

Gazeta dos Caminhos de Ferro

18.^o DC 41.^o ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Comercio e Comunicações e das Colônias, 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. Luís, 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 978

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 Setembro de 1928
Propriedade da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO
Dr. Calado Rodrigues
REDATOR E EDITOR
Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTE NUMERO

Companhia dos C.^{os} de Ferro Portugueses — 2.^o Aditamento á Tarifa Geral;
— Aviso ao Públido — Transportes de centeio, milho e trigo (grão); de farinhas de centeio, milho e trigo; e de adubos compostos.

SUMÁRIO

Passagens de nível por J. Fernando de Souza	Pag. 273
Loures e Mafra	" 275
Imprensa	" 275
O novo paquete «João Belo».	" 275
General Garcia Rosado	" 275

★ A rede ferroviaria de Moçambique — VI pelo coronel de Engenharia Lopes Galvão	Pag. 276
★ «Almanaque Bertrand»	" 277
★ As novas carruagens da Companhia dos Wagons-Lits para Portugal	" 278
★ Turismo	" 280
★ Choques de comboios	" 281
★ Jardim Zoológico	" 281
★ Parte Oficial.	" 282
★ Tomar à Lamarosa	" 284
★ Linhas Estrangeiras	" 284
★ Viagens e transportes	" 286
★ Vide anuncios da C. ^o dos C. ^{os} de Ferro do Norte de Portugal e C. ^o dos C. ^{os} de Ferro Portuguezes	" 287

PASSAGENS DE NIVEL

Por J. FERNANDO DE SOUZA

OCORRERAM não ha muito, a poucos dias de intervalo, dois gravíssimos desastres em passagens de nível.

Deu-se o primeiro na linha da Beira Alta numa passagem com corrente.

Um automovel em desafio de corrida com outro quebrou uma das correntes, penetrou na via e foi detido pela outra, sendo colhido por um comboio, havendo mortes e ferimentos.

Deu-se o outro na passagem do nível da Curia na linha do Norte em alinhamento recto e em local de condições magníficas de visibilidade. Nas linhas da C. P. as passagens estão divididas em varias categorias pertencendo aquela á das que estão habitualmente fechadas e só são abertas para dar passagem aos veículos.

Estava uma cancela fechada e a outra por descuido aberta. O carro atravessou as vias e tendo parado sobre uma delas, foi colhido por um comboio morrendo todos os que naquele iam, excepto um.

Ambos os conductores infringiram o Código da estrada cujo art. 22.^o que prescreve o seguinte:

Antes de atravessarem as passagens de nível terão os condutores de automovel de deter a marcha para se certificarem de que a via está livre.

Este racional preceito que manda pará-los antes de atravessar a passagem exprime uma regra elementar

de prudencia transformada pelo regulamento em obrigação imperiosa. Vai no seu cumprimento a segurança da circulação, tanto dos comboios na linha, como dos carros na estrada.

Se o tivesse cumprido o condutor do carro do sr. dr. Cardoso de Menezes, não teríamos que lamentar o tristíssimo desastre ocorrido.

O mesmo se deve dizer do desastre da Curia. Se quem conduzia o carro cumprisse a lei veria que estavam fechadas as cancelas de um lado.

E de que serviram estas? De nada valeu a sua existencia. Bastou a negligencia da guarda e o menor respeito la lei por parte do conductor para ocorrer um desastre que não se daria se não houvesse cancelas.

Causou, como é natural grande impressão a quasi coincidencia, meramente fortuita aliás, de esses dois formidaveis desastres. Outro sucedeu na mesma ocasião a um carro de bois num caminho rural de infima importancia e que pertencia á categoria dos que não tem que ser guardadas nem tem correntes. O choque deu-se por culpa do conductor do carro de bois.

Não se impressionou o publico perante o sem numero de acidentes que estão ocorrendo todos os dias nas estradas do paiz e nas ruas de Lisboa, devidos sempre ou quasi sempre a imprudencias dos conductores de automoveis e camiões ou dos peões, ou ainda ao mau estado dos veículos.

A tendência é até para criticar as disposições severas do Código da Estrada e para a indulgência perante as suas infracções.

Raríssimos são os acidentes em passagens de nível, pontos perigosos em que os comboios devem encontrar a via desimpedida a os que transitam na estrada com outra liberdade de movimentos e facil paragem e modificações de velocidades devem tomar todas as precauções.

Sendo sempre um ponto perigoso as passagens de nível procura-se cada vez evitá-las nas linhas de intensa circulação e com relação ás estradas mais frequentadas

As que teem certo movimento são fechadas com cancelas-barreiras oscilantes ou correntes e guardadas.

Conforme a sua categoria e o movimento da linha, ou estão normalmente abertas, sendo fechadas pelos guardas á passagem dos comboios, podendo algumas barreiras oscilantes ser manobradas a distância. Muitas vezes ha aparelhos avisadores, campainhas electricas tocando quando um comboio se aproxima.

Finalmente ha passagens que não são vedadas, nem guardadas em vista do pequeno movimento que servem.

Qual é a orientação que hoje predomina nos países mais adiantados e de circulação intensa nas vias de comunicação?

Suprimem-se as passagens importantes mediante obras caras que as transformam em passagens superiores ou inferiores.

Nas linhas pouco frequentadas suprimem-se guardas e barreiras por quasi toda a parte a não ser nas tranvias deveras importantes realizando-se assim consideraveis economias sem prejuizo de segurança. Empregam nas estradas signalização que avisa eficazmente da aproximação da passagem.

Assim na Belgica, havia mais de 2.000 passagens não guardadas entre as 6.505 existentes em 1912.

Na Italia realizou-se uma economia avultadíssima suprimindo os guardas em muitas passagens.

No congresso internacional de caminhos de ferro de Roma em 1922 uma das conclusões votadas foi a de que se devia limitar o mais possivel o numero de passagens guardadas nas linhas de pouco movimento.

A mesma conclusão foi votada no congresso de Londres em 1925.

Quanto a linhas normais, votaram-se nesse ultimo congresso as seguintes conclusões:

A supressão de guardas oferece importantes vantagens economicas, e não tem inconveniente quando a visibilidade dos comboios que se aproximam da passagem do nível é suficiente em todas as direcções, salvo nas de circulação excepcionalmente intensa.

A proximidade das passagens de nível, cuja guarda é suprimida, deve ser anunciada aos transeuntes da estrada por sinais visiveis de dia, e de noite, se para isso houver motivo, de modo que os conductores dos veículos mais rápidos que

atravessem a passagem possam parar antes de a transpor. Esse sinal, quando a sua visibilidade fôr insuficiente devem ser precedidos de sinais avançados a distancia conveniente!

Mesmo quando a visibilidade do comboio fôr insuficiente para quem vá na estrada, a supressão da guarda não tem inconveniente desde que se ponham junto das passagens, aparelhos automáticos anunciadores dos comboios.

Importa citar ainda o seguinte voto:

As despesas de estabelecimento e conservação dos aparelhos anunciadores nas passagens de nível em que a vigilância é suprimida, poderiam ser repartidas entre as administrações de caminhos de ferro e as autoridades interessadas na circulação das estradas.

Estão-se hoje empregando aparelhos simples que se adoptam ás cancelas ou barreiras e que aparecem vivamente com viva cõr vermelha quando nelas se projecta a luz das lanternas do automovel.

Como se vé, adoptam-se normas sobremodo variadas conforme as circunstancias.

O problema é demasiado complexo para se resolver de uma penada, impondo ás empresas ferroviarias encargos consideraveis em curto prazo sem se examinar se são inteiramente justificados e se é eficaz ou necessaria a substituição.

Que sucedeu agora entre nós após os desastres emocinantes a que atraç me referi?

Imediatamente se determinou a todas as empresas, sem distinção de casos que até 31 de dezembro proximo sejam substituidas as correntes por cancelas.

Não se olhou aos antecedentes de dezenas de anos nem ao numero de passagens a modificar, nem ao dispendio enorme a realizar em curto prazo.

É o Estado o principal afectado porque nas linhas que explorava e que arrendou ha muitissimas passagens abrangidas pela prescrição e a respectiva despesa recae sobre o Estado e não sobre a empresa arrendataria.

Nem ao menos se deixou a alternativa do emprego de barreiras oscilantes, muito mais economicas e tão eficazes como as cancelas.

Não se previu o possivel emprego de signaes avisadores e de melhoria da signalização na estrada.

Não se ouviram as empresas estudando-se de acordo com elas o assunto sobre modo complexo e acerca do qual pertence ao Estado a soberana resolução, em comparação porém de estudos preparativos com as que teem a responsabilidade e os encargos da exploração.

Com esta precipitação contrasta o abandono a que o problema tem sido votado exactamente onde é mais grave.

Assim, a linha de Cascaes tem hoje uma circulação intensissima e cuja intensidade crescerá forçosamente á medida que as facilidades proporcionadas pela tração eletrica aumentem a expansão suburbana de Lisboa.

Ora a estrada de Lisboa a Cascaes, frequentadíssima, cruzava ainda ha pouco de nível sete vezes a linha.

Dessas sete passagens só uma foi suprimida há pouco, tornando-se superior.

Ha oito anos que o distinto engenheiro António Belo elaborou um projecto de variantes da estrada que as substituia por três superiores. Só uma se construiu ultimamente no Estoril.

Porque se espera para fazer a variante de Caxias que substitue com facilidade três passagens de nível por uma só?

