

Gazeta dos Caminhos de Ferro

4.º DO 41.º ANNO

Contende uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios de Comercio e Comunicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

NUMERO 964

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1906, medalhas de prata — Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

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

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

Representante em Angra do Heroismo: José Maria dos Santos

FUNDADOR
L. de Mendonça e Costa
DIRECTOR
J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez
LISBOA, 16 de Fevereiro de 1928
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

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

ANEXOS

Vidé na secção de *Viagens e Transportes* Pag. 63

SUMÁRIO

Os resultados do novo regime ferroviario de Espanha por J. Fernando de Souza . . . Pag. 49
Gaceta de los Caminos de Hierro . . . » 51
Carlos d'Ornellas . . . » 51
Nos Caminhos de Ferro Espanhoes . . . » 52
Uma modelar Estação da C. P. — Torre das Vargens por Armando Henrique Ribeiro . . . » 53

Linhas Portuguesas. Pag. 54
Vagons Cisternas » 54
A Madeira e os Açores por Carlos d'Ornellas . . . » 55
Parte Oficial » 60
Linhas Estrangeiras » 61
Imprensa » 61
O Congresso Sul-Americano de Caminhos de Ferro » 62
Companhia Carris de Ferro de Lisboa . . . » 62
Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro — Linhas do Valé do Vouga » 64

OS RESULTADOS DO NOVO REGIME FERROVIARIO DE ESPANHA

Por J. FERNANDO DE SOUZA

NA *Gazeta* de 1 de novembro ultimo registei diversos dados de um estudo interessante acerca do actual regime administrativo e financeiro dos caminhos de ferro espanhoes, publicado na *Revista Nacional de Economia*, conceituada publicação espanhola, pelo engenheiro Francisco Jimenez Ontivera. Prometi então completar essa resenha com a enumeração dos resultados obtidos da aplicação da nova lei e que no mesmo artigo se registam. E' mais que tempo de cumprir a promessa.

Na parte propriamente doutrinal do seu estudo concluia aquele engenheiro que — «um sistema mixto, não electivo, de administração pelo Estado e pelas Companhias, que respeitasse sempre a gerencia autonoma destas e limitasse aquele a um auxilio mais economico que de intervenção administrativa, mais de cooperação, de promoção do desenvolvimento dos caminhos de ferro, sob todos os seus aspectos, que de administração propriamente dita, seria afinal a solução mais em harmonia com os antecedentes proximos e remotos analisados».

Vamos á exposição dos factos.

O Conselho superior de caminhos de ferro, creado em janeiro de 1924 e que preparou o decreto organico do novo regime, de 12 de julho de 1924, foi remode-

lado em dezembro de 1926, de modo que ás funções consultivas pertencessem ao conselho plenario e as administrativas á sua comissão executiva, que, pelo reduzido numero de membros, se presta a um trabalho mais intenso e eficaz.

Tem para a auxiliar os diversos serviços de exploração tecnica e comercial, de assuntos geraes e legislação, de Contabilidade e Caixa, de unificação do material, de construção, de exploração por conta do Estado.

Elaborou o Conselho o plano de construção de novas linhas e de emissão de titulos da divida ferroviaria autorisada na importancia de 2200 milhões estando emitidos mais de 500.

Sujeitaram-se ao regime 16 companhias de via larga e 26 de via estreita, representando mais de 80 % da extensão da rede.

Preparou-se o plano de construção de novas linhas e melhoria das actuaes, de aquisição de material circulante: 250 locomotivas, 300 carruagens e 9.000 vagões.

Foi regulada a aplicação do regime das oito horas de trabalho retrotraído na liquidação a 1 de novembro de 1921.

Providenciou-se sobre a aplicação do regime de

conciliação e arbitragem, reformando-se o sistema de tribunaes do trabalho ferroviario decretado em 1923, que foram substituídos por comissões paritarias em cada companhia ou agrupamento de pouca importancia com representação pouco numerosa dos agentes e das empresas e presidencia de um funcionario administrativo. Ha ainda um órgão central, para o qual se recorre e que alem da conciliação póde exercer funções de arbitro a pedido das duas partes.

Foram finalmente fixadas as tarifas provisórias, subsidiando a Caixa ferroviaria as companhias para estabilisarem a sua situação. Mantiveram-se sem alteração as tarifas que vigoravam, podendo tomar o Conselho as providencias precisas para se não alterar no periodo respectivo o equilibrio economico das companhias. As tarifas são pois 1,15 do que eram em 1914.

No plano de melhoramentos das linhas para 1927 figuraram 490.509.200 pesetas a levantar pela Caixa Ferroviaria, sendo destinadas 456.974.000 ás linhas de via larga, 24.419.660 ás de via estreita, 7.445.000 ás exploradas pelo Estado, 1.650.000 ao alargamento da via de algumas.

Dessas dotações destinaram-se 40,7 milhões a duplicações de via, 60,2 a renovações de via e reforçamento de pontes, 28,6 a serviços electricos, 244,2 a aquisição de material circulante.

Em dois anos sucessivos contratou-se material circulante de tração e transporte, feito em Espanha na importancia de cerca de 150 milhões em cada ano.

Em 1925 foi aprovado um plano de construção de novas linhas abrangendo 3.176 quilómetros de interesse geral, 4.089 de interesse regional e 1.887 de interesse local, somando 9.142 quilómetros.

Dessas linhas entraram no plano da construção urgente as seguintes:

A circunvalação de Madrid, ligando as diversas linhas que convergem á capital e tendo uma estação central na *Plaza de la Independencia*;

O directo de Madrid a Burgos, que encurta consideravelmente o percurso para Santander, Bilbao e Hendaya e passando por Aranda vem penetrar no coração de Madrid;

As linhas de Zamora a Orense e de Santiago á Corunha, que encurtam consideravelmente o percurso de Madrid para a Galisa e para o porto de Vigo dispensando o desvio por Astorga.

