada região voltou a manifestar-se a favor da sua vital aspiração.

Ayamonte, secundada por Isla Cristina, importante centro industrial e piscatorio tambem, e por os quatro ou cinco importantes povoados agricolas, que depois se estendem até Huelva, formam uma comissão constituida pelos respectivos *alcaides*, os presidentes da Deputação Provincial, camaras de comercio de Ayamonte e Huelva, e ainda por varias personalidades de Vila Real de Santo Antonio a quem como é obvio, profundamente interessa o empreendimento.



Se Ayamonte se impacienta com tantas delongas, Huelva apezar de se considerar o 2.º porto de Espanha em tonelagem, e o primeiro da Peninsula em carregamento de minério, pois pelo seu porto sai todo o minério das minas de Rio Tinto, Tharsis e de Hartes, sente a imperiosa necessidade de canalizar pela sua província, todo o tráfego de uma parte do Alemtejo e do Algarve, que lhe compense um pouco a riqueza que lhe foge, porque embora o movimento da importação e exportação do seu porto, segundo as estatísticas que consultamos, referentes ao ano de 1925, foi de 2.557.108.039, o certo é, que desde 1921 para cá a sua exportação desce sensivelmente. O periodo aureo passou. E a 90 quilometros de distancia, um novo concorrente aparece, apetrechado convenientemente, e um caminho de ferro se projecta, que pode muito bem fazer desviar para o novo porto de Sevilha, uma boa parte do minério que presentemente exporta.

Vem a propósito, prestarmos a devida homenagem ao nosso consul em Huelva, sr. Henrique Melo Barreto, que se pôz inteiramente á nossa disposição, e que naquela cidade, gosa da estima geral.

Os esforços dessa comissão, activos e perseverantes, foram inuteis ante a lentidão da maquina burocratica, que por isso se immobilisou ao verificar a existencia da antiga e não cumprida concessão.

Em principios de 1926 estabeleceu-se que uma comissão da Deputação de Huelva que por motivo de uma assembleia de todas as deputações provinciais, tinha de ir a Madrid, aproveitasse o ensejo para, uma vez mais, tratar do Caminho de Ferro. Eram os comissionados os srs. Felix Andolz Gonzalez, presidente da Deputação de Huelva, e os deputados Emilio Rincon e Miguel Valdez Martins, este ultimo filho de Ayamonte, e nesta cidade ocupando uma situação de especial

destaque, pelas suas qualidades de inteligencia e carácter. Em Madrid procurado o presidente do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, general Mayandia, pelos comissionados, deu-lhes conhecimento do mapa das vias ferreas a construir, em que o de Ayamonte—Huelva estava considerado de *interesse nacional*, o que claramente estabelecia a preferencia de que viria a gozar.

O ministro do Fomento sr. Conde Guadalhorce, por sua vez lhes declarou que se encontrava já a Real Ordem declarando caduca a anterior concessão devendo dentro de breves dias abrir-se novo concurso.

Mas todos os lentos trámites burocraticos, foram singularmente apressados pelo presidente da Deputação de Huelva, sr. Felix Andolz que no seu interesse pelo importante melhoramento, de que viu todo o vasto alcance, e não satisfeito com as declarações oficiais a que fizemos referencia, aproveitou a assistencia á recepção dada por S. M. o Rei de Espanha ás deputações de todas as províncias, para audaciosamente, com um acto inteligente quebrar a rigidez do protocolo. Assim nesse acto, dedicado exclusivamente á apresentação dos deputados, o sr. Felix Andolz, depois de préviamente acentuar a consciencia com que adoptara uma atitude tão anti-protocolar, rogo ao monarca que influisse junto dos seus Ministros pela conclusão do caminho de ferro Ayamonte—Huelva, conclusão essa que, internacionalmente, revestia ha longos anos o carácter de um vexame para Espanha, tal o abandono a que os poderes centrais pareciam votar essa importante ligação com Portugal. D. Afonso XIII acolheu o rogo com a sua habitual benevolencia, declarando compreender a importancia das palavras do sr. Felix Andolz, pelo que tudo realisaria para que a



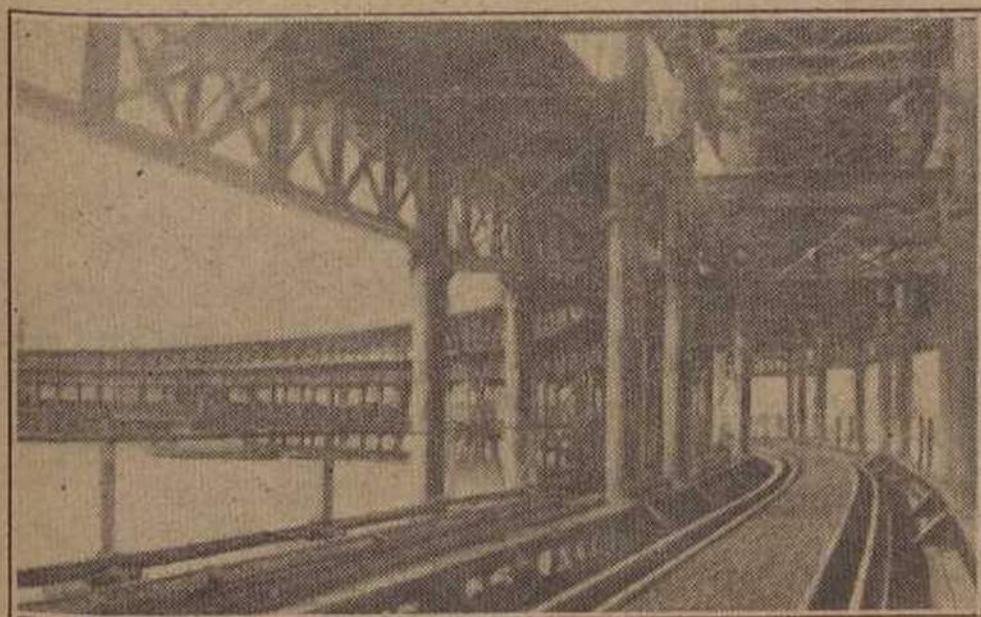
justissima aspiração de Ayamonte fosse atendida rapidamente.

