

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

24.<sup>o</sup> DO 40.<sup>o</sup> ANNO

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

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

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

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

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

Representante em Angra do Heroísmo: — José Maria dos Santos

NUMERO 960

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 Dezembro de 1927**  
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

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

## Anexos deste Número

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Serviço combinado com a firma Amadeu Oliveira & Companhia estabelecida em Braga — Tarifa de Camionagem — Transportes entre a estação de Braga e os Despachos Centrais de Vila Verde, Pico de Regalados, Ponte da Barca e Arcos de Vale de Vez.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Serviço combinado com a Emprêsa de Transportes do Cartaxo — Tarifa de Camionagem — Camionagem de e para o Despacho «Cartaxo-Central.»

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Serviço combinado com a Emprêsa de Transportes Peniche, Limitada — Tarifa de Camionagem — Transportes entre a estação de S. Mamede e o Despacho Central de Peniche.

## SUMÁRIO

As Minas do Lena e os Caminhos de Ferro que as servem por J. Fernando de Souza . . . . .	Pag. 363
Linhas estrangeiras. . . . .	" 366
Os nossos mortos . . . . .	" 367
Relembrando um passado distante, por Raul Esteves dos Santos. . . . .	" 368
As estradas de Portugal . . . . .	" 370
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses . . . . .	" 371
Viagens e Transportes. . . . .	" 372
Caminhos de Ferro Alemães por Carlos d'Ornellas. . . . .	" 373
Linhas Portuguesas. . . . .	" 374
Venda de 100 Locomotivas Alemãs para a România . . . . .	" 374
Os grandes desastres ferroviários. . . . .	" 375
Parte Oficial . . . . .	" 376
Um campeão de Lawn-Tennis . . . . .	" 378

# AS MINAS DO LENA E OS CAMINHOS DE FERRO QUE AS SERVEM

Por J. FERNANDO DE SOUZA

COMO é sabido, a *The Match and Tobacco Timber Supply C.º*, companhia portuguesa, fundada há anos pela dos Fosforos, é actualmente a concessionaria do couto mineiro do Lena, que se estende na direcção norte-sul da Batalha até Valverde e está dando grande desenvolvimento á preparação das minas para uma lavra intensa.

São varias as linhites que ali se encontram, prestando-se umas á combustão directa, sós ou misturadas com carvão inglez, e ao fabrico de briquetes, outras á distilação e á alimentação de uma grande central termica para a produção de energia eletrica.

O factor essencial da valorisação dessas minas é o transporte facil obtido por caminho de ferro.

Explora já a empresa a linha da Martigança á Batalha com via de c.<sup>m</sup>60, que vae alargar para 1<sup>m</sup>; tem em construção adeantada a da Batalha por Pôrto de Mós e Serro Ventoso, onde se extrae o melhor carvão, á Mendiga, sendo o troço

Batalha-Pôrto de Mós comum á linha classificada Tomar-Nazaré.

São 40 km. da Martigança á Mendiga construidos pela *Match* sem o minimo encargo para o Estado e que lhe pouparam o encargo da construção do referido troço.

Pediu ela a concessão com garantia de anuidade, e com as vantagens previstas no Decreto n.<sup>o</sup> 13.829 para as linhas de interesse geral do prolongamento da sua, da Mendiga ao Entroncamento, para saída dos seus carvões levados a um grande centro de consumo e distribuição.

Essa directriz, passando por Alqueidão do Mato, Monsanto, Alcanena e Torres Novas, coincide nessa parte com a da linha de via de 1<sup>m</sup> do Entroncamento a Rio Maior, proposta e submetida a inquerito pela Comissão tecnica encarregada em 1899 do delineamento da rede complementar do Centro. Não houve contra ela reclamações. As corporações consultivas aceitaram-na e se o Governo a não classificou em 1907, assim como outras, propostas e mais tarde classificadas,

(a de Tomar á Nazaré classificada em 1912) foi por ter entendido que se devia aguardar a evolução económica da região, que tornasse oportuna essa classificação.

Como o Decreto 13.829 confiou a uma comissão a revisão geral do plano, foi esta ouvida sobre o pedido da *Match*, sendo aquela de opinião que o inquerito anteriormente realizado dispensava essa nova formalidade, tanto mais que o ultimo concurso aberto para a concessão da linha Tomar-Nazaré provocara representações pedindo que de preferencia se construisse uma linha de via larga do Entroncamento por Torres Novas, Minde a Porto de Mós, contrastadas por outras

Ponderou a Comissão que o Decreto 13.829 manda dar a preferencia ás linhas que servem as minas de carvão e o Decreto 11.852 procura facilitar a construção dessas linhas.

Foi pois proposto pela Comissão que se classificasse desde já a linha de via de 1<sup>m</sup> do Entroncamento a Rio Maior com um ramal de Alqueidão á Mendiga, ao qual viesse ligar-se a linha mineira Martingança-Mendiga, que seria considerada de interesse geral, servindo o tráfego geral cumulativamente com o das minas, sem perder o seu carácter de linha mineira nos termos das art.<sup>os</sup> 9.<sup>º</sup> e 10.<sup>º</sup> do Decreto 11.852. Ficaram reservadas para ulterior proposta as outras linhas que na região houvesse que prevêr, como era a linha directa a Porto de Mós.

A *Match* havia declarado que essa linha a não interessava, pois deixaria sem saída a sua linha mineira, obrigaria os carvões da Bezerra a descerem a Porto de Mós para subirem á portela de Alvados através de uma região sem tráfego.

A Comissão dos Caminhos de Ferro do Ministério da Guerra, ouvida sobre o assunto, foi favorável á classificação da linha Entroncamento-Rio Maior e seu ramal da Mendiga.

Já esse parecer de 26 de outubro de 1926, mencionado por despacho ministerial, o Conselho Superior de Caminhos de Ferro concluiu que não é admissível a via larga na linha do Entroncamento a Rio Maior e que se deve classificar essa linha de via estreita de modo que se ligasse com a do Couto Mineiro do Lena, devendo-se construir todas as linhas complementares da região em condições económicas e firmar com elas e com a linha mineira um grupo com unidade de exploração confiado á empresa mineira.

Por essa ocasião ás reclamações de Torres Novas e Alcanena a favor da linha directa contrapozeram-se as de todas as outras povoações interessadas, como Monsanto, Vila Moreira, Abrã, Alcanede e Amiaes de Baixo.

Assim pois achava-se realizado o necessário inquerito, havendo todos os elementos precisos para cabal apreciação do assunto. Justificava-se plenamente a classificação da linha de 1<sup>m</sup> do Entroncamento a Rio Maior, completada com o pequeno ramal de Mendiga e a concessão desde logo do troço Entroncamento-Alqueidão e ramal á *Match*.

A via larga, além dos inconvenientes de ordem militar, seria muito dispendiosa, e não estaria em proporção com a sua modesta mas util função.

Foi, pois, o Conselho Superior de Caminhos de Ferro de parecer que deviam ser classificados a referida linha e ramal e declarada de interesse geral a linha mineira da Martingança á Mendiga, devendo essas linhas e as que forem ainda classificadas entre ás linhas do Norte e Oeste e a transversal de Setil ás Caldas, constituir um grupo para efeitos de exploração, tendo por núcleo a linha mineira.

A concessão do troço Entroncamento-Alqueidão e ramal da Mendiga deve ser feita com garantia de juro á *Match*, desde que ela declare aceitar oportunamente as outras linhas do grupo em condições iguais. Fixaram-se as características de linhas económicas com raios de 90<sup>m</sup> e rampas de 25<sup>m/m</sup>, ficando o tráfego privativa do troço mineiro sujeito ás taxas das respectivas tarifas.

Por uma singular inconsequencia admitiram-se tres classes de passageiros, em contrario das boas normas geralmente admitidas para as linhas secundarias, conforme ponderámos na *Gazeta* de 1 de outubro.

Vieram as Comissões administrativas de Torres Novas e Alcanena protestar contra o parecer do conselho. Convém reproduzir a representação antes de lhe aquilar os seus fundamentos. Depois de referirem o pedido da *Match*, observam:

#### A linha Entroncamento-Porto de Mós-Nazaré

*Bitola da linha.* Nestes termos a linha a construir será de 1 metro e portanto de via estreita.

Já no parecer de outubro de 1926 o Conselho de Caminhos de Ferro emitiu a mesma opinião pela forma seguinte: "conclue-se que é arredada a hipótese da via larga (quanto á linha Entroncamento-Rio Maior) porque sobre ela opor-

tunamente se pronunciou a Comissão de Guerra por prejudicial á defeza de Lisboa.

Assim, naquele parecer o C. S. C. de F. não aduziu quaisquer razões de ordem tecnica ou economica para fundamentar o seu voto mas, apenas, a defeza de Lisboa. Julgam porem as Camaras sinatárias que o parecer da Comissão de Guerra foi emitido em condições diferentes das actuais e invocam para pôr de reserva, o fundamento alegado, as declarações ouvidas da boca do actual Titular da pasta da Guerra que é, não só um militar ilustre, mas uma pessoa que não perde em circunstancia alguma, a noção das responsabilidades do seu cargo.

Por isso as Câmaras Municipais sentem-se á vontade para pedir a V. Ex.<sup>a</sup> que seja classificada, sem mais delongas, a linha Entroncamento-Rio Maior, já prevista em 1899, com uma ligeira variante no sistema de transversais entre as linhas do Norte e Oeste. Mais, pedem a V. Ex.<sup>a</sup> como coisa essencial para os resultados praticos dessa linha que seja classificada de via larga.