A linha de Cuenca a Utiel, que fica a directa para Valencia e a de Baeza por Utiel, Teruel a Lerida, estabelecendo a linha directa de Sevilha a Cordova para Barcelona e Port-Bou; a linha litoral de Malaga a Algeciras, que dispensa o rodeio por Bobadella;

A ligação das linhas de Madrid-Caceres e de Madrid-Badajoz entre Talavera e Villa Nueva de la Serena; A linha de Soria a Castejon, encurtamento para a Navarra e Pamplona;

A linha de Plasencia á fronteira em direcção a Castelo Branco.

A linha de Puertollano a Cordova tem trez pequenos troços; de Bargas a Toledo, ligando esta cidade

com a linha de Madrid-Caceres, de Jerez-Villamarton, de Totana a Pinilla, encurtamento para Cartagena.

Ficam assim asseguradas as seguintes linhas principais (verticaes ou meridionaes lhes chama o articulista):

- 1.^a — Huelva - Merida - Caceres - Salamanca - Zamora;
- 2.^a — Cadiz-Sevilla - Almorchon-Talavera-Avila-Valadolid, em que fica faltando o troço Talavera-Avila;
- 3.^a — Cordoba - Puertollano - Madrid - Burgos-Irun;
- 4.^a — Baeza-Albacete-Teruel-Lerida-Saint Giron;
- 5.^a — Almeria - Alicante-Alcoy-Valencia-Tarragona-Barcelona.

Haverá ainda oito transversaes, a saber:

- 1.^a — Coruña-Betanzos-Ferrol-Gijon-Santander-San Sebastian;
- 2.^a — Orense-Leon-Palencia-Burgos-Calatayud-Tarragona-Valencia;
- 3.^a — Portugal - Salamanca - Avila - Madrid-Cuenca-Utiel-Valencia;
- 4.^a — Portugal - Palencia - Burgos - Toledo - Cuenca-Utiel-Valencia;
- 5.^a — Badajoz - Ciudad Real - Alcázar-Albacete-Valencia;
- 6.^a — Ayamonte - Huelva - Sevilla - Cordoba-Baeza-Albacete-Valencia;
- 7.^a — Cadiz-Jerez-Bobadilla-Granada-Lorca-Totana-Pinilla-Cartagena;
- 8.^a — Linha da costa, de Cadiz a Almeria.

As linhas de construção urgente somam 2.400 quilómetros, figurando para elas no orçamento 1.300 milhões.

Estão já em construcção 1.000 quilómetros adjudicados por 381 milhões.

Figuram entre estas linhas os 61 quilómetros de Ayamonte a Huelva adjudicados por 16.942.470 pesetas e cuja construcção só estará concluída em Outubro de 1929.

Nas cifras indicadas não se inclui o material fixo e circulante.

A Espanha tinha, em fins de 1924, 15.572 quilómetros de via larga, ou 2,5 quilómetros por 100 quilómetros, e 7,3 por 10.000 habitantes.

O plano que expuzemos eleva a 18.400 quilómetros a extensão da rede ou 3,3 quilómetros por 100 quilómetros e 8,2 por 10.000 habitantes.

Quanto a agrupamento de linhas, adquiriu já a Companhia do Norte o Central de Aragón e Salamanca á Fronteira. Os resultados economicos da electrificação do troço de Pajares na linha de Leon ás Asturias levaram a elaborar um plano de electrificação de 4.314 quilómetros realizado pela cooperação das Companhias e do Estado.

Ultimamente foi publicado um decreto modificando as leis dos caminhos de ferro secundários. A subvenção do Estado póde ir a 50 % do custo da linha, indo tambem a 50 % a parte reintegravel da subvenção.

Nada está resolvido sobre o regime de exploração dos novos troços que são construídos pelo Estado.

Eis as conclusões dos artigos de que me socorri para este estudo:

1.º — O Estatuto do novo regime ferro-viário orienta-se francamente para a nacionalização total dos caminhos de ferro, sem definir porém concretamente a politica ferroviaria do futuro acêrca da exploração e das características da sua administração.

2.º — E' necessario frizar os limites da interferencia do Estado e os caracteres de uma administração perfeita no futuro. A realização da extensa rêde proposta pelo Governo, já em periodo de intensa construcção, junta ás linhas exploradas actualmente pelo Estado, e ás que se resgatem antecipadamente ou se adquiram por terminarem as concessões, formarão um grupo suficientemente importante para ficar perto o problema da sua administração.

3.º — Nem os ensaios de nacionalisação, nem os de administração directa, pelo Estado, das suas proprias linhas, nem os antecedentes sub-administrados pela nova psicologia colectiva, nem a orientação das legislações estrangeiras mais modernas autorisam a pensar que seja conveniente a administração directa pelo Estado.

A nota, ultimamente publicada, dos resultados da exploração dos Caminhos de Ferro do Estado, que revela apreciavel aumento de receitas, nada demonstra em contrario da afirmação anterior, pois a reduzida quilometragem das suas linhas permite uma gerencia eficaz, a que se junta o entusiasmo do pessoal, o que não será de esperar na extensão do programa referido e muito menos na totalidade dos Caminhos de Ferro de interesse geral.

4.º — O Estado, limitando-se a um auxilio economico acompanhado da fiscalisação suficiente para a tornar eficaz e a uma gerencia mais de cooperação, de direcção promotora de desenvolvimento dos caminhos de ferro em todos os seus aspectos, que de administração propria; numa palavra, situado á distancia devida para poder apreciar as dificuldades sobre modo complexas de uma sabia orientação da politica ferroviaria, que a proximidade impede evidentemente de distinguir. Tais devem ser, a nosso vêr, as condições da administração futura dos caminhos de ferro nacionais ds que é imagem, *grosso modo*, a aplicação feita até agora do Estatuto do novo regime ferro-viário.

