

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

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

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

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

S U M A R I O :

A nossa gravura de pagina: O poveiro do mar. —
A concorrença do Automóvel e do Caminho de Ferro, por J. FERNANDO DE SOUZA. — Carlos d'Ornellas. — O problema dos Caminhos de Ferro, por RAUL ESTEVES. — Crónica do estrangeiro, por VISALBA. — A Imprensa Técnica e o Turismo. — Autostradas, por CALADO RODRIGUES. — As Comunicações aéreas para a África e Índia. — Há quarenta anos. — Viagens e Transportes.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTOR

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SECRETARIO DA REDACÇÃO

Dr. CALADO RODRIGUES

REDACTOR E EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

Marechal GOMES DA COSTA

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVEZ

Capitão JAIME GALO

Engenheiro GABRIEL URIGUEN.

Capitão MARIO COSTA

Capitão LUNA D'OLIVEIRA

O POVEIRO DO MAR

*Simbolo de uma raça de heróis
e honra da terra portuguesa.*

A *Gazeta* compraz-se em prestar, neste número, a mais sincera homenagem à figura rude, mas laboriosa e altruista, do pescador-poveiro.

Almas sãs e generosas de humildes trabalhadores, que humildemente trabalham com amor e dedicação pelo engrandecimento da sua linda terra, que por ela se dispõem, sempre prontos a todos os sacrifícios, pugnando e trabalhando com afinco e galhardia pelo seu progresso e desenvolvimento, fomentando admiráveis obras de solidariedade e de inegável alcance social, e afirmando-se, por toda a parte onde a sua actividade se desenvolve, pelas suas extraordinárias qualidades de trabalho profícuo, de civismo e de patriotismo, êles bem merecem a admiração grata dos seus conterrâneos e o respeito de todos nós.

É ainda, além disso, sobejamente conhecida a estoica valentia e abnegação com que o poveiro arrisca a sua vida para arrancar à morte o banhista imprudente ou temerário que não pôde resistir à força indomável das ondas embravecidas, ou os infelizes naufragos que uma onda traiçoeira do mar revolto lançou fóra da embarcação ao abismo que não perdão.

Quantas centenas de vidas não teem salvo os valentes poveiros!

Timbre de carácter que se transmite de geração em geração, como tradição familiar tão cheia de beleza, e que o *Cego de Maio* simboliza na sua admirável singeleza, ela é o apanágio e o orgulho do bom pescador-poveiro sempre generoso e acolhedor e que tão bem sabe reunir as virtudes fundamentais de todo o bom português, que na lição dos seus ancestrais, pela herança dos caracteres que as gerações tão subtilmente vão transmitindo, colhe o mais alto sentido ideal da vida: o amor arreigado à sua terra e à sua pátria e a crença simples, mas forte, em Deus,—no Senhor Deus dos Mares que os protege, os conforta e os alumia nos trilhos difíceis da vida.

Para o valoroso poveiro do mar vão sempre a nossa simpatia e admiração pelas suas raras qualidades de trabalho e de coração e o desejo que tão alto exemplo de solidariedade humana de amor à Terra, a Deus, e à Família fossem correntes no nosso Portugal.

**PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO**

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO

E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7

Telef. Trindade 27

DIRECÇÃO: T. 576 e 581

A CONCORRENCIA DO AUTOMOVEL E DO CAMILHO DE FERRO

Por J. FERNANDO DE SOUZA

O incremento que têm tomado os transportes por automóveis nas estradas, tanto de passageiros como de mercadorias, tem levado alguns espíritos simplistas e precipitados ou apaixonados nos seus juízos a afirmar que o automóvel está destinado em grande número de casos a suplantar o caminho de ferro, devendo-se renunciar à construção da maior parte das linhas secundárias.

Versámos há tempos muiadamente o assunto na *Gazeta*, reduzindo esses juízos ao seu justo valor.

Mostrámos que, desde que os transportes por automóveis sejam devidamente regulamentados e a exploração das linhas férreas acomode melhor os seus serviços às múltiplas conveniências do público, a concorrência não é de temer e que ao caminho de ferro pertencem funções, principalmente no que respeita ao tráfego de mercadorias, que o automobilismo não pode desempenhar cabalmente. Não se podem, pois, formular regras genéricas.

Para cada nova linha a construir ha que examinar as circunstâncias e decidir se deve ou não ser construída.

I

Vamos dar breve notícia de um relatório destinado ao Congresso internacional dos caminhos de ferro, que se reuniu em Madrid em 1930. Um dos temas propostos é exactamente *A concorrência dos transportes automóveis por estradas* e tem diversos relatórios.

Foi já publicado o relatório n.º 1 (America, China e Japão) por Sudborongh, vice-presidente do serviço de exploração de uma das principais companhias de caminhos de ferro dos Estados Unidos, *Pennsylvania Railroad*.

Começa o relatório por mostrar o prodigioso desenvolvimento dos caminhos de ferro nos Estados Unidos, que de 37 km. em 1830 passaram a 85.168 em 1870, a 130.747 em 1880, a 256.518 em 1890 e a 417.842 na actualidade em 6.702.000 quilómetros quadrados.

Por outro lado, o automobilismo tomou tal incremento que em fins de 1927 o número total de automóveis em circulação nos Estados Unidos era superior a 27.000.000.

Segundo o relator, a experiência americana indica que a importância real do automóvel é maior nas pequenas distâncias que nas grandes.

Gracias a esse incremento, as receitas de passageiros nos caminhos de ferro desceram nos últimos oito anos 24 por cento. Em menores proporções foi também desviado para a estrada algum tráfego de mercadorias.

Nos E. U. ha um automóvel por cinco habitantes.

Em 1928 os omnibus automóveis para serviços públicos eram cerca de 45.000, servindo 403.000 km. de vias de comunicação.

A extensão média dos seus serviços é de 26 km. na Nova Inglaterra.

Na *Pennsylvania Railroad* a diminuição da receita de passageiros de 1927 com relação a 1920 foi de 7 por cento.

Para as mercadorias o percurso médio da mercadoria por camião foi de 48 km.

Em compensação a indústria do fabrico do automóvel tornou-se uma das principais do país, dando grosso tráfego ao caminho de ferro.

A *Pennsylvania Railroad* estudou cuidadosamente o problema e organizou planos para a coordenação completa dos serviços de passageiros por carril e por automóvel.

Aos passageiros dá-se a faculdade de ter itinerários mixtos, combinando-se a circulação automóvel em certos troços com a do caminho de ferro noutras. Criam-se também serviços de automóvel afluentes das linhas. Organisa-se o transporte da mercadoria de domicílio a domicílio, empregando o automóvel entre os pontos de origem e destino e as estações. Para evitar baldeações adoptam-se os *containers* ou caixas, que levam certa quantidade de mercadorias e que são baldeadas por guindastes entre os camiões e os vagões.

Os camiões tornam-se pois órgãos colectores e distribuidores entre a estação e os estabelecimentos dos clientes. Ha para isso empresas combinadas que fazem essa camionagem aperfeiçoada.

Eis a conclusão optimista do relatório referente ao país do mundo em que mais se espalhou o automóvel:

A resposta da Pennsylvania Railroad em particular e dos caminhos de ferro americanos em geral, ao quesito: «Como se pôde lutar mais eficazmente com a concorrência da estrada», significa que os caminhos de ferro não poderão restringir-se a transportes por carril, e serão obrigados a ocupar-se também de empresa geral de transportes por omnibus e camiões automóveis.

Essa solução do problema é baseada na certeza de que o desenvolvimento futuro dos Estados Unidos necessitará transportes por baixo preço em quantidades sempre crescentes e no reconhecimento do facto que as exigências do futuro só poderão ser satisfeitas por um sistema racional de transportes completamente coordenados, no qual o caminho de ferro, o automóvel e o aeroplano, funcionando cada um com o rendimento máximo no seu domínio mais útil, se auxiliarem e suprirão mutuamente,

Reduza-se às devidas proporções este juízo relativo ao país da vida intensa, febricitante e adopte-se critério sensato e prático no exame do problema, no que respeita ao nosso país.

II

Vamos hoje dar a sumula do relatório n.º 2 da autoria de Le Besneray e Degardin, engenheiros das companhias do Norte e de Paris-Orleans, e que abrange a Belgica, a Espanha, Portugal e suas colônias, a França e a Itália.

Os relatores dirigiram ás diversas administrações, questionários minuciosos e na sua exposição focam a síntese das respostas obtidas, apesar de incompletas.

Todos são concordes em assinalar o rápido incremento tomado pelos transportes automóveis, acentuando-se esse desenvolvimento nos serviços públicos susceptíveis de fazer concorrência aos caminhos de ferro. Na França e na Belgica triplicou em poucos anos o número dos veículos autorizados para o transporte de pessoas.

São as pequenas linhas que mais sofrem a concorrência.

O regime legal varia com os países.

Em princípio, os serviços de transportes públicos são sujeitos a autorização prévia.

Na Belgica a criação de novas carreiras de passageiros depende de autorização prévia depois do inquerito. Estipula-se por vezes uma indemnização compensadora da concorrência, principalmente a favor da Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro.

Nenhuma restrição legal ha para a concorrência nos transportes de mercadorias.

As tarifas dos serviços de automóveis são sujeitos à homologação.

A S. N. C. F. tem o privilégio da concessão de certas carreiras chamadas a funcionar segundo linhas projectadas, ou quando seguem linhas existentes ou ainda quando realizam a junção de pontos já servidos por linhas.

Em Espanha os serviços de

Uma «gaiola» tipo pequeno para transporte de mercadorias, vista de perfil

transporte de passageiros dependem de concessão por 20 anos. Os transportes postais são gratuitos e cobra-se uma taxa para conservação da estrada. As tarifas são sujeitas à homologação.

Em França esses serviços não dependem de concessão. Alguns têm subvenção, havendo homologação de tarifas e horários e impondo-se transportes postais gratuitos.

As taxas cobradas não correspondem às despesas de conservação das estradas no que são mais favorecidos esses transportes que os caminhos de ferro.

Não ha tarifas regulares com taxas quilometricas. Os preços de passageiros correspondem aproximadamente aos de 2.ª classe nos caminhos de ferro. Para as mercadorias não diferem sensivelmente destes.

Nota-se diminuição de tráfego de passageiros nos caminhos de ferro pela concorrência do automóvel para os pequenos percursos, sendo a situação mais grave para as linhas secundárias. A Sociedade Económica do Norte da França acusa uma diminuição de 20 a 30 %., indo em certas linhas a 50. Essa concorrência tem tendência para crescer. A diminuição também é sensível na mercadoria, graças à possibilidade do transporte por automóvel de domicílio a domicílio. Esse transporte pode dispensar a construção de certas linhas novas secundárias, conservando o caminho de ferro a primaria para as linhas importantes.