Que não fôra vã a promessa do Monarca, apreciou-o a comissão no dia imediato, quando, ao celebrar uma conferencia com o General Primo de Rivera, o chefe do governo espanhol declarou que Sua Magestade lhe recomendara com o máximo interesse o assunto. E, como sequencia imediata do interesse do poder central, dentro de pouco tempo foi aberto con-

curso para novas obras, mas agora por conta do Estado.

A esse concurso apresentaram-se duas entidades que foram portadoras de propostas similares, uma marcando o prazo de 34 meses e outra 36 para a conclusão dos trabalhos, parecendo sentir-se ainda neste negócio a mão do sr. Chatin.

O projecto primitivo era dividido em três troços, a saber:



HUELVA — Molhe da Companhia Rio-Tinto

1.º Huelva a Gibralón, para enlaçar com o caminho de ferro de Zafra—Huelva; 2.º Desde este enlace a Cartaya; e 3.º desde Cartaya a Ayamonte.

O percurso era dum total de 61 K, e a via da largura de 1^m.

Por ser de via reduzida, e para evitar o necessário transbordo, no seu enlace com a via larga se projectou como ponto de partida Huelva.

Mais tarde foi alterado o projecto para via larga (1.^m67), mas não foi modificado o seu recorrido que continuou a ser 61 K. Nestas condições não parecia necessário construir o troço Huelva—Gibraleón, por já estar construído e em exploração, e porque iria dár motivo a uma duplicidade de linhas completamente desnecessárias.

Mas jornais e varias entidades de Huelva fizeram uma intensa campanha no sentido da linha continuar a ter o seu inicio em Huelva. Justificando uns essa atitude com o facto das tarifas da Companhia de Zafra serem elevadas, e não servir convenientemente o público; e outros, pela compra de terrenos já efectuadas que seriam bastante valorizadas, com a nova estação.

Esta campanha insistente, trazia á nova linha encargos injustificáveis pois os 12 k. de Huelva a Gibraleón estavam orçados em 2.300.426.18 Pesetas, o que, somadas ás 700.000 pesetas, correspondentes á construção da estação de Huelva, e de todos os demais edifícios complementares para os serviços geraes da exploração, tales como oficinas, depósitos e caes, dá um total de cerca de 3 milhões de pesetas, sem contar com as despesas de instalação de telefones e telegrafo que não vimos incluidas no orçamento que consultamos. E a campanha só terminou, quando o Governo

bem fundamentado, ordenou que fosse suprimido o primeiro troço entre Huelva e Gibralion e se desse começo aos trabalhos nessa ultima povoação. O orçamento total era de 21.558.272.82 pesetas.

Por Real Ordem de 29 de Janeiro de 1926, publicada na *Gazeta* de 2 de Janeiro de 1927, foi adjudicada a construção da linha á Sociedade de Construções y Pavimentos de Santander, cujo capital social era de 3.750.000 e que no concurso de 15 de Novembro de 1926 apresentou melhores condições e oferecia absolutas garantias de solvencia. A linha em via unica terá cerca de 49 k. de extensão entroncando em Gibraleon com a linha da Companhia de Zafra. Em todo o percurso construir-se-hão cinco estações, do tipo corrente, que servirão Gibraleon, Cartaya, Lepe, Isla Cristina e Ayamonte.

Haverá ainda um apeadeiro sem estação, na aldeia de La Redondela, entre Lepe e Isla Cristina.

Quanto ao futuro regimen de administração nada se encontra assente. Supõr-se no entanto que o Estado entregará á exploração da nova linha á Companhia de Zafra, ou Madrid-Zaragoça-Alicante. Desde já porém, a segunda tem todas as probabilidades, pois estando o futuro da linha de Ayamonte Huelva, pelo mesmo enquanto se não constroem os projectados caminhos de ferro Paimogo-Zafra-La Palma-Sevilha e o de Vila Nova del Fresno-Sevilha, no tráfego internacional, excepcionaes condições ela oferece, pela excelencia do seu material, e ainda por explorar uma rede de primeira categoria.

No seu percurso será a nova linha dotada de duas importantes pontes metálicas, sobre os rios Odiel, nas proximidades de Gibraleon, e Piedra, entre Cartaya e



HUELVA — Vista parcial

Lepe, que respectivamente terão a extensão de 120 e 80 metros.

Fica em suspenso, por nada estar ainda definitivamente resolvido, a ligação com Portugal. Quando, ha meses, se debateu a conveniencia de acelerar as ligações ferroviarias entre os dois paizes, atravez das regiões andaluza e algarvia, a imprensa de Huelva, nomeadamente *La Provincia*, calorosamente defendeu um acordo entre os dois paizes, que tornasse possível a construção de uma ponte giratoria sobre o Guadiana

entre Ayamonte e Vila Real. Esta magnifica obra de arte, que possivelmente só outras gerações construirão, e que segundo afirmam em nada entropçaria o movimento do rio, custaria, segundo os tecnicos, de doze a catorze milhões de pesetas, tornando possivel um *rapido* Lisboa-Sevilha com um horario maximo de dez horas. Nada indica porém, que tanto entre nós como nas regiões oficiais espanholas, exista por agora o interesse necessario para a rapida execução de este empreendimento. E se temos importantes duvidas sobre a possivel construção da ponte, é porque se forem construidos os dois caminhos de ferro a que acima fizemos referencia, ela de momento, torna-se dispensavel, pelo que terá de se pôr em pratica o acordo em 1912 estabelecido entre as duas nações. Segundo ele, da estação de Ayamonte seguiria um ramal até á margem do Guadiana, atravessando uns terrenos denominados *Salon de Santa Gadea* e concluindo numa ponte destinada ao desembarque de passageiros e mercadorias de Portugal. Na empreitada não estão incluidos estes trabalhos, por o dever realizar o nosso Governo, de harmonia com o compromisso acima citado. Até lá,