Ha em Espanha ha tempos uma corrente favoravel á exploração das linhas pelo Estado em contrario ao recurso a companhias privadas.

O Estado explora actualmente os seguintes troços dispersos:

	Quilómetros
Avila - Salamanca	112
Betanzas - Ferrol	43
Ripoll - Puigcerdá	49
Lerida - Balaguer	28
Puebla a Hajar - Alcañiz . .	32
Vasco Navarro	139
Castro - Castroviña	34
	<hr/> 437

Se no mesmo regime entrarem os trôços igualmente dispersos que se vão construindo, ficará um sistema de exploração defeituoso e caro constituido um sem numero de unidades disseminadas por toda a Espanha.

O exemplo da constituição da rêde do Estado francês é bem frisante pelos resultados desastrosos apesar de se ter conseguido constituir uma rêde continua, entestando com París.

Mais racional e proveitosa parece a aplicação do principio de agrupamento posto no decreto organico do novo regimen, entregando-se os novos troços ás companhias que servem de nucleo de agrupamento na respectiva região.

A cooperação do Estado e das Empresas nele estabelecida é util e permite o desenvolvimento da rêde. A estatificação dos caminhos de ferro pode bem ser um desastre.

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
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

Gaceta de los Caminos de Hierro

CARLOS D'ORNELLAS

A redacção, administração e oficinas do nosso preado colega «Gaceta de los Caminos de Hierro» mudaram para D. Ramon de la Cruz n.º 89, entresuelo, Madrid, paraonde deve ser enviada toda a correspondência e ao seu director D. Antonio de Cachavera.

Está definitivamente marcado para o proximo dia 17 o almoço de homenagem a Carlos d'Ornellas ao qual presidirá o illustre Delegado do Governo nos Açores senhor Coronel Silva Leal.

NOS CAMINHOS DE FERRO HESPAÑHOES

UM IMPORTANTE PLANO DE MELHORIAS
E AMPLIAÇÕES NAS ACTUAES,
E A CONSTRUÇÃO DE NOVAS LINHAS

O assunto mais palpitante, de maior interesse, tratado recentemente pelo Conselho de Ministros e apresentado pelo Conde de Guadalhorce é o plano económico de Caminhos de ferro para 1928 estudado e redigido pelo Conselho Superior Ferroviário.

Em matéria de novos Caminhos de Ferro compreende, além das obras que vêm sendo construídas pelas direcções de estudos e Construção de Caminhos de Ferro do Estado, as das linhas incluídas no plano preferente e de urgente execução estabelecido pelo Real decreto de 5 de Janeiro de 1926, umas já começadas e outras cujos projectos se acham tão adiantados que podem empreender-se dentro de um ano.

Inclue-se, também, a linha de Madrid a San Martín de Valdeiglesias, a cargo da Direcção Militar de Caminhos de Ferro, que compreende o prolongamento até Arenas de San Pedro pelo vale de Tiétar e o seu entroncamento com o de Madrid a Almorox.

As linhas em construção que hão-de beneficiar com os créditos abertos, são: Zuera a Olorón, Lérida a Saint-Girons, Ripoll a Puigcerdá, Val de Zafán a San Carlos de la Rápita, Ternel a Alcáiz, Lérida a Alcáiz y Ternel a Utiel, correspondente á direcção do N. E.

Soria a Castejón, Cuenca a Utiel e Madrid a Burgos da direcção do Centro.

Ferrol a Gijón, Zamora a Puebla de Sanabria y Santiago a Coruña, da direcção de N. O.

Jerez a la Sierra, Toledo a Bargas e Huelva a Ayamonte, da direcção de S. O.

Fortuna a Caravaca e ramal de Mula a Murcia, Aguillar a Cartagena, Alicante a Alcoy, Totana a La Pinilla e secções, primeira e segunda do de Baeza ao de Cuenca a Utiel, da direcção de S. E.

As linhas em estudo adiantado que podem concertar-se dentro de um ano para as que se consigam créditos, são Secção de Madrid a Lozoya e do de Madrid a Burgos; trôço segundo da secção de Vivero a Fox; primeiro e segundo da de Fox a Ribadeo; quinto,

sexto e sétimo da de Los Cabos a Ribadeo e Puente de Barquero, do caminho de ferro de Ferról a Gijón; Puebla de Sanabria a Orense; Orense a Santiago; secção terceira, de Jerez e la Sierra; Talavera a Villa Nueva de la Serena; secções primeira e segunda de Córdoba a Puertollano; secções terceira e quarta, de Baera a Utiel e Puertollano a La Carolina.

No que respeita do plano de melhorias e ampliações a realizar durante 1928 as mais importantes são:

Companhia Madrid, Zaragoza e Alicante—Estabelecimento de via dupla nos trajectos de Alcázar a Alicante, Madrid a Zaragoza, Alcázar a Sevilha, Montmetó a Empalme na linha de Barcelona a França por Granollers, Gerona a Hausa, Tarragona a San Vicente e San Vicente a Rens.

Começo das electrificações de Barcelona a Mataró, a Molins del Rey, a Villanueva e a Granollers.

Ampliações nas estações de Madrid, para as que se destinam três milhões e meio e na de Barcelona terminos.

Deverão adquirir-se 40 locomotivas, 142 carruagens e 1042 vagonos.

Companhia do Norte. Serão estabelecidas vias duplas de Avila a Medina, Játiba a Valência, Orduña a Bilbao, Soto del Rey a Oviedo e Madrid—Príncipe Pio a Pasco Imperial.

Para as obras de construção da nova estação de Madrid estão destinados 3 milhões de pesetas.

Eléctricas nas linhas de Mauresa a Barcelona e a San Juan de las Abadesas e de Irún a Alsasna na linha de Madrid a Hendaya.