O problema posto é pois ao mesmo tempo um problema de concorrência e cooperação, de modo que a cada meio de transporte corresponda a função mais adequada. As empresas de turismo devem ser afluentes do caminho de ferro, como o prova a sua notável organização em certas redes, como a do P. L. M. em França. São igualmente de recomendar as facilidades de transporte dos automóveis particulares que acompanham os donos.

Os seguintes períodos do relatório definem as condições actuais e o modo de as modificar da concorrência merecem ser citados:

Para os serviços públicos que asseguram principalmente transportes de detalhe, o caminho de ferro está por si só mal armado, mas pode dispor de um auxiliar por vezes precioso na pessoa do agrupador que nos pontos de expedição e destino reúne e reparte as mercadorias que o caminho de ferro transportará em globo de uma estação à outra nas melhores condições de preço e rapidez.

O papel deste auxiliar pode, segundo cremos, ser notavelmente desenvolvido, orientando-o por forma que se livre o público das formalizações da expedição, que se simplifique ou até dispense o acondicionamento e sobretudo realize a unidade do contrato de transporte de domicílio a domicílio e a aceleração do pagamento dos reembolsos e da devolução das taras. É, em suma, a colaboração do caminho de ferro com as empresas para estrada, que se encarregam das relações com os clientes e podem ser agrupadores ou correspondentes locais, ou mesmo sociedades filiais que tenham na sua organização técnica e comercial a flexibilidade própria dos serviços automóveis livres.

O essencial é modificar o caminho de ferro, as suas tarifas e os seus processos de trabalho.

Pondera o relatório que para os passageiros a concorrência deriva mais das facilidades oferecidas que propriamente dos preços. Ha todavia muitos expedientes tarifários que facilitam a conservação do tráfego e devem ser orientados no sentido da colaboração com o automóvel, como por exemplo para certos bilhetes mixtos de excursão.

Para as mercadorias é principalmente o agrupamento o meio eficaz de defesa.

Há, sobre tudo, que modificar a rigidez das regras tarifárias.

Essa tarificação abstrai geralmente dos pontos de partida e chegada; das condições especiais de recepção e entrega; da existência de um modo de transporte concorrente. Fixa prazos largos, que permitem a execução económica do serviço pelo agrupamento adequado dos transportes; impõe condições severas de verificação e acondicionamento, como consequência das medidas legislativas que tem aumentado sucessivamente a responsabilidade dos caminhos de ferro. Pela propria forma das tabelas decrescentes e pela aplicação de encargos terminais independentes da distância, sobrecarrega consideravelmente os transportes nos pequenos percursos, em que a concorrência tem a máxima ação.

Comporta, sobre tndo, a aplicação estricta do princípio de igualdade do tratamento e da obrigação legal das tarifas, compensação indubitable do monopólio de facto das vias ferreas, sua origem de inferioridade notável perante um concorrente novo, ao qual não é aplicado esse princípio.

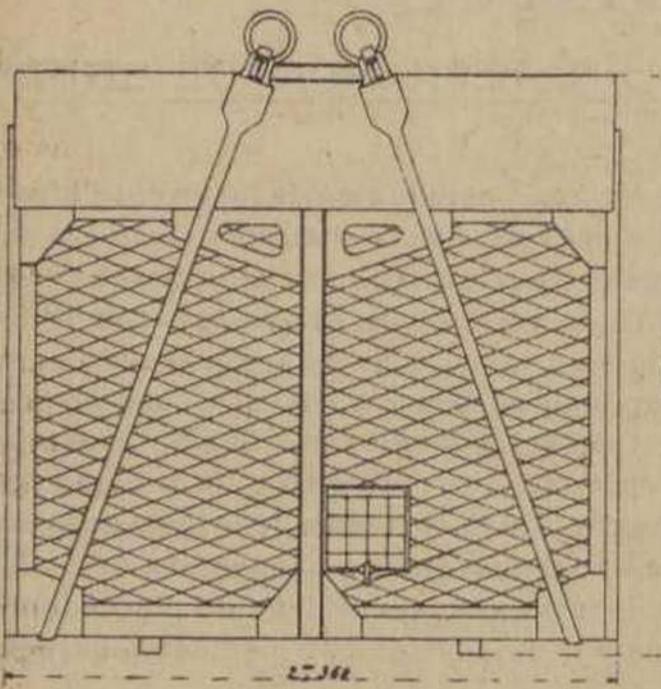
Essa situação desarma o caminho de ferro perante empresas de transporte em estrada, que podem procurar livremente só as correntes de transportes regulares e remuneradores, amoldar-se ás horas e ás necessidades de um ou mais clientes, regular os preços sem dependencia do valor dos productos, procurando de preferencia os que o caminho de ferro taxa mais caro, aproveitar a livre escolha de cliente para reduzir ao minimo as formalidades e os acondicionamentos, substituindo as exigencias regulamentares por um regime de confiança mutua; prometer prazos muito reduzidos e geralmente respeitados, mas que por serem excedidos não implicam sanção.

É assim miudamente definida a situação. O caminho de ferro está sujeito ás regras severas e de lenta modificação consideradas inerentes ao exercício de um monopólio, que afinal deixa de existir em boa parte, sem que o concorrente fique adstrito a regras analogas que assegurem a igualdade de condições.

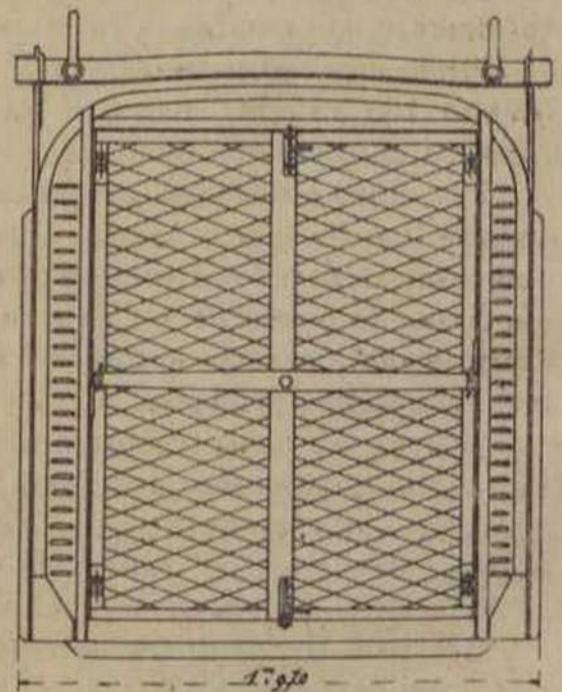
É indispensável dar aos primeiros facilidade e rapidez na modificação das tarifas, simplificar formalidades, facultar o ensaio de medidas provisórias restritas aos transportes sujeitos à concorrência, facilitar os agrupamentos, dispensar rigor de acondicionamento, tudo quanto pode emfim assegurar a igualdade na concorrência.

O contrario é a criação de privilégios exorbitantes a favor de transportes por estradas é: «animar, em detrimento da colectividade que lhes suporta encargos a criação e conservação de transportes anti-económicos artificialmente sustentados».

O carácter de monopólio que revestiam determinou regras severas e minuciosas formalidades para a sua exploração, com o fim de garantir a igualdade de tratamento dos expedidores e



Uma «gaiola» tipo pequeno para transporte de mercadorias, vista de perfil



Vista de topo da mesma «gaiola»

a efectivação das responsabilidades. Esse carácter desaparece em parte pela concorrência do automóvel, ao qual se confere o injusto e desigual privilégio da mais inteira liberdade de acção e isenção de regras e formalidades misericordiosas.

Em matéria de impostos é preciso assegurar a igualdade. Há ainda os encargos da via, quasi nulos para o automóvel e suportados pelos caminhos de ferro, que a constroem e conservam.

Na Bélgica faz-se pagar uma taxa de utilização das estradas; o mesmo se estatuiu em Espanha.

Em França, as taxas variadas sobre os automóveis atingiram, em 1927, 1.600 milhões, enquanto só a conservação das estradas excede 2.000, isto sem contar os encargos do capital. O automóvel, além de receber subvenções em certas carreiras, está exonerado do pesado imposto, que para os passageiros é de 32,5% e chega a 65% nos suplementos dos lugares de luxo e de 10% para a mercadoria e paga apenas 60% dos encargos de estabelecimento e conservação da via.

Uma prova frisante da facilidade dada à concorrência pela exoneração do imposto, é que essa concorrência, que existe há anos em Inglaterra, só se desenvolveu na Bélgica e na França desde que os transportes ferroviários foram sobre-carregados com pesados impostos, que determinaram a elevação das tarifas.

Para se defenderem, os caminhos de ferro vão organizando serviços auxiliares e complementares de automóveis, mesmo em linhas concorrentes.

Na Bélgica foram criadas pela Sociedade dos Caminhos de Ferro Vicinais, que obteve a concessão de umas cincuenta linhas de automóveis. Em Espanha a concessão é feita a empresas particulares que fazem contratos de correspondência e reexpedição.

Em França, as grandes companhias criaram cada uma a sua sociedade filial, com o concurso dos caminhos de ferro secundários da região, realizando serviços correspondentes e afluentes e contrabatendo as concorrências nocivas. Nalguns casos é suprimido o serviço de caminho de ferro e substituído pelo de automóvel.

Em 1828 constituíram-se sociedades auxiliares nas redes do Estado, de Leste, do Norte, da Alsacia-Lorena e estão em formação nas de Paris-Orléans, Midi e P. L. M., isto sem falar nos entendimentos que já havia para os percursos turísticos.

As sociedades auxiliares constituem-se por acções sob a egide das redes principais, a que se juntam as redes secundárias regionais e empresas automobilistas especiais.

Dois terços do capital devem pertencer às grandes redes.

Os regimes adoptados são de três categorias:

1.º — exploração directa pelas grandes redes;

2.º — exploração arrendada a terceiro com ou sem fornecimento de material móvel mediante certo preço por veículo-quilometro e eventualmente uma percentagem sobre a receita (Leste, Norte);

3.º — concessão a terceiro do título de concessionário ou correspondente, que paga determinada quantia (Estado).

No período de criação a subvenção pode ir até à garantia das insuficiências da exploração.

Os primeiros serviços criados visaram os seguintes fins: a) substituir comboios deficitários por autocarros; b) criar relações transversais rápidas entre pontos situados sobre as vias férreas em leque, entre os quais essas relações eram asseguradas apenas por correspondências longas e complicadas; c) cortar a concorrência, criando carreiras afluentes que suscitam novas correntes de tráfego; d) dar desde logo ao público facilidades esperadas das linhas a construir.

Os preços aplicados nessas linhas de autocarros variam de 0,25 francos a 0,40 francos por passageiro-quilometro.

As explorações em exercício limitam-se por enquanto a passageiros e recovagens, estando em estudo os complicados problemas relativos à pequena velocidade.

Celebram-se reuniões dos delegados das diversas companhias para a colocação e coordenação desses novos serviços.