Parece que se estudou ultimamente uma variante muito mais desfavorável.

Nessa linha urge tornar independente a circulação na estrada das da linha, obra que incumbe á Junta Autonoma e á qual a Sociedade Estoril prestará certamente o seu concurso em troca da economia que realisa pela supressão de guardas.

Algumas outras passagens ha que substituir nas proximidades das estações e centros importantes. São porém casos especiais a examinar individualmente e tendo em conta todas as circunstâncias.

Como se vê, o assunto é difícil e complexo e não comporta soluções fáceis e arrebatadas sem estudo nem audiencia das empresas.

Então seguramente o então examinando para proporem em seguida o que a segurança da circulação aconselha, nas exigências por vezes irrealisaveis e ineficazes.



LOURES E MAFRA

Informam que a Federação das Camaras Municipais de Loures e Mafra acaba de fechar contrato com uma casa alemã, para um empréstimo de cinquenta mil contos, ao juro de 7 1/2 por cento ao ano, pago em 50 anuidades, concedendo a aludida casa o privilégio de só começar descontando capital e juros dois anos após o inicio da nova linha férrea, que servirá os dois concelhos, e para cuja construção o empréstimo é destinado. Ainda, segundo a mesma informação, a construção do caminho de ferro e a electrificação daquelas regiões estão dependentes da rectificação do contrato, por parte do Governo.

Imprensa

Boletim da Agencia Geral das Colónias

Recebemos o n.º 39 do «Boletim da Agencia Geral das Colónias», magnifica publicação que tanto está honrando o nosso país e que tão bons serviços presta ao progresso das colónias portuguesas.

Insere este número a seguinte valiosa colaboração: «O comercio e a navegação de Moçambique em 1927», por A. Galvão; «A evolução comercial da metropole e das colónias», por Domingos da Cruz; «Da politica indígena e a sua importância na obra civilizadora dos povos africanos», por F. G. Borges Filipe; «Terceiro concurso de literatura colonial»; «Lugares selectos da Biblioteca Colonial Portuguesa»; «Memoranda do Jardim Colonial de Lisboa», por José de Almeida; «Serviços da Agencia Geral das Colónias»; «Legislação colonial»; «Cotações dos produtos coloniais na praça de Lisboa»; Informações e notícias; Revista da Imprensa Colonial; e Bibliografia.



O novo paquete "João Belo"

Visita oficial ao paquete que vai iniciar as carreiras para África

Realisa-se amanhã uma visita oficial ao novo paquete da Companhia Colonial de Navegação «João Belo» que dentro de poucos dias iniciará as suas carreiras para a África Portuguesa. O embarque dos convidados terá lugar no Posto de Desinfecção pelas 15 horas.

A Direcção agradecemos reconhecidamente o convite que nos foi enviado.



General Garcia Rosado

Chegou a Lisboa o nosso presado amigo General sr. Garcia Rosado, embaixador de Portugal em Londres, a quem apresentamos cumprimentos de boas vindas.

Trefileries et Laminoirs du HAVRE

S. A. au capital de 100.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

A REDE FERRO-VIÁRIA DE MOÇAMBIQUE

VI

Pelo Coronel de Engenharia
LOPES GALVÃO

A transafricano de Angola á contra costa mais ou menos como nós o sonháramos é objecto de mais 3 ou 4 anos.

E' certo que não se realisa a ligação transcontinental com o caminho de ferro de Ambaca. Mas as condições de um ou de outro dos dois caminhos de ferro em via de construção — Ambaca e Lobito são sensivelmente as mesmas.

Mais difícil era a construção do caminho de ferro de Ambaca e por isso mais lentamente tem ele avançado. De resto, não tinha ela a impulsiona-la uma vontade ferrea como a de Robert Wiliams que, passando por cima de tudo e de todos, conseguiu triunfar de todas as dificuldades que, mormente dos lados da África do Sul, lhe levantaram.

Mas também é justo que se diga que se ele não tivesse a ajudá-lo a decidida bôa vontade dos portugueses, entre os quais justo é destacar dois nomes — Joaquim José Machado e Mariano Machado — o caminho de ferro não teria ido por diante, pelo menos por agora.

Foi uma luta titanica que teve o seu epílogo nas ultimas convenções realizadas entre os Governos portuguez e Belga.

Mas as vantagens deste transafricano começam já a antever-se.

As viagens da Europa para a região mineira de Ravid, reduzem-se de dias, seguindo via Lobito. As malas da Europa e da America para a África Central e para a África Austral seguirão via Lobito. E a viagem da Europa a Lourenço Marques será também reduzida de muitos dias.

A ideia de um caminho de ferro transafricano foi, depois de nós, tentada pelos alemães que através do Congo Belga quizeram lançar um caminho de ferro de Dar-es Salam a Duala, nos Camarões.

Com esse objectivo foi construído o caminho de ferro Dar-es-Salam a Kigoma, no Tanganika, que tinha continuação do outro lado do lago pelos caminhos de ferro do Congo Belga, também por essa ocasião construídos entre Albertville a Cabalo, nas margens do Congo.

Queriam os alemães estabelecer nos territórios, que aliás lhes não pertenciam, zonas de influencia que

lhe permitissem caminhar. Do lado do Atlântico, o caminho de ferro de Duala ao Ubangui avançava rapidamente; e a França via-se forçada a colaborar neste designio que no fundo a contrariava!

Porque também ela sonhava numa ligação ferroviária do Atlântico com o Índico através do continente negro, partindo do Congo Francez. E afinal, se nós fômos lentos de mais nas nossas realizações, a França não conseguiu ainda, tantas dezenas de anos volvidos, ligar o litoral com a capital do Congo, Brazaville, que ainda hoje é servida pelo território belga.

Mas não ficam por aqui as ligações transafricanas.

Mais ao norte, para cima do equador, sonhou-se uma ligação do Oceano Atlântico com o mar Vermelho por meio de um caminho de ferro partindo de Lagos na Nigéria e Port Sudan passando pelo lado Tchad e atravessando o Sudan.

Esta transversal interessava os dois países, a França e a Inglaterra. Mas no mundo das realizações há uma outra transversal que a Portugal interessa e a que não quero deixar de fazer referência.

E' a ligação de Mossamedes com Lourenço Marques passando por Lubango, Cassinga, Barotze, Vitoris Falls, Bulawaio, Nicolson Neck, Messina e Resano Garcia. Para que esta transversal tenha uma viabilidade, basta talvez que a mineralização de Cassinga, já estudada pelo nosso eminente engenheiro Rego Lima, já falecido, seja de valor e de valor seja também a mineralização do Cuite e de Quando, cujas possibilidades foram conhecidas e se encontram esboçados no livro «Sul e Angola» da autoria do ilustre coronel sr. João d'Almeida.

Para nós, os portugueses, a ligação não era de menor interesse do que a do Lobito-Beira e do que a de Loanda-Moçambique, ou Loanda-Quelimane, pelo vale de Zambeze.

Esta ultima era a transversal natural, digâmos assim, que o mapa cônico de rosa requeria e que ha-de vir a fazer-se ainda pois o caminho de ferro de Loanda a Ambaca ha-de forçosamente ligar-se com a rede do Congo Belga, e a construção do caminho de ferro de Quelimane a Tete não pode deixar de ser incluída nos objectivos nacionaes da nossa província de Moçambique! Exige-o o interesse nacional que ha-de vingar

apoiado na corrente nacionalista que hoje nos orienta.

A ligação deste caminho de ferro com a rede do Congo Belga é objecto de pouca monta por isso que os territórios portugueses e belga quasi se osculam através dum estreita nêsga da Rhodesia.

A África Austral está entrada numa fase de excepcional actividade. A mineralização do interior, cada vez mais vasta e mais rica, á medida que melhor conhecida vai sendo, movimenta as vias de comunicação. O receio, ainda ha poucos anos expressado, de muitos dos caminhos de ferro construídos serem reduzidos a *sucata*, pela redução da actividade mineira do interior, desapareceu. E o programa da construção de vias aceleradas é cada vez mais completo e mais arrojado á medida que a ocupação e a colonização se vão intensificando.

Não ha sonhos que se não convertam em realidades.

Por isso nós devemos procurar compartilhar das grandes actividades que se esboçam.

E' preciso não esmorecer na construção das linhas que, completando-se, *embora através de territórios estranhos*, possam traduzir, ainda hoje, aspirações nacionaes.

Remataremos com as considerações de Francisco Maria Bordado que ha mais de 70 anos escrevendo o 4.^º volume dos *Ensaios Estatísticos* das possessões portuguesas de Ultramar dizia:

«E' tempo de acordar de um sono de trezentos anos! A exploração da África Oriental sujeita ao dominio português, seria uma Empreza lucrativa além de humanitaria; com os melhoramentos físicos desapareceria em grande parte a insalubridade do clima que tanto assusta hoje os europeus, e os productos do rico solo de Moçambique fariam esquecer a perda do Brazil».

E' assim mesmo!

Mas justo é tambem dizer que nós acordámos realmente. O novo direito colonial que saiu da conferencia de Berlim levou-nos á realização dum obra Colonial formidavel que só não parece grandiosa por se encontrar dispersa pelas 5 partes do mundo.

A nossa obra dos ultimos 40 anos compara favoravelmente com a de qualquer outro paiz, grande ou pequeno que seja.

Acaso fez a Belgica mais do que nós?

Não! Fe-lo a Holanda? Não!