Serão adquiridas 40 locomotivas, 57 carruagens e 1.500 vagonos,

Caminhos de Ferro Andaluces. Estabelecer-se-ha via dupla entre Cercadilla e Valchillón, Campo Real a la Roda e San Jeronimo a Utrera.

Para a Companhia de Madrid Cáceres e Portugal foram destinados 37:296.345 pesetas com um aumento de 7.524.845.

Quereis dinheiro ?

Jogai no

Lama

RUA DO AMPARO

LISBOA

Telefone, N 4020

UMA MODELAR ESTAÇÃO DA C. P. TORRE DAS VARGENS

POR sugestão de pessoa que muito considero, dispus-me a descrever a maneira inteligente e activa como são dirigidos e executados os diversos serviços de uma estação da C. P. a que mui acertadamente, se poderá dar o justo epíteto de modelar—Tôrre das Vargens.

Não tenho infelizmente os necessários dotes literarios, que me permitam o integro desenvolvimento da tese a que me proponho; não obstante, tendo como lêma para êste meu deslinhado artigo, aquilo que tenho lido sôbre a minha profissão, e o que tenho visto e ouvido acêrca dêsta engrenagem a que se chama, caminho de ferro—expremir-me-hei, como sei, sobre esta estação e seus cooperadôres.

A estação de Tôrre das Vargens é sede da 6.^a Zona, á frente da qual se encontra actualmente o inspector Sr. João Nunes, ferroviário muito distinto que, pelos caminhos de ferro dêste muito novo, tem dedicado a sua intelligência e actividade,

Tem como chefe titular o sr. Alfredo Palma que pelas suas qualidades de character, e muito considerado por todos que o conhecem e mormente pelos seus superiores e subordinados.

E' esta estação, de redução de carga dos combóios, e, como tal, quasi todos os dias, as suas linhas se encontram repletas de material, o que dá lugar á circulação de alguns combóios supplementares afim de remover êsse material. E' digna dos mais lisongeiros encômios, a maneira crítériosamente conscienciosa como se procede á formação dêsses combóios, dispondo os vagons na sua competente altura, consoante a espécie das mercadorias que nêles são transportadas, de forma a evitar possíveis desastres,—comprindo em suma, com as diversas disposições regulamentares que a direcção da C. P. divulga e ordena ao seu pessoal.

Merece-nos de idêntica maneira (e com máximo jubilo o declaramos) a nossa atenção, a forma como os ferroviários desta estação se apresentam uniformizados, a irrepreensivel e digna linha que todos eles teem para com os passageiros e simultaneamente a actividade que, tanto superiores como subordinados, empregam no intuito de que os combóios circulem rigorosamente á tabêla.

Existe nesta estação, um depósito de máquinas, cuja direcção está entregue ao vigilante sr. Frederico dos Santos.

Há também um pôsto de serviço de saude, o qual tem prestado já inumeros e relevantes serviços em prôl da saude dos ferroviários, tendo como seu director o médico Ex.^{mo} Sr. Dr. João Pires Miguens.

O restante pessoal do movimento que trabalha pelo progresso da estação de Tôrre das Vargens, tem igualmente jus á nossa admiração e homenagem; e sem sombra de desprimor para os demais ferroviários,—um nome há entre êles que não podemos nem devemos olvidar, neste momento de justa apreciação, da acção daquela estação da C. P. Êsse nome é o do chefe de 2.^a Sr. António Inácio dos Santos, que além de ser um chefe em toda a acepção deste termo—é um magnífico instructor do pessoal, dedicando a favor da causa da *instrução profissional*, toda a sua intelligência e carinho, preparando assim, aos factores de 3.^a classe, aos aspirantes e aos praticantes uma mais rápida asaenção aos pôstos superiores e fazendo dêles uns empregados dignos da importante empresa que servem.

Tôrre das Vargens.

Armando Henrique Ribeiro.

TEM FRIO ?

SOBRETUDOS

GABARDINES

TEMOS OFICINA DE ALFAIATE — Grande stock de sobretudos e gabardines feitos a preços baratissimos

União Industrial de Lanifícios

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

Fabricamos as melhores fazendas para

Linhas Portuguesas

Deu entrada no Conselho Superior de Caminhos de Ferro um pedido de concessão da construção e exploração de uma linha ferrea electrica, partindo da vila de Cintra e terminando junto do Castelo da Pena.

— Foi aprovado o regulamento *circulação em via unica* apresentado pela The Match and Tobacco Timber Supply Co., para servir na exploração do caminho de ferro mineiro de Lena, de que aquella sociedade é concessionaria.

— Vai ser assinado, dentro em breve, o contracto de concessão, á firma Matels and Tobacco Timber Supply, Co. da linha de Mendiga ao Entroncamento.

— Pela Comissão Liquidataria dos Caminhos de Ferro do Estado vão ser entabuladas negociações com o Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no sentido de serem liquidados os reembolsos que deixaram de ser feitos no prazo de 60 dias, conforme determina a lei e que constituem receita da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado.

A mesma comissão resolveu tambem liquidar os créditos da Companhia Rio Tejo, Ltd.

— As receitas do tráfego das linhas ferreas do continente, no findo ano, estão calculadas em 360 mil

contos numeros redondos, liquidas de impostos e reembolsos.

— Desde o dia 2 do corrente a C. P. está pagando os cupões das obrigações do 1.º grau, relativo ao ano de 1926, liquido de impostos.