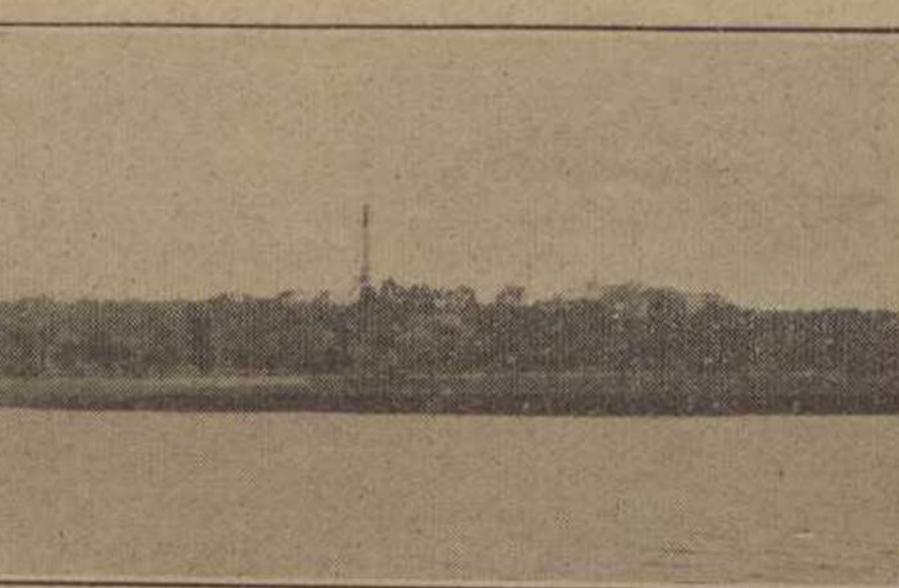
a travessia continuará a fazer-se em barcos a vapor, não sendo o percurso inferior a um quarto de hora.

Os trabalhos de construção da linha iniciaram-se em Abril passado, sobre a direcção do engenheiro Julio Massou, sendo a sociedade constructora dirigida por D. Bartolomeu Ortola. Trabalham presentemente nesses obras entre 120 a 150 operarios. Tendo os trabalhos começado entre Gebraleon e Cartaya, e Cartaya e Lepe.

Os trabalhos do lado de Ayamonte só devem começar em Março, devido ás marismas, pensando a sociedade constructora em dar por findos os seus trabalhos, antes de expirar os trinta e quatro meses convencionados no contrato. Para o qual o Estado, que vê neste momento o grande interesse na sua conclusão, acaba de destinar em reunião do Conselho de Ministros de 22 do mez findo, a importancia necessaria que sairá da verba aprovada, de 931.785.549 pesetas, que tem a seguinte rubrica: « Para ampliação de linhas, construção de novos caminhos de ferro, exploração do Estado, adiantamentos e auxílios, reembolsáveis, despezas com o Conselho Superior etc. »

Quer isto dizer, se a inauguração da Exposição de Sevilha fôr adiada como muita gente espera, o caminho de ferro de Ayamonte-Huelva, será aberto á exploração na melhor das oportunidades.

Pelas notas que neste artigo estão consignadas, ficam os leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, tendo conhecimento das diversas fases porque tem passado a construção d'este caminho de ferro e das suas mais interessantes características. Quanto ao seu futuro, ele depende principalmente do desenvolvimento das industrias locaes, muitas das quaes tem até agora utilizado a via maritima, para dar saída aos seus productos e do estado das comunicações ferroviarias dos dois paizes. Efectivamente, um serviço especial de Valença do Minho a Vila Real de Santo Antonio, não poderá capitular-se de excesso de imaginação a hipótese de no futuro ser grande o movimento de passageiros entre o Norte e o Sul de Espanha atravez de Portugal. Facilitado, como está, o transito nas fronteiras, a rapidez, a economia e a comodidade não deixarão de seduzir o viajante andaluz e galego, agora forçado a realizar interminaveis e dispendiosas viagens



HUELVA — Mosteiro da Arrabida

para ir, por exemplo, de Vigo a Huelva. Por sua vez, Lisboa, porto natural de desembarque de passageiros da America Latina, poderá oferecer aos que desejem conhecer a Espanha arabe, uma comoda e rapida ligação internacional.

Mais não é necessário, pois, para encarecer a importancia, sob o ponto de vista nacional, da linha Ayamonte-Huelva. E pena é, que todo este enorme esforço, para a valorisação de duas das mais ricas províncias de Portugal e de Espanha seja por vezes ofuscado pelas impertinencias descabidas, que ferem o sagrado patriotismo de todos os portugueses, que com o seu sangue generoso, souberam sempre marcar bem alto a sua activa independencia — referimo-nos aos artigos, publicados nos jornaes de Huelva, pelos srs. R. Torres Endrina, no *Diario de Huelva*; Juan Hereza y Ortuno, no *El Defensor*; e o Marquez de Polavieja, em *La Provincia*, que contrastam flagrantemente com a correção com que nos tratam os jornaes de Sevilha, a grande Capital da Andaluzia, que na discussão dos interesses comuns de Portugal e a Espanha sabem respeitar a sensibilidade dos portugueses.

Quereis dinheiro?
Jogai no

Gama

RUA DO AMPARO
LISBOA
Telefone, N. 4020

Linhos Estrangeiros

Linhos espanhóis—A Empresa encarregada da electrificação do Caminho de Ferro de Sóller (Baleares) vai brevemente dar começo aos trabalhos para a electrificação da mesma linha e esperam te-la concluída até ao fim do corrente ano.

—Foram suspensas as obras para a contrução do Caminho de Ferro Transpirenáico francês que ligava com o espanhol por parte de Lérida.

—Em Salamanca foi recebido pelo Governador Civil, uma comissão de povo de Moraleja (Cáceres) que foram informar-se do estado em que se encontra o projecto da construção da linha férrea a Ciudad Rodrigo, e deram conta das demarches que efectuaram para o mesmo fim, tendo ficado o sr. Governador Civil de se informar, junto do ministro do Fomento, o que havia sobre o mesmo projecto para depois o transmitir á comissão.