A Belgica trabalha só no Congo: nós trabalhamos na Guiné, em S. Tomé, em Angola, em Moçambique, na India, em Macau e em Timor.

Compenetrados da necessidade de desenvolver o nosso domínio Colonial te-mo-lo desenvolvido. Os Governos da Nação, teem-se sobreposto, quando necessário, á falta de iniciativa particular, canalizando capitais coletivos para os grandes empreendimentos.

Um ilustre representante de uma poderosa Nação que ha pouco visitou a nossa África veio de lá maravilhado.

Assim o declarou a um importante Diario da Manhã.

Mas não nos iludâmos!

Ha agora um novissimo direito «d'après guerre» que ainda ninguem teve a coragem de escrever, mas que já alguns tiveram a ousadia de anunciar. Não me refiro á theoria dos mandatos, mas sim ao pretenso direito de Colonizar!

Esboça-se um novo direito que vem a ser o dos paizes — os grandes paizes — com excedente de população poderem enviar esse excedente para as Colônias dos outros paizes para ahi cultivarem os terrenos disponiveis.

Portugueses alerta!

Precisamos nós de colonizar, com portugueses, o que é nosso. Que os emigrantes dos outros paizes encontrem as posições tomadas quando lá cheguem.

Bem vio o problema esse grande português João Belo, que a morte tão prematuramente arrebatou e que com profunda saudade neste logar rememoro.

Ele queria realmente colonizar. As suas medidas com esse objectivo constituem, pelo menos, uma esperança e uma aspiração. Porque se os Governos podem, com o capital da Nação, suprir até certo ponto, as deficiencias ou o desinteresse do capital particular, eles não podem forçar a colonização.

A emigração para as Colônias tem de ser voluntaria!

Podem os Governos canalisa-la, podem estimula-la por leis sabias. E a isso visava a política colonial de João Belo. Mas não podemos impô-la.

Nós, todos aqueles que constituem os elites coloniaes é que precisamos por uma propaganda bem orientada fazer nascer na alma da Nação o amor pelas Colônias e consequentemente o desejo de ocupá-las.

Portugueses que me escutais: ide todos vós lá para fóra fazer a propaganda da Colonização portugueza porque é com ela e só com ela, que consolidaremos os nossos domínios d'Alem Mar.

Traballiemos todos sem desfalecimentos na santa crusada da Colonização portugueza. Tenho dicto.

Lectur

“ALMANAQUE BERTRAND”

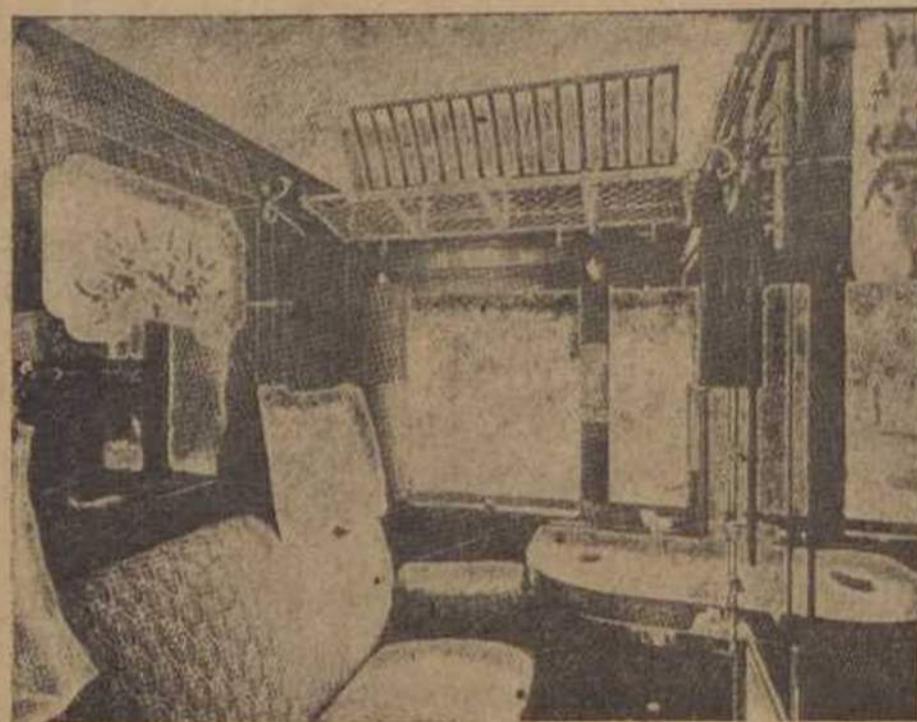
Com perto de 400 páginas saiu mais uma edição do *Almanaque Bertrand* que traz variada leitura que entretem crianças e adultos. Cheio de curiosidades para o leitor o *Almanaque Bertrand* traz ainda caricaturas interessantes, cópias de quadros antigos, anedotas ilustradas e tudo quanto é de interessante para se passar momentos deliciosos com tão admirável leitura pois a colaboração é de escritores consagrados como: Teixeira de Pascoaes, Maria de Carvalho, Aquilino Ribeiro, Branca de Gonta Colaço, Brito Camacho, Alvaro Maia, Fausto Guedes Teixeira, Manoel de Sousa Pinto, etc.

As novas Carruagens da Companhia dos Wagons-Lits para Portugal

Por Manoel de Melo Sampaio

(Visconde de Alcobaça)

A *Railway Gazette*, publicação técnica ingleza editada em Londres, inseria no número de 13 de Julho, próximo passado, um artigo sobre as novas carruagens que a Companhia Internacional dos Wagons-Lits tem a construir em Inglaterra e destinadas ao serviço nas linhas espanholas e portuguesas.



Sendo um artigo deveras interessante para esta *Gazeta* e como se trata de novo material circulante do qual os caminhos de ferro portugueses vão beneficiar, démo-nos ao prazer de traduzir d'esse artigo os topicos principais que a seguir relatamos.

A Companhia Metropolitan Crraiage Wagon & Finance Lda. tem a construir para a Cia. International dos Wagons-Lits e dos Grandes Expressos Europeus vinte carruagens-camas em aço para serviço nos caminhos de ferro de Espanha e Portugal.

Estas carruagens vão ser usadas nas linhas percorridas pelos comboios expressos nos dois países e sobretudo no serviço do *Sud-Express Paris-Madrid* e *Paris-Lisboa*.

As carruagens construídas são transportadas de Birmingham, onde estão instaladas as oficinas de construção da Cia. Metropolitan, para o porto de Harwich sobre bogies especiais para facilitar o transporte nas linhas inglesas, tornando-se isto necessário pela largura das carruagens e a bitola dos caminhos de ferro em Inglaterra ser mais estreita.

No porto de Harwich as carruagens serão colocadas nos seus bogies e embarcadas no *ferri-boat* para Zeebrugge na Bélgica e d'ali transportadas através d'este país e da França para as oficinas da Cia. dos Wagons Lits em Irun. Para vencer a dificuldade

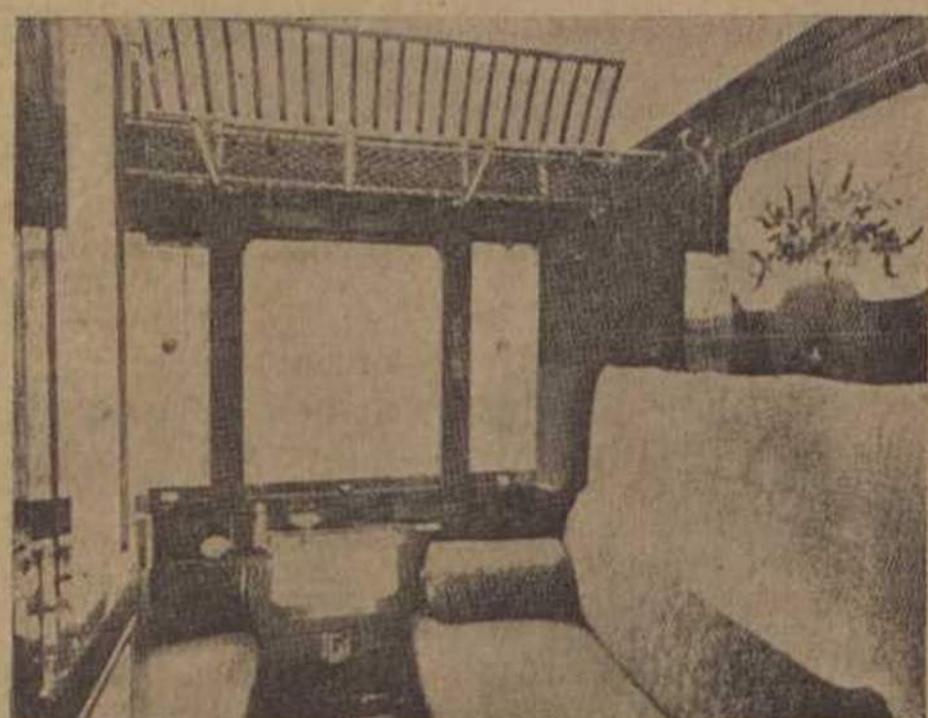
da diferença de bitola entre as linhas francesas e peninsulares, as rodas são primeiros prensados aos eixos para poderem circular no percurso belga e francês e em Irun os bogies são retirados, as rodas desmontadas e colocadas de novo para servir na bitola espanhola e portuguesa. A *Wagons-Lits* tem em Irun material e máquinas-ferramentas especiais para levar a efeito estas alterações.