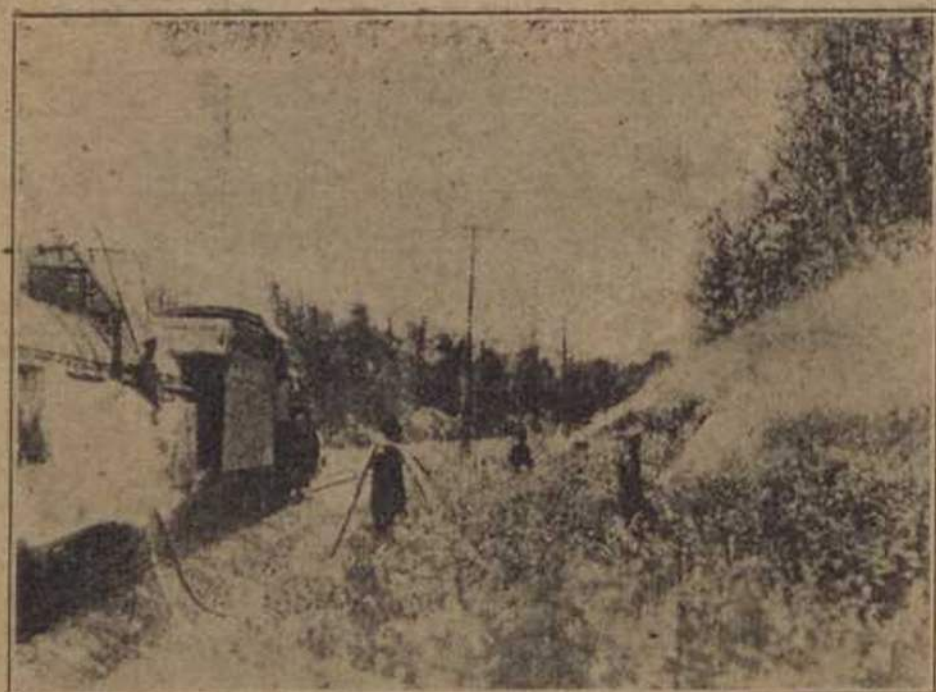
— A folha official inserid uma portaria nomeando os engenheiros srs. Luiz de Albuquerque de Orey, João de Fontes Ferreira de Mesquita e Carlos Pinto Machado, para estudar e propôr as medidas que tiverem por convenientes relativamente á execução do projecto para a construção das novas oficinas gerais do Sul e Sueste, entre Barreiro e Lavradio, dando igualmente o seu parecer sobre as medidas a adoptar, afim de evitar a deterioração do material destinado a essas oficinas.

— A Companhia Nacional tomou conta da Linha do Pocinho, por novo arrendamento. Do pessoal antigo não ficou um unico empregado. O chefe da estação e o sr. Moisés e o inspector das oficinas, armazens, linhas, etc., é o sr. Aleixo, que era o chefe da estação de Bragança. O serviço é feito pelo pessoal da linha de Mirandela.

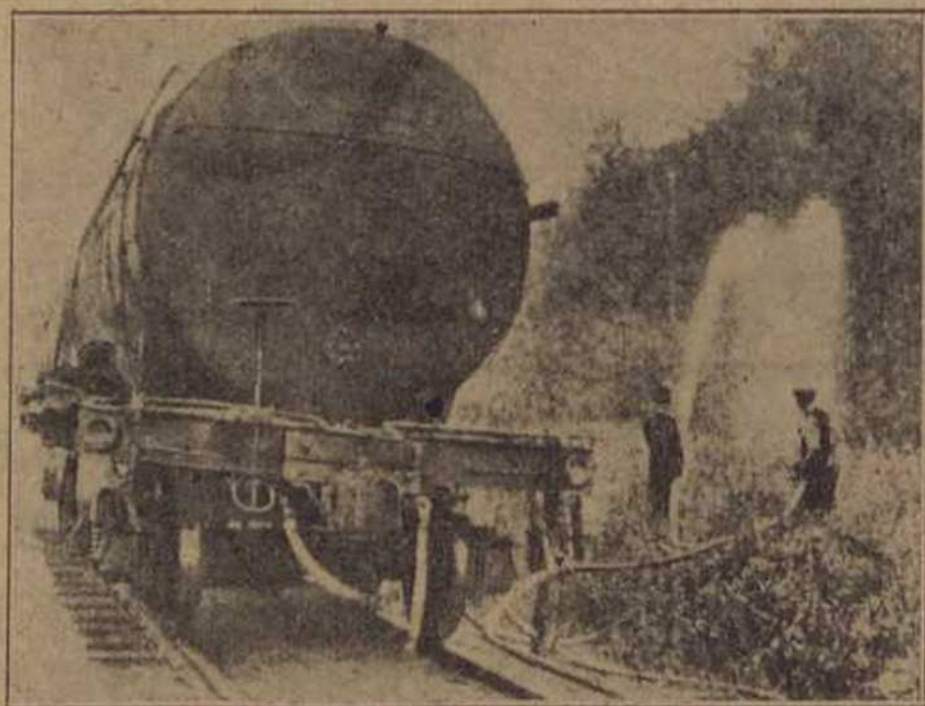
Linhas de Vale de Figueira — A Companhia Portuguesa mandou atrelar, o ano passado, algumas carruagens de passageiros ao comboio n.º 2.003, prestando assim, um bom serviço aos habitantes desta terra e seus arredores, que necessitam ir a Santarem, visto que esse comboio chega a esta estação ás 16,42, sendo portanto mais vantajoso que os da noite. Esse grande beneficio não durou muito, infelizmente por que a C. P., passado pouco tempo, entendeu que devia retirar aquellas carruagens da circulação.

Espera-se que a direcção da Companhia reconsidere e restabeleça aquele excelente serviço.

VAGONS CISTERNAS



Comboio uzado por algumas emprêsas ferroviárias americanas contra os incendios nos campos.



Um dos vagonc cisternas que compõem o comboio contra os incendios nos campos.

A MADEIRA E OS AÇORES

Por CARLOS D'ORNELAS

Foi muito interessante a conferencia que o nosso presado colega Carlos d'Ornelas realisou no Salão Nobre da Associação Academica de Coimbra e a convite do 3.º Ano Medico da Universidade.