Procura-se obter dos construtores de automóveis certas condições uniformes, principalmente sobre pagamentos, penalidades por demoras de fornecimento, fiscalização do fabrico, condições de recepção, estipulações técnicas de construção.

Foi reclamada e obtida para os veículos empregados a isenção da taxa de luxo.

O relatório cita exemplos interessantes de combinações defensivas, como bilhetes para percursos mixtos.

Os caminhos de ferro do Estado francês vendem bilhetes directos para praias distantes, válidos até o extremo de transporte por autocarro. Diversas outras redes fazem o mesmo.

O Norte francês, que via diminuir o tráfego de passageiros para Chantilly, estabeleceu um serviço de comboios muito rápido e completo da sua estação de Paris e entendeu-se com a Sociedade dos Transportes em comum na

região parisiense para levar os passageiros dos diferentes pontos da cidade à estação e o mesmo na volta, o que tudo é compreendido no preço do bilhete.

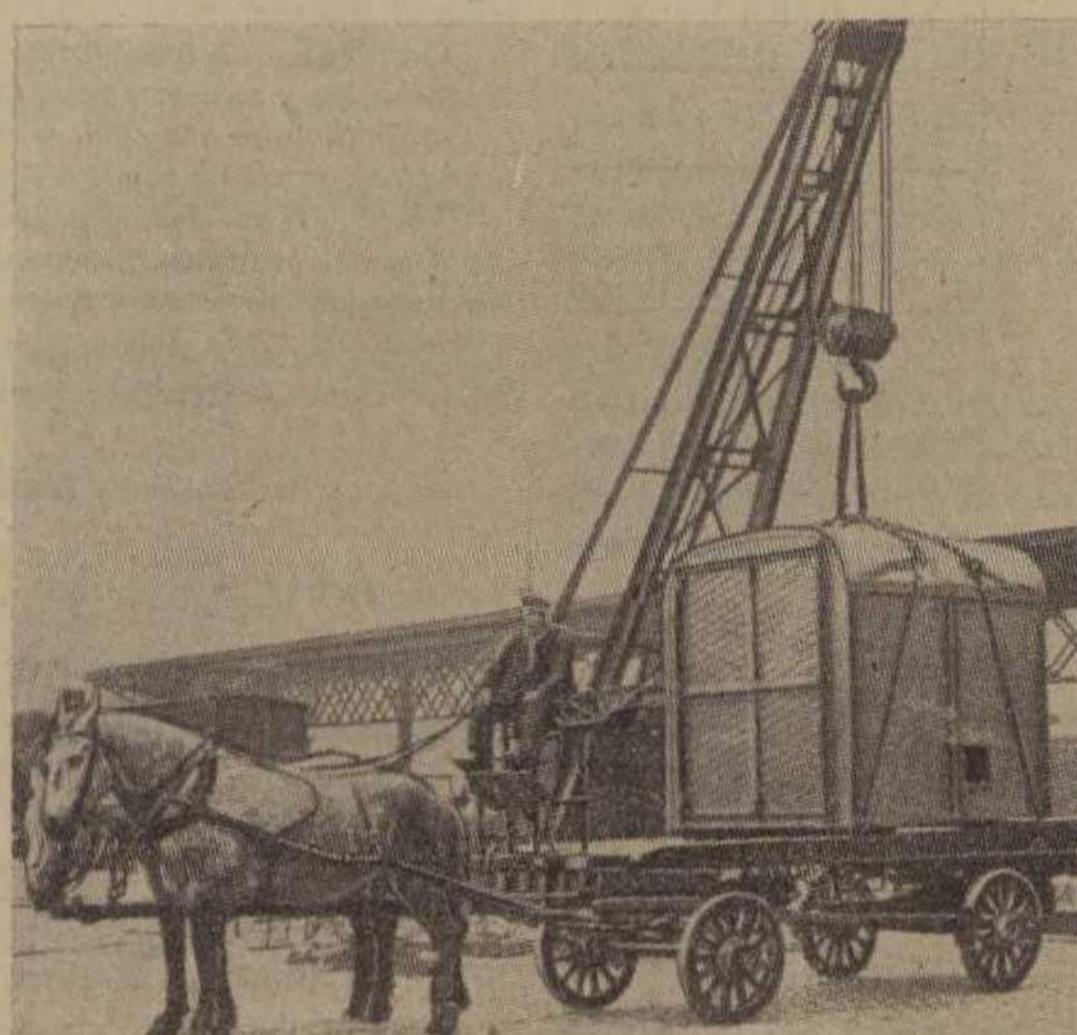
O resultado foi, não só travar a diminuição do número de passageiros, como promover o seu aumento.

Nos serviços turísticos são correntes as combinações de bilhetes para os dois meios de transporte.

Para as mercadorias desenvolvem-se os serviços de camionagem à partida e à chegada. Trabalha-se activamente para organizar os agrupamentos e serviços especiais, que tomam e entregam a mercadoria no domicílio, reduzem os acondicionamentos, simplificam a verificação e as formalidades de expedição e suprimem baldeações.

Para isso empregam-se os **cadrés**, que chamaremos **gaiolas**, carregados sobre camião em casa do expedidor e que nas estações são baldeados do automóvel ou carroça para o vagão e vice-versa. Este mesmo processo se aplica no transporte em porto fluvial ou no que utiliza linhas de bitola diferente.

Antes de 1910, quando se estudou a linha de via larga do Setúbal a Sesimbra, preconizou eu esse sistema para o trans-



Baldeação da «gaiola» do vagão para uma galéria na qual será transportada ao domicílio

porte do peixe sem baldeações desde a praia de Sesimbra até o mercado de Lisboa.

As canastras seriam casregadas em gaiolas ou grades, que se baldeariam com guindastes cm Cacihas no embarque no vapor e em Lisboa no desembarque para zorras, que as levariam ao mercado.

No artigo anterior referi o uso dessas gaiolas ou caixas em Inglaterra.

O trafego dos pequenos volumes de detalhe subministra na França materia para larga experiencia, especialmente na grande velocidade.

Em vez de se recorrer a uma empreza de agrupamento, para fazer as expedições ordinarias, a gaiola é posta á disposição daqüela ou do proprio expedidor. Poupan-se assim baldeações caras, o que permite oferecer reduções especiais. O Norte e Leste franceses teem tarifas especiais, que só taxam a mercadoria e cobram uma taxa reduzida para circulação da gaiola vasia calculada pelo volume.

Eis essa tarifa:

		GAIOLA			
		Até 7 mc.		De 7 a 10 mc.	
		P. V. Fr.	G. V. Fr.	P. V. Fr.	G. V. Fr.
Por km. excedente	Até 50 km.	1,50	2,05	2,05	3,25
	de 50 a 200	0,03	0,50	0,50	0,065
	de 200 a 300	0,02	0,05	0,05	0,04
	além de 300	0,015	0,025	0,025	0,035

A Companhia do Norte fez centenas de gaiolas com as seguintes dimensões:

	Mod. peq. Metros	Mod. gr. Metros
Comprimento exterior	2,56	2,960
Largura exterior	1,97	2,050
Altura exterior	2,16	2,60
Volume interior	7,500 mc.	10 mc.
Carga util.	1.000 kg.	1.200
Tara	5 ton.	5 ton.

Em Inglaterra as gaiolas teem $2^m,32 \times 2^m,05 \times 2^m,165$ com 8.500 m. c. de volume, 700 kg. de tara e 5 toneladas de carga util.

Dimensões e pesos foram estudados para facilitar a elevação e o carregamento em vagões e camiões de tipo corrente.

A abertura por detrás facilita a carga e descarga, a recepção e distribuição de volumes em depósitos na cidade.

A gaiola é comparável a um camião de distribuição ordinária.

Fizeram-se assim transportes regulares de tecidos de Roubaix e veludos de Amiens para Paris.

Para isso as gaiolas têm revestimentos acolchoados e divisorias que dispensam empacotamento especial.

Alem de transportes regulares sem baldeações, organizam-se assim, de acordo com os agrupadores, zonas de coleta de volumes feita de tarde e levados á estação de partida, onde as gaiolas são carregadas em vagões-plataformas levados á via do guindaste.

A recovagem, assim carregada no fim do dia, chega de madrugada a Paris e logo é distribuida a domicilio.

Por esta forma se realisa a intima cooperação do automóvel e do caminho de ferro.

O relatorio formula as seguintes conclusões genericas:

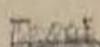
A concorrencia do automovel é incontestavel, desviando transportes individuais em carros particulares; transportes de passageiros em comum de localidades não servidas ou mal servidas pelo caminho de ferro; transportes de mercadorias de bom rendimento entre particulares ou em comum quando favorecidos pela rapidez e barateza; empresas de turismo.

Essa concorrencia é, em geral, bastante limitada e em pequenos percursos, não se exercendo sobre a mercadoria grossa. O caminho de ferro pode defender-se, melhorando os serviços, tornando mais rápidos os transportes, introduzindo nas tarifas os necessarios preços firmes, e estabelecendo serviços complementares de automóveis.

Convém que nas providencias a adoptar pelos poderes publicos se tenham em conta as regras seguintes:

- a) não dar subvenções a serviços concorrentes dos caminhos de ferro;
- b) regular os impostos que devem recair sobre cada sistema de transportes;
- c) proceder de igual forma em relação aos encargos de conservação, e estabelecimento das vias respectivas;
- d) facilidades aos caminhos de ferro no estabelecimento de tarifas, prazos e condições de transporte.

Tal é, em resumo, o valioso relatorio, que projecta viva luz sobre o problema instantâneo da concorrencia do automóvel e do caminho de ferro, estudado há pouco entre nós por uma comissão especial e que os poderes publicos tem que examinar e resolver, pondo termo á situação anárquica do presente.

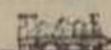


CARLOS D'ORNELLAS

Como noutro lugar dizemos, este nosso amigo encontra-se em Barcelona, onde foi representar a *Gazeta* no V Congresso da Imprensa Técnica e Profissional.

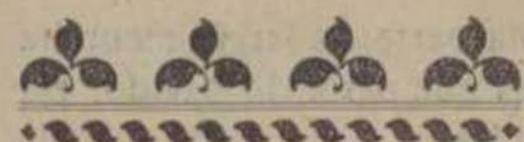
Carlos d'Ornellas, que ali foi fidalgamente acolhido, seguiu para Madrid, Toledo e Sevilha e promete-nos umas notas de viagem, que virão enriquecer as páginas da *Gazeta* pelo o brilho e cuidado que lhe são peculiares.

Com este nosso querido amigo seguiu o Sr. Dr. Diogo Ribeiro, que representa no referido Congresso a *Revista Insular e de Turismo*.



AVISO

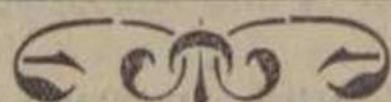
Para evitar maiores despesas com a cobrança, rogamos a todos os nossos assinantes a finesa de enviarem á Administração da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a importância das suas assinaturas em vale do correio ou como melhor entenderem o que agradecemos evitando-nos assim maiores despesas com a cobrança.