As dimensões principais das carruagens são as seguintes ; —

Comprimento face a face dos pára-choques	21, ^m 54
Comprimento do corpo da carruagem	19, ^m 20
Largura	3, ^m 03
Altura do carril ao topo da carruagem	4, ^m 00
Centros dos bogies	14, ^m 50

Os bogies são do tipo compensador de viga, o chassis sendo feito de uma só vez em aço fundido.

Uma longrina pesada e colocada ao centro a todo o comprimento é construída por chapas e cantoneiras e rigidamente ligada aos cabeçotes do chassis.



Detalhes da carrocerie

A carrocerie das carruagens é construída sómente de aço, os chassis laterais feitos com colunas em forma de U ligadas a uma sola montada directamente sobre a longrina em Z.

O tecto da carrocerie é formado em várias peças com cantoneiras e tornada mais rígida a intervalos regulares por meio de chapas.

A cobertura dos lados da carruagem é de chapas de $\frac{1}{8}$ em espessura, com quanto que a do tecto é feita com chapa de $\frac{1}{16}$ ".

As pontas da carruagem são construidas em chapas da mesma grossura e que resguardam os folles de passagem de um carro para o outro.

O tecto da carruagem bem como os lados estão devidamente isolados contra o som exterior e mudanças de temperatura.

Todo o interior está protegido da ferrugem por pintura anti-corrosiva.

O piso da carruagem é de chapas de aço onduladas, cobertas de cortiça comprimida e de oleado que por sua vez é coberto por um tapete felpudo, o conjunto formando um piso amortecedor excluindo eficazmente todo o barulho exterior.

Instalações interiores

O interior da carruagem tem um acabamento luxuoso, tendo sido cuidadosamente estudado tanto o conforto como a conveniencia dos passageiros.

Em virtude da largura dada á carruagem, foi possivel proporcionar compartimentos largos e espaçosos e com tudo deixar um corredor bastante largo para os passageiros se cruzarem á vontade e sem aperto.

Os compartimentos foram arranjados em quatro cabines com beliches simples, tendo as duas cabines do centro uma porta de comunicação e três pares de compartimentos com duas beliches cada e uma pequena divisão entre cada par servindo de quarto toilette.

Os water-closets foram colocados em cada ponta da carruagem.

No compartimento de duas beliches, a beliche de cima é feita ao levantar as costas do assento colocando-as em um plano horizontal enquanto que o assento serve para formar a beliche inferior. Os colchões, almofadas travesseiros e cobertores para cada beliche estão dentro de uma caixa metida no espaço por detrás do assento e das costas.

A beliche superior nestes compartimentos tem correias para ajudar o passageiro a subir bem como um pequeno escadote.

Um assento dobradiço em frente das beliches permite aos dois passageiros assentarem-se á janela da carruagem se porventura desejarem contemplar a vista ou panorama. Também estão providos de uma pequena meza coberta de chapa de vidro.

Os compartimentos de uma beliche servem á noite da mesma maneira de que os de beliche dupla, excepto que as costas do assento são metidas debaixo do beliche. A acomodação da bagagem de mão dos passageiros é em rede.

A toilette para os passageiros do compartimento de duas beliches é como ficou dito no espaço entre os dois compartimentos, havendo uma fechadura de segurança para evitar que as pessoas de um compartimento a abrem enquanto está ocupada pela gente que se serve ou ocupa o compartimento contíguo. No compartimento de uma beliche o lavatório fica a um canto e quando está fechado serve de mesa pequena, tendo sido colocado por cima um pequeno armário para a garrafa de agua e um copo.

A decoração dos compartimentos é feita de painéis em madeira trabalhada e diferente em cada compartimento, formando um conjunto harmonioso. Os metais são de bronze polido de côr d'ouro escuro. As janelas grandes de cada compartimento abrem-se e fecham-se por meio de uma pequena alavanca e as janelas pequenas são providas de uma pequena manivela.

A iluminação das carruagens é eléctrica pelo sistema *Stone*, servindo-se de baterias duplas ao ferro-níquel, havendo quatro lâmpadas por compartimento com abat-jours de cristal e uma lâmpada de noite para a leitura em cada beliche.

Outros detalhes

O freio automático de vacuo *Clayton-Hardy* foi montado em todas as carruagens com um freio de mão suplementar manobrado do vestibulo a cada ponta da carruagem e actuando os calces de todas as rodas.

Um sistema de alarme para os passageiros percorre todo o corredor da carruagem. As mesmas têm aquecimento, havendo para esse fim montada uma pequena caldeira n'um compartimento isolado.

D'esta caldeira e de tanques de agua sobrepostos por cima circula a agua quente na canalização para o corredor e compartimentos, havendo radiadores nos mesmos regulados pelo passageiro á vontade. Uma outra canalização leva a agua quente para os lavatórios e uma outra a agua fria.

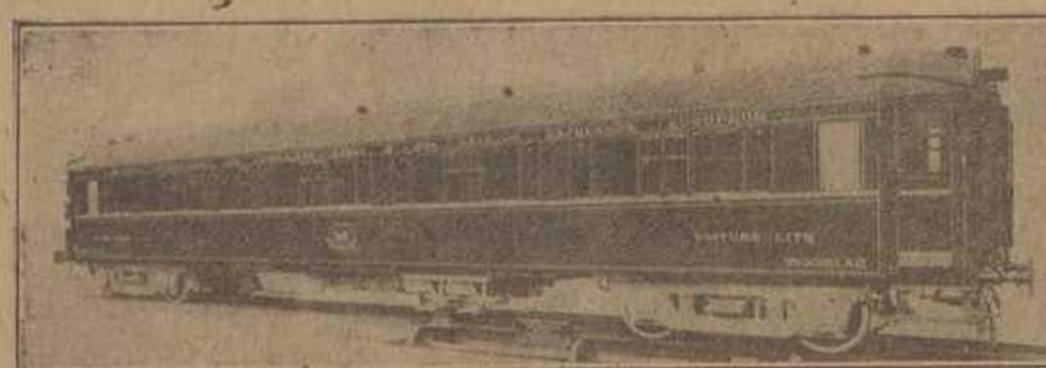
Além disto ha ventiladores montados bem como ventoinhas electricas.

As carruagens são pintadas a côr azul pelo lado de fora e trazem o emblema da Companhia dos Wagons-Lits ao centro no painel inferior.

Estas carruagens já trazem os dizeres, em língua portuguesa como se verá pelas fotografias reproduzidas.

Lisboa, Agosto, 1928.

N. R. — Segundo informam os jornais com data de 29 do corrente e em especial o *Diário de Notícias*, algumas destas novas carruagens devem chegar a Lisboa por estes dias mais próximos.



TURISMO

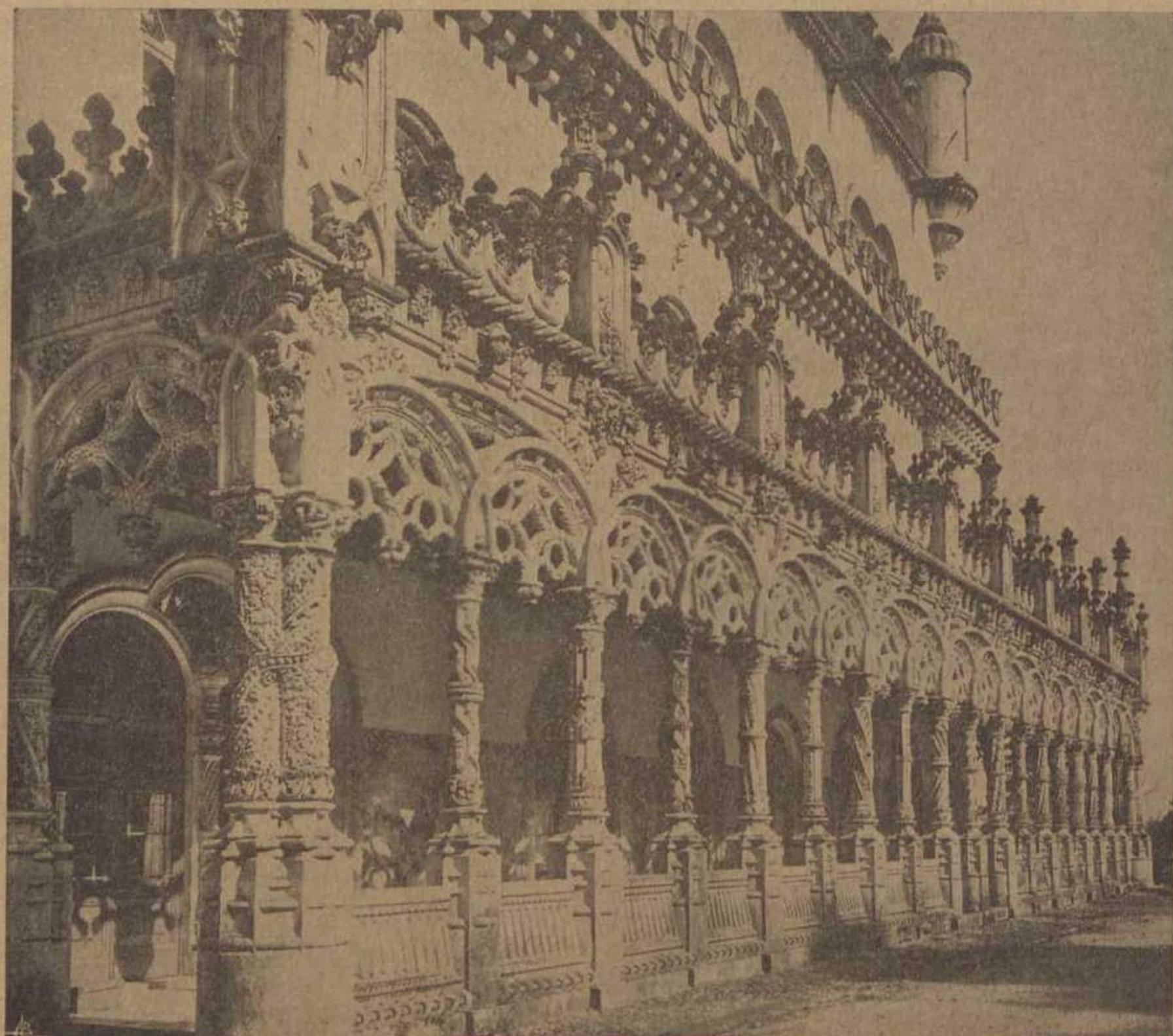
FESTAS NA CURÍA

A convite do grande industrial hoteleiro Alexandre d'Almeida visitamos a Curia que está hoje transformada n'uma admiravel estancia de Turismo.