As razões são as seguintes:

1.<sup>a</sup> as despesas que resultam dos transbordos no Entroncamento e em Rio Maior, ponto de ligação, com a linha de Peniche, as quais oneram e encarecem diairamente as mercadorias e os produtos fabris.

2.<sup>a</sup> a demora causada pelos transbordos, durante o periodo regulamentar e os prejuizos inerentes.

3.<sup>a</sup> a ineficacia do serviço, em grande parte, para Tôrres Novas, por onde se exerce quasi todo o movimento comercial e industrial do concelho, visto que achando-se a vinte minutos do Entroncamento para transportar as mercadorias em camion sempre que as necessidades do comercio ou da industria se não compadeçam com as demoras do transbordo.

É de notar que se contou para os calculos do movimento de linha com o concelho de Tôrres Novas como sendo aquele de maior vulto de entre os concelhos servidos pela linha projectada e que, tratando-se de via reduzida, teria de ser muito diminuido, senão quasi eliminado.

Há que acrescentar que a linha do Entroncamento a Rio Maior é o natural prolongamento do ramal de Tomar ao Entroncamento que é de via larga e liga em Rio Maior com a linha de Peniche que tambem é de via larga.

Num caso, as mercadorias circulam livremente, sem demoras nem maiores encargos pelas arterias do sistema ferroviario e consequentemente atravez do País, noutro, encontram-se sujeitas a despesas, demoras e embraços constantes.

Por, isso em harmonia com o traçado preconisado pelo C. S. de C. F. as Camaras Municipais pedem instantaneamente a V. Ex.<sup>a</sup> e ao Governo a classificação da linha Entroncamento-Rio Maior, em via larga.

O relevo do terreno não o proíbe ou sequer dificulta consideravelmente, porque é pouco accidentado e o valor economico da região (vide inquerito economico da Match e da Camara de Torres Novas) justifica-o plenamente, havendo ainda que contar com a laboração futura das minas de Rio Maior.

O custeio é maior? É verdade. Mas as vantagens diárias para a economia nacional são tão importantes que justificam um maior dispêndio, sem sombra de hesitação.

Pelo que respeita aos interesses da Match e ao interesse nacional que residem nas minas de Porto de Moz, julgamos que, em nada é afectado, pois que a linha mineira estabeleceria a sua ligação com a de Rio Maior no ponto preconisado — Alqueidão do Mato — e em lugar de efectuar o transbordo dos seus carvões no Entroncamento efectuaria-lo em Aldeidão.

### **Das condições da construção**

Clasificada em via larga a linha do Entroncamento a Rio Maior, importa determinar qual o processo de construção,

Temos o metodo de construção previsto no Dec. 13.829 e proposto pela Match ou o processo adoptado pelo Estado, ainda recentemente, em relação á transversal de via larga que é a linha de Peniche.

Partindo da hipótese de a Match retirar a sua proposta no caso de a linha vir a ser a via larga, resta o processo de construção adoptado para a linha de Peniche.

As Camaras sinatárias não vêem diferença essencial, nem prejuizo para o Estado. De facto, no primeiro caso, o capital é obtido com o aval do Estado mediante a garantia da anuidade e remuneração anual de juro prevista pelo art.<sup>º</sup> 46 do Dec. 13.829 e portanto, fundamentalmente é como se o capital fosse do proprio Estado.

No segundo, a construção é feita com o capital do Estado (ou proveniente do fundo especial de Caminhos de Ferro ou da abertura de um credito especial), terminada a construção, o Estado percebe integralmente o produto do arrendamento da linha.

Tratando-se de uma linha com o tráfego previsto pelas Camaras sinatárias, em face dos respectivos inqueritos economidos, não duvidamos afirmar que os resultados para o Estado são mais compensadores.

E, por agora bastaria construir o troço do Entroncamento a Alqueidão do Mato.

Nestas condições, Senhor Ministro, as Camaras Municipais assumiriam de boa vontade, para com o Estado, as obrigações contidas nos art.<sup>os</sup> 42 e 47 do Dec. 13.829, contraindo os necessários empréstimos na Caixa Geral de Depósitos, nos termos do art.<sup>º</sup> 42 e lançando-se os adicionais previstos no § unico do art.<sup>º</sup> 47.

Sentiriam o apoio das respectivas populações. O sacrificio era compreendido e abraçado por todos. De outra forma, a situação seria, tambem, diferente.

### **Observações das Camaras Municipais**

As Camaras sinatárias convencidas de que defendem o interesse publico, afirmam a V. Ex.<sup>a</sup> que desejariam uma larga discussão do assunto embora não demorada.

Não querem, sequer admitir que se encontram em erro. Se porem, se mostrar á evidencia que existe um insuperável obstaculo para a execução deste *desideratum*, de verdadeiro interesse publico, então as Camaras Municipais pedem a V. Ex.<sup>a</sup> a classificação *imediatamente* do ramal Torres Novas-Minde Porto de Moz ao abrigo da legislação vigente e do parecer do C. S. de C. F. de outubro de 1926, que diz: "que reconhecendo a importância dos jazigos carboníferos do Lena e das riquezas agrícolas e industriais da região e que esse Conselho tem uma valiosa representação, auxiliará e promoverá, nos limites do possível, a construção de linhas férreas que liguem esses centros productores, dando preferencia á linha Nazaré Porto de Moz-Entroncamento.

E visto que, nos termos do ultimo parecer do mesmo C. S. de C. F. Match deve assumir a obrigação de aceitar, quando o Governo o julgue oportuno, a concessão das outras linhas que fazem parte do grupo em condições iguais as da linha agora concedida, pedem a V. Ex.<sup>a</sup> nesta hipótese que aliás julgam será arredada, a prioridade da construção do referido ramal, devendo começar logo que esteja aberta á exploração a linha Entroncamento-Rio Maior e terminar no prazo que o Governo julgar conveniente fixar, ouvida a Companhia.

Sem este ramal, observar-se-ia um inconveniente semelhante ao que já foi apontado porque, alongando-se extraordinariamente o percurso, nas linhas do Rio Maior, em relação aos concelhos de Alcobaça e Nazaré, uma parte dos seus productos continuaria a ser transportado para Tôrres Novas o Entroncamento, em camions.

Num proximo artigo veremos o que vale esta argumentação, que em nada pode infirmar a resolução tomada.

# Linhos Estrangeiros

**Linhos Hespanhóis.**—A Companhia Geral dos Ferrocarris Catalães acaba de publicar o seu relatório, pelo qual se verifica que no presente exercício foram postas em exploração em Barcelona novas linhas na praça de Espanha e no porto, ficando assim terminado o programa de construção de linhas. Também ficou electrificada a secção da praça de Espanha a San-Baudilio, sendo aconselhada pelas circunstâncias a modificação do sistema de exploração das demais secções da rede e estabelecendo-se um serviço de trens ligeiros exclusivamente para os viajantes entre Barcelona e San Baudilio e omnibus entre Barcelona e Martorell. O serviço de transporte de mercadorias melhorou consideravelmente desde o exercício anterior.

—Parece haver já um acordo com a Companhia de los Ferrocarriles del Norte para a fundação da Sociedade que haverá de construir este caminho de ferro, e no que respeita à sua exploração pela Companhia del Norte.

A mesma sociedade funcionará em Navarra devendo fazer parte do Conselho de Administração alguns membros da Companhia del Norte, e representantes das deputações e Camaras de Vizcaya e Navarra.

—A Deputação Provincial de Navarra resolveu subvencionar com 4.000.000 de pesetas a empresa que se compromete a construir a linha de bitola larga de Pamplona a Estella e Logronho. Além disso oferecem dois milhões que garantem o juro de 5 % do capital invertido.

Da construção foi encarregada a Companhia do Norte.

—Estão muito adiantadas as obras de ampliação da Estação de Madrid (Norte), onde se deve reunir em 1930 o Congresso Internacional de Caminhos de Ferro.

A estação vai ser prolongada e ficará tendo três naves que compreenderão sete gares e onze vias para entrada e saída de combois, em vez das quatro que há actualmente.

Como a estação se estenderá até o Passeio do Rey, entre este e a estação ficará só uma linha para o caminho de ferro de circumvalação que liga as linhas do norte às de M. Z. A.

—A entrada dos passageiros continuará a fazer-se por onde hoje se faz, e a saída de passageiros e a entrada das pessoas que os vão esperar far-se-ão pelo direito.

Para a estação de Panuelas passa o serviço de carga e descarga de mercadorias, e na de Príncipe Pio ficará só o serviço das remessas em grande velocidade.

Em Paseo Imperial ficam os mesmos serviços que estão hoje.

**Linhos Brazileiros.**—Inaugurou-se o mês passado o novo serviço de tracção eléctrica da Estrada de Ferro Transandina, no trecho compreendido entre a estação de Rio Grande e o Cumbre, ponto de limite com o território argentino.

O trecho electrificado está todo incluído em território chileno e custou 270.000 libras esterlinas.

—O Sr. Ministro da Viação aprovou as instruções organizadas pela Inspectoría das Estradas, para serem observadas pelas companhias de estradas de caminhos de ferro na aquisição de materiais por conta do produto das taxas adicionais.

—Foi solicitado ao Ministério da Fazenda o adiantamento da quantia de 129.992\$310 para as obras deste ramal, no Estado do Ceará, a cargo do engenheiro Honor Cumplido.

—Foi solicitado o parecer do Conselho Nacional do Trabalho, sobre se deve ser imediatamente ou em 1929, nas estradas de ferro que têm apresentado deficits, o aumento de 1 1/2 % sobre todas as tarifas determinado pelo decreto n.º 17.941, de 11 de Outubro findo.