O PROBLEMA DOS CAMINHOS DE FERRO

POR

RAUL ESTEVES



minhas considerações, procurando justificar os reparos que elas ocasionaram.

Antes de o fazer, porém, cabe-me o dever de agradecer a S. Ex.^a as lisonjeiras e imerecidas referências que me são feitas, e que só podem encontrar algum fundamento na valiosa amizade que o nosso ilustre e querido Director faz a honra de dispensar ao mais modesto dos colaboradores desta nossa revista.

*

*

No primeiro dos artigos do sr. Conselheiro Fernando de Souza, sobre este assunto que nos ocupa, faz-se uma rápida mas interessante descrição da evolução da nossa legislação ferroviária, desde a sua origem até ao Decreto n.º 13.829, o mais recente de todos, e, podemos mesmo dizer, aquele cuja completa execução não pode prevêr-se que se realize tão cedo.

Ora, se examinarmos atentamente a série de decretos e providências tão criteriosamente enunciadas na descrição ali feita, bem se pode confirmar de um modo absoluto a razão da minha afirmação de que nunca se procurou assentar uma base definitiva para a orientação da nossa política ferroviária. A flagrante desconexão das providências sucessivamente decretadas, as fluctuações reveladas no critério adoptado para as diversas concessões, e a própria variação tão frequente dos organismos a quem tem incumbido a superintendência no problema dos caminhos de ferro, são tudo provas bem evidentes da absoluta carença de uma orientação definida e dotada da indispensável continuidade de acção.

O recentíssimo decreto n.º 13.829 é, de facto, o único, talvez, que pretende estabelecer doutrina e fixar umas novas normas definidas para regerem a nossa política ferroviária.

Mas, abstraindo da essência da sua doutrina, com a qual nem sempre concordamos, ocorre perguntar

As considerações que, sob este título, publiquei no n.º 999 desta gazeta, tiveram o merecimento de originar os dois valiosos artigos, publicados nos números seguintes pelo distinto engenheiro, e nosso presado director sr. Conselheiro Fernando de Souza, que, pela sua indiscutível autoridade técnica, e pelo lugar primacial que sempre tem ocupado no nosso meio ferroviário, mais do que ninguém me constituiria na obrigação de desenvolver aquelas

se este decreto que agora surge para remediar todos os males, não deveria, pelo contrário, ter precedido tantos outros que causaram ou agravaram o grande defeito orgânico dos nossos caminhos de ferro?

De facto, nós até aqui temos visto tomarem-se providências importantes sobre caminhos de ferro, sem se atender aos princípios que este decreto pretende pôr em prática, e, podemos mesmo dizer, com um critério que vem dificultar a sua actual realização.

Um exemplo bem frisante, e que por si só basta para justificar tudo que dizemos, é o arrendamento das linhas do Estado, nas condições em que foi feito, e que o sr. Conselheiro Fernando de Souza ha-de concordar comigo que é absolutamente contrário aos fundamentos do plano geral do Decreto n.º 13.829.

Então o arrendamento dos caminhos de ferro do Estado, que, por assim dizer, é de hontem, não poderia ter já atendido às necessárias normas do agrupamento de linhas e da unificação dos termos de concessão?

Devemos convir que teria sido essa a solução mais racional e de fácil previsão, e que era preferível tê-la logo posto em prática, em vez de vir agora, com um novo Decreto, tentar remediar os males antigos e aqueles que ha tão pouco tempo se lhes vieram juntar.

Incorreu-se, assim, reincidemente no mesmo defeito que o próprio sr. Conselheiro Fernando de Souza nota no seu artigo, quando diz, a propósito das providências que vão de 1910 a 1927:

«... caminhou-se ao sabor das circunstâncias, sem plano preconcebido, sem haver, como em França, a divisão do paiz em zonas, cada uma das quais foi atribuída a uma companhia, com a qual eram convenientes as sucessivas ampliações da rede».

E isto sucedeu, há bem pouco tempo, quando já era lícito esperar que houvesse ideias assentes que evitassem a acumulação de mais erros de orientação.

*

*

Assim, nessa ocasião nós resolvemos o problema do arrendamento, entregando as linhas todas á C. P., solução que não pretendemos discutir sob qualquer ponto de vista de competência técnica, mas que é absolutamente antagônica com o espírito do decreto n.º 13.829.

Como é que agora se pretende resolver o sistema de agrupamentos das linhas por regiões, quando se acha nas mãos de uma só companhia, *por um contrato recentíssimo*, toda a rede de via larga das zonas do Norte e do Sul do paiz, e a maior parte da zona central?

Vai-se remodelar o contrato? E em que onerosas condições se faria essa operação?

Que me desculpe, pois, o nosso distinto e ilustre articulista, mas desta forma não crêmos que se tenha

procedido metodicamente, como se afirma no primeiro dos artigos a que me estou referindo.

A meu ver seria mais metódico, para a sequencia da nossa legislação ferroviaria, têr aproveitado o ensejo do arrendamento das linhas ferreas do Estado, que bem recente é, para preparar a execução do plano de agrupamento de linhas, que a mim não se me afigura muito longo para estudar, e de outras medidas geraes que o decreto 13.829 pretende agora realizar.

Entre essas outras medidas haveria precisamente a conjugar com aquele arrendamento, e com a nova situação que dele poderia resultar, o importante problema da nacionalização dos caminhos de ferro, e o do restabelecimento da normalidade na situação jurídica da C. P. e da B. A.

E devemos concordar que o problema relativo a estas duas companhias, longe de ser um caso particular a tratar isoladamente, representa, bem pelo contrario, a parte essencial do nosso problema ferroviario.

De medo algum desejo negar valor ás linhas de via estreita, mas, no nosso paiz, a C. P. e a B. A. representam a totalidade, pode dizer-se, da via larga e abrangem todas as comunicações ferroviarias internacionaes de que dispomos.

Parece-nos, portanto, que a este problema tão importante é que já poderia ter sido consagrado o estudo necessario para que hoje se estivesse em plena fase de reconstituição, e é isso que não encontramos revelado em nenhuma das providencias ou estudos, publicados até agora pelas estações superiores do serviço dos caminhos de ferro.

Assim, fica perfeitamente de pé a afirmação que fizemos no nosso artigo anterior.

Ha que frisar bem que esta normalissima a situação, já dura ha longos anos, e talvez desde ha muito que tenha havido ocasião de fazer os estudos necessarios para se executar um plano de conjunto, como o pretende prevêr o Decreto 13.829.

Ora, segundo diz o sr. Conselheiro Fernando de Souza, o proprio plano previsto naquele decreto ainda leva alguns meses a ser estudado, e portanto não é exagero afirmar que se tem perdido muito tempo, visto nada ou quasi nada haver feito, ao que parece.

A proposito da reorganisação financeira e nacionalização das companhias, diz, e muito bem, o nosso

distinto articulista, que uma parte da tarefa incumbe tambem aos administradores por parte do Estado, em exercicio naquelas companhias.

E' precisamente na comprehensão desse dever que os administradores por parte do Estado na C. P. já por varias vezes teem exposto superiormente o seu modo de ver neste assunto, e é tambem por esse mesmo motivo que eu, pela minha parte, fui levado a reconhecer que nada se encontra estudado ou projectado até agora para a realização daquele fim.

*
*
*

Na ultima parte dos artigos a que me venho referindo trata-se do caso do fundo especial de caminhos de ferro, que eu julgo carecer de uma remodelação no seu actual regimen.

Para não alongar mais este artigo, procurarei expôr apenas a sintese do que a tal respeito eu entendo, e que decerto no artigo anterior não poude fazer compreender.

O fundo especial de caminhos de ferro, como o sr. Conselheiro Fernando de Souza tambem diz, é uma receita do Estado como qualquer outra, e é isto mesmo que eu afirmo na minha base 3.^a do artigo anterior.

Nestas condições, a sua aplicação taxativa a trabalhos e material de caminhos de ferro, constitue, de facto, um privilegio especial da industria de exploração de caminhos de ferro, privilegio que não é concedido a nenhuma outra industria, mesmo nas condições de propriedade do Estado em que se faz.

Ora, a aplicação desse privilegio é que pode ser contestada, justa e racionalmente, em muitos casos, em que não é facil descobrir onde acaba o interesse do Estado e onde começa a vantagem das Companhias.

Assim, para o caso do fundo especial, eu prefiriria uma situação clara e definida, separando bem o que é receita do Estado, livre de qualquer compromisso, e o que são encargos das Companhias, que só a elas cumple satisfazer.

Tudo o mais que se tire para tornar a dar, parece-nos inutil e contraproducente.

FASCICULO II
SUBSIDIOS PARA A OBRA
DO RESSURGIMENTO NACIONAL
FASCICULO II
:-: A NAÇÃO ORGANISADA :-:
Por HENRIQUE DE PAIVA COUCEIRO
:-: :-: PREÇO 5\$00 :-:
Á venda em todas as livrarias

**CRONICA
DO
ESTRAN-
GEIRO
POR
VISALBA**

SERVIÇO COMBINADO
DE TRANSPORTES
FERROVIARIOS
POR ESTRADA,
DE PORTA A PORTA

A Companhia do *Southern Railway* inaugurou ha pouco, um serviço combinado de transportes por caminho de ferro nas suas linhas e por estrada com camions, que adquiriu para este fim.

Este serviço foi inaugurado em virtude da aprovação obtida pela companhia do projecto que apresentou o ano passado nas Camaras inglezas.

A zona escolhida para este serviço combinado de transportes, é a região sul de Londres. Nesta zona estabeleceram-se em cinco estações da séde da companhia; cinco depositos de distribuição para a recolha e entrega de mercadorias procedentes de uma distância máxima de 10 milhas ou destinadas a localidades situadas dentro do perímetro de dez milhas.

As mercadorias para esta zona ou para as localidades situadas dentro da zona, são transportadas da sua origem em comboios rápidos de mercadorias sobre grandes percursos a uma tarifa barata até à estação de caminho de ferro, onde existe um depósito de distribuição e depois seguem em camions da companhia á localidade de destino. Assim a mercadoria é levada de «porta a porta» e evita os transportes intermediários.

No sentido contrário, os produtos do lavrador e de leitaria, são entregues aos camions da companhia; transportados á estação ou depósito e transbordados para comboios rápidos de mercadorias, que os levam a destino.

Em virtude deste serviço combinado sob a mesma entidade, a companhia de caminho de ferro está em condições; sobretudo para viagens longas, de poder fazer um serviço mais rápido, mais seguro e barato do que é usualmente feito pelos camions de particulares.

Dizem em Inglaterra, que este serviço é especialmente vantajoso para os lavradores e proprietários rurais; porque além de facultar o transporte de cargas em bruto e tarifas reduzidas a um determinado centro de consumo, inclue um serviço de mercadorias por camions para qualquer localidade situada dentro de um perímetro de dez milhas do «depósito de distribuição» instalado na respectiva estação.