Subordinou-a ao thema *A Madeira e os Açores* e no final recebeu uma carinhosa manifestação da assistência.

Com muito gosto aqui publicamos as suas palavras que são um enternecido hino ás maravilhosas ilhas portuguezas.

Ex.^{mas} Senhores:

«Terra desde há tão pouco do mundo conhecida, outra não ha mais cheia de lendas, de poesia, mais formosa de formosas tradições, do que os Açores. É obra de verdadeiro patriotismo descrever uma por uma as nove pérolas; contar seus encantos, o que devem ao céu, o que lhes deve o mundo e á sua gente; cantar a graça das suas mulheres, dizer o que pésa na história de Portugal o valor dos seus filhos».

SÃO estas palavras que acabo de lêr do grande entre os maiores, D. João da Camara.

Antes das minhas saudações peço-lhes desculpa de ter que lêr-lhes o meu pequeno discurso porque o tempo foi escasso para me assenhorear bem duma conferencia e só a muita consideração por Vossas Excelencias me obrigava a trazer-me até aqui a esta formosissima cidade de lendas e tradições, de poetas e sonhadores!

E' pois com muita honra e com desvanecido orgulho que eu apresento á digna e brilhante Academia de Coimbra, e em especial á digna Associação Academica desta cidade os meus cumprimentos respeitosos aliados ás minhas vibrantes saudações de entusiasmo por me encontrar entre a nova geração,

a que se chama, com propriedade, a geração do Resgate.

Entre a Mocidade radiante e estudiosa, que tem feito verdadeiros prodigios no sentido de alevantar ao nível do maior grau o espirito do Nacionalismo, eu—rapaz novo tambem e cheio de aspirações para a minha terra—sinto-me á vontade, sinto-me bem,

sinto-me irmanado no mesmo pensamento vosso—aquele que nos diz que está para breve a hora do triunfo, a verdadeira hora da Patria!

A Patria Portuguesa—o grandioso, o heroico Portugal.

Portugal grandioso, sim, não só pelas épicas façanhas dos seus guerreiros, dos seus navegadores, dos seus poetas, dos seus cantores, dos seus santos, dos seus Heróis... mas principalmente pelo seu vasto—e quasi ignorado!—territorio.

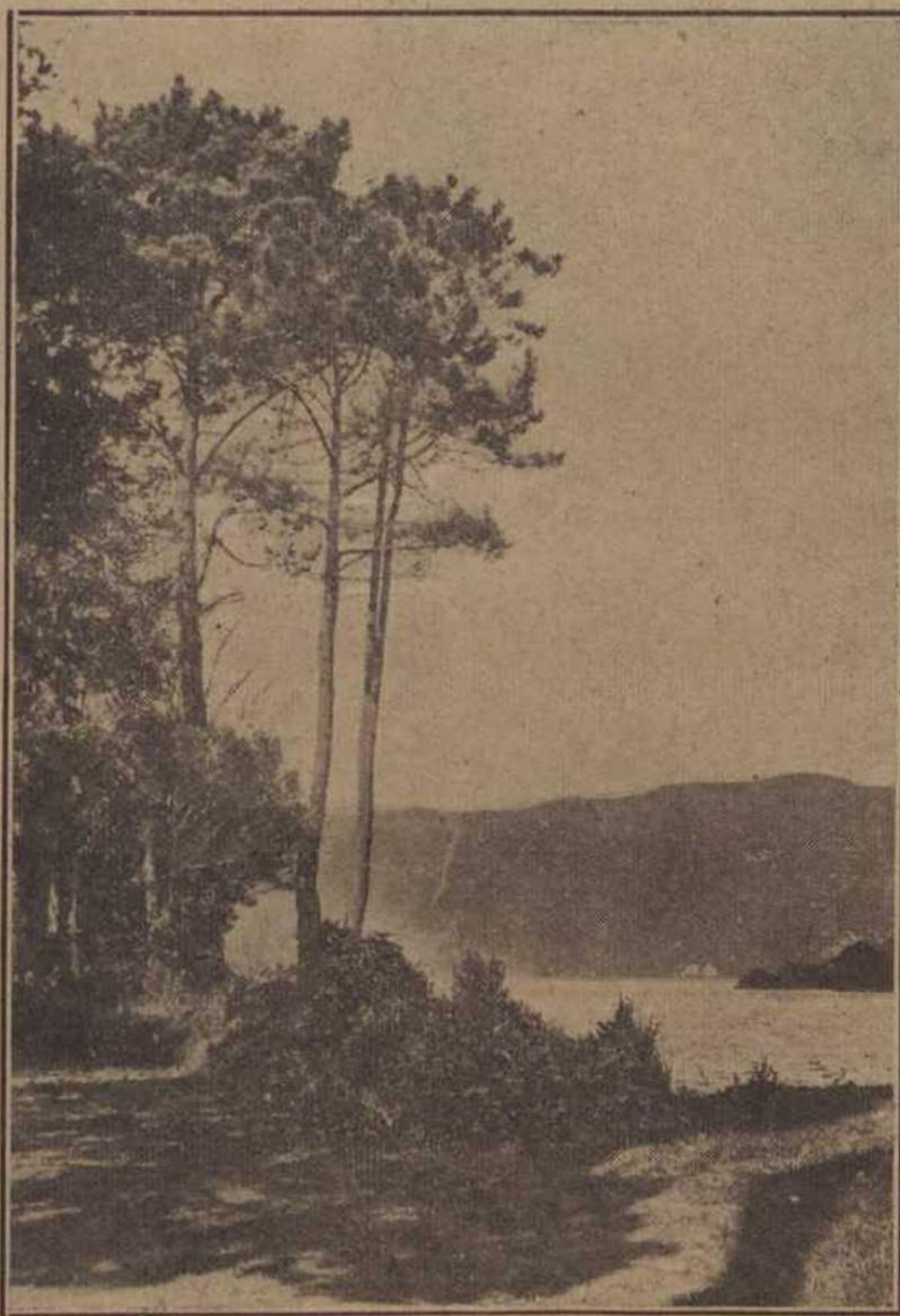
Santos e Heróis?!...