Ha quinze anos que Alexandre d'Almeida unicamente com o seu esforço tem conseguido organizar o sistema hoteleiro em Portugal e a sua ultima iniciativa

*UMA BELA INICIATIVA DA C. P.
A. PROPOSITO DA EXPOSIÇÃO
DE SEVILHA*

Da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses recebemos a seguinte circular que gostosamente publicamos:



BUSSACO—Galeria do Hotel

foi o magestoso Hotel da Curia que desde 1928 estava em organização sendo concluido este ano com a inauguração de uma capela no respectivo Hotel.

Organisou então Alexandre d'Almeida festas na Curia que decorreram com grande brilhantismo.

Dois dias depois, de repouso na Curia, foi oferecido aos jornalistas um *pic-nic* que teve logar na encantadora mata do Bussaco, festa íntima a que assistiram além de Alexandre d'Almeida e familia os drs. Pinto Gouveia, Delfim de Miranda, o escriptor espanhol Gonçalves Ruano, e os jornalistas Felix Correia, Augusto Pinto, Judat Benoliel, Sebastião Cardoso, Mario Reis, Mario Novaes e Carlos d'Ornellas.

«A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, como detentora da principal rede ferroviaria do País, resolveu aproveitar a occasião da Exposição de Sevilha para fazer uma larga propaganda turistica das bellezas de Portugal, procurando conseguir que faç transito por Lisboa uma parte dos visitantes áquella Exposição que, sem essa propaganda, irão naturalmente procurar o caminho directo pelo Mediterraneo para Sevilha e Barcelona.

A Companhia, decidida a obter resultados praticos e immedios, está já em negociações para estabelecer accordos de serviço combinado com as Companhias de Navegação e de Caminhos de Ferro, e com

Emprezas de Transportes e de Turismo. Infelizmente verificou por uma viagem de estudo que o seu Delegado fez a varios pontos de Hespanha, que nada existe de pratico em varias agencias de viagens em relação a Portugal, que é ainda, sob o ponto de vista de turismo, quasi completamente desconhecido.

É necessario acabar com este estado de coisas, sahir d'esta apathia e mostrar que o nosso Paiz tem coisas tão dignas de serem visitadas como os Paizes que annualmente tiram sommas enormes de Turismo.

A Companhia, só, com os seus recursos, alguma coisa poderá fazer; mas se os organismos interessados no desenvolvimento do Turismo se congregarem para um esforço commum, pôde certamente conseguir-se alguma coisa de notavel e de util para o Paiz.

É necessario preparar material de propaganda: cartazes, pequenos folhetos, roteiros, etc., relativos aos pontos já organizados, sob o aspecto turistico, com indicações uteis, preços, etc., para enviar ás principaes agencias e distribuir com profusão por toda a parte, como se faz lá fóra. O que mais urge n'este momento é tornar conhecidos os nossos hoteis, enviando photographias, tabellas de preços, etc., pois a falta d'essas indicações tem afastado muitos turistas

de Portugal. Mas é necessario que, ao mesmo tempo que se faz esta propaganda, sejam melhoradas as condições dos hoteis que ainda não possuem installações modernas; que a questão dos alojamentos seja tratada desde já com a importancia que realmente tem, e que no caso de grande afluencia de turistas estes possam ser alojados em casas particulares, sem o que a propaganda pôde ser contraproducente.

A Companhia está preparando cartazes e folhetos sobre o serviço de comunicações, preços de viagens e excursões, e espera que cada um dos organismos interessados prepare tambem elementos de propaganda.

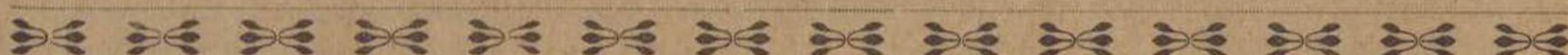
A Delegação da Companhia para o Turismo tem a sua séde provisoria em Lisboa, na Calçada do Duque, 20, prompta a dar todas as informações que estiverem ao seu alcance.

Esperando que V. Ex.^a se dignará tomar este assumpto na consideração que merece, aproveito a oportunidade para lhe apresentar os protestos da minha maior consideração

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguez-s

A. Gonçalves

Delegado para o Turismo



Choques de Comboios

Em Dinkelcherben, na Alemanha, deu-se ha dias um choque entre um comboio de passageiros da linha Sarrebruck-Ulm-Munich com um mercadorias, ficando destruidas completamente três carruagens do primeiro assim como a respectiva locomotiva, resultando 16 passageiros mortos e 48 feridos.

O desastre, segundo os jornais alemães, foi devido ao mau funcionamento de uma agulha provisória, que por motivo de obras foi colocada na via férrea.

* * *

Em Illinois (Cairo) deu-se um choque de comboios que vinham em direcção oposta, tendo morrido nove pessoas e ficado feridas umas doze, algumas de certa gravidade.

A linha férrea, numa extensão de uns 50 metros ficou totalmente destruida.

* * *

Em Place's Crossing (Farmington) descarrilou um comboio de passageiros tendo morrido quatro empregados do circo Bernardi e ficado feridos 8 dos restantes passageiros.

* * *

Descarrilou o «expresso» de Saint-Brieux, na agulha de entrada da estação, tendo-se voltado a locomo-

tiva, amontoado dois vagons-postais e uma carruagem mista.

Morreram 5 empregados do correio e 1 ferido, e dos restantes passageiros houve 1 morto e 11 feridos.

A causa do desastre parece ter sido devido ao excesso de velocidade na passagem da agulha.

Um telegrama de Lemans do dia 2 de Julho explicava assim o desastre:

LEMANS, 2.—O comboio que descarrilou á 1,15 vinha apinhado de passageiros. Depois de ter passado a ponte, a locomotiva oscilou, descarrilando e batendo contra a entrada do «hall» da gare, que ficou destruída. O «fourgon» da frente ficou destroçado; três vagões postais e um de passageiros saltaram uns sobre os outros. Outras carruagens descarrilararam sem sofrer prejuizos. No primeiro «fourgon» foram encontrados moribundos cinco empregados [em serviço]. Actualmente contam-se sete mortos, um dos quais ainda não foi identificado. Entre as vitimas não há estrangeiros. — H.

Contin.

Jardim Zoológico

Pelo vapor «Hildebrand», chegaram ha dias do Brasil onze aves, destinadas áquele Jardim e oferecidas pelo nosso consul em Manaus.

Além de 2 papagaios e 7 píquitos, vieram dois «tucanos», lindas aves de vistosa plumagem e ornamentadas com um enormissimo bico que lhes dá um aspecto deveras interessante e singular.

Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral de Estradas

Repartição de Estradas

Decreto n.º 15:536

Código da Estrada

(Aprovado pelo decreto n.º 15:536 de 14 de Abril de 1928)

CAPITULO V

Fiscalização do serviço de trânsito

(Continuação do n.º 977)

§ 3.º Todo o processo para a substituição dos actuais livretes e cartas de condutores exigida pelo presente Código, que seja requerida até 20 de Junho de 1928, correrá em papel comum e os documentos a apresentar são isentos de sêlo e de quaisquer emolumentos para os funcionários que os passarem, sendo apenas devida, pela entrega aos interessados, a sobretaxa a que se refere êste artigo.

Até aquela data as comissões técnicas receberão todos os requerimentos para a substituição de licenças e livretes que lhes forem apresentados acompanhados de todos os documentos necessários, com excepção do cadastro policial ou senha respectiva, a qual poderá ser entregue posteriormente, mas sempre antes da concessão da nova licença.

Até 30 de Setembro do corrente ano terão validade as cartas e livretes antigos, devendo os condutores e proprietários fazer as respectivas substituições, mas ficando, a partir de 21 de Junho, sujeitos ao pagamento dos emolumentos constantes das rubricas respectivas dêste artigo (20\$ pela substituição da carta; 35\$ pela substituição do livrete).

ARTIGO 29.º

Administração das receitas

As receitas arrecadadas nos termos do presente Código darão mensalmente entrada nos Cofres do Estado, onde serão escrituradas no capítulo 8.º «Rendimentos próprios dos diversos serviços», sob a rubrica «Receitas nos termos do Código da Estrada».