—Em Bilbau ficaram já concluidas as 37 locomotivas electricas destinadas á linha de Barcelona a Manresa e Irúm a Alsosna.

—Parece estarem quasi concluidos os trabalhos para o novo transvia-electrico que une o centro da populaçao espanhola ao acampamento militar de Carabanchel e Quatro Vientos linha que tem sido tratada com toda a atenção pela Sociedade Madrileña de Transvias empresa esta que tem sido bastante dedicada e se interessa sempre por bem servir o seu povo.

Parece que a inauguração oficial se fará ainda esta semana.

—Os trabalhos para a construcção de linha férrea Ferrol y Gijon, parece estarem a finalisar pois só nos ultimos seis meses foram construidos mais de seis troços de exploração, obras de fabrica e tuneis sendo dois em Galicia e quatro nas Asturias, sendo empregados na mesma construção dois milhões e trezentas mil pesetas nos edificios dos troços 1.º e 2.º de Coruña entre o Ferrol y Ortigueira. Esperam a todo o momento a terminação dos trabalhos de exploração que restam em San Saturnino e o rio de Ortigueira e tem o proposito de crear uma terceira oficina com pessoal das obras publicas em Ribadeo.

—Está quasi terminada a estação monumental de Lérida que servirá as linhas do Norte e Lérida e a Saint Giron (Transpirenáico).

Tambem está completamente terminado o projecto para a nova estação de Victoria que terá uma grande fachada com vistas para a rua de Dato. Nesta estação devem intalar-se seis vias largas para a linha do Norte e tres de via estreita para Vasconavarro. Alem disso icará terreno para outra via a qual ficará em comum

com as duas Emprezas e constituir-se-hão umas passagens subterraneas para os transeuntes respectivos.

Em complemento desta obra suprimir-se-há a chamada *passagem da morte* ou seja a ar chavaleta construindo-se uma passagem superior á praça de Touros no bairro de S. Cristovam.

—A ligação do Caminho de Ferro de Ceuta com o de Tanger—Fez vai fazer-se pois para esse efeito já reuniram as Camaras do Comercio de Tetuan segundo uma nota publicada sobre o prolongamento deste caminho de ferro que ligará com o Ceuta—Tetuan.

Linhos francesas—Anuncia-se em Paris que por todo o mez de Junho próximo será inaugurada a linha férrea de Nice á cidade italiana de Coni. Nessa occasião o Presidente Doumerge irá á fronteira, onde se encontrará, com o Rei Victor Manuel, estando já em preparação várias manifestações e um banquete oferecido aos engenheiros que fizeram o projecto.

Linha italiana—Está reunida em Rapallo, Italia, uma Conferencia Ferroviaria cujo fim é completar e aperfeiçoar os acordos de Abril de 1926, particularmente no que diz respeito aos transportes de productos italianos para o norte da Europa, via-Suissa e Austria.

Linhos alemães—O expresso de Berlim chocou com um trem de carga na estação de Zigmund Scherberg, morrendo uma pessoa e ficando feridas vinte.

—Comunicam de Dresde que se declararam em greve 3.000 operarios desta linha, estando por isso paralisado todo o tráfego ferroviario,

Linhos brasileiros—Já foram inaugurados os trens mixtos na linha de Paracatú em todo o percurso que comprehende o trecho de Martinho Campos a Melo Viana, na Serra da Saudade.

—Reune-se em Setembro deste ano, no Chile, o Congresso Sul-Americano de Caminhos de Ferro.

Linhos mexicanos—A Companhia de Ferro-Carris do México, pôz em vigor no mês de Janeiro do corrente ano, as novas tarifas de passagens com o fim de difundir o turismo nacional e estrangeiro.

Vai criar uma agencia especial de propaganda do turismo em Cuba e nos Estados Unidos, onde serão nomeados delegados especiais para dedicarem-se exclusivamente a esse fim.

—O Governo mexicano rescindiu o contracto existente entre os C. Ferro nacionais e a Empresa *Wells Fargo*, que explorava o serviço expresso em toda a Republica.

O Governo vai pagar á referida companhia norte-americana \$ 25.000 mensais até completar a quantia de 2.000.000 de pesos mexicanos ou seja 1.000.000 de dollares, como indemnização pelo rompimento do contrato.



TRAFEGO INTERNACIONAL

As companhias ferroviárias interessadas no tráfego internacional, tratam de desenvolver os transportes pelos vagões de eixos intermudaveis de Paris para Lisboa e Pôrto.

Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

Decreto n.º 14:865

Considerando a superior importância que para a economia do País tem o aproveitamento dos jazigos carboníferos assegurado pela facilidade de transporte;

Considerando que o artigo 5.º, n.º 2.º, do decreto n.º 13:829 determina que se dê preferência às linhas cuja construção seja elemento de desenvolvimento para a exploração das minas de carvão;

Considerando que se acha nesse caso uma linha férrea de 1 metro de largura do Entroncamento a Rio Maior com um pequeno ramal que vai ligar-se na Mendiga ao couto mineiro do Lena;

Considerando que essa linha foi proposta e submetida a inquérito em 1904 pela comissão encarregada de propor o plano da rede complementar entre o Mondego e o Tejo, sem que nenhuma reclamação surgisse quer no inquérito quer nos pareceres das estações consultivas competentes, tendo sido apenas adiada a sua classificação, como a de outras linhas igualmente propostas;

Considerando que em iguais condições se achava a linha de Tomar à Nazaré e ramal para Leiria, que foi afinal classificada por decreto de 24 de Agosto de 1912 sem inútil repetição do inquérito;

Considerando a manifesta conveniência de assegurar a unidade de exploração pelo agrupamento das linhas de 1 metro construídas ou a construir na zona entre as linhas de via larga de norte, oeste e transversal de Rio Maior, nas quais avultará o tráfego dos carvões;

Considerando que se acha em exploração e aberta ao tráfego geral a linha mineira da Martingança à Batalha e em construção adiantada o seu prolongamento da Batalha por Pôrto de Mós à Mendiga, estando pois naturalmente indicada essa linha para núcleo do referido grupo;

Em conformidade com os pareceres de 21 de Outubro de 1926 e 21 do corrente do Conselho Superior de Caminhos de Ferro;

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' declarado de interesse geral e adicionando ao plano decretado por decreto de 19 de Agosto de 1907 um caminho de ferro em leito próprio de via de 1 metro do Entroncamento por Torres Novas, Alcanena Alcanede e Rio Maior, com um ramal de Alqueidão do Mato à Mendiga a entestar no caminho de ferro mineiro do couto mineiro do Lena.