As importâncias obtidas com esse aumento irão constituir fundos para a Caixa das Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários.

**Linhos Italianos.**—Os caminhos de ferro italianos mandaram construir quinze novos vagões-caldeiras para aquecimento dos trens elétricos. Esses vagões são de dois eixos, de caldeira horizontal, inteiramente metálicos, para evitar perigos de incêndio.

A referida caldeira comporta um tubo-mestre com 133 tubos de 45/50 mm., tendo uma extensão de 1m,700 entre as placas tubulares. A caldeira tem o cumprimento total de 4m,250, o diâmetro máximo de 1m,35 e produz 800 kg. de vapor saturado por hora. Com a reserva dos depósitos, pôde-se caminhar três horas sem parar.

Eis aqui os principais característicos dos vagões-caldeiras italianos:

Base (metros) .....	.....	8
Peso vazio (toneladas) .....	.....	22,750
Em marcha .....	.....	30
Superfície da grelha (m. c.) .....	.....	32
Timbre (km.) .....	.....	8
Capacidade do depósito de água (m. c.)	.....	2,860
Idem do carvão (ton.) .....	.....	1,500

Estes vagões, em serviço há dois anos, têm dado óptimo resultado, tanto sob o ponto de vista térmico como sob o ponto de vista do rolamento em grande velocidade.

**Linhos Alemães.**—A Direcção dos Caminhos de Ferro do Reich e a Companhia de Comunicações aéreas a "Lufthausa" estão negociando a combinação dum serviço de transportes por caminho de ferro e por avião com uma única carta de porte, facultando ao expedidor a determinação de via mais curta e vantajosa para elle, não só no território alemão, como no estrangeiro.

# Os nossos mortos

Faleceu no dia 12 do corrente, subitamente o distinto oficial de Marinha nosso preso amigo e antigo colaborador Jorge Xavier Cordeiro.

Com uma brilhante folha de serviços em África, ferido em campanha, quando era guarda-marinha, Xavier Cordeiro era um oficial por todos estimado e justamente considerado pelos seus méritos profissionais e pelas nobilíssimas qualidades morais que o distinguiam.

Nasceu em 1877 em Ponte do Lima. Seu pai, o sr. António Xavier de Souza Cordeiro, já falecido há muito, foi juiz e um poeta distinto, sua mãe, a sr.<sup>a</sup> D. Claudina Garcia Xavier Cordeiro, que lhe sobreviveu, é uma veneranda senhora que à perda do marido se juntou a do filho mais novo, sr. Adriano Xavier Cordeiro.

Jorge Xavier Cordeiro fez o curso de marinha e foi promovido a guarda marinheira em 1900;

Em Janeiro de 1901, embarcou a bordo do «S. Rafael» para a estação na África Oriental; tomou parte no combate do Naburi contra os Mojós. Foi ferido em combate comandando uma das baleeiras da «Chaimite», pelo que foi condecorado com o grau de cavaleiro da Torre e Espada. A campanha que teve várias fases, sob o comando do sr. João Belo, actual ministro das Colônias, durou até meados de Maio, tendo sido aprisionados 120 mojós e libertados 720 escravos.

Em princípios de 1905, foi tomar parte na delimitação da fronteira do Barué, sob as ordens do capitão-tenente Neuparth, regressando a Lisboa em fins de 1906. Em 1907, foi nomeado para a delimitação de Nyassa, da qual regressou em princípios de 1908, tendo sido agraciado com o grau de Cavaleiro da Ordem de S. Tiago pelos serviços prestados e recebido do governo alemão a cruz da Agulha Vermelha. Em 1909, passou a servir na Comissão de cartografia do Ministério do Ultramar.

Em Dezembro desse ano, foi servir como secretário do distrito de Benguela. Depois de algum tempo passou para a Estação Naval de Angola e Moçambique. Em 1914, foi exercer o cargo de intendente do Lobito, e em 1917, o de capitão do porto de Loanda.

Em 1918, foi promovido a capitão-tenente, sendo nomeado em princípios de 1919, vogal da comissão de cartografia, em que permaneceu até o falecimento.

Foram-lhe dadas as medalhas D. Amélia e a Comenda de Aviz.

Em 1908, casou com a sr. D. Maria Amélia Guer-

reiro de Souza, filha do nosso director, e também director do nosso preso colega «A Voz», Conselheiro Fernando de Souza.

Sofria, havia anos, do mal que o vitimou, e á pouco mais dum mês foi operado da apendicite com bom resultado, mas ultimamente o seu organismo depauperado pelas longas campanhas de África não manteve a mesma resistência, sucumbindo subitamente quando menos se esperava.

O funeral, constituiu na realidade, uma comevedora prova de apreço pelo ilustre extinto.

No dia seguinte realizou-se o funeral do distinto colonial que foi Xavier Cordeiro, tendo-se constituído os seguintes turnos:

1.º turno — Representante do ministro interino das Colônias, comandante João Belo, do ministro da Marinha, almirante Gago Coutinho, Ernesto de Vasconcelos, Cons. João de Azevedo Coutinho, Ferreira do Amaral e dr. Barboza de Magalhães.

2.º — D. Tomaz de Vilhena, Visconde de Almeida Garrett, Eduardo Plácido, Conde de Mafra (D. Francisco), Brito e Cunha, representante do Conselho de Administração da Companhia Nacional de Navegação, Eduardo Pinto Basto, dr. Domingos Pinto Coelho, Ricardo O'Neill,

3.º — Dr. João Paes de Vasconcelos, dr. Brito Chaves, coronel Arez, Conde de Aurora, dr. Fernando Pizarro de Sampaio e Melo, Duque de Miranda, Frederico de Menezes, Manuel Figueira Freire da Câmara.

4.º — Dr. Ribeiro, dr. Francisco Pais de Sande e Castro, Luis Teixeira de Sampaio, Marquês Ribeiro, Vasco Felix, representando a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e a «Revista Insular e de Turismo», Constantino Cabral, dr. Azevedo Perdigão, Luiz Costa Campos.

5.º — Oficiais da armada: comandante Constantino Luna Nunes Ribeiro, Carlos Pereira, Conde de Souza e Faro, José de Oliveira Junior, Joaquim Costa, Pires da Rocha, Bivar Lopo Vaz.

6.º — Antigos condiscípulos: comandante Souza Dias, Almeida Conceiro, Carvalho Crato, Cisneiros de Faria, Azevedo Franco, Manuel Rueda, Gois Pinto e Júdice de Vasconcelos.

7.º — Família: Conde de Almarjão, dr. Lopes Vieira, dr. Afonso Lopes Vieira, Adelino Pimentel, Manuel Teixeira de Sampaio, Arnaldo Fonseca, António Xavier Cordeiro e Fernando Teixeira de Sampaio.

# RELEMBRANDO UM PASSADO DISTANTE

EM QUE SE FALA UM POUCO DO QUE FORAM AS OBRAS DA 5.<sup>A</sup> SECÇÃO, DOS CAMINHOS DE FERRO DO NORTE, E DOS PRINCIPAIS FACTOS QUE COM ELAS TIVERAM CORRELAÇÃO

*Continuação do n.º 958*

II

Por RAUL ESTEVES DOS SANTOS

**P**OR muito tempo se pensou que o *terminus* da linha do Norte seria em Vila Nova de Gaia, aproveitando-se a ponte pensil, para o serviço da cidade.

Vila Nova de Gaia, cuja estação dá hoje nome á serie de pequenos logarejos, não tinha a vida industrial que presentemente tem. Nesse tempo, a sua actividade consistia no recebimento dos vinhos, que o Douro em barcos por entre fragas lhe enviava, para depois de os fazer passar pelas grandes adegas, os exportar, engarrafados ou acondicionados, a correrem mundo.

Sousa Brandão, assim tinha pensado. Wautier no seu valioso relatorio perconisava que se subisse o rio até á baixa de Vila Nova, sobre o qual propunha que se estabelecesse a estação lateralmente ao Douro, para baixo da Ponte suspensa. Dizia que esse local satisfazendo a todas as exigencias presentes e futuras, estaria em relação imediata, de um lado com os armazens, e de outro lado com o rio. Ficaria proximo da cidade, e quando se quizesse prolongar o caminho de ferro para o Alto Douro, poder-se-hia sem grandes dificuldades abrir passagem ao pé do monte, entre a ponte suspensa e os Quebrantões. Afirmava que a despeza ficaria em limmites muito restrictos, adoptando-se como aconselhava, nesse caso, curvas de 250 a 300<sup>m</sup> metros de raio no pequeno cumprimento de que tratava, que seria sempre percorrido com pequena velocidade.

Considerava Wautier, a sua solução, como a mais racional e a unica praticavel, isto é, adoptando o traçado pela beira-mar.

Sobre este ponto de vista, o engenheiro frances, que a politica ferro-viaria de Fontes, tinha trazido a Portugal, concordada com os estudos que os seus colegas ingleses, dirigidos por Mr Bennie tinham realizado. Discutindo no entanto, da ultima parte do trabalho do distinto engenheiro Sousa Brandão, que nesses estudos o tinha procedido.

Sobre a travessia do Douro em frente á cidade,

Wautier pôz as suas remissas e diz-nos que as proximidades do Douro, oferecem grandes dificuldades, parecendo-lhe mesmo difícil chegar ao Porto na margem direita do Douro. Entende que se deve ficar na margem esquerda, o que não teria inconvenientes, atendendo a que existia uma ponte sobre o rio.