Por contra-partida no orçamento do Ministério do Comércio e Comunicações será descrita como despesa a importância provável a arrecadar em cada ano, a fim de ser entregue à medida que a sua aplicação se torne necessária, devendo para a sua administração, distribuição e aplicação observar-se o seguinte:

1.º Até o dia 5 de cada mês as comissões técnicas de automobilismo remeterão ao Conselho Superior de Viação mapas, modelo 12, com a discriminação das receitas arrecadadas no mês anterior.

2.º A distribuição das receitas arrecadadas pelas comissões técnicas de automobilismo, em harmonia com o artigo anterior, será feita mensalmente por cada comissão técnica de automobilismo, nos termos do artigo 27.º, pela seguinte forma:

Delegados do Conselho Superior de Viação	5º
Comissões técnicas de automobilismo	25º
Chefes da secretaria (seu ordenado, despesas de pessoal e expediente)	20º
Expediente a cargo do Conselho Superior de Viação	10º
Sinalização nas estradas, fiscalização, etc.	40º

Para os efeitos desta distribuição o Conselho Superior de Viação, em harmonia com os mapas modelo 12, organizará e remeterá à 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública as respectivas requisições de fundos, em triplicado, com indicação de a quem são destinadas, sendo devolvidos os triplicados pela referida 8.ª Repartição, os quais servirão de aviso de pagamento.

3.º Todas as demais verbas que haja a despender de conta das receitas arrecadadas serão pela mesma forma requisitadas à 8.ª Repartição da Contabilidade Pública.

4.º Do total das receitas cobradas mensalmente, para o efeito da distribuição das percentagens fixadas neste artigo, deve ser deduzida a importância das sobretaxas destinadas à Inspecção das Tropas de Comunicação, não devendo as percentagens a atribuir aos delegados do Conselho Superior de Viação, das comissões técnicas e chefes de secretaria exceder os limites propostos pelo Conselho Superior de Viação e aprovados pelo Ministro do Comércio e Comunicações.

5.º A percentagem das receitas atribuídas ao chefe de secretaria destina-se, nos termos do artigo 27.º, a fazer face às despesas necessárias para regularidade de todo o serviço de expediente e arquivo das comissões técnicas de automobilismo, incluindo o pagamento dos ordenados ao pessoal de secretaria e todas as despesas com o funcionamento dos respectivos serviços e limpeza da sua instalação. Não se compreendem nestas despesas a de aquisição dos impressos dos modelos incluídos no presente Código, que serão fornecidos pela Inspecção de Tropas de Comunicação, bem como os encargos de carácter extraordinário, que serão apreciados pelo Conselho Superior de Viação e por êste mandados satisfazer por conta da percentagem reservada para o expediente a cargo do mesmo Conselho.

6.º A importância das sobretaxas a entregar ao conselho administrativo da Inspecção das Tropas de Comunicação destina-se a constituir um fundo a aplicar ao recenseamento de viaturas automóveis e respectivos condutores, ao fornecimento dos impressos constantes do presente Código, a gratificações ao pessoal encarregado dos trabalhos de recenseamento e a quaisquer outras despesas necessárias à organização e funcionamento do serviço, sendo a referida Inspecção a encarregada de regular a sua aplicação.

7.º A importância de 10 por cento para expediente destina-se aos pagamentos a efectuar pelo Conselho Superior de Viação com as despesas necessárias para o seu funcionamento, incluindo vencimentos e gratificações ao pessoal da sua secretaria e a despesas extraordinárias que não devam ficar a cargo dos chefes das secretarias das comissões técnicas de automobilismo e que o Conselho apreciará.

8.º A administração dos fundos a cargo do Conselho Superior de Viação será exercida pelos delegados a que se refere o artigo 26.º, que constituírão um conselho administrativo, o qual nomeará entre si o presidente, secretário e tesoureiro.

9.º O Conselho Superior de Viação, por intermédio do seu conselho administrativo, remeterá até 30 de Setembro de cada ano ao Conselho Superior de Finanças a conta geral das receitas cobradas durante o ano económico findo, bem como uma conta corrente, em duplicado, dos pagamentos efectuados por conta dos fundos à sua ordem, sendo cobrado recibo da sua entrega.

10.º Estas contas deverão ser organizadas resumidamente por meses e pelos títulos das receitas e despesas e serão assinadas pelo conselho administrativo, devendo ser justificado sempre o motivo por que qualquer dos seus membros não assine, quando se dê essa circunstância.

Um duplicado da conta geral será enviado pela mesma ocasião à 8.ª Repartição da Contabilidade Pública, a fim de ser publicado no desenvolvimento de gerência.

11.º Os documentos comprovativos dos pagamentos efectuados serão rubricados pelo presidente e por um dos vogais, devendo ser enviados ao Conselho Superior de Finanças, mediante requisição e em troca de recibo. Findo que seja o exame desses documentos, serão devolvidos para arquivo em resgate do referido recibo.

12.º O conselho administrativo terá, pelo menos, uma sessão, que se realizará até o dia 10 de cada mês e que se destina a apreciar e aprovar o movimento das receitas e despesas do mês anterior, as quais em globo serão mencionadas na acta dessa sessão. Quando não haja unanimidade de opinião entre todos os membros do conselho administrativo, tal facto constará da referida acta, da qual serão tiradas duas cópias, que serão remetidas, uma ao Conselho Superior de Finanças e outra à 8.ª Repartição de Contabilidade Pública.

13.º Os saldos existentes no fim de cada ano económico transitarão para o ano seguinte a fim de terem as aplicações fixadas no presente Código.

14.º A escrita da contabilidade do conselho administrativo do Conselho Superior de Viação será organizada pelo sistema digráfico e a das comissões técnicas de automobilismo será regulada de harmonia com instruções do mesmo Conselho, de forma que se possam periódicamente fiscalizar as cobranças efectuadas e importâncias despendidas, incluindo as que forem feitas pelos chefes de secretaria, da percentagem que lhes é atribuída.

§ único. O Governo, sob proposta do Conselho Superior de Viação, poderá alterar as percentagens fixadas no n.º 2.º deste artigo e modificar o funcionamento das secretarias das comissões técnicas de automobilismo, se assim o aconselharem os interesses do Estado.

CAPÍTULO VI

Reparação civil

ARTIGO 30.º

Todo o desastre ou acidente causado por veículo ou meio de transporte em circulação nas vias públicas e que atinja qualquer pessoa na sua integridade física ou no seu património dará sempre ao lesado o direito de exigir uma indemnização pelo prejuízo sofrido, salvo o disposto no artigo 32.º e seu § único.

ARTIGO 31.º

O proprietário ou proprietários do veículo ou meio de transporte, ainda que não sejam os causadores do acidente, responderão solidariamente com o autor pela indemnização referida no artigo anterior, salvo o direito de regresso daqueles contra este.

§ único. O Estado e os corpos administrativos, bem como quaisquer associados, sociedades ou empresas, responderão, nos termos deste artigo, pelos prejuízos causados a terceiros pelos seus empregados ou agentes.

ARTIGO 32.º

O autor do acidente ou seus responsáveis poderão eximir-se ao pagamento da indemnização provando que o acidente foi causado por culpa do ofendido.

§ único. Não será devida indemnização alguma quando se prove ter sido o acidente dolosamente provocado por terceiro ou pelo próprio lesado, que neste caso será considerado como litigante de má fé, sem embargo de responsabilidade criminal que lhe couber.

ARTIGO 33.º

Sendo o desastre causado por pessoa accidental ou permanentemente privada do uso das suas faculdades mentais ou por menor, observar-se há, quanto à reparação civil, o disposto nos artigos 2377.º e 2379.º do Código Civil.

A indemnização consistirá no pagamento de uma quantia

em dinheiro, paga por uma só vez, que será fixada pelo prudente arbitrio do julgador, tendo em atenção não só a gravidade do acidente, circunstâncias em que se deu e suas consequências, mas também a situação particular do lesado e a do causador do desastre.

A situações particular do lesado e a do causador do desastre serão consideradas conforme a natureza, origem e montante dos seus proventos e os seus encargos de família.

Quando se prove que o lesado, por sua culpa ou negligência, deu causa ao agravamento dos resultados do acidente ou desastre, essa circunstância será tomada em consideração para a fixação do quantitativo da indemnização.

O direito de exigir a indemnização, bem como a obrigação correlativa de a reparar, transmitem-se, respectivamente, aos herdeiros do lesado e aos do lesante ou dos seus corresponsáveis; essa circunstância será tomada em consideração para a fixação do quantitativo da indemnização.

A responsabilidade civil resultante dos casos previstos neste Código será sempre independente da responsabilidade criminal que porventura caiba ao causador do acidente, cuja absolvição no juízo criminal o não isenta, nem aos seus corresponsáveis, da obrigação de reparar civilmente o dano causado à vítima.

A dívida resultante desta obrigação não será aplicável o disposto no n.º 1.º do artigo 1115.º do Código Civil.

As pessoas ou entidades responsáveis pela indemnização a que este Código se refere poderão transferir a sua responsabilidade para quaisquer companhias de seguros devidamente autorizadas.

§ único. Sendo demandadas as pessoas ou entidades responsáveis, poderão chamar à autoria, nos termos dos artigos 322.º e 325.º do Código do Processo Civil, as companhias de seguros para as quais tenham transferido a sua responsabilidade.