Que riqueza de pais que se orgulha de ter a aureolhar-lhe as paginas coloridas da sua epopeia os nomes de muitos destemidos Heróis que são, simultaneamente, Santos e tantos Santos que, ao mesmo tempo, são formosissimos Heróis!

Aqui se pode dizer como o saudoso e que

foi muito ilustre Dr. Antonio Sardinha:

«Eis porque a Cruz e a Espada são os admiraveis sustentáculos da nossa independencia, alcançada a poder de tantissimo sangue. Nós morreriamos nos torcicolos da longada, se o concurso dessas duas forças tradicionais nos não ajudassem a estabelecer o nosso logarsinho ao Sól,—se entregues apenas á espontaneidade do Génio da Raça, nos não resguardassem de emboscadas e de inadvertencias, dum lado, a ambição pessoal dos nossos Principes, do outro os ditames vindos de trás-os-montes,—da claridade augustissima de Roma».



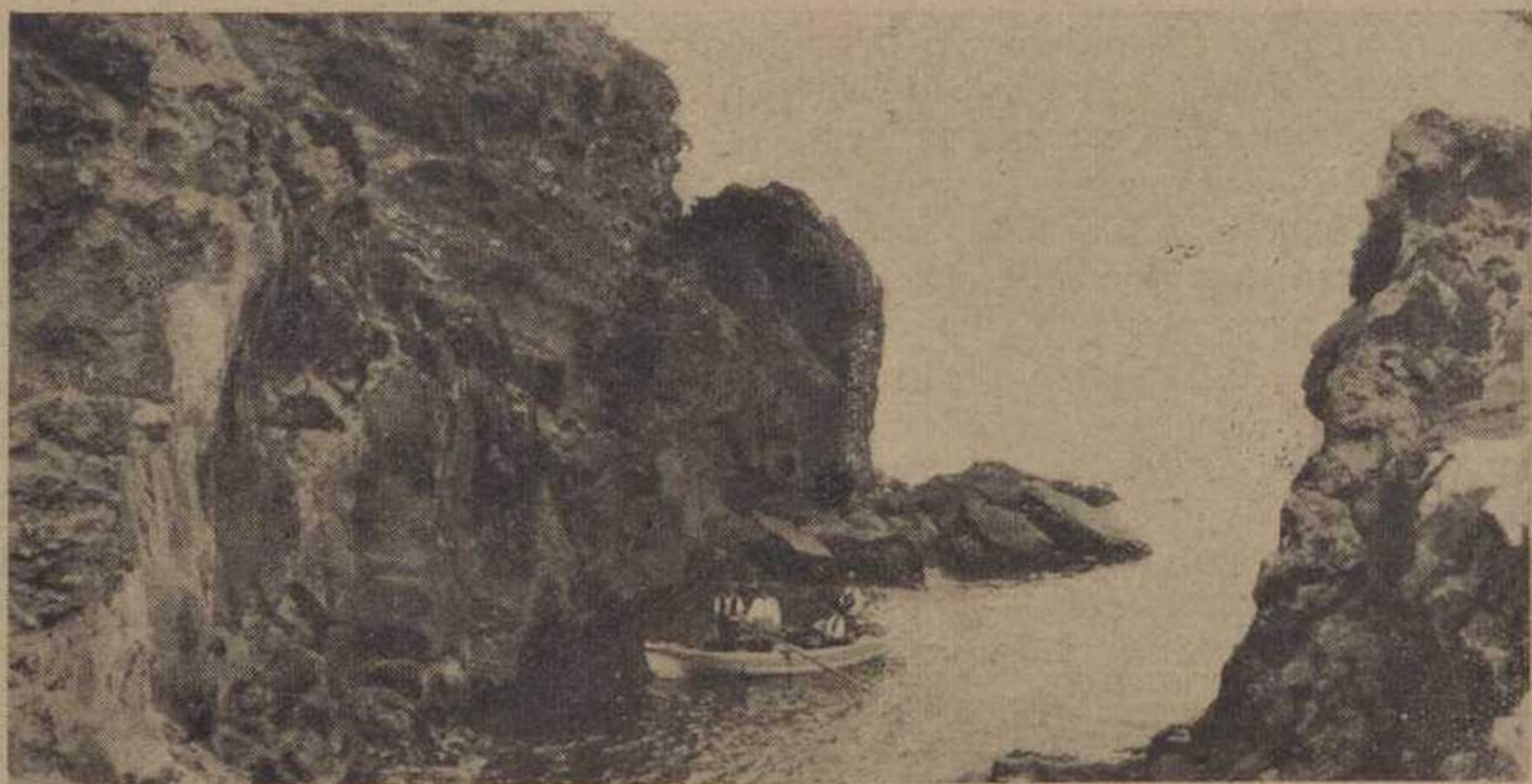
SETE CIDADES—Trêcho da Lagôa

Maravilhoso paiz o nosso! — ia eu dizendo — na senda das minhas rápidas e descoloridas considerações.

Hoje, como ontem e como sempre, o meu grito veemente é o mesmo que soltei ao iniciar a publica-

do Gremio dos Açores n'uma recente conferencia que fez na Sociedade de Geografia de Lisboa em 7 de Junho do ano findo dizia:

« Quanto é de surpreendente e admiravel a pai-



Porto dos Fenaes d'Ajuda — S. MIGUEL

ção da minha « *Revista Insular e de Turismo* » em Outubro de 1926:

— Cerrêmos fileiras em volta de Portugal continental, insular e ultramarino.