Para justificar a sua opinião, diz que uma das directrizes pue se poderia adoptar seguiria a estrada real a partir de Avelâ, passaria por Albergaria e Oliveira, desce:ia ao Douro pelo Vale de Avintes e terminaria no prado de Quebrantões, a 1 kilometro para cima do começo da ponte do Porto. Teria o grave inconveniente de custar 19.000.000 francos mais que a outra tra directriz e de alongar 8 kilometros

Esta rasão só por si, bastaria para a fazer abandonar, concluia ele!

E insistia, repetindo; a outra directriz segue a beira mar por Ovar, flanqueia pela foz do Douro a alta montanha da margem esquerda, do rio e termina na baixa de Vila Nova de Gaia a tocar a ponte.

E pondo ponto final no assunto, termina assim: "Não hesito em preferir esta ultima directriz, que servirá perfeitamente o ponto do Porto e que poderá prolongar-se para o Alto Douro, e para a província de Galiza, se um dia se fizer sentir a necessidade d'este prolongamento"

Quando se estava na ultima fase da construção, da primeira parte das obras da 5.<sup>a</sup> secção. Sousa Brandão então investido das funções de engenheiro fiscal, dava ao Conselho Superior das Obras Publicas na sua informação sobre a planta e memoria descriptiva, apresentada pela empreza, para a construção entre os kilometros 50 e 40, em que se diz. Que se as condições especiaes d'este traçado oferecem estas observações o seu traçado geral deve merecer maior atenção. Desde Ovar até Espinho, onde finalisa esta secção, o traçado inclina-se para a costa do oceano, tanto que em Espinho quasi o toca. Foi proximadamente o traçado que ele, fiscal, fez, com recomendação especial do Gover-

no de o aproximar da costa, mas a conveniencia d'este traçado era de ir internando no paiz, de seguir pelo Vale de Avintes, para atravessar o Douro em bôas circunstancias.

Parece-lhe, pois, que de Ovar em diante, ou pelo menos da Cortegaça, não se devia aprovar o projecto sem que a empreza apresentasse a parte que o liga á cidade do Porto d'onde dista pouco mais de 4 leguas.

Em sessão de 23 de Julho de 1860 deu o Conselho o seu parecer aceitando as propostas de Sousa Brandão, dizendo que alem do k 30, se não deverie aprovar o traçado, sem ser apresentada a parte do projecto até á cidade do Porto, com a ponte scbre o Douro.

Ganhava raizes a intensa companhia que na segunda cidade se fazia, exigindo pela boca dos seus representantes, e pela imprensa, para que d'entro dos seus historicos muros, em local bem central, junto ao centro da sua grande actividade comercial, se construisse uma estação que ligando directamente o Porto com Lisboa, fosse simultaneamente comum ás linhas ferreas já estudadas, do Minho e do Douro.

Foi então, que a empreza apresentou, em fins do ano de 1860, o seu primeiro projecto para a passagem do Douro, projecto diferente do de Wautier, pois á partir da Ponte da Pedra, mais se internava no paiz, passando mais proximo das povoações de Arcoselhos, Francelo, Madalena, Valadares e Coimbrões, permitindo o terreno, entre o Oceano e o Douro, atravessar este rio e colocar as duas estações de Vila Nova de Gaia e do Porto em melhores condições. A ponte sobre o Douro seria de construção metalica e teria de altura sobre a baxa-mar 27<sup>m</sup>, ficando a estação *terminus* em Campanhã, tendo que se empregar para alcançar a altura da colina de Campanhã, declividades de 15 por mil.

Este projecto foi considerado aceitável pelo Conselho das Obras Publicas, que no entanto muito o melhorou com as correccões que lhe fez, que constam do seu parecer de 28 de Fevereiro de 1861, cujas conclusões foram as seguintes :

«Parece ao conselho que o traçado proposto pela empreza se poderá melhorar tecnicamente e economicamente, e reduzir todos os declives dentro do limite; maximo de 0,010; primeiro internando mais a linha desde o K 34 ao K 48; segundo, profundando mais a trincheira entre Coimbrões e Valadares; terceiro rebaixando mais o terreno da estação de Vila Nova de Gaia de 4,50, proximamente; quarto, alterando a directriz que conduz do tunel á ponte sobre o Douro; quinto, aumentando de 12,50 a altura desta ponte e mudando a sua colocação para 50<sup>m</sup>, mais a montante.»

«Estas ultimas modificações permitiram a melhor construção da linha ferrea para o Norte, além da estação do Porto, diminuindo as obras extraordinarias que haveria a fazer para vencer as serras do Picoto e do Escouraçal, se se adoptasse o traçado proposto.»

Em 29 de Julho de 1861 apresentou a Companhia Real as modificações em harmonia com o parecer do Conselho das Obras publicas, entre o K. 30 e 51,1

que foram aprovadas por portaria de 7 de Setembro de 1861, e pela qual a companhia deveria modificar o projecto na parte restante da mesma 5.<sup>a</sup> secção, entre os K-54,1 e 57,920, por fórmula que tanto a ponte sobre o Douro, como o plano da estação do Porto, fossem alteadas 12 metros e 5 decimetros acima da linha que estava marcada no perfil longitudinal a que se referia o caderno 79, apresentado pela companhia do Governo em 27 de novembro de 1860.

Em 11 de Fevereiro de 1862 novamente a empreza oonstructora envia ao Governo o projecto da ponte que compreendia os seguintes cadernos :

- N.<sup>o</sup> 186 — Detalhes dos encontros,
- N.<sup>o</sup> 187 — Planta geral e alçado.
- N.<sup>o</sup> 188 — Desenho geral dos pegões.
- N.<sup>o</sup> 189 — Detalhe dos pegões.
- N.<sup>o</sup> 190 — Desenhos de um vão de 58<sup>m</sup>, de altura.
- N.<sup>o</sup> 191 — Desenho de um vão de 64<sup>m</sup>, de altura.
- N.<sup>o</sup> 192 — Desengos dos travadores.
- N.<sup>o</sup> 193 — Desenhos e cõrtes das vigas de tensão e compressão.

O sistema era o mesmo que se tinha seguido nas pontes do Tejo Vouga e Mondego.

Pedia-se nesse projecto uma informação satisfactoria; ainda que a sua altura definitiva ficasse dependente e sujeita ás condições de mais facil chegada á estação de Campanhã, e a de melhorar-se quando fôsse possível a prolongação da linha com a que se viesse a construir para ir a Vigo.

Declarava mais, que se estava estudando um novo perfil com esse objectivo em que teriam presentes essas considerações e que será submetido ao respectivo exame logo que estivesse concluido.

Em portaria de 12 de Agosto de 1862, declara o Governo que não duvida aprovar o sistema de construção para a ponte sobre o Douro, indicado nos cadernos n.<sup>o</sup> 186 a 193 mas que se torna indispensavel qne a referida empreza snbmeta á apreciação do Ministerio das Obras Publicas o projecto definitivo da mesma ponte e suas avenidas com todas as indicações e mais detalhes, tendo a empreza que ter em consideração que havia na localidade de que se tratava muitas circunstancias que seria necessário atender; taes como a melhor comunicação a estabelecer entre o Porto e a estação de Campanhã, assim como a ligação entre esta ultima e os projectados caminhos de ferro de Leça para Vila do Conde, e do Porto para Vigo, assim como a melhor comunicação com o rio para o efecto de embarque e desembarque de mercadorias, que teriam de ser transportadas do interior do paiz.

Sobre o tunel em construção na Serra do Pilar, permitia que em atenção ao estado de adeantamento em que o mesmo se encontrava, se empregasse a declividade até dez milímetros por metro, e que em quanto a declividade á saída do tunel para a ponte do Douro, ficava dependente da apresentação do projecto da ponte e avenida que a companhia teria que apresentar.

(Continua)

# AS ESTRADAS DE PORTUGAL

## SEGUNDO DIZ O GENERAL TEOFILO DA TRINDADE

### estão a ser reparadas com toda a brevidade

**D**O nosso presado colega *A Voz* transcrevemos com a devida venia alguns trechos duma interessante entrevista que o Sr. General Teófilo da Trindade, presidente da Junta Autonoma das Estradas, concedeu áquele nosso ilustre colega :

As estradas de Portugal, tão malfadadas por viajantes e sobretudo por automobilistas, estão a ser reparadas. A sua reparação e reconstrução — porque muitas atingiram tal estado que foi necessário reconstruir-las totalmente — está a ser feita com um incremento deveras notável.

Emfim, entrou-se por uma orientação prática, criando-se um organismo com a autonomia para o concerto e construção da nossa rede de estradas, e concedendo-lhe dotações orçamentais para levar avante o seu designio.

\* \* \*

O que tem feito a Junta Autonoma das Estradas neste curto período de Agosto, dota em que foi criada, até agora perguntou o jornalista:

O sr. general Teófilo da Trindade, distinto engenheiro e oficial o diz ao ser interrogado :

— Temos tido uma boa tarefa. Tem trabalhado a Junta Autonoma das Estradas que é um organismo muito especial.

— ...que tem a seu cargo tudo o que diz respeito a estradas.

— Não é bem isso. A Junta Autonoma das Estradas é como uma grande brigada de trabalhos com vida limitada, e cujo fim é restabelecer a rede arruinada, completar o que falta e estabelecer pavimentos especiais nas estradas.

E acrescentando :

— A conservação, polícia, arborização e pequenas reparações cabem à Direcção Geral das Estradas a quem entregamos os lanços que acabamos de construir, reconstruídos ou reparados.

Referindo ainda atribuições da Junta:

— A Junta tem por fim levar avante os trabalhos da sua missão num período mais ou menos breve para o que lhe foram já atribuídas funções e dotações.

Apresentando já trabalho feito :

— Quem se mexer por essas estradas andar pelo paiz fora verá lá muita coisa.