Art. 2.º E classificado e declarado de interesse geral, nos termos do artigo 2.º, § 3.º, do decreto n.º 13:829, e utilizável pelo tráfego geral, nos termos dos decretos n.ºs 9:044 e 11:852, o caminho de ferro mineiro da Martingança à Batalha, prolongado por Pôrto de Mós à Mendiga.

Art. 3.º As linhas a que se referem os artigos 1.º e 2.º, com a de Tomar à Nazaré e seu ramal de Leiria, classificada por decreto de 24 de Agosto de 1912 e quaisquer outras de via de 1 metro que venham a ser classificadas na zona compreendida entre as linhas do norte e oeste e a transversal de Setil às Caldas da Rainha, constituem um grupo nos termos do artigo 8.º do decreto n.º 13:829 e para os efeitos dos artigos 10.º e 58.º, § único do mesmo artigo, sendo tomada para núcleo do mesmo grupo a linha a que se refere o artigo 2.º

Art. 4.º E' 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 guardarem inteiramente como nela se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 5 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.

Decreto n.º 14933

Considerando que no decreto n.º 14:774, de 18 de Dezembro findo, não foram previstas todas as hipóteses a que deveria correr:

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:

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

Artigo 1.º As passagens gratuitas, permanentes ou não, fornecidas pelas empresas concessionárias de caminhos de ferro ficam sujeitas ao imposto ferroviário.

Art. 2.º São porém isentas deste imposto as seguintes passagens gratuitas, temporárias ou permanentes:

1.º As que forem concedidas ao pessoal ferroviário, quer na efectividade, quer na situação de reforma, quando goze de tal concessão, bem como as suas famílias;

2.º As que resultem da satisfação de requisições oficiais de serviço público, nos termos dos respectivos diplomas de concessão ou de disposições legais já em vigor;

3.º As concedidas a entidades oficiais que exerçam superintendência técnica ou fiscalizadora, de qualquer natureza, no serviço ferroviário, ou aquelas às quais as empresas entendam dever dar concessões semelhantes por pertencerem a serviços que mantêm íntima ligação com o serviço ferroviário, tais como serviços aduaneiros, postais, policiais ou de segurança e assistência pública ou particulares;

4.º As que derivem de acordos de serviço combinado com as empresas ferroviárias nacional ou estrangeiras;

5.º As concedidas em execução de acordos de publicidade ou de contratos devidamente legalizados;

6.º As fornecidas nos termos das disposições tarifárias devidamente aprovadas;

7.º As fornecidas pelas empresas espanholas no percurso entre as estações portuguesas e espanholas da fronteira;

8.º Todas as demais que, por circunstâncias devidamente justificadas pelas empresas e consideradas atendíveis pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, se entenda deverem gozar de igual isenção.

Art. 3.º São igualmente isentas do imposto ferroviário, na parte que constitua redução de preços, as passagens a preço reduzido expedidas em virtude da utilização de bilhetes de identidade já concedidos pelas empresas de acordo com o Governo, e as reduções que resultem da aplicação das

concessões incluídas em qualquer dos casos referidos no artigo anterior.

Todas as passagens a preços reduzidos fora dos casos acima mencionados pagarão imposto ferroviário pela parte das passagens não cobradas pelas empresas.

Art. 4º As passagens gratuitas não mencionadas no artigo 2º ficam sujeitas ao imposto ferroviário, que incidirá:

a) Para as passagens de uma só viagem, simples ou de ida e volta, sobre a importância correspondente ao preço do bilhete da mesma classe e para o mesmo percurso, calculada pela tarifa geral;

b) Para as passagens gratuitas temporárias, sem limite do número de viagens, sobre a importância das assinaturas da mesma classe e para o mesmo percurso quilométrico e pelos prazos estabelecidos para estas iguais ou imediatamente superiores aos da validade do passe gratuito.

Art. 5º As importâncias do imposto ferroviário devidas pelas passagens gratuitas a que se refere o artigo 4º, são pagas de uma só vez.

Art. 6º Os passes e bónus dando direito a passagem gratuita ou a redução de preços terão sempre um carimbo, apôsto pelas empresas, indicando que estão isentos de imposto ou que este foi efectivamente pago.

Art. 7º O imposto ferroviário, nas passagens que aí ficam sujeitas, começa a ser cobrado em 1 de Fevereiro próximo, mas para os passes anuais relativos a 1928 o imposto será liquidado com referência ao ano completo.

Art. 8º Para efeito de fiscalização deverão as empresas ferroviárias ter na sua sede à disposição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro um registo onde estejam mencionados todos os passes que tiverem concedido, com os pormenores referentes a cada um.

Art. 9º Dentro de trinta dias, a contar da data deste decreto, enviarão as empresas à Direcção Geral de Caminhos de Ferro uma relação detalhada de todas as entidades às quais foram concedidos passes com isenção do imposto ferroviário e outra referente aos passes não isentos do mesmo imposto, do qual constem: quantidade de passes

concedidos, percurso para que são válidos, prazos de validade e imposto cobrado.

Idênticas relações serão mensalmente enviadas à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, abrangendo os passes concedidos no mês anterior.

Art. 10º Em face das relações referentes aos passes não isentos do imposto, recebidas das empresas, passará a Direcção Geral de Caminhos de Ferro as respectivas guias para que as mesmas façam entrega do imposto cobrado no mês anterior.