ARTIGO 34.º

Quando a responsabilidade tiver sido transferida para qualquer companhia de seguros nos termos do artigo anterior por um valor inferior a 20.000\$, ou quando essa responsabilidade não for garantida por qualquer forma oferecida pelo proprietário da viatura causadora do acidente, que será apreciada pelo prudente critério no juiz ao qual a causa estiver entregue, não poderá o proprietário da viatura usá-la, aliená-la por doação, venda ou qualquer outra forma, entendendo-se que o seu valor fica adstrito à garantia da indemnização a pagar. Para esse efeito logo em seguida ao acidente lavrar-se há um auto de entrega da viatura, do qual conste que este a recebeu como fiel depositário, com a obrigação de a entregar no estado em que se encontrava quando lhe for exigido, sob as penas da lei.

No mesmo acto a autoridade competente oficiará à comissão técnica de automobilismo em que a viatura estiver registada, comunicando-lhe que não poderá, até ordem em contrário, fazer no respectivo livrete qualquer averbamento ou registo de transmissão ou transferência para outra circunscrição.

ARTIGO 35.º

As acções que tenham por objecto a efectivação da responsabilidade civil a que o presente Código diz respeito serão da exclusiva competência do juiz cível da comarca em que ocorreu o acidente e seguirão o processo estabelecido no decreto n.º 3 de 29 de Maio de 1907, na parte aplicável, com as modificações indicadas nas alíneas seguintes:

a) A alçada dos juízes de direito será de 3.000\$ e a das Relações de 12.000\$;

b) A petição inicial, a impugnação e a resposta a quaisquer exceções ou incidentes deduzidos na impugnação serão articuladas e não poderão ser recebidas em juízo, bem como as alegações escritas e petições de recurso, sem estar assinadas por advogado ou procurador, nos termos do artigo 95.º do Código do Processo Civil;

(Continua).

THOMAR Á LAMAROSA

E' definitivamente no dia 23 que, com a assistencia do sr. presidente da Republica e demais membros do Governo, se realiza a inauguração da linha ferrea de Lamarosa a Thomar, cujo programa a seguir transcrevemos:

Dia 23

A's 6 horas da manhã, alvorada pelas filarmónicas da cidade, girandolas de foguetes; ás 9, distribuição de um abundante bôdo aos pobres, pela Associação das Senhoras de Caridade, na Santa Casa da Misericordia.

Ao meio dia, chegada do comboio presidencial, que inaugura a linha, á estação de Tomar (Varzea Grande), organizando-se depois um cortejo que seguirá pelas ruas de Infantaria 15, Leiria, Everard, Serpa Pinto, praça da Republica, até aos paços do concelho, onde se realiza a solene recepção do sr. Presidente da Republica, membros do Governo e convidados.

A's 3 horas, recepção do quartel general da 3.^a Região Militar.

A's 4, parada militar no largo Cinco de Outubro, para entrega da bandeira ao glorioso batalhão de caçadores 2 e apósição da medalha de oiro de «Valor Militar» na mesma bandeira, que foi conferida a esta unidade pelos seus valorosos feitos no combate de Marraquêne, assistindo a este acto o sr. coronel Virgilio Aurelio Henriques dos Santos, o mais graduado dos oficiais sobreviventes que tomaram parte no mesmo combate.

A's 4,30, soberba corrida de touros em beneficio da Santa Casa da Misericordia, com a assistencia do Chefe do Estado.

A's 9 da noite, banquete nas salas do Club Tomarense, em homenagem ao sr. general Carmona.

A's 10, iluminações de encanto e deslumbramento á moda do Minho, á veneziana e electricas no jardim da Varzea Pequena, delineadas pelo grande ornamentista sr. Constantino Lira, de Felgueiras; arraial; concertos pelas bandas da cidade «Nabantina» e Gualdim Pais; e pelas filarmónicas de Paialvo e Asseiceira, quermesse, fogos de artificio, aquático e do ar. O arraial termina por uma feerica peça de fogo preso, que será queimada no Castelo de D. Gualdim Pais.

Dia 24

A's 7 horas da manhã, alvorada como no dia anterior.

A's 9, sessão hoperatoria no Hospital da Santa Casa, por um dos mais distintos operadores e eminent professor.

A's 10, visita do Chefe de Estado á Fabrica de Fiaçao, que estará em labor pleno, terminando a laboração da fabrica logo que saiam os visitantes.

Ao meio dia, sessão nos Paços do Concelho, em homenagem aos benemeritos do hospital, presidida pelo sr. general Carmona, e em que toma parte um dos mais distintos medicos e professor, gloria da medicina portuguesa, organizando-se, depois um cortejo até ao hospital, onde será aguardado pelo sr. bispo de Beja, para proceder á benção desta instituição, realizando-se, após cerimonia, a inauguração solene dos respectivos serviços.

A's 3 horas, regresso a Lisboa do Chefe do Estado, sendo a seguir visitada pelos membros do Governo que ficarem nesta cidade a importante Fabrica de Papel do Prado; ás 9 da noite, notavel sarau dramatico-literario no Teatro, em beneficio do Hospital; ás 10, concerto pela banda de caçadores n.^o 2.

Arraial, quermesse, iluminações e diverso fogo de artificio.

Linhas Estrangeiras

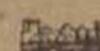
Linhos espanhóis — Foi inaugurado no dia 18 de Julho o tunel de Canfranc que põe em comunicação ferroviaria a França e a Espanha.

A' cerimonia da inauguração assistiu o presidente da Republica Franceza e o Rey de Espanha assim como os governos dos dois países que bastante se interessaram pela construção da nova linha de Caminho de Ferro.

Linhos ingleses. — Reuniu-se em Nova York a Comissão de Caminhos de Ferro para estudar as resoluções de Havana que tratam da parte sul-americana da ligação ferroviaria continental.

A comissão recomendou que a questão dos caminhos de ferro sul-americanas de ligação da grande rede seja entregue á solução do Congresso Ferroviário Pan Americano que se reunirá em 1929.

Linhos alemães. — Acaba de ser inaugurada a tração eléctrica na linha internacional Munich Salzburgo, para cujo percurso serão necessarias duas horas e meia de viagem. A linha Munich-Salzburgo, muito frequentada por turistas, sobretudo durante a estação de verão, passa pela estancia balnearia Bal Reichenhall e pela estancia vilegiatura Berchtesgaden, e atravessa os Alpes pela região do Watzmann. A electrificação da linha ferrea Munich-Salzburgo é de valor balneotherapico, porquanto, Bal Reichenhall, estancia para doentes das vias respiratorias, fica livre do fumo das locomotivas.



Serviço especial de comboios

Os forasteiros que desejem assistir á inauguração do caminho de ferro podem utilizar o comboio rapido n.^o 51, que sai de Lisboa ás 8 e 25, até ao Entroncamento, e, nesta estação, aguardarem o comboio presidencial que os conduzirá a Tomar.

Para os passageiros que não possam aproveitar o comboio rapido, organiza a Companhia um outro, especial, no Entroncamento, a pedido da comissão dos festejos, onde podem seguir os passageiros dos comboios 3 e 18, do Leste, e os de toda a zona que não pode ser servida pelo rapido.

Este comboio sai do Entroncamento ás 2,55 da tarde e chega a Tomar ás 5,57, fazendo paragens na Lamarosa e Santa Cita. No regresso parte de Tomar ás 5,55 da madrugada e chega ao Entroncamento ás 4,35, com as mesmas paragens.

Os passageiros que sigam para Lisboa podem utilizar o comboio n.^o 8 — correio do norte.

No dia 24 começa a fazer-se normalmente o serviço da nova linha, conforme o horario a publicar brevemente.

AUTOMOVEIS MOON

(6 CILINDROS)

Economicos, elegantes e fortes

DIANA

(8 CILINDROS)

Uma maravilha de mecanica,
conforto e distinção
o carro preferido pelos elegantes

Representantes para Portugal

J. M. ESTEVES DE AGUIAR

Rua Nova de Sousa

BRAGA

Viajeros e Transportes

Reabertura de apeadeiros

Dentro em breve, será aberto á exploração para serviço de passageiros sem bagagem, em substituição dos antigos apeadeiros de Santa Rita e Nora, existentes na linha do Sul, e que actualmente se encontram encerrados, um novo apeadeiro sob a designação de Santa Rita-Nora, o qual ficará situado entre a estação de Conceição e a de Cacela.

Foram já reabertos á exploração, fazendo também serviço de passageiros sem bagagem, os apeadeiros de S. Francisco, situado entre Faro e Olhão, e de Ponta Nova, entre Tavira e Conceição, e bem assim o de Gelfa, da linha do Minho, entre a estação de Afife e o apeadeiro de Ancora-Praia. Passaram a ter paragem neste apeadeiro os comboios n.º 601, ascendente, e 606, descendente.

Foi dada a nova designação de Almourol ao apeadeiro de Tancos, da linha de Leste.

Serviço de camionagem entre a estação e a cidade de Portalegre

Foi posta em vigor uma tarifa de camionagem para transporte de passageiros, bagagens e mercadorias de grande e pequena velocidade, entre a estação e a cidade de Portalegre, tendo também sido criado naquela cidade um despacho central, a fim de se efectuar ali a venda de bilhetes e a expedição e recepção de bagagens e mercadorias.