— Ha já reparadas muitas estradas ?

— Ha. E' certo que quando a Junta tomou posse encontrou muitos trabalhos preparados e outros feitos pelo Conselho de Administração de Estradas e Turismo. Porem a Junta tem realizado um largo labor.

\* \* \*

O sr. general Trindade fala-nos de reparações e reconstruções e vai citando estradas, regiões, localidades, etc.

O reporter pregunta :

— Qual a tarefa de maior vulto ?

— A grande reparação ou melhor reconstrução — diz-nos

o sr. general Trindade — que estamos actualmente, a fazer, é a de Marateca (Aguas de Moura) a Extremoz e que ligará com a parte já reconstruída de Extremoz a Elvas.

— Por Vila Viçosa ?

— Directamente.

E explica :

São uns cento e tantos quilometros, o que não é pouco.

— De Lisboa ao Porto...

— Temos grandes troços em reparação e outros já reparados. De Lisboa a Torres Vedras por exemplo, temos quasi prontos os diversos lanços que formam os oitenta e tantos quilometros do seu percurso.

O sr. Presidente da junta Autonoma das Estradas refere ao reporter o cuidado que lhe merece esta via de grande importancia, por servir além das duas cidades maiores do Paiz, um largo numero de terras importantes.

O reporter, que conhece de visu e por experienzia do mau estado em que se encontrava esta estrada, faz citações dos piores e melhores lanços. E como reina a grande velocidade tomada pelos automoveis entre Condeixa, Pombal e Leiria, o distinto engenheiro diz :

— A grande velocidade é possivel aí, devido siplemente ao terreno que é muito firme. Sucede isto noutras pontos do paiz.

— A estrada está apenas com uma reduzida camada de cascalho, apenas com uma cascavela, porém como o terreno é de boa qualidade, o empedrado, apesar de gasto, aguenta-se até ao fim. E' o caso de muitas estradas da Beira. O terreno granítico favorece a conservação. Nas regiões schistosas, a conservação tem naturalmente de ter mais cuidados: sofrerão as estradas mais frequentemente a reparação.

\* \* \*

— As estradas serão alargadas, far-se-hão estradas de grande largura ?

O presidente da Junta responde :

— Por enquanto não. Apenas alargámos algumas para os cinco metros.

— Levamos a cabo a unificação desta largura decretada já ha certo tempo

— Dentro das povoações tambem ?

— Dentro das povoações algumas vezes é impossivel. No entanto temos sempre tratado de evitar o estreitamento das estradas e por isso vamos estudar variantes.

— Não haverá projectos de largas estradas...

— Estradas-pistas? O nosso desejo seria levar isso avante, mas é impossivel pensar em tal antes de realizarmos a grande obra de reparação e reconstrução das existentes e construção das que fazem falta urgentemente.

— Estradas internacionais...

— Sim, tem-se falado por vezes numa estrada directa de Lisboa a Madrid mas isto por enquanto não p. de passar dum mero projecto.

— E a ligação com Sevilha ?

— Dedicamos toda a nossa atenção á estrada que ligará Lis-

boa a Sevilha por Beja, Serpa e Ficalho. Os trabalhos de campo estão feitos. Procede-se actualmente á organisação dos processos de empreitadas.

— E' uma longa via?

— São cento e tantos quilometros.

— Estará pronta por ocasião da abertura do certame internacional de Sevilha?

— Impossível dizê-lo, embora a Junta esteja animada da maior vontade.

E a propósito esclarece:

— Para Sevilha temos duas estradas: essa e a de Estremoz a Elvas e Badajoz.

O *reporter* ajunta uma terceira:

— E a do Algarve se for concluída...

— Sim, essa. Servirá havendo trasbordo de veículos no Guadiana, de Vila Real de Santo António para Ayamonte.

Uma afirmação que surge ao *reporter* pedida ao presidente da Junta das Estradas:

— A estrada do Algarve será de facto, concluída dentro em breve?

— Sim, será brevemente aberta a arrematação para a sua construção e reparação.

— Esta estrada segue...

— Por Setúbal, Ferreira do Alentejo, Aljustrel, Almodôvar e Faro.

Uma nota:

— E' uma estrada que nos merece atenção. Faro é a única capital de distrito que não tem comunicação directa com Lisboa.

— O que falta desta estrada?

— Faltam apenas 14 quilometros e algumas obras de arte.

— Onde?

— Entre Ferreira do Alentejo e Aljustrel.

#### Estradas asfaltadas.

— Temos já algumas estradas asfaltadas ou betuminadas e outras para sofrerem essa operação.

— De Lisboa a Cascais...

— Prontas temos a de Cacilhas a Azeitão que será asfaltada até dez quilometros a sul, além de Setúbal. A de Cascais, bem como as restantes que formam o triângulo (Lisboa-Sintra-Cascais) serão também asfaltadas ou betuminadas.

Referindo mais:

— Da Figueira da Foz a Coimbra temos pronta uma pequena extensão de estrada, à saída da Figueira, asfaltada também. A estrada de Lisboa a Alverca será asfaltada, bem como a de Lisboa ao Porto.

O *reporter* salientando:

— Ao Porto?

— Sim, a estrada de Lisboa ao Porto ficará asfaltada.

A conversa passa a incidir sobre os outros pavimentos, melhores mas mais dispendiosos e o distinto entrevistado diz:

— Temos já construído em *beton* de cimento dois troços: um dentro da vila de Sintra e o outro ligando os Estoril a Cascais.

Mais um pormenor interessante é uma boa estrada:

— Estamos a estudar a maneira de reduzir ao mínimo as passagens de nível na linha ferroviária de Cascais. As estradas do triângulo turístico Lisboa-Sintra-Cascais satisfarão os automobilistas.

\* \* \*

#### Outros trabalhos da Junta:

A Junta — diz-nos o sr. general Trindade — dotou a construção da estrada do Luso a Penacova que fechará o triângulo de turismo de Coimbra.

Mais:

— A estrada de Braga a Chaves, velha inspiração, vai ser brevemente concluída. Vai ser posto em arrematação o lanço mais importante que falta concluir.

O presidente da Junta vai citando. O « *reporter* » toma nota de alguns troços da estrada a concluir:

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

### Venda de estrume e lixo produzido pela limpeza dos vagões que conduzem gado para o mercado do Campo Pequeno e das linhas das estações de Lisboa P. e Alcantara Terra

Até ao dia 24 de Dezembro do corrente ano pelas 15 horas, esti Companhia receberá propostas em carta fechada, dirigidas á Direcção Geral em Lisboa, estação de Santa Apolónia.

No envolucro das propostas, alem do endereço, deverá indicar-se o seguinte:

« Proposta para a compra do estrume e lixo das estações de Lisboa P. e Alcantara Terra no ano de 1928 »

Os proponentes deverão estipular claramente o preço oferecido por tonelada e terão de fazer a declaração de se conformarem com as bases abaixo designadas. Todas as propostas que não satisfaçam as condições acima indicadas e que se não conformem com as bases referidas, serão consideradas nulas.

As bases são as seguintes:

1.

O concessionário obriga-se a fazer a descarga dos vagões com lixo por sua conta numa estação das da rede desta Companhia no proprio dia em que os vagões chegarem à mesma estação, sendo a carga e transporte por conta da Companhia.

2.

Se a descarga se não fizer no prazo regulamentar, os vagões ficarão vencendo estacionamento por conta do concessionário.

3.

A expedição dos vagões com lixo far-se ha periodicamente isto é, á medida que vão estando carregados, pelos comboios de mercadorias que a Companhia entender, recebendo o concessionário aviso da estação expedidora do seguimento de cada vagão, o qual servirá de recibo para poder efectuar a sua descarga na estação de destino, mediante a sua apresentação ao chefe respetivo.

4.

O pagamento será feita nas estações de Lisboa P. e Alcantara Terra na ocasião do despacho.

5.

A descarga do estrume e lixo só se poderá efectuar numa unica estação, sendo condição de preferencia, o estrume ser retirado em Lisboa P. ou descarregado em estação proxima,

Lisboa, 12 de Dezembro de 1927

O Director Geral da Companhia  
Ferreira de Mesquita

— De Santarem a Rio Maior e ás Caldas da Rainha, de Alcoaba ao Valado e á Nazaré...

Uma pergunta do jornalista.

— A estrada do Lindoso?

— Ainda não está votado o lanço. Ainda não pode chegar-lhe a vez. Bem vê...

Em remate da entrevista, o sr. general Teófilo da Trindade, presidente da Junta Autónoma das Estradas diz-nos:

— O que é preciso é que o publico se componetre de que a Junta atenderá todas as necessidades. O que não pode fazer é tudo du'na vez. Dê-se tempo ao tempo, e confie-se na Junta. Desde Agosto até hoje o que já está feito deve servir de garantia do interesse da Junta em cumprir cabalmente a sua missão.

# Viagens e Transportes

## HORARIO DOS COMBOIOS

### Linha do Douro

Desde o dia 5 de Dezembro os comboios regulares de mercadorias n.<sup>os</sup> 3701 e 3706 passam a fazer serviço de passageiros de 3.<sup>a</sup> classe com paragem em todas as estações e apeadeiros intermedios, partindo o 3701 de Marco ás 6-29 para chegar a Tua ás 12-55 e o 3706 parte da Regua ás 18-30 para chegar a Marco ás 21-52 e tambem a partir da mesma data o comboio de mercadorias n.<sup>o</sup> 6704 que fazia o serviço de passageiros de 3.<sup>a</sup> classe entre Regua e Ermezinde faz o mesmo serviço desde Tua, donde parte ás 7-20 para chegar a Ermezinde ás 17-45 parando em todas as estações e apeadeiros intermedios.