Art. 11º Os telões que derem direito a uma passagem gratuita ou bónus sujeitos ao imposto ferroviário serão apresentados nas bilheteiras das estações de origem, recebendo o portador em troca bilhetes inteiros, meios bilhetes ou quartos de bilhete, e pagando nessa ocasião o imposto nos termos deste decreto. A importância cobrada será relacionada e liquidada juntamente com a referente às receitas gerais das empresas.

Art. 12º As empresas ferroviárias são responsáveis pelo exacto cumprimento das disposições deste decreto, ficando sujeitas por cada infracção à multa de 500\$, revertendo para o fundo especial de caminhos de ferro.

Art. 13º Ficam por este decreto substituídos os artigos 14º e 15º do decreto n.º 14:550 e o decreto n.º 14:774 e revogada a restante 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 18 de Janeiro de 1928. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — José Vicente de Freitas — Manuel Rodrigues Júnior — João José Sinel de Cordes — Abílio Augusto Valdés de Passos e Sousa — Agnelo Portela — António Maria Bettencourt Rodrigues — Alfredo Augusto de Oliveira Machado e Costa — Artur Ivens Ferraz — José Alfredo Mendes de Magalhães — Felisberto Alves Pedrosa.

Imprensa

«AS NOVIDADES»

Entrou no 4º ano da sua publicação o nosso colega «Novidades» que festejou essa data com um numero especial de magnifica colaboração.

Os nossos cumprimentos de felicitações.

«ACOREANO ORIENTAL»

Por notícias vindas dos Açores sabemos que este nosso presado colega comemorou a festa do Natal com um numero de 16 páginas, ilustrado.

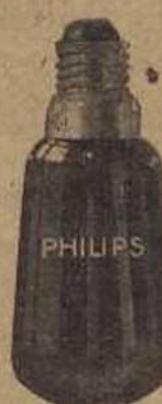
Lamentamos ainda não ter sido restabelecida a permuta, mas por este facto não deixamos de felicitar o ilustre director do «Açoriano Oriental» sr. dr. Agnelo Casimiro.

Sociedade Commercial Portugueza PHILIPS

RUA DA BETESGA 57, 1.º Esq.^o

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

Dirigir-se às casas das especialidades



UM GRAVE DESASTRE

— NA —

LINHA DO DOURO

DEU-SE no passado dia 20 e d'elle resultaram duas morte e vários ferimentos.

O combóio correio do Douro n.º 712 tendo saído da estação de Tua, entrou em Contumil em marcha moderada.

Repentinamente, um "jóta" bagageiro atrelado á máquina conductora do combóio descarrilado arrastando também o «frougon» do conductor e uma carruagem mixta de 1.ª e 2.ª classes.



Aos gritos saídos de todos os lados ocorreram várias pessoas que prestaram dedicados socorros, ao mesmo tempo que de Campanhã seguia para o local um combóio com médicos, enfermeiros, engenheiros da C. P. e o Senhor General Vasconcellos Pôrto, delegado daquele Companhia junto dos serviços ferroviários do Minho e Douro.

E as corporações de socorros público—bombeiros municipais e voluntários do Porto e Portuenses e Cruz Vermelha—compareceram ali igualmente, ao primeiro sinal de alarme.

Verificou-se então que havia dois mortos e muitos feridos.

Aqueles passageiros do «frougon» eram empregados da C. P. e sofreram morte quase instantânea.

Estes inditosos ferroviários eram: o guarda-fios João Pereira Barbosa e o capataz José Augusto Gouveia, que ficaram «entalados» contra a porta do «frougon»—no momento em que este tombou e quando aqueles operários pretendiam saltar á linha.

Juntamente com eles, seguia também no «fourgon» o conductor de trem de 1.ª classe, Jerônimo Fernandes Pereira, de 42 anos, casado e morador na rua Nova de S. Crispim, desta cidade.

Este porém, seguia junto á outra porta do «fourgon» quando se deu o desastre.

E assim, quando se voltou aquela carruagem, conseguiu ainda segurar-se a tempo, terminando por cair sobre os cadáveres dos seus infelizes camaradas, fracturando apenas o braço direito e sofrendo uma violenta comoção cerebral.

Entretanto, prestados os primeiros socorros médicos, eram conduzidos ao Hospital da Misericórdia, sem perda de tempo, os seguintes passageiros feridos: Adriano Marques Nogueira, de 22 anos, solteiro, empregado comercial, residente na Vila de Valongo, ferido na mão direita; Bruno Leal de Araujo, de 55 anos, casado, industrial da Livração, com escoriações no rosto; Jerônimo Fernandes Pereira, de 42 anos, da rua Nova de S. Crispim, 63 com fractura no braço direito; Emilia de Jesus, de 60 anos, casada, do Marco de Canavezes, com a perna direita fracturada; Maria de Jesus, de 24 anos, casada, da freguesia de Taboado, Marco de Canavezes, com comoção cerebral e escoriações em diversas partes do corpo, e Deolinda Salvador Pereira, de 23 anos, casada, residente em Ermezinete, na rua Cinco de Outubro, contusa no flanco direito.

A' excepção do condutor de trem de 1.ª classe, Jerônimo Fernandes Pereira, que recolheu a uma das enfermarias daquele hospital, todos os feridos regres-



saram a suas casas, depois de convenientemente socorridos.

Além daqueles passageiros, muitos outros ficaram, igualmente feridos, mas recusaram-se a receber tratamento no hospital da Misericórdia.

O sr. general Vasconcelos Porto, delegado da C. P. junto dos serviços ferroviários do Minho e Douro, depois de inspecionar o local do sinistro, dirigiu-se imediatamente ao hospital da Misericórdia, visitando

os feridos e cuidando de saber da residencia das famílias dos mortos.

Os cadaveres dos inditos ferroviários João Pereira Barbosa José Augusto Gouveia foram removidos para o cemitério de Agramonte, depois de verificado o óbito pelo sr. dr. Eduardo Reis.

O descarrilamento segundo as melhores informações que colhemos, foi motivado por um contra-carril que havia sido hontem colocado e que não estava ainda ajustado convenientemente.