**UM INCIDENTE PITORESCO EM CAMINHO
DE FERRO**

Relataram ha dias os jornaes londrinos, um caso sucedido n'uma viagem de caminho de ferro, que não deixa de ter sua graça.

Viajava com grande velocidade o rápido de Londres a Southend, quando de repente o comboio foi forçado a parar, em virtude de alguém ter puxado pelo signal de alarme. O condutor do comboio para averiguar o perigo que tinha havido, percorria todas as carroagens, quando topou com um passageiro indignado e furioso.

«Sim», dizia este passageiro, «fui eu que puxei pelo signal. Protesto energicamente contra aquele passageiro que está a trabalhar com um aparelho portátil de telegrafia sem fios, quando eu pretendo lêr. O perigo que ha, é para os meus nervos».

Este caso de paragem de um comboio de passageiros, por causa de um que protesta devido a um aparelho de T. S. F. é um caso virgem.

Não se sabe ainda por quanto se haverá por parte da companhia, qualquer apresentação em juizo.

ELECTRIFICAÇÃO DE LINHAS EM ESPANHA

Informa um telegrama de Victoria em 21 de Setembro p. p., que na linha Vasconsvarra, na Zona de Victoria a Estella, começaram a funcionar três comboios ascendentes e outros três descendentes, movidos a tracção electrica.

Em seguida vão ser estudadas novas combinações, até se chegar á formação do serviço completo por electricidade, pondo de parte a tracção a vapôr, que ficará unicamente noutro troço dessa mesma linha, entre Victoria e a bifurcação com os caminhos de ferro costeiros em Hecolalde.



**CONSTRUÇÃO DUM NOVO SANATORIO
NA COVILHÃ**

Prosseguem os trabalhos de construção do novo sanatorio para tuberculosos, que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes mandou edificar na Covilhã, na falda da Serra da Estrela, o qual ficará sendo um estabelecimento modelar de cura, rivalizando com os melhores que se encontram na Suíça, França e Alemanha, onde foram devidamente estudadas pelo chefe de serviço de saúde da referida Companhia as condições especiais dos vários sanatórios existentes naqueles países.

O novo sanatorio destina-se não só aos empregados daquela empresa, como também aos agentes de outras companhias ferroviárias, que, sofrendo de tuberculose, dele desejem utilizar-se.

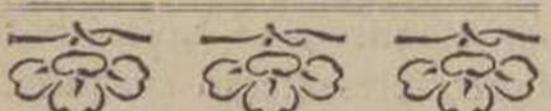


NUMEROS ESGOTADOS

Para completar a coleção desta revista a um nosso assinante, compram-se na Administração os seguintes numeros: 797, 798, 810 e 812 de 1921, 918 e 924 de 1926.



A IMPRENSA TÉCNICA E O TURISMO



CARLOS d'Ornelas, representando a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que com o sr. dr. Diogo Ribeiro, representando a *Revista Insular e de Turismo* no V Congresso Internacional da Imprensa Técnica e Profissional, reunido em Barcelona, iniciará no próximo número a publicação das suas crónicas de viagem e das impressões colhidas naquela notável reunião.

Não queremos deixar de inserir neste numero a notável tese que o sr. dr. M. Maurice Masson apresentou ao Congresso sob o título de *A Imprensa técnica e o Turismo*.

Merecem todo o interesse as judiciosas considerações que o sr. dr. Maurice Masson desenvolve acerca do turismo, sobretudo, na parte em que se refere à importância que tem para o seu desenvolvimento o auxílio prestado pela imprensa técnica junto dos seus leitores.

E por que este assunto é da mais palpitante actualidade, agora que tanto se fala em turismo, talvez até com bastante exagero e poucos resultados práticos, não queremos deixar de arquivar aqui, uma tese que, por focar apenas uma face do problema, não deixa de ter, contudo, todo o interesse.

A IMPRENSA TÉCNICA E O TURISMO

«Tivemos a honra de apresentar no último ano no «Congresso efectuado em Genebra, uma tese sobre este assunto e nessa ocasião tivemos o prazer de nos encontrarmos com o Sr. Carrió Comas, Vice-presidente da Associação Espanhola da Imprensa Técnica e de Turismo económico. Pois bem as conclusões da tese do Sr. Carrió Comas e as nossas, estabelecidas antes de nos encontrarmos, foram idênticas, o que prova que o turismo tem, como dizímos, a sua técnica, técnica internacional cujas leis são iguais seja qual for o país em que esta indústria se explore. O seu estudo tem, pois, um lugar marcado no Congresso que nos reúne.

Não desenvolveremos este ano as questões gerais que tratamos no último ano. Depois de termos recordado os primeiros passos do turismo económico em França, tinhemos estudado as condições turísticas do nosso país, isto é, da sua capacidade hoteleira; sua administração e organização, sindicatos, clubs e agrupamentos, enfim, a sua rede de propaganda. Limitar-nos-hemos aqui a completar os pontos tratados mostrando alguns algarismos que atestam de uma forma exuberante a importância crescente da indústria turística em França.

Entre 1919 e 1927, a disposição dos hoteis foi transformada, mercê dos empréstimos do Crédito Nacional Hoteleiro, que permitiram criar ou melhorar mais de 30.000 quartos. A Repartição Nacional de Turismo está actualmente em condições de indicar mais de 2.600 hoteis confortáveis, cujo preço de pensão (quarto e comida) é inferior a dois dólares.

A rede de estradas da França é a mais densa do mundo. Por cada 100 quilómetros de superfície contam-se em França 115 kms. de estradas, enquanto que a Grã-Bretanha conta com 110, a Alemanha com 68, os Estados Unidos com 62 e a Itália com 23.

Na França, a circulação de automóveis aumentou nas seguintes proporções: contra três mil autos em 1900 e 55.660 em 1910, atingiu 260.240 em 1920 e 976.646 em 1927.

Cada agrupamento económico sente cada vez mais a necessidade de estudar no estrangeiro o desenvolvimento das indústrias especiais, cujos interesses tem de defender. Por isso, as viagens de carácter científico ou puramente económico se multiplicam de dia para dia e desta sorte se vai criando, progressivamente, um turismo económico que em breve igualará ou excederá o turismo recreativo. É certo que um completa o outro, mas enquanto que, antigamente, só por passeio ou desporto se viajava, principalmente, hoje são as visitas de carácter económico e de estudo a estabelecimentos industriais, os congressos, as exposições, as feiras internacionais que provocam um constante movimento de viagens e são para o turismo um factor de muita importância.

Entendemos que as publicações técnicas não podem desinteressar-se das questões turísticas. Em primeiro lugar, as visitas colectivas ao estrangeiro não podem deixar de ter influência no desenvolvimento comercial e industrial da especialidade com a qual a publicação técnica se relaciona, e por isso importa que não menospreze o valor de essas manifestações turísticas, já que representa para ela um dever de informação. Além disso pode pedir-se-lhe, até, que seja a promotora de essas visitas ao estrangeiro, cuja multiplicação pode ter uma profunda influência para a manutenção da paz do mundo. E é, em nosso juízo, nesta ordem de idéias que a Federação Internacional da Imprensa Técnica tem uma missão muito importante a cumprir.

Não esqueçamos que o nosso Congresso de Genebra no último ano marcou o início do funcionamento prático dos Centros de Informação da Imprensa Técnica. Estes centros devem desenvolver-se progressivamente; permitindo que publicações da mesma especialidade dos diferentes países se conheçam melhor, e que os industriais, que são os clientes destas publicações de uma mesma especialidade, possam desenvolver mais facilmente, por seu intermédio, as suas relações internacionais de comércio.

Entendemos ainda que os centros de informação da Imprensa Técnica, em estreita colaboração com as publicações técnicas inscritas, serão os organismos indicados, os que melhores condições possuem, para aplanar as dificuldades de ordem material inherentes à organização de viagens de estudo colectivas.

A sua influência deve estender-se ainda mais além dos interesses imediatos. Devem aproveitar-se todas as ocasiões favoráveis à irradiação da obra da imprensa técnica do mundo. Existe uma, especialmente, sobre a qual nos permitimos insistir.

As organizações de viagens postas à disposição dos alunos das grandes escolas multiplicam-se. Que maravilhosa propaganda para a Imprensa Técnica! Que ocasião esplêndida para preparar o seu futuro! Ela tem o dever de atrair esses agrupamentos de jovens, que num futuro próximo serão chamados a ocupar os primeiros postos na direcção dos grandes empreendimentos industriais e económicos do país.

As viagens de estudo teem marcado este ano um progresso indiscutível. A sua importância não passou despercebida para a direcção de certas direcções de grandes redes de caminhos de ferro, que teem apreciado a importância considerável proporcionada ao turismo com estas viagens. Assinalaremos, a título de exemplo, a feliz iniciativa tomada na Argélia para a criação do Comité de viagens universitárias. Sob o alto patrocínio do Governador Geral, por iniciativa dos caminhos de ferro argelinos do Estado, que se uniram à Companhia de navegação mista, o P. L. M. argelino e várias grandes redes me-

tropolitanas, fomentaram conferências em toda a França e organizaram caravanas de jovens. Enquanto a preparação turística do Centenário da Argélia, a realizar em 1930, tinha lugar aquela propaganda, que deu, entre outros, o feliz resultado de provocar um projecto de viagem àquele país de grande número de alunos das grandes escolas Nacionais, Normais, Politécnicas, Agronómicas, etc., etc. Foi então que se criou o Comité de viagens universitárias, o qual tem por missão provocar, não sómente em 1930, mas em cada ano, não só nas grandes escolas, mas ainda em todos os graus de ensino, um movimento de viagens escolares à Argélia.

Este Comité, colocado sob o alto patronato do Governador Geral e de todos os directores das grandes companhias de transportes terrestres e marítimos, é presidido pelo Reitor da Universidade de Argel, tendo como vice-presidentes os srs. Paul Lefévre, secretário geral adjunto da Confederação da África do Norte e o pintor Roger Irriera, que por várias vezes tem sido encarregado de missões pelo Ministério da Instrução Pública e Belas Artes e pelo Governo Geral da Argélia.

O turismo na África francesa do Norte tem sido maravilhosamente organizado desde 1919. Na Argélia, em Tunis, em Marrocos e até no próprio coração do Saará, 44 hoteis transatlânticos foram inaugurados. Circuitos automobilísticos, servidos por 280 carros, os ligam. Em 1927-28 1.450.000 kms. foram percorridos. Grande número de excursionistas percorreram estas regiões em viagens de estudo.

Por aqui se vê o interesse que há em dar a conhecer a nossa colónia mediterrânea. Não constituirá por isso, um dever para a imprensa técnica colaborar nas viagens de estudo?