### Linhos do Vale do Vouga

Desde 5 de Dezembro do corrente ano que foi modificada a marcha do comboio n.<sup>o</sup> 5 que circula entre Espinho e Vizeu, a marcha dos comboios n.<sup>os</sup> 102, 106 e 107 que circulam no Ramal de Aveiro e aumentada a circulação do comboio n.<sup>o</sup> 109 no mesmo Ramal da forma seguinte:

Comboio n.<sup>o</sup> 5 — Partida de Espinho Praia ás 18-15 chegada a Vizeu ás 0-19.

Comboio n.<sup>o</sup> 102 — Partida de Aveiro ás 5-25 chegada a Sarnada 7-12.

Comboio n.<sup>o</sup> 106 — Partida de Aveiro ás 19-50 chegada a Sarnada ás 21-15.

Comboio n.<sup>o</sup> 107 — Partida de Sarnada ás 17-42 chegada a Aveiro ás 19-24.

Comboio n.<sup>o</sup> 109 — Partida de Sarnada ás 21-03, chegada a Aveiro ás 22-22.

O comboio n.<sup>o</sup> 5 só se efectua ás segundas, quartas e sextas-feiras entre Sarnada e Vizeu.

O comboio n.<sup>o</sup> 107 só se efectua ás terças, quintas, sábados e domingos.

Todos estes comboios teem paragem nas estações intermedias.

O horario em vigor desde 1 de Novembro, sofrerá mais as seguintes alterações:

Comboio n.<sup>o</sup> 3 — Entre Sarnada e Vizeu, passa a efectuar-se apenas ás terças, quintas, sábados e domingos.

Comboio n.<sup>o</sup> 4 — Suprimida a sua circulação entre Vizeu e Sarnada, ficando diario entre Sarnada e Espinho-Praia.

Comboio n.<sup>o</sup> 105 — Entre Sarnada e Aveiro, passa a efectuar-se apenas ás segundas, quartas e sextas-feiras.

— A partir do dia 5 foram feitas as seguintes alterações ao horario da linha do Vouga: Comboio n.<sup>o</sup> 3 — passou a efectuar-se apenas ás terças, quintas, sábados e domingos entre Sarnada e Vizeu.

Comboio n.<sup>o</sup> 102 — passou a efectuar-se apenas ás segundas, quartas e sextas-feiras em todo o trajecto.

Foi suprimida a marcha do comboio n.<sup>o</sup> 4 entre Vizeu e Sarnada e modificadas as marchas dos comboios n.<sup>os</sup> 5, 102, 106 e 107.

Foi estabelecido o novo comboio n.<sup>o</sup> 109.

O serviço que presta o Despacho «Cartaxo-Central foi ampliado ás renessas de pequena velocidade, sendo os transportes de e para o mesmo Despacho encaminhados como a seguir se indica:

a) — Pela estação de Setil, os transportes de passageiros e bagagens;

b) — Pela estação de Sant'Ana, os transportes de volumes pequenos até 10 quilogramas a que refere a tarifa especial n.<sup>o</sup> 8 de g. v. desta Companhia e os de mercadorias em grande e pequena velocidade.

Par este efeito foi posta em vigor e a partir daquela mesma data, a nova tarifa de camionagem que anula e substitui a que se acha em vigor desde 10 de Abril de 1927.

## Trefileries et Laminoirs du HAVRE

S. A. au capital de 90.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

## COBRE

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos  
SPECIAL, Ltda.

Praça D. Luiz, 9 — LISBOA  
Tel. C. 1748

# OS CAMINHOS DE FERRO ALEMÃES

## III

### CARRUAGENS PARA FUMADORES E NÃO FUMADORES — CARRUAGENS-CAMAS — COMO ADQUIRIR BILHETES COM ANTECEDENCIA — PREÇOS DE VIAGENS — : CARRUAGENS-RESTAURANTES :

A acrescentar á grande série de comboios que abundam em linhas alemãs há ainda os rápidos (Eilzüge) (comboios rápidos sem sobre taxa) que só tem a 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes.

Há também comboios omnibus acelerados com 2.<sup>a</sup>, 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> classe e comboios omnibus que servem principalmente para o transito local e profissional.

Em Berlim e Hamburgo há ainda linhas ferreas urbanas de circumvalação e suburbanas com passageiros a preços relativamente muito reduzidos.

Em todos os comboios de viação Ferrea do Reich Alemão há carruagens destinadas sómente a fumadores, não fumadores e senhoras. Também é permitido fumar nas carruagens-restaurantes em compartimentos destinados exclusivamente para esse fim.

Os comboios D levam todos uma carruagem-restaurant a cargo de Mitropa. Há um completo serviço com comidas e bebidas á carta nestas carruagens-restaurant, sendo permitida nos mesmos a entrada a todos os passageiros.

Pouco depois da partida do comboio são distribuídos bilhetes marcando logar nas mesas do restaurant. Estes comboios D, quando circulam de noite levam várias carruagens com camas, sendo para isso necessário tomar bilhete de cama de ante-mão pelo motivo de grande afluencia de passageiros que em geral escolhem estes comboios por serem bastante cômodos e rápidos.

Os compartimentos de 1.<sup>a</sup> classe tem em geral uma cama, os de 2.<sup>a</sup> duas camas e os de 3.<sup>a</sup> três tarimas sobrepostas.

A Agencia Mer, (agencia de viagens do centro da Europa) vende bilhetes simples para todas as classes e para todos os comboios.

Para as viagens grandes tem a mesma agencia as cadernetas de bilhetes validos por 60 dias, caderne-tes muito recomendaveis que se vendem também em todas as sucursaes da Agencia Mer, e economisam-se quantias bastante consideraveis em sobre-taxas para os comboios de grande velocidade. Com as caderne-tes validas por 60 dias, pode-se interromper a viagem tantas vezes quantas se queira, claro que durante o prazo da validade de caderne-tes, podendo, caso se queira, despachar a bagagem em transito para a estação termo da viagem.

Na mesma agencia vende-se tambem bilhetes de cama que podem ser requisitados com quinze ou mais dias de antecedencia. Para as carruagens camas da Grande Companhia Internacional de Carruagens-Camas a venda dos bilhetes faz-se quatro semanas antes da partida do comboio, podendo os bilhetes ser requisitados nos escritorios da mesma companhia e na Agencia Mer.

Os preços das passagens são calculados por taxas fixas por quilometro, sendo o preço de cada 1 quilometro em 1.<sup>a</sup> classe: 10,8 Pfg (1 Pfg=0,01 Mc); em 2.<sup>a</sup> classe: 7,5 Pfg; em 3.<sup>a</sup> classe: 5 Pfg. e em 4.<sup>a</sup> classe: 3,3 Pfg. — As sobretaxas para os comboios de grande velocidade são divididas em três zonas de distancias.

A sobre-taxa para comboios de grande velocidade (comboios D) importa em:

Zonas	I Classe	II Classe	III Classe
1. <sup>a</sup> Zona 1—75 km... .	2 Marcos	1 Marcos	0,50 Marcos
2. <sup>a</sup> Zona 76—150 km . .	4 »	2 »	1 »
3. <sup>a</sup> Zona mais de 150 km.	6 »	3 »	1,50 »

os comboios de grande velocidade, de longo curso, além do preço de tarifa geral é cobrada uma taxa adicional pela 3.<sup>a</sup> zona respectivamente, 1.<sup>a</sup> ou 2.<sup>a</sup> classe.

Os bilhetes para marcação de logares custam:

ZONA	I CLASSE	II CLASSE	III CLASSE
Para as três zonas.... .	2. — Mc.	1. — Mc.	0,50 Mc.

os bilhetes de cama de Viação do Reich e da Mitropa em toda a rede alemã custam:

Preço para três zonas ..	25. — Mc.	13. — Mc.	6,50 Mc.
--------------------------	-----------	-----------	----------

sobre estes preços ha que juntar 10% de direitos de inscrição, quando os bilhetes sejam comprados com antecedencia e em qualquer das agencias ou na propria Companhia.

Carlos d'Ornellas.

# Linhos Portuguesas

Venda de 100 locomotivas alemãs para a Rumania

— Foram submetidos á aprovação do Governo os projectos de ampliação das estações de Porto-Campanhã e S. Bento, pelos quais nas proximidades da estação de Campanhã são estabelecidas quatro linhas destinadas unicamente ao serviço de mercadorias, e é constituida a segunda via entre Campanhã e S. Bento, cuja necessidade ha muito se impõe, para atender ao movimento de passageiros e bagagens que aumenta dia a dia.

A companhia das estradas de ferro do Reich vendeu á Rumania 100 locomotivas dos serviços do Estado, por conta das reparações. Estas locomotivas tinham sido alugadas ha já bastante tempo pela administração da Rumania. As locomotivas foram vendidas por 11,5 milhões de Reichsmark, sendo portanto um preço bastante vantajoso para a administração alemã. A importancia das locomotivas será paga em 29 prestações mensais, a principiar no fim deste ano. O contracto entre a Reichsbahn e a administração das estradas de ferro da Rumania foi já autorizado pela comissão das reparações. Para a industria alemã, o negocio só pode ser considerado como vantajoso visto dar á Reichsbahn os meios de dar novas encomendas ás usinas alemãs.