Esse contra-carril fôra colocado por empregados dos antigos serviços ferroviários do Minho e Douro, actualmente subordinados à Companhia Portuguesa.

O contra-carril fez saltar o redado do «jota» bagageiro, que descarrilou, provocando aquele desastre.

O comboio 712 era rebocado pela locomotiva n.º 107, conduzida pelo máquinista Manuel Ferreira Furtuoso, auxiliado pelo fogueiro Antonio dos Santos Junior.



A brigada incumbida de reparar as avarias causadas na linha férrea, superiormente dirigida por técnicos proficientíssimos, é digna de todo o louvor pela rápida como souberam realizar aqueles trabalhos, removendo as carroagens descarriladas e construindo um tóço de linha férrea suplementar, de forma a dar

passagem a todos os comboios das linhas do Minho e Douro.

Ainda assim, alguns comboios ascendentes e descendentes, tiveram de sofrer uma pequena demora e tranbordo de passageiros.

O conselho de administração da C. P. vai ordenar um imediato inquerito ás causas originárias d'este acidente ferroviário.

Ao local do sinistro afliuiu uma enorme multidão de curiosos, a presencear os estragos causados pelo descarrilamento, de cujo aspecto publicamos três gravuras.

A's famílias enlutadas pela morte dos dois dignos ferroviários apresenta a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a expressão do seu profundo pezar.

CARLOS D'ORNELLAS

E' definitivamente no próximo dia 17 que se realiza o banquete de homenagem ao nosso camarada Carlos d'Ornellas, director da *Revista Insular e de Turismo* e da página insular do *Correio da Manhã*.

Para o banquete que terá lugar na Garrett—onde continua aberta a inscrição—já se inscreveram os srs. Coronel Feliciano Silva Leal, Alto Comissário dos Açores; Tenente Aniceto dos Santos, Tenente Pinto

Corrêa, Dr. Armelim Junior, Tenente-Coronel Médico Dr. Mario Moutinho, Albano da Ponte, Dr. José Bruno, Raul Esteves dos Santos, Dr. Rebelo de Bettencourt, José Duarte Costa, Jaime Balsemão, Manoel Francisco Ramos, Francisco Gonçalves, Aníbal de Sousa, Manoel Silveira de Lemos, Adolfo Faria de Castro, Francisco Calvente, Antonio Pereira Serzedelo, Tenente Ferreira Malha, Victor de Sousa, Capitão Chaves Costa, Manoel N. Trigo, Paul Maria Ressing, Tenente João de Sousa Soares e José d'Ornelas Bruges d'Oliveira.

TEM FRIO ?
SOBRETUDOS
GABARDINES

TEMOS OFICINA DE ALFAIADE — Grande stock de sobretudos e gabardines feitos a preços baratíssimos
União Industrial de Lanifícios

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

Fabricamos as melhores fazendas para

Viagens e Transportes

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonyma — Estatutos da 30 de Novembro de 1894

Aviso ao Públíco

Impostos para o Governo Espanhol.

Em virtude das disposições actualmente em vigor em Espanha, as importâncias a cobrar a título de impostos de transporte e de sêlo de recibo para aquele país são as seguintes:

a) IMPOSTO DE TRANSPORTE

1.º — Passageiros

25 % sobre a importância cobrada:

Bilhetes a preço inteiro (Tarifa Geral, bilhetes a meio preço para crianças, bilhetes de tarifas e serviços especiais quando a redução seja inferior a 25 % sobre os preços da Tarifa Geral; Comboios especiais para particulares e sobretaxas para lugares de luxo e salões; Cobranças em trânsito por excesso de percurso, mudança de classe ou falta de bilhete;

25 % sobre o preço correspondente pela Tarifa Geral sem redução para o percurso a efectuar:

Autorizações gratuitas ou de 1/2 ou 1/4 de preço (para uso de particulares); Passes gratuitos para tratadores de gado, etc.;

15 % sobre a importância cobrada:

Bilhetes quilometricos quando a redução seja de 25 % ou mais sobre a Tarifa Geral;

10 % sobre a importância cobrada:

Bilhetes de tarifas especiais a preços reduzidos quando a redução seja de 25 % ou mais sobre a Tarifa Geral; Bilhetes de caridade em 3.ª classe e bilhetes para uso de empregados dos caminhos de ferro e suas famílias (quando o abatimento for de 50 % ou mais sobre os preços da Tarifa Geral);

2.º — Excedentes de bagagens, cães, recovagens e quaisquer outros transportes em grande e pequena velocidade

5 % sobre a importância cobrada.

Pesetas	0,05 quando a importância total atinja	1,00 e não exceda 2 pesetas
0,10	" "	2,01 a 3,00 pesetas
0,15	" "	3,01 " 4,00 "
0,20	" "	4,01 " 5,00 "
0,25	" "	5,01 " 10,00 "
0,30	" "	10,01 " 15,00 "
0,50	" "	15,01 " 30,00 "
0,80	" "	30,01 " 50,00 "
1,20	" "	50,01 " 75,00 "
1,60	" "	75,01 " 100,00 "
5,00	" "	100,01 " 500,00 "
6,00	" "	500,01 " 1000,00 "
10,00	" "	1000,01 pesetas em deante.

Exceptuam-se as quantidades inferiores a 1,00 peseta. Os bilhetes por ocupação de lugar em carruagens-camas qualquer que seja a sua importância. — Pesetas 2,40 por cada lugar.

O presente anula e substitue o Aviso ao Públíco A n.º 129 de 19 de Maio de 1927.

Lisboa, 25 de Janeiro de 1928.