* * *

A Imprensa Técnica tem, além disso, um dever de informação particularmente grave, que cumprir para com os seus leitores.

O turismo é uma indústria nacional porque constitue para um país um factor de enriquecimento geral e porque condiciona a actividade de numerosas indústrias que, muitas vezes, sem darem conta, se beneficiam com o desenvolvimento turístico.

Pois bem, no mundo industrial, esta verdade económica está longe de ser conhecida e admitida. Cem vezes os propulsores da indústria turística tem recebido de industriais ou comerciantes esta resposta desconcertante: «Turismo? Isso não nos interessa». — E contudo o turismo não interessa apenas aos hoteleiros e aos vendedores de kms. em caminho de ferro, em estrada, no mar ou no ar. Se é verdade que é na mão destes que o turismo deixa a maior parte das suas libras, dólares ou francos, não é menos verdade que ela se subdivide por todos os ramos da actividade nacional.

Que seria, por exemplo, sem o turismo o nosso comércio de artigos de luxo? Que seria da nossa «Rue de la Paix» e das costureiras que animam essa laboriosa colmeia? Na verdade, todos os industriais, por muito alheados que se mostrem, não poderiam dispensar o turismo sem lesar gravemente os seus interesses.

Estas são as considerações sobre as quais conviria que as publicações técnicas das diversas especialidades insistissem junto dos seus leitores. É uma necessidade que se impõe, não só em França, como em todos os países.

Com efeito, para cada país o turismo representa uma fonte de riqueza imensa que não há o direito de desbaratar. Em França, só para o ano de 1927, o total das divisas estrangeiras trazidas pelos turistas de todas as procedências, alcançou a cifra de nove mil milhões.

Quantas amargas reflexões não nos sugere a tese que acima transcrevemos, e da qual ressalta tão friamente a enorme importância que o turismo representa para a economia de um país.

Em Portugal, onde nada existe de prático, à parte uma ou outra empresa particular, quantos milhões desbaratados, desprezados desdenhosamente, por falta de uma organização turística oficial, que nenhum país hoje dispensa.

Nove mil milhões arrecadou a França. Seria curioso saber-se quanto lucra Portugal com o Turismo ...

Imprensa

«NAÇÃO PORTUGUESA»

Recebemos o 1.º fascículo da VI série desta consagrada revista, dirigida pelo nosso preso amigo e ilustre escritor, Dr. Manuel Muriás.

Nação Portuguesa que é hoje, sem favor, uma das primeiras revistas portuguesas de cultura, capricha sempre em apresentar colaboração variada e escolhida que satisfaz plenamente o leitor, ao mesmo tempo que se torna um elemento indispensável para o estudioso.

O sumário deste n.º é o seguinte:

I — À memória de António Sardinha — António Sardinha; Robert Ricard; II — Nova Renascença? — António da Silva Rêgo; III — Terras de Portugal nas estâncias dos Lusiadas, Luis Chaves; IV — Grandeza e decadência dos Grémios Profissionais, César d'Oliveira; V — Henri Ghéon, Marcelo Caetano; VI — Formação social da nacionalidade portuguesa — 2.º período, António Serras Pereira; VII — «Idealismo e Realismo», Prof. Dr. Cabral de Moncada; e uma bem cuidada secção de écos: «Das idéias, das almas & dos factos».

A redacção da *Nação Portuguesa* é no Largo do Directório, 8, 5.º.

«A LÍNGUA PORTUGUESA»

Recebemos também os fascículos 2 e 3 desta notável publicação, dirigida pelo ilustre filólogo Dr. Rodrigo de Sá Nogueira. Revista absolutamente indispensável para todos os que ao estudo do nosso tão rico idioma dedicam alguma atenção, ela recomenda-se mais especialmente por que consegue agrupar ao lado dos estudos profundamente eruditos, artigos de divulgação que interessam e são de utilíssima vantagem para o curioso e para o amador.

De salientar ainda é o *Curso prático de Filologia*, dirigido pelo Sr. Dr. Sá Nogueira, que será um Manual completo e imprescindível para todos os que desejem iniciar-se na ciência lingüística.

Além do Curso de Filologia, destacaremos do sumário destes 2 n.ºs *Os elementos gregos do vocabulário português*, de Francisco Gonçalves; *Origem da locução «Os fiéis de Deus»*, de Reis Chaves; — *O texto das cantigas d'Amigo*, por Rodrigues Lapa; — *Participio perfeito ou passivo*, de José Joaquim Nunes; — *Sobre a palavra Saúdade*, de Xavier Fernandes, etc.

A apresentação gráfica e o formato são de uma apresentação sóbria e elegante, pouco vulgares em revistas de especificidade.

A redacção é no Largo do Directório, 8-3.º — Lisboa.

O SR. OTAMENDI, DIRECTOR
DO METROPOLITANO DE MADRID
FALA DAS

AUTOSTRADAS

E APONTA AS CONDIÇÕES A QUE
DEVEM OBEDECER.

O problema da camionagem em Portugal dá actualidade às referencias que vamos fazer a um artigo do engenheiro Otamendi, director do Metropolitano de Madrid publicado ha dois meses na *Revista de Obras Públicas* do paiz vizinho.

O sr. Otamendi, que viajou recentemente pela Italia, teve occasião de colher dados interessantes a respeito das *autostradas* em construção e em exploração naquele paiz. Resumindo: Na Italia ha actualmente 132 quilometros de *autostradas* em exploração e aproximadamente o mesmo numero de quilometros em construção, todos em regiões pouco accidentadas e de tráfego muito intenso. Os aterros e obras d'arte exigidos, na sua quasi totalidade, não pelas ondulações do terreno mas pela necessidade de evitar os cruzamentos a nível com outros caminhos, são de pouca importancia, não havendo em todo o percurso mais do que um pequeno tunel de 70 metros de comprimento.

Todos os projectos que se tem estudo nas regiões montanhosas, apresentam tais dificuldades que tem sido preciso aceitar nesses estudos curvas de 50 metros de raio e forçar as ladeiras, desaparecendo assim a principal vantagem das *autostradas* e tendo-se chegado a despezas de construção tão elevadas que não aparece capital que se arrisque em tais empresas.

As *autostradas* que ha mais tempo se encontram em exploração são as de Milão aos lagos, inauguradas ha três anos, com uma rede de 85 quilometros.

O seu custo, que o sr. Otamendi, considera muito economico, foi de 90 milhões de liras ou seja pouco mais de um milhão de liras por quilometro; deste capital 25 milhões obtiveram-se por meio de obrigações com o aval do Estado.

No terceiro ano de exploração chegou-se a um tráfego medio de 1.500 percursos diarios de automóveis particulares que produziram uma receita anual de 4 e meio milhões de liras. As receitas por serviços publicos de passageiros, mercadorias, publicidade e demais serviços comerciais e industriais derivados, foram apenas de 660.000 liras.

Nestas condições, o beneficio obtido foi de 117.631 liras que, naturalmente, não permitiram distribuir dividendo.

Nos dois exercícios anteriores, os beneficios obtidos foram de 104.193 e 7.027 liras, respectivamente.

Nenhuma das sociedades concessionarias de *autostradas* pensou em alcançar beneficios expropriando para revenda terrenos confinantes pelo natural receio de que o juro composto do capital imobilizado nesse negocio absorvesse com excesso tão problematico e longinquuo lucro, visto que por muito larga que fôsse a zona expropriada, sempre ficariam nas proximidades, por expropriar, terrenos a preços baratissimos. Pensaram, sem duvida, que pretender monopolizar a venda de terrenos de tão grandes extensões era, segundo o risão popular *pretender pôr portas ao campo*.

De todos os dados que colheu, deduz o sr. Otamendi as seguintes conclusões aplicaveis a Espanha:

1.^a— Dado o elevado custo das *autostradas*, parece prudente limitar a sua construção áquelas zonas de intenso tráfego cuja favoravel topografia permita executá-las com grandes linhas rectas e curvas e ladeiras suaves, sem necessidade de recorrer a obras d'arte e aterros dispendiosos que, encarecendo a construção, tornem ruinosa a empreza.

2.^a— No calculo das receitas das *autostradas* ha que contar principalmente com as que proporcionem os automoveis de serviços particulares, devendo ser-se pessimista no calculo das receitas dos serviços publicos de passageiros, mercadorias, etc., devendo além disso, desistir-se de especular com a revenda dos grandes lotes de terrenos confinantes, pelas razões que já ficaram expostas.

3.^a— Dado o incessante incremento dos veiculos automoveis a construção de *autostradas* preparadas para se poder atingir nelas grandes velocidades, estimulará o tráfego em proporções insuspeitadas.

4.^a— Ainda que a Espanha, pela sua orografia, esteja em condições muito desfavoraveis para a construção de *autostradas* numerosas, deve, porém, promover-se a construção das que reunam as condições anteriormente apontadas, desistindo-se de executar as restantes.

5.^a— O Estado deve, assim, auxiliar a construção daquelas, não só porque, com a reversão das *autostradas* adquiriria uma riqueza positiva mas tambem porque, desviando-se para elas parte do tráfego das estradas ordinarias, se transitará nestas com mais facilidade e diminuirá a despesa de conservação.

Ha ainda outra razão mais poderosa e é a de que estas modernas vias de comunicação, cuja necessidade

se fará sentir cada vez mais, contribuem poderosamente para o progresso da nação sempre que as zonas em que elas se construam e os seus traçados obedecam às normas que se fixaram nestas notas.

* * *

As notas que ahi ficam e que teem merecido a atenção das revistas da especialidade da nação vizinha — entre elas a *Ingenieria y Construcción* — põem com clareza o problema das *autostradas* e as condições da sua utilidade.

Aos dados praticos colhidos pelo sr. Otamendi em Italia, vão sem dúvida, juntar-se os dados que em Espanha poderão colher-se da orientação a este respeito pelo respectivo governo.

Será então o momento de se encarar a vantagem da sua construção entre nós.

Calado Rodrigues.

AS COMUNICAÇÕES AÉRIAS PARA A ÁFRICA E ÍNDIA

Foram inaugurados recentemente, dois importantes serviços aereos internacionais: um, inglês, de Londres a Carachi, na India, e outro, italiano, até Alexandria, no Egípto.

As nações que mais directamente têm interesse nestas duas linhas são: primeiro a Inglaterra, que tinha urgente necessidade de uma rapida ligação com o Egípto e as suas colonias africanas, com a Mesopotâmia, a India e a Australia; a França, que tem identicas necessidades, em relação á África, á Syria e Indo-China; a Holanda devido ás suas ricas ilhas ido-malayas, e a Belgica, por causa do Congo. A Italia, pela sua posição mediterrânea e as suas relações com o Oriente e a África, tambem figura entre as nações interessadas nos tráfegos aereos com os continentes vizinhos.