## Manual do Viajante em Portugal

ITINERARIOS DE EXCURÇÕES EM TODO O PAÍS:

MADRID, PARIS, VIGO, SANT'AGO, SALAMANCA, BADAJOZ E SEVILHA

— QUASI ESGOTADA A 5.<sup>a</sup> EDIÇÃO —

Pedidos—R. da Horta Seca 7, Redacção desta Revista—Telefone, Trindade 581 e 27



## BETON DE AÇO

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

Do melhor resultado como revestimento de

### Pavimentos

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

### Vias

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

Duradouro

Economico

Impermeavel

Isento de poeira.

### Execução em extremo simples

por qualquer firma constructora.

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

### Planos inclinados

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

### Execução como camada de reboque

em superficies completas no proprio logar da construcçao.

### Colocação de placas preparadas

de beton de aço.

**O beton de aço conserva-se sempre isento de poeira**

Representantes e depositarios

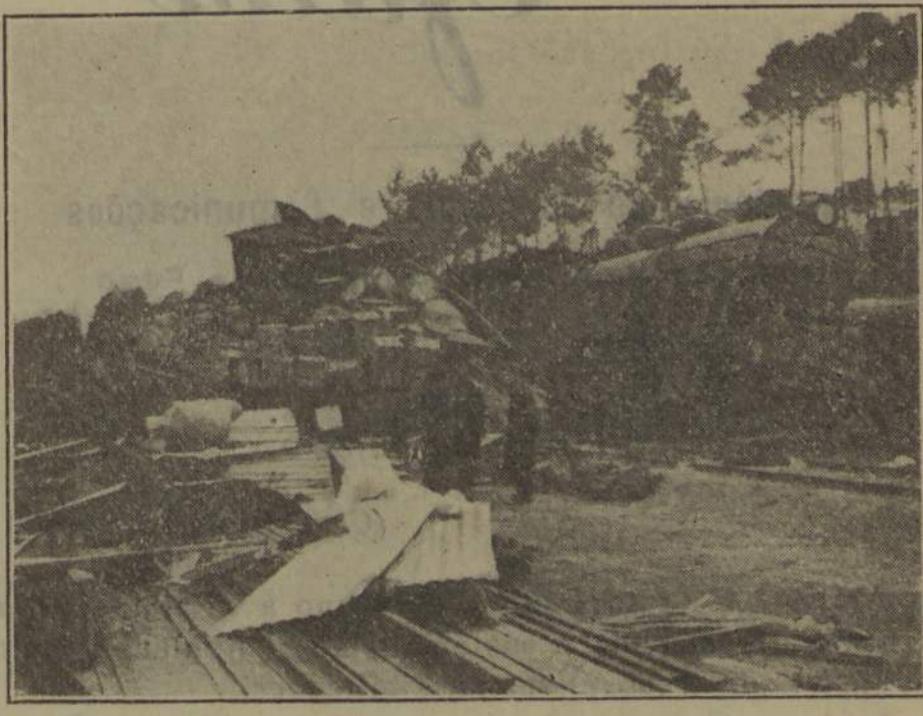
F. H. D'OLIVEIRA & C. A. L. DA

RUA 24 JULHO, 148, LISBOA



# Os grandes desastres ferroviários

Ainda o descarrilhamento de Oliveira do Bairro



Dois aspectos do terrível descarrilhamento em Oliveira do Bairro

Ainda continuam em tratamento no hospital de Coimbra alguns dos ferroviários vítimas do desastre que se deu na noite de 16 para 17 de Novembro na estação de Oliveira do Bairro, motivado pelo descarrilamento do 2101 e 2108; tripulados pelos maquinistas Manoel Gameiro e Luís Rato.

O 2101 saíra da estação de Alcantara com destino ao Porto e o 2108 saíra de Gaia com destino a Lisboa.

As 9,35 da noite o maquinista Luiz Rato não atendeu os sinais semafóricos e entrou na estação com grande velocidade, indo embater, violentemente, com o 2021.

Do terrível choque resultou o não só ficarem danificados totalmente 21 vagões não incluindo as duas máquinas que ficaram num estado lastimoso, devendo sofrer uma grande reparação em virtude de ficarem amolgadas e com importantes peças partidas; como também alguns feridos dos quais um faleceu e outros ainda se encontram internados no Hospital de Coimbra experimentando algumas melhorias.

## CATASTROFE IMINENTE

que um guarda rondista de caminhos de ferro consegue evitar

O comboio 164 da linha da Beira Baixa, que anteriormente vinha da Guarda para o Entroncamento, teve uma paragem de cerca de 4 horas, perto da estação de Fratel, em virtude de ter desabado sobre a via um enorme pedragulho. Só por uma circunstância providencial se não deu uma catástrofe de horrorosas consequências. Um guarda rondista de nome Miguel que deu com a linha obstruída, correu para a frente da locomotiva do comboio referido, que se aproximava, com grande velocidade, e com o arroto de que ia munido, fez sinal de paragem a que o maquinista prontamente obedeceu, e com muito custo e trabalho se pôde afastar da via, para dar passagem ao comboio, o maldito rochedo.

Este comboio era rebocado pela máquina 71, a do desastre de Lamarosa, que conta nas suas marchas através das linhas da Companhia Portuguesa, além desse desastre, bastantes aventuras macabras.

**TEM FRIO ?**  
**SOBRETUDOS**  
**GABARDINES**

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

**União Industrial de Lanifícios**

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

**Fabricamos as melhores fazendas para**

# Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

**Decreto n.º 13:829**

(Continuação do n.º 959)

Art. 44.º E' autorizado o Governo a contribuir para as novas linhas com o material fixo e circulante, dentro dos limites das respectivas possibilidades.

§ único. O material circulante fornecido pelo Estado constitui propriedade do mesmo e é usufruído pela empresa com o encargo das suas conservação e substituição.

Art. 45.º Todas as vantagens previstas no presente diploma são concedidas unicamente a linhas de interesse geral.

### III – Concessões com garantia de anuidade

Art. 46.º E' autorizado o Governo a garantir, sob parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, às linhas já classificadas, ou que venham a ser nos termos do presente diploma, e de leito próprio em toda ou em parte da sua extensão:

1.º O complemento da anuidade necessária para juro e amortização do custo da construção, no prazo máximo de cinquenta anos, ao juro fixado no respectivo diploma de concessão até o limite da taxa máxima de juro dos bilhetes do Tesouro no trimestre em que é feita a concessão;

2.º Uma remuneração anual, não superior ao juro anual que vigorar para os bilhetes do Tesouro, ao capital circulante que fôr atribuído à linha com a aprovação do Governo, para ocorrer a despesas de exploração, mediante prévio parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Art. 47.º Um terço do complemento da unidade, garantido na concessão de linhas, constitui encargo das câmaras municipais dos concelhos por elas servidos, na proporção do produto do número de quilómetros em cada um construídos pela soma das contribuições gerais do Estado no mesmo.

§ único. Essa participação de encargos é paga por meio de adicionais às contribuições gerais do Estado e fixados nos termos do artigo 13.º, n.º 5.º

Art. 48.º O custo efectivo da construção com dedução do custo das expropriações realizadas nos termos do artigo 42.º é tomado para base da anuidade prevista no artigo 46.º e tem por limite máximo a cifra global do orçamento do projecto aprovado pelo Governo, compreendendo:

1.º Os juros intercalares à taxa estipulada no artigo 46.º, n.º 1.º, correspondente à duração da construção prevista no contrato de concessão;

2.º A percentagem de 4 por cento do mesmo orçamento para despesas de constituição do capital.

§ 1.º Quando termine o prazo de amortização das obrigações emitidas, a anuidade garantida sofre dedução correspondente à das obrigações amortizadas.

§ 2.º Se fôr fornecido pelo Estado o material fixo e cir-

culante nos termos do artigo 44.º, o respectivo valor, com exclusão das despesas de transporte até a entrega à empresa, é deduzido do custo da linha previsto no artigo anterior para efeitos de garantia de anuidade.

Art. 49.º A importância das obras e aquisições complementares julgadas necessárias, segundo projectos aprovados pelo Governo, e que devam ser lançados à conta de estabelecimento, adiciona-se ao capital representativo do custo da linha, sendo-lhe extensiva a garantia de anuidade.

Art. 50.º A receita líquida que serve de base ao cálculo do complemento da anuidade garantida é determinada pelo encontro das receitas de exploração (tráfego e fóra do tráfego) com as respectivas despesas, devidamente verificadas umas e outras pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ único. A diferença entre a soma da unidade e do dividendo arbitrados no artigo 46.º e a receita líquida apurada constitui o complemento a adiantar pelo fundo especial.

Art. 51.º Quando haja despesas extraordinárias de conservação ou reparação que pela sua excepcional importância não devam constituir encargos de um só exercício é autorizada a sua divisão pelo numero de exercícios que fôr proposto pelas empresas e aprovado pelo Governo, ou por este indicado.

Art. 52.º Desde que a receita líquida determinada nos termos do artigo 50.º exceder a soma das importâncias previstas na artigo 46.º, metade do excesso é destinada ao reembolso ao fundo especial dos complementos adiantados, e, saldados estes, dos seus juros simples, à taxa de desconto do Banco de Portugal menos uma unidade, que constarem da respectiva conta. A outra metade é aplicada à melhoria das acções.

### IV – Condições das concessões

Art. 53.º Os diplomas de concessão estabelecerão para cada caso especial: a importância do depósito definitivo que deve ser efectuado para se tornar efectiva a concessão; as condições em que esse depósito pode ser levantado; as obrigações dos concessionários para com o Estado e correspondentes sanções; a largura da faixa dentro da qual fôr garantido o direito de opção em relação às linhas paralelas à sua, cuja construção fôr autorizada; as condições técnicas das linhas e material, e os prazos das construções e da concessão.