Transporte de charruas e tractores mecanicos

A redução de 10 % de que trata o § 3.º do artigo 66.º da tarifa geral é elevada a 25 % a partir de 1 de Agosto, no transporte de charruas com motor mecanico (auto charrua) e tractores mecanicos agrícolas, que serão taxados pela seguinte forma: Pelo peso efectivo quando não seja utilizado mais dum vagão; e pelo minimo de 3.000 quilogramas cada vagão a mais do que seja necessário utilizar, sendo o primeiro vagão taxado como se a mercadoria ocupasse um só veículo.

Horario dos comboios do M. D.

O horario dos comboio das linhas do Minho e Douro sofreu as seguintes alterações: comboios n.ºs 702 e 602, passaram a sair de Ermeinde, respectivamente, ás 7,31 e 7,41 da manhã. O comboio n.º 635, directo para Braga, sai do Porto ás 4,22 da tarde; os 613 e 617, até Ermeinde, ás 6,30 da manhã e 6,10 da tarde, e o 607 até Trofa, ás 7,10 da tarde.

Deixaram também de fazer serviço entre Campanhã e S. Bento os comboios «tramway» n.ºs 1519 e 1524, tendo passado o n.º 6 a partir do Porto ás 7,17 da tarde e o n.º 56 ás 6,18 tambem da tarde.

Transporte de madeiras

A Companhia Nacional de Caminhos de Ferro considera para efeitos de aplicação dos preços de transporte das tarifas geral e especial n.º 1 de pequena velocidade como «madeiras nacionais» as provenientes das ilhas adjacentes e provincias ultramarinas, desde que os expedidores, pelo boletim de despacho aduaneiro ou qualquer outro documento, provem que elas procedem efectivamente das referidas ilhas ou provincias ultramarinas.

Horario de comboios da Companhia do Norte de Portugal

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal resolveu modificar, a partir de 1 deste mês a marcha do comboio n.º 452, que passará a circular com o seguinte horario: partida de Amarante ás 3,35 da tarde; chegada a Livração ás 3,58. O referido comboio dará ligação, não só ao n.º 704 da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com destino ao Porto, como também ao n.º 751, que se destina á Régua, com ligação para a linha do Vale do Corgo. Em virtude deste comboio não transportar bagagens, poderão os passageiros que nele queiram viajar munir-se dos bilhetes na estação de Amarante desde a vespera ás 5 horas da tarde, para assim puderem despachar as suas bagagens a tempo de seguirem para Livração no comboio n.º 402 da referida Companhia do Norte de Portugal.

Transporte de doentes nos comboios

Segundo o aditamento agora feito ao artigo 20.º da tarifa geral para transportes de grande e pequena velocidade, o passageiro que, como doente, se apresentar em maca ou cadeirinha, para assim viajar nos comboios, será transportado nos furgões, nas seguintes condições:

Quando apresente sinais visíveis de ter sofrido lesões ou acidentes que necessitem pronto socorro ou quando o transporte seja pedido pelas autoridades que tomaram conta da ocorrência, ou ainda quando apresente certificado médico comprovando não sofrer de doença contagiosa e só poder viajar em maca ou cadeirinha. Cada passageiro doente pode ser acompanhado no furgão por uma só pessoa. O preço da passagem do doente e da pessoa que o acompanhar é o correspondente a 3.ª classe.

A maca ou cadeirinha em que viage o passageiro doente paga, pela tarifa geral, como recovagem, taxando-se pelo peso de 100 quilogramas. As vítimas de acidentes ferroviários, que tenham de transitar em maca ou cadeirinha, serão transportadas nos furgões sem sujeição ás condições estipuladas para os passageiros, nas linhas onde se deu o acidente.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal
Aviso ao público n.º 70

2.º ADITAMENTO Á TARIFA GERAL

A partir do dia 10 de Agosto de 1928, em harmonia com o Decreto n.º 15.736, consideram-se incluídas na Tarifa Geral as seguintes disposições:

Artigo 20.º-bis — O passageiro que como doente, se apresentar em maca ou cadeirinha para assim viajar nos comboios, será transportado nos furgões nas seguintes condições:

1.º Quando apresente sinais evidentes de ter sofrido lesões ou acidentes que necessitem pronto-socorro ou quando o transporte seja pedido pelas autoridades que tomaram conta da ocorrência, ou ainda quando apresente certificado médico comprovando não sofrer de doença contagiosa e só poder viajar em maca ou cadeirinha;

2.º Cada passageiro doente pode ser acompanhado no furgão por uma só pessoa;

3.º — O preço das passagens do doente e da pessoa que o acompanhar é o correspondente á 3.ª Classe;

4.º A maca ou cadeirinha em que viaje o passageiro doente paga, pela tarifa geral, como recovagem, taxando-se pelo peso de 100 quilogramas;

5.º — As vítimas de acidentes ferroviários, que tenham de transitar em maca ou cadeirinha, serão transportadas nos furgões sem sujeição às condições 1.º, 3.º e 4.º deste Aditamento, nas linhas onde se deu o acidente.

Porto, 1 de Agosto de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração
A. A. de Vasconcellos Porto.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Horário dos Combóios

1.º Aditamento ao Cartaz-horário D. 187-3

LINHAS DO SUL E SUESTE

A partir de 15 do corrente é estabelecida a carreira n.º 26, para dar ligação aos comboios n.º 1004 e 2510, com o seguinte horário:

CARREIRA N.º 26

BARREIRO	Partida 8-00
LISBOA T. P.	Chegada 8-35

Desde a mesma data a carreira n.º 3 passa a efectuar-se diariamente e a fazer serviço de passageiros, com o seguinte horário:

CARREIRA N.º 3

LISBOA T. P.	Partida 7-00
BARREIRO	Chegada 7-35

Lisboa, 7 de Agosto de 1928.

O Director Ceral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedad Anonima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Horário dos Combóios

1.º Aditamento ao Cartaz-horário D. 187-3

Linha do Oeste

A partir de 20 do corrente e até aviso em contrário, o comboio n.º 203, que circula entre Torres Vedras e Lisboa-Rocio, terá a sua marcha modificada no percurso entre Mafra e Lisboa-Rocio, como a seguir se indica:

Comboio n.º 200 - OMNIBUS		Horas
1.ª, 2.ª e 3.ª classes		
Mafra	Partida	8 - 51
Pedra Furada (ap.)	"	8 - 59
Sabugo	"	8 - 48
Meleças (ap.)	"	8 - 55
Cacem	"	9 - 01
Barcarena (ap.)	"	9 - 08
Campolide	"	9 - 26
Lisboa-R	Chegada	9 - 32

Lisboa, 13 de Agosto de 1928.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

PREVENÇÃO

As administrações da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO e da REVISTA INSULAR E DE TURISMO, previnem os seus anunciantes, assinantes e amigos que Francisco de Oliveira que também usa os nomes de Francisco Valle, Francisco Valle de Oliveira e Francisco de Oliveira Valle, residente na rua Rafael de Andrade, 17, r/c. já não é empregado nas mesmas administrações e que não se responsabiliza por quaisquer actos praticados por este senhor.

Pela Direcção
Carlos d'Ornellas

Aos nossos Assignantes

Em virtude de se encontrarem esgotados os números 961 e 963 de I de Janeiro e de I de Fevereiro, prevenimos os nossos assignantes, que no-lhos tem pedido a impossibilidade em que estamos de satisfazermos os seus desejos.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnificas acomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto comida à portuguesa, cama, roupas, propinas a er ados e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com

GENTES EM LISBOA: James Rawes & C.º Rua do Corpo Santo, 47, l.º

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

A TODA A HORA AGUA A FERVER
COM AS MAGNIFICAS
CAFETEIRAS E BULLES
DA



ELETRIGIA

Santa Justa, 87

Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de propaganda dos Arquipélagos dos

Açores e da Madeira e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração de cotados escritores

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Séca, 7, 1.º

TELEFONE: TRINDADE, 581

LISBOA

PÓS DE KEATING

MATAM



DEPOSITO PARA REVENDA

103. Rua dos Fanequeiros, 1.

TEL-C. 1717 LISBOA

Tomás da Cruz & Filhos

Armazens de Madeiras

— E —

Fábricas Mecânicas de Serração

Praia do Ribatejo, Pampilhosa do Botão, Caxarias e Carriço

CAIXOTARIA

Doca de Alcântara — LISBOA

Sede para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO
PORTUGAL

Telegramas: THOCRUZILHOS
PRAIA DO RIBATEJO

Manual do Viajante em Portugal

L. DE MENDONÇA E COSTA

Actualizado por

Carlos d'Ornellas

Itinerarios de excursões em todo o paiz, e para Madrid, Paris, Vigo, Sant'Iago, Salamanca, Badajoz e Sevilha

Encontra-se em preparação a 6.ª edição que deve sair no fim do proximo ano

Para os assinantes da Gazeta 20 % de desconto.

Pedidos ao Depósito, Rua da Horta Séca, 7

Telefone T. 27—581—576

Papelaria Camões

— DE —

Augusto Rodrigues & Brito L.º

Secção de Tipografia, Encadernação e Pautação

Trabalhos simples e de luxo

Grande sortimento de objectos para pintura a óleo e aguarela

Grande variedade em objectos para escritorio, livros para escritorio e escolares, estojos para desenho, papeis para flores e muitos outros artigos.

42 Praça Luiz de Camões 43

Telefone T. 1040 — LISBOA

TINTURARIA Cambournac

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

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMAES, E OUTROS

Linge seda, 13, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito desmanchado. ENCARTEGA-SE da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via e

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