A criação de linhas aereas tem como causa razões de ordem económica, moral e política; outras razões, tales como a estructura física do terreno e as condições metereológicas, alem das acima indicadas, podem influir na escolha do percurso de tales linhas que preferem as zonas de menores obstáculos de terreno e por isso seguem as suas depressões e as zonas de melhores condições meteorológicas médias.

O conjunto das linhas aereas tem centros de atração que se tornam pontos indispensáveis de passagem. Um destes é Alexandria, no Egípto, que se tornou o ponto de bifurcação das duas linhas, para a India, e para a África do Sul. Outros dois centros de ligação que apresentam interesse para a Italia, são Basilea, no norte, e Viena, a nordeste. Se traçarmos numa carta geográfica as linhas que ligam Londres, Paris, e Ams-

terdam com Alexandria, vemos logo que todas elas passam pela peninsula italiana, que se encontra, assim, no percurso mais rapido e favoravel, e tanto isso é verdade que era pela peninsula acima referida que transitava, em estrada de ferro, a Mala das Indias. Mas existem de permeio os Alpes, que constituirão, por muito tempo, um obstáculo sério para a regularidade da navegação aérea; as linhas que ali chegam, seguindo a depressão do Rhenô, são obrigadas, depois de Basilea, ou a seguir pela depressão do Rhodano até Marselha, e depois pela costa italiana do mar Thirreno, ou a seguir, mais ou menos, o Danubio e cortar pelos Balkans, evitando a Italia, como faz a linha francesa para Cospoles.

Os ingleses escolheram geralmente para os seus *raids* o primeiro percurso; e depois, como gente prática, pensaram que o melhor meio de atravessar os Alpes com a sua linha aéria, era de... atravessá-los em caminho de ferro. Assim voam, no primeiro dia, de Londres a Basilea, com grandes biplanos terrestres, com três motores *Argosy*, com capacidade para transportar no minimo, 12 passageiros; depois, em logar de perder a noite, passam-na no caminho de ferro, para atravessar os Alpes e os Appeninos até Genova, de forma que, no segundo dia, iniciam a secção mediterrânea do vôo, que é percorrida até Alexandria com grandes hydro-aeroplanos metálicos, do tipo *Calcutta*, com três motores, que desenvolvem juntamente 1.500 HP., e podem conduzir quinze passageiros.

A linha italiana da Sociedade de Navegação Aéria de Genova e a linha inglesa, tocando na Grécia, respectivamente, em Navarino e Athenas, dirigem-se para a Bahia de Suda, em Cabdia, depois fazem escala em Tobruk e chegam a Alexandria. Dali os ingleses da Imperial Airways prossegue por Gaza, Butbah, Bagdad, Bushir, Lingeh, Djask, Guadar até Carachi, empregando grandes aeroplanos, com capacidade para doze passageiros.

A Inglaterra, há varios anos, já pensava na realização da linha que é sómente a primeira secção da grande linha para a Austrália, mas era preciso vencer primeiro a oposição da Persia á sistemática aterragem de aeroplanos no seu território e era necessário chegar ao aperfeiçoamento actual da tecnica em relação aos motores e aos aeroplanos comerciais, para que houvesse uma suficiente garantia de atravessar com segurança algumas zonas desertas e hostis do percurso. A Inglaterra, após a guerra, manteve sempre ligação, por meio de aeroplanos militares, na zona da Syria e na Mesopotâmia; desde Fevereiro de 1927, tem em tráfego um verdadeiro e proprio serviço experimental, por meio do Cairo-Bagdad Middle East Service. A experiência deste periodo na zona mais difícil e deserta facilitou a tarefa para o actual desenvolvimento da Imperial Airways.

Os horários são actualmente muito comodos, porque permitem, o descanso em terra nas cidades interessantes do Oriente e o preço do percurso total não excede de 15.500\$00 Esc.

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Outubro de 1889)

A inauguração da linha de Cascais

Poucos dias depois da inauguração da linha de Cascais, publicava a *Gazeta* um artigo que não resistimos a transcrever na íntegra:

Temo-l'a já funcionando, a bella linha cuja inauguração era esperada com tanto empenho pelo publico.

E rasão havia para esse interesse, porque ella facilita um dos mais agradaveis passeios que se podem dar nas proximidades de Lisboa.

Como se sabe, a nova via ferrea parte de Pedrouços, junto do hotel Tejo, onde se acha construída uma ponte que servirá para o desembarque dos passageiros que ali vão nos vapores do sr. Frederico Burnay, embarcando para isso na ponte do Aterro.

O panorama á saída da estação é lindo.

A' direita Pedrouços e Algés com os seus *chalets* elegantes e alguns luxuosos, o seu passeio ajardinado, a sua estrada movimentada de peões e veículos; á esquerda a torre de Belem, a fortaleza do Bom Successo e o Tejo, com os seus barquinhos, a sua praia salpicada de barracas de banhos; alem os grandes vapores que entram a larga bacia, mais alem os montes do Lazareto sobre os quaes se estende o Rosario de casas amarelas que são ainda... o martyrio dos quarentenários.

Por sobre a linha atravessam os passarelles que ligam os dois lados da via para a comunicação da estrada com as praias.

Passada a ribeira d'Algés, por uma pequena ponte temos logo ao km. 1.300, a estação d'este nome, construída em forma de *chalet*, em frente da elegante casa do sr. Polycarpo Anjos.

Continua a pequena estação do Dáfundo situada tão junto ao rio que a plataforma do lado esquerdo constitue uma varanda sobre as aguas.

Segue depois em recta uns 1.300 metros, e passando a ribeira de Jamor n'uma elegante ponte, entra na estação da Cruz Quebrada.

A partir d'esta estação a via percorre três curvas de 350 metros de raio, muito inferior á estrada, em fortes muros sobre o rio, desde a Boa Viagem até Gibalta, cruzando de nível a estrada real que tem que ser desviada n'este ponto, e 300 metros depois, a de Barcarena para entrar em Caxias, onde faz estação em frente da quinta real, e ao lado do forte do Bruto.

Desde este ponto a via, que até ali era dupla, passa a ser unica, atravessando o rio do Cacem, e de novo a estrada real que segue pela esquerda, enquanto que atravez de fortes desaterros a linha inflete para a direita affastando se da margem, para

ao kilometro 6.700 ganhar a estação de Paço d'Arcos.

A vista d'este ponto, olhando á esquerda da carruagem, é uma das mais apreciaveis, sobre o largo porto do nosso rio.

Entre esta estação e a seguinte temos nova passagem da estrada real, e caminho do Espagal, até que se nos depara o grande aterro de Oeiras, com a sua ponte de três tramos sobre altos pilares de alvenaria, na ribeira de Lage, e depois a estação de Oeiras.

A pequena vila recosta-se na sua montanha á direita tendo por base o vasto arvoredo da quinta do marquez de Pombal, e por corôa as duas egrejas alvejantes.

Uma recta de 2 kilómetros conduz então á estação de Carcavellos, construída na opulenta quinta do sr. Paulo Jorge, junto ao logar d'aquele nome.

A' direita avista-se perto o logar da Cartaxeira e por toda a parte as vinhas separadas em pequenos talhões, de diferentes donos fazem lembrar que estamos no centro de uma região vinhateira de nome afamado que é mister que muitos vinhos do termo de Lisboa o adoptem como seu, para que nos mercados possa encontrar-se com esse nome o producto com que aquelles pequenos terrenos não podem abastecel-os.

D'aqui em diante a linha sobe entre pedreiras e entre pedreiras desce, passando a estação de Parede-Galliza, sempre ao lado da estrada de Lisboa que afinal atravessa proximo do kilometro 14, até que 3000 metros depois entra na elegante estação do Estoril, uma das localidades mais conhecidas pelo seu estabelecimento de banhos que se vê á direita da estação, em frente da qual fica a casa do sr. José Viania, com o seu alto mirante imitando o estylo medieval.

Mas o Estoril está supplantado pelo Monte Estoril que lhe fica proximo.

Ahi sim; ahi é que do comboio se vê a montanha transformada n'uma rica estação de verão, coberta de *chalets* e outras edificações as mais artisticas, as mais elegantes, que o gosto aprimorado de uma sociedade constituída *ad hoc* para transformar aquele logar, alliado ao de algumas familias da nossa primeira sociedade, tem sabido construir ali.

A' noite a luz electrica, como nas grandes estações mediterrânicas já illumina aquellas largas estradas; durante o dia, os *landeaux*, os pequenos carrinhos puchados por *poneys* passeiam sob os frondosos arvoredos. Em pouco tempo o monte Estoril será a nossa principal estação de verão; tem todos os elementos para isso, assim haja habitações para toda a população fluctuante que ali concorrerá.

E é isso que não se deve descurar e em que a iniciativa particular deve manifestar se se quizer ti-

rar bons resultados: construir hoteis e restaurantes vastos e limpos regularmente servido e por preços fixos e economicos.

A saída da estação em Pedrouços já o restaurante Mira-mar está prestando bom serviço aos que desejam dar um passeio por aquelles sítios; bom seria que nas proximidades das demais estações, em Paço d'Arcos, Oeiras, Estoril e Cascaes, se fundassem estabelecimentos identicos de forma que o povo que vai ali tivesse a certeza de que podia almoçar ou jantar por 500 ou 600 réis o maximo, o que é, creiam-n'o, um grande attractivo agora que a linha ferrea facilita essas pequenas viagens.

No Estoril vimos já um restaurante; que esse e outros se convençam do que dizemos e farão boa fortuna.

Saindo do Estoril a via segue descendo á beira do Oceano até Cascaes, onde termina, na proximidade da antiga egreja da Ressureição, sobre a estrada de Cintra depois de 19 kilometros de percurso que, repetimo-l'o, offerecem uma das mais agradaveis digressões a fazer nas cercanias de Lisboa.

Neste artigo quando a linha ainda não vinha cá de Pedrouços, ficou feita a previsão acertada do que viria a ser toda a zona por ela servida e, especialmente, o Estoril.

Com que satisfação lemos esse interessante artigo!

Os landeaux! Os pequenos carrinhos puxados por poney's! Chega a gente a pensar que tudo isso é mentira.

Comboios reais

No mesmo numero de 1 de Outubro de 1889 publicava a Gazeeta os seguintes locais a respeito de comboios reais:

Para substituir os salões reais que ha tempos se queimaram n'um incendio sucedido na estação de Santa Apolonia, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes encommendou um trem real, que deve ser, talvez, o mais luxuoso dos que percorrem hoje as linhas da Europa. Compõe-se de três carruagens, de 24 metros de comprimento cada uma, tendo salas, quartos para dormir, casa de jantar,

aposentos para as pessoas da comitiva de SS. MM., cosinhas, etc.

Os tectos e demais decorações, assim como a mobilia da carruagem real, são de rigoroso estylo Luiz XIV.

Os competentes desenhos com os cortes e *detailedes* minuciosos para se poder fazer perfeita ideia do esplendido trem, foram ha dias apresentados a S. M. el-rei pelo sr. Marquez da Foz, elogiando muito S. M. o bom gosto das disposições e decorações do material.