São isentos deste imposto os transportes de:

Adubos. Para o efeito de isenção do imposto de 5 % são considerados como **adubos em geral** os seguintes productos que se destinam a fertilização de terras: areias fosfatadas, carbonato de potassio, carnalita, cianamido de calcio, cinzas de ossos, cloreto de potassio, enxofre, escórias de desfosforação, fosfato de alumina, fosfato de amônio, fosfato de amônio magnesico, fosfato de calcio, fosfato de potassio, fosfato precipitado, fosfato de sódio, fosfoguano, gesso fosfatado, guano em bruto ou moído, guano tratado pelo ácido sulfúrico, kainite, keicerita, manganésio, negro animal, nitrado de amônio, nitrado de cal, nitrado de potassio e de sódio, sulfato de amônio, sulfato de cobre e de ferro, sulfato duplo de potassio e magnésio, sulfato de potassio, superfosfato de guano, superfosfato de negro animal, superfosfato mineral, superfosfato de ossos desgelatinados, superfosfatos de ossos frescos e todos os outros adubos de origem animal e vegetal (1).

(1) Por adubos de origem animal ou vegetal deve entender-se: esterco de galinhas, de cavalariças e de mais matérias excrementícias; as de origem fecal contidas em latrinas bem fechadas; lixo de pombos; ossos secos de peixe; raspa de chifres; resíduos moídos de peixe pôdre; terra vegetal e as varreduras das ruas.

Batata comum. Cereais, inclusivé o arroz. **Farinhas. Legumes secos.**

NOTA — A limpadura, farelos, sêmeas e outros quaisquer similares ou derivados de cereais e farinhas não estão isentos deste imposto. Dos legumes secos só estão isentos os de uso mais geral e frequente na alimentação humana. Não estão porém isentos o tremoço e o chicharo.

Caixas de pinho desarmadas e barris de madeira desarmados para transporte de frutas, quando nas declarações de expedição for indicada a quantidade de caixas ou barris, a quantidade de peças, incluindo os aros que constituem cada vasilha, e bem assim que se destinem ao transporte de fruta do país. (Espanha).

Carruagens, cavalos e gado estrangeiros que gosem de admissão temporaria em Espanha, ou que venham a Portugal para regressarem a Espanha sob o mesmo regime.

Carvão mineral (incluindo o coque) **vegetal e lenha. Gado.**

Garrafas vasas que tenham sinais evidentes de terem servido.

Madeira para minas carboníferas.

Rólicas e desperdícios de cortiça para exportação.

Taras vasas de qualquer natureza, inclusivé os vagões cisternas para transporte de líquidos e vagões frigoríficos transportados em vazio.

Transportes efectuados pelo Estado.

Os transportes de qualquer natureza em trânsito pelo território espanhol.

Os transportes de qualquer natureza que procedendo de Espanha, passem em trânsito pelo território português para tornarem a entrar em Espanha.

b) IMPOSTO DE SELO DE RECIBO (Timbre móvel)

O Director Geral da Companhia

(a) Ferreira de Mesquita

A. n.º 149

Exploração — Serviço do Tráfego

Expediente n.º 1.048

AÇO

Silico Manganese para molas de automoveis

Aço oitavado

Limas

Inglesas de 1.ª qualidade



Dos afamados fabricantes

Cammell Laird & Co. Ltd.

CYCLOPS WORKS

SHEFFIELD

ARRUMAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

SERVIÇO DE ARMAZENS

No dia 5 de Fevereiro p. f. pelas 12,30 horas, na Calçada do Duque n.º 20. Lisboa, perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 1.060 toneladas de oleos minerais diversos.

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 16 horas.

O depósito para ser admitido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas no dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Lisboa, 16 de Janeiro de 1928.

O Director Geral da Companhia

a) Ferreira de Mesquita

**Companhia Carris de Ferro de Lisboa**

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

BILHETES DE ASSINATURA

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

1.º—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.º—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 (Seiscentos e quinze escudos) mais Esc. 18\$64 (Dezoito escudos e sessenta e

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

3.º—Os bilhetes deverão ser requisitados á Companhia nos seus escritórios 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.º—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.º—Os bilhetes são absolutamente pessoais e intransmissíveis e só são validos para os carros eléctricos que circulem nas linhas da Companhia para serviço do público.

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

8.º—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 relevo, de que usa a Companhia.

9.º—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 números de carros, falta de lugar, por motivo de greve ou ainda, por qualquer outro caso de força maior.

10.º—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.º—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.

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

Aviso ao Publico

SINDICATOS AGRICOLAS

BONUS

Aprovado por acôrdo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro
de 31 de Dezemb-ro de 1927

Em conformidade com o Decreto n.º 5219 de 6 de Janeiro de 1919, esta Companhia devidamente auctorizada pelo Governo concede aos Sindicatos Agricolas, 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 aplicaveis 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 agricolas ou seus acessorios; Alfaias agricolas e seus acessorios; Animais reproduidores; Quaisquer materiais destinados ao funcionamento das maquinas agricolas;

10 % nas remessas compostas de:

Detrichtos de cal ou gesso; Gesso moído para terras; Resíduos de fornos de cal (carvoiço); Superfosfato de calcio (ou de cal); 5 % nas remessas expedidas pelo Sindicato, para a colocação no mercado de generos de produção dos seus socios, 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 cêra.

10 % nas remessas compostas de:

Carnes frescas.

As remessas consignadas aos Sindicatos Agricolas e que tenham beneficiado da redução a que o presente aviso ao Publico se refere, só poderão ser levantadas contra-entrega da respectiva guia, junta á 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 socios, não constituindo por isso objecto de negocio ou de comercio.

Para este efeito, torna-se necessario que os directores do Sindicato tenham em poder do Chefe da Estação um atestado passado pelo Sub-Inspector do Credito Agricola 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-ha analogamente, devendo a guia de expedição ser acompanhada pela declaração dos Directores do Sindicato, sem participação ou beneficio de agente ou intermediario.

Espinho, 31 de Dezembro de 1927.

O Engenheiro Director da Exploração,

Ferreira d'Almeida.

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 postaes e de bagagens, armazens de mercadorias, plataformas de estações de caminhos de ferro, salões de automoveis e entradas de portões.

Duradouor
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, ardosia e carvão, tanto como para cereais e farinhas.

Execução como camada de reboque

em superficies completas no proprio logar da construcção.
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.

RUA 24 JULHO, 148, LISBOA