§ único. As empresas concessionárias de outras linhas tem a faculdade de substituir o depósito por outra garantia equivalente aceite pelo Governo.

Art. 54.º Assiste ao Governo a faculdade de fazer entroncar ou cruzar outras linhas em qualquer caminho de ferro de interesse geral concedido nos termos deste decreto salvas as restrições previstas no artigo antecedente.

Art. 55.º As linhas e o respectivo material circulante, proporcionado em quantidade às exigências da exploração, serão entregues em bom estado ao Governo, quando findar o prazo da concessão, mediante o pagamento ao concessionário da importância em que fôr avaliado o material circulante, com exceção do que já foi sua propriedade, reservando-se também o direito de adquirir os provimentos existentes.

§ único. Na avaliação do material circulante e provimentos deverá ter-se em conta a possibilidade da sua utilização.

Art. 56.º Nenhuma concessão de caminho de ferro é feita por prazo indefinido, salvas as disposições especiais do artigo 1.º, § 3.º, relativas a caminhos de ferro mineiros.

Art. 57.º A duração das concessões que houverem de ser feitas não poderá exceder noventa anos e será fixada no diploma que a autorizar e figurará nas condições do concurso.

§ único. O prazo das sucessivas concessões a fazer será fixado de modo que todas as concessões terminem na

mesma data, que em principio é fixada pelo da primeira concessão.

Ao Governo porem será reservado o direito de, em caso de conveniencia para o Estado, aumentar ou diminuir o prazo das anteriores concessões mas de forma que se mantenha o principio de todas terminarem na mesma data.

#### V - Modo de fazer as concessões

Art. 58.<sup>o</sup> As concessões de caminhos de ferro de interesse geral, depois de autorisadas por diploma com força de lei, serão sempre feitas pelo Governo mediante concurso publico, com as condições prescritas na lei respectiva.

§ único. As linhas encorporadas num grupo já constituído e as de interesse particular, devidamente classificadas, são concedidas sem concurso.

Art. 59.<sup>o</sup> Quando a concessão tenha sido préviamente requerida, será dado conhecimento ao requerente do caderno de encargos que deve servir de base so concurso, ficando-lhe assegurado, quando seja concorrente e a sua proposta tenha sido admitida, o de opção relativamente á proposta mais favoravel apresentada no concurso.

Art. 60.<sup>o</sup> para serem admitidos a licitar deverão os concorrentes fazer um deposito provisório de 2 1/2 por cento da importancia do orçamento aprovado para a linha que fôr objecto do concurso.

§ único. Ao requerente da concessão será levado em conta o deposito a que se refere o artigo 27.<sup>o</sup>, caso não o tenha levantado, e o valor dos estudos quando á sua custa os haja efectuado.

Art. 61.<sup>o</sup> A base do concurso deve ser uma unica, podendo a licitação versar sobre a taxa da garantia, ou sobre qualquer vantagem ou encargo para o Estado, fixado no decreto que ordenar o concurso.

Art. 62.<sup>o</sup> Quando o requerente duma concessão não usar do direito de opção assegurado no artigo 59.<sup>o</sup> o adjudicatário pagará-lhe-há a importancia dos estudos feitos e aprovados, mediante a entrega dos mesmos.

#### VI - Transmissão das concessões

Art. 63.<sup>o</sup> As concessões feitas a individuo ou sociedade não podem ser transferidas por qualquer titulo e forma, no todo ou em parte, ainda mesmo por arrendamento, sem prévia autorização do Governo.

Art. 64.<sup>o</sup> No caso de morte do concessionario podem os seus herdeiros devidamente habilitados requerer a transmissão da concessão.

#### VII - Resgate das concessões

Art. 65.<sup>o</sup> Em todos os contractos de concessão de novas linhas deve ser previsto o direito do resgate pelo Estado ao cabo do prazo minimo de dez anos de exploração de toda a linha.

Art. 66.<sup>o</sup> O resgate é feito mediante uma anuidade determinada nos termos dos contractos vigentes, acrescida porém em cada ano que faltar para o término da concessão de metade do aumento da receita liquida em relação á do ultimo ano anterior ao resgate, por forma que a soma das duas quantias atinja pelo menos o juro do capital-acções à taxa do juro dos bilhetes de Tesouro, do ano correspondente á anuidade a liquidar.

§ 1.<sup>o</sup> Quando haja garantia de anuidade, a anuidade de resgate não pode ser inferior á que representa a garantida pelo contrato de concessão.

§ 2.<sup>o</sup> Quando não haja garantia de anuidade, o diploma de concessão fixará o limite abaixo do qual não pode descer em caso algum a importancia da anuidade a pagar pelo resgate.

Art. 67.<sup>o</sup> O preço da remissão não comprehende o material circulante nem o valor dos materiais de exploração

em depósito, que serão avaliados para serem pagos pelo Governo, na ocasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

§ único. O valor do material circulante que não seja pertença do Estado será pago á escolha do Governo, em globo no acto do resgate, ou em tantas prestações iguais, adicionadas á anuidade de resgate, quantos os anos que faltarem para atingir o fim da concessão, tendo-se em conta na avaliação a possibilidade da sua utilização.

#### VIII - Caducidade das concessões

Art. 68.<sup>o</sup> As concessões caducam nos casos seguintes:

1.<sup>o</sup> Quando sejam excedidos, sem terem sido prorrogados, os prazos fixados nos diplomas para os estudos, construção e inicio de exploração das linhas concedidas;

2.<sup>o</sup> Quando a exploração da linha fôr interrompida e o concessionario não provar que está habilitado para a continuar, recomeçando-a no prazo de dois meses;

3.<sup>o</sup> Quando, tendo-se já dado uma interrupção nos termos do n.<sup>o</sup> 2. a exploração seja novamente interrompida, sem o motivo de força maior que a justifique;

4. Quando o concessionario não cumprir as condições estipuladas no contrato de concessão;

5.<sup>o</sup> Quando seja decretada a falencia da empresa concessionaria com audiência da mesma, nos termos do decreto de 9 de Novembro de 1893 e qualquer outra legislação vigente.

Art. 69.<sup>o</sup> Nos quatro primeiros casos do artigo antecedente, o Governo porá em haste publica a concessão do caminho de ferro, pelo tempo que restar da sua duração e nas mesmas condições em que esta forá feita, na parte aplicável, e fará avaliar o material circulante e provimentos para que o seu valor sirva de base de licitação.

Serão entregues ao novo concessionario não só as obras executadas qêlo anterior como tambem todo o material fixo e suas dependencias, material circulante e provimentos.

§ 1.<sup>o</sup> Da importancia recebida pelo Estado em virtude da adjudicação, é pago ao antigo concessionario o valor do material circulante e provimentos, deduzindo-se as despesas que o Estado tiver feito, cessando assim todos os direitos do referido concessionario.

§ 2.<sup>o</sup> quando a linha estiver em exploração o Governo providenciará para que esta não seja interrompida, correndo qualquer despesa que não seja coberta pela receita por conta do concessionario.

Art. 70.<sup>o</sup> Quando não houver adjudicatário, depois de duas praças sucessivas, com redução na segunda dum terço da base de licitação adoptada para a primeira, o Governo toma posse provisória das obras e de todos os materiais, continuando a exploração da linha por conta do concessionario na parte já aberta ao transito publico. Se findo o prazo de dezoito mezes o mesmo concessionario se não mostrar habilitado para continuar a construção ou exploração, pagando ao mesmo tempo todas as despezas que se tiverem feito por sua conta, entra o Governo imediatamente na posse definitiva da linha e de todas as suas dependencias.

§ 1.<sup>o</sup> Se a linha estiver em construção, pertencem ao concessionario os materiais em deposito, ferramentas e maquinismos, dos quais poderá dispor livremente se ao Estado não convier adquiri-los pelo preço de avaliação, deduzindo-se porém quaisquer dívidas ao mesmo.

§ 2.<sup>o</sup> Se a linha estiver em exploração, pertencem-lhe os materiais em deposito e o material circulante, que o Governo poderá adquirir, no todo ou em parte, pelo preço da avaliação, se assim o julgar conveniente, deduzindo-se porém quaisquer dívidas ao mesmo.

§ 3.<sup>o</sup> Se a linha fôr assente sobre o leito duma estrada, o concessionario é obrigado a levantar a via e a repor a estrada em bom estado, respondendo pelas despesas que

esses trabalhos ocasionarem, se o Estado não quizer continuar a exploração.

Art. 71.<sup>o</sup> No caso de caducidade por falencia, proceder-se-há em harmonia com as prescrições do decreto de 9 de Novembro de 1892 e demais legislação em vigor.

Art. 72.<sup>o</sup> Fica revogada a legislação em contrario.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força

de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os ministros de todas as repartições o façam imprimir publicar e correr. Dado nos Paços do Govêrno da Republi-  
ca, em 17 de 1927. — ANTONIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA —  
Adriano da Costa Macedo — Manuel Rodrigues Junior — João  
José Sinel de Cordes — Abilio Augusto Valdêz de Passos e Sou-  
za — Jaime Afreixo — Antônio Maria de Betencourt Rodrigues —  
Julio César de Carvalho Teixeira — João Belo — José Alfredo  
Mendes de Magalhães — Filisberto Alves Pedroza.

**Sociedade Commercial Portugueza**  
**PHILIPS**

RUA DA BETESGR 57, 1.º Esq.<sup>do</sup>

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

Dirigir-se ás casas das especialidades

### UM CAMPEÃO DE LAWN-TENNIS



Esteve ha dias em Lisboa, com seus dois companheiros Brugnon e Boussos, o célebre campeão mundial de Lawn-Tennis Mr. Jean Borotra.