A casa constructora é a dos srs. Desouches David & C.^a.

* * *

— Segundo refere o nosso excellente collega *The Railway Official Gazette* o explendido sequito de carruagens que formavam o comboio imperial de Napoleão III foi vendido ao imperador da Russia pouco depois da queda do imperio frances.

O accidente em Borkey occasionou contudo a necessidade de se construir um novo comboio.

Os novos salões são exteriormente forrados de ferro que assenta sobre uma camada de doze centímetros de cortiça o que substitue com larga vantagem as chapas de aço que defendiam as carruagens do antigo comboio. Os salões comunicam uns com os outros por meio de passagens cobertas de todos os lados, e são todos perfeitamente eguaes exteriormente, por forma que, da parte de fóra é impossivel saber-se em qual das carruagens viaja o Czar.

Na ultima viagem que o imperador fez o outono passado passou elle a maior parte do tempo n'uma carruagem que de fóra tinha a apparencia d'uma bagageira.

Ainda assim o Czar nunca viaja tranquillo, e o mais pequeno incidente sobresalta-o extraordinariamente.

Forçoso nos é reconhecer que os czares da Russia tinham razão ás carradas para tomar essas precauções.

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
SPECIAL, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

Viagens e transportes

Bilhetes especiais por ocasião da feira anual em Ponte de Sôr

Nos dias 3 a 7 de Outubro, realiza-se, em Ponte de Sôr, a feira anual. Por esse motivo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses estabelecerá bilhetes especiais de ida e volta a preços com redução, válidos para ida nos dias 2 a 6 e regresso até 7.

Os preços dos bilhetes de 3.^a classe das estações e apeadeiros abaixo indicados a Ponte de Sôr e volta, são os seguintes:

Bemposta, 4\$90; Abrantes, 8\$30; Tramagal, 9\$70; Praia do Ribatejo, 13\$10; Almourol (ap.), Barquinha, 15\$40; Entroncamento, 16\$30; Torre das Vargens, 3\$50; Chança, 6\$00; Mata (ap.) e Crato, 10\$60; Portalegre, 15\$40; Assumar, 18\$30; Santa Eulalia, 23\$70; Cunheira, 6\$90; Peso, 11\$70; Castelo de Vide, 17\$40; e Marvão-Beirã, 21\$90.

Bilhetes especiais por ocasião da «Semana Portuguesa» na exposição de Sevilha

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses resolveu estabelecer, por ocasião da Semana Portuguesa na Exposição de Sevilha que se realiza de 3 a 9 de Outubro p. f. bilhetes especiais de ida e volta a preços reduzidos para a capital da Andaluzia, por via Vila Real de Santo António ou via Badajoz, sendo os preços os seguintes:

Por via Vila Real de Santo António — De Lisboa: em 1.^a classe, 260\$00; em 2.^a, 217\$50 e em 3.^a, 180\$45. De Figueira da Foz: em 1.^a classe, 385\$95; em 2.^a, 306\$00 e em 3.^a, 238\$40. De Coimbra: em 1.^a classe, 384\$95; em 2.^a, 305\$30 e em 3.^a, 237\$90. Do Porto: em 1.^a classe, 444\$70; em 2.^a, 347\$25 e em 3.^a, 265\$35. De Valença: em 1.^a classe, 504\$85; em 2.^a, 391\$40 e em 3.^a, 295\$50. Da Regua: em 1.^a classe, 492\$20; em 2.^a, 382\$15 e em 3.^a, 289\$25.

Na importância dos bilhetes está incluído o preço do transporte em auto-car.

Por via Badajoz — De Lisboa: em 1.^a classe, 137\$40; em 2.^a, 96\$20 e em 3.^a, 62\$60. De Figueira da Foz: em 1.^a classe, 138\$30; em 2.^a, 96\$85 e em 3.^a, 63\$10. De Coimbra: em 1.^a classe, 137\$40; em 2.^a, 96\$20 e em 3.^a, 62\$60. Do Porto: em 1.^a classe, 197\$05; em 2.^a, 138\$10 e em 3.^a, 90\$05. De Valença: em 1.^a classe, 257\$20; em 2.^a, 182\$25 e em 3.^a, 120\$20. Da Regua: em 1.^a classe, 244\$55; em 2.^a, 173\$00 e em 3.^a, 113\$95.

Aos preços por via Badajoz deve adicionar-se a importância em pesetas correspondente ao percurso espanhol, ou seja: em 1.^a classe, pesetas 60,00; em 2.^a, 44,65 e em 3.^a, 24,75, sendo todas estas importâncias acrescidas da sobretaxa de velocidade para os comboios rápidos.

Os bilhetes são válidos para a ida, de 1 a 8 e para o regresso até 31 de Outubro.

Os cartazes, indicando condições e preços das demais estações, estão afixados nas estações, onde poderão ser prestadas todas as informações sobre estes bilhetes.

Durante a Semana Portuguesa, os comboios rápidos n.^{os} 151/125 e 152/124, por via Badajoz, cujas marchas estão anunciadas no cartaz-horário em vigor (D. 194, de 22 de Junho p. p.), efectuam-se de Lisboa para Sevilha nos dias 1, 3, 5 e 8 de Outubro e de Sevilha para Lisboa nos dias 2, 4, 6 e 9 de Outubro. (Partida de Sevilha).

Segundo informações colhidas directamente em Sevilha os preços dos hoteis são os normais e não serão aumentados, havendo muitos hoteis com pensão completa desde 15 pesetas e alguns mais modestos desde 10 pesetas.

Excursão de Oliveira de Frades a Espinho

No dia 6 do próximo mês de Outubro realiza-se uma excursão de Oliveira de Frades a Espinho, sendo efectuado um comboio especial para transporte dos excursionistas com o seguinte horário: partida de Oliveira de Frades às 7 horas, chegada Espinho às 10,3. Regresso: partida de Espinho-Praia á 1,15 do dia 7, chegada a Oliveira de Frades ás 8,12.

Este comboio receberá excursionistas em todas as estações até Paradela. Os preços dos bilhetes de ida e volta são os seguintes: de Oliveira de Frades até Ribeiradio, em 1.^a classe, 25\$00; em 2.^a, 18\$00 e em 3.^a, 12\$50. De Paradela, em 1.^a classe, 22\$00; em 2.^a, 16\$00 e em 3.^a, 11\$00.

Estes bilhetes, que se encontram à venda em todas as estações das linhas do V. do Vouga, são válidos para todos os comboios ordinários que se efectuem no dia 7.

Um pedido formulado à C. P.

Por uma comissão de habitantes da freguesia de Castanheira do Ribatejo e lugares circunvizinhos, foi entregue ao Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses uma petição para que diversos comboios «tramways» sejam prolongados até Carregado.

“FABRICA CHECOSLOVACA”

DE MAQUINAS

Dá representação geral

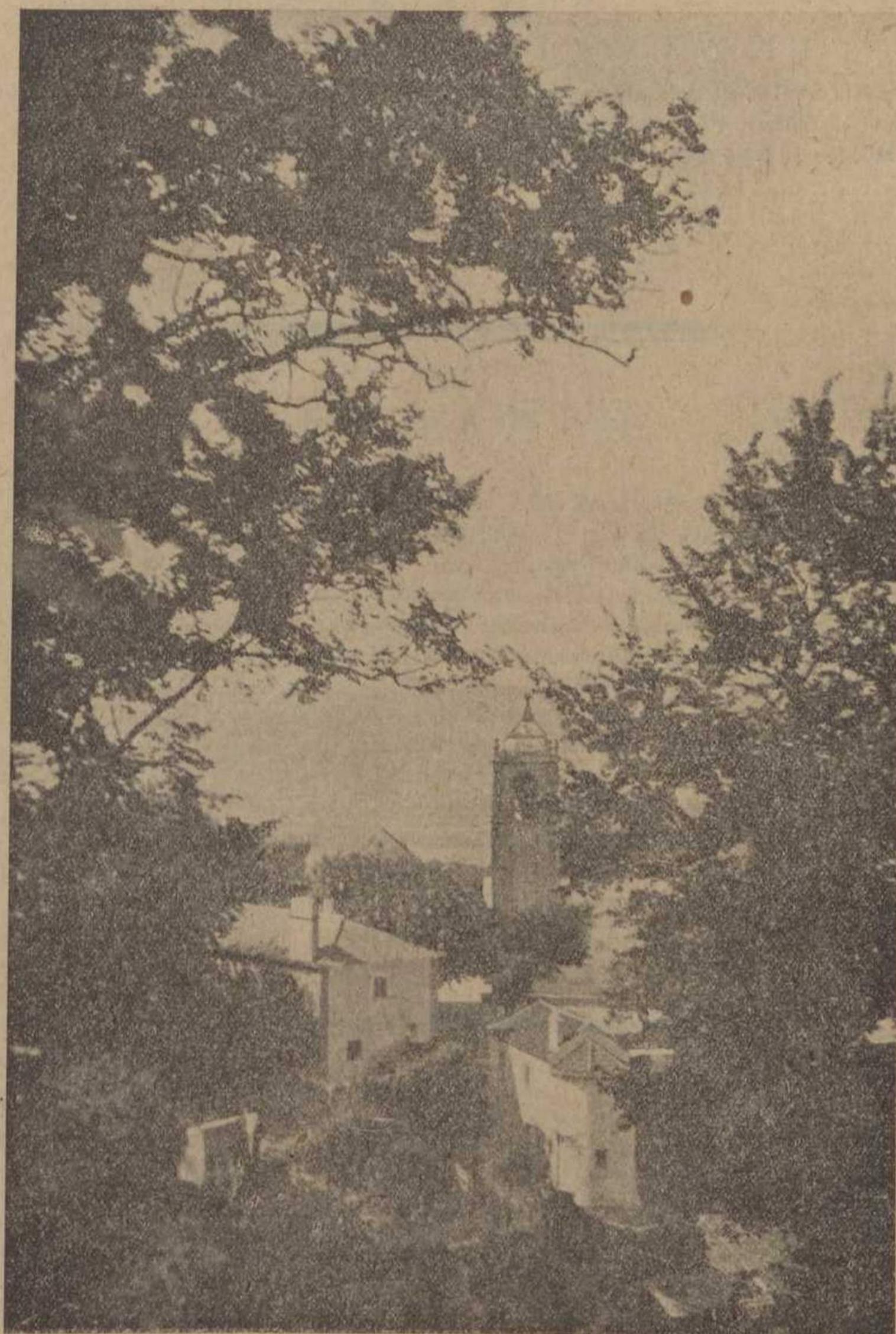
a casa séria

e muito bem relacionada com a

industria textil.

Ofertas a «FLECHTMASCHINEN 3805» a Piras,

A. G., Praga II, Bredovská I. CSR.



SINTRA—Santa Maria

(Cliché Mendes da Costa).