-- Façamos dos Luziadas e dos Sonetos de Anthero as orações da nossa Patria.

Ponhâmos de parte ressentimentos e façâmos a união da familia portugêsa que, em qualquer canto da terra, apresentará sempre com orgulho, como escudo da sua vida, a maravilhosa bandeira das quin-

*

* * *

Na vastidão imensa do nosso territorio insular e ultramarino destacam-se, meus senhores, as famosas ilhas que compõem o archipelago Açoreano.

Para ellas se derige agora a minha atenção, num momento em que a brilhante Academia de Coimbra, encêta as suas negociações para levar a bom termo uma expedição de estudo á Madeira e aos Açores.

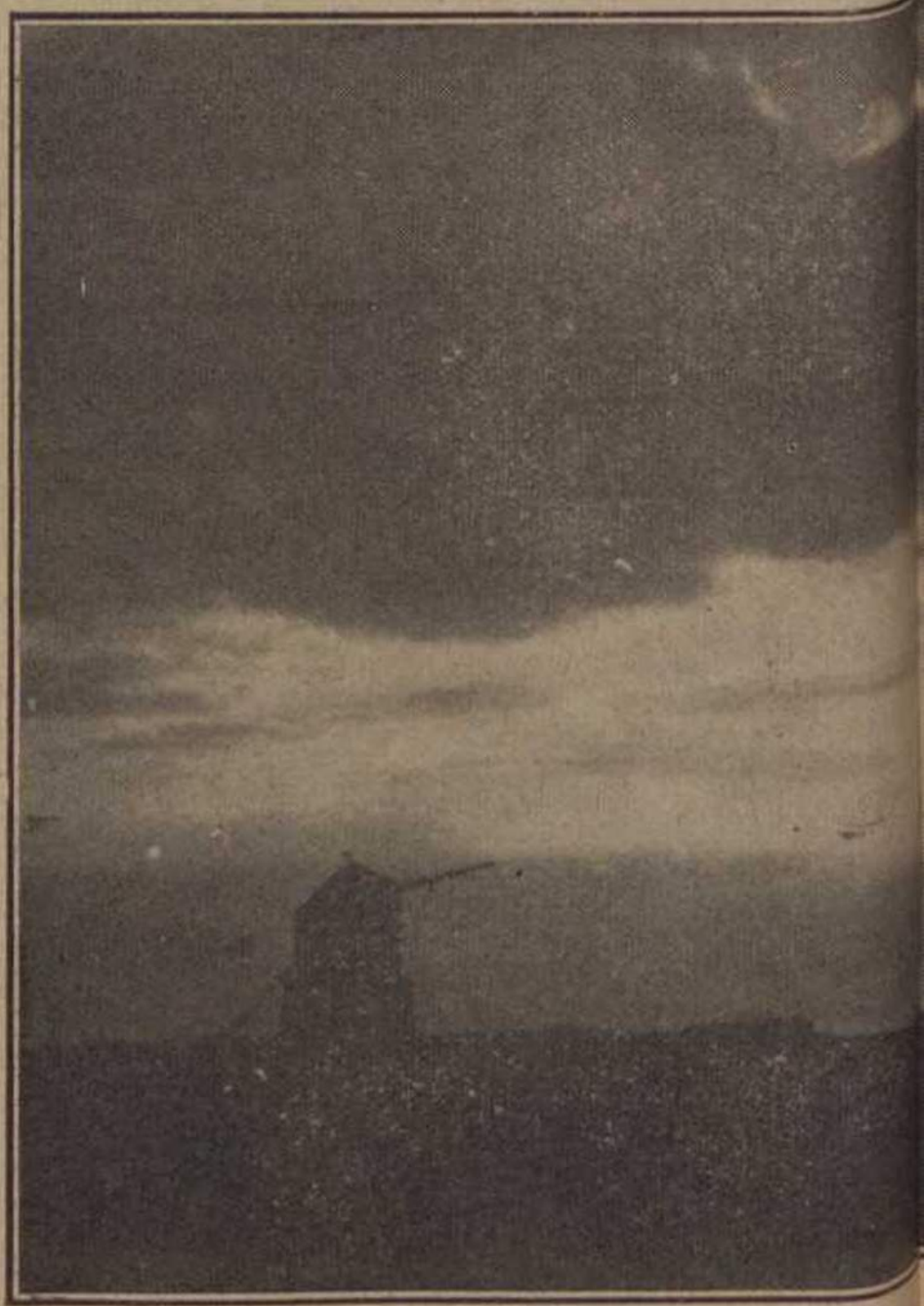
E aqui permitam-me que lhe chame *expedição* em vez de *embaixada* como que é de uso designar-se em linguagem hipocrita e snob os grupos varios de continentaes que as visitam.

Creio que está mais a proposito para o talentoso, desempoeirado, mas alegre e aguerrido nucleo de rapazes com cuja amisade e admiração os Madeirenses e Açoreanos dentro em pouco se vão honrar.

E, estou certo, meus senhores, esses sentimentos de sympathia perdurarão saudosamente.

O meu presadissimo amigo o dr. Armelim Junior illustre advogado e primeiro presidente da Direcção

sagem açoreana; pitorescos e soberbos os seus panoramas; temperado e amenissimo o seu clima, sem abrigo da sua humidade tépida, — a que principalmente se deve a exuberancia da sua flóra, a opulencia da sua luxuriante vegetação — e que deflue em fre-



Um pôr do sol tirado da Po

quente e copiosa chuva; verificando-se interessantes caprichos meteorológicos que constituem um dos encantos do Archipelago.»

O dr. Mario Moutinho no seu interessante livro

sepio guarnecido de flores e com casas dispersas dando uma impressão verdadeiramente soberba.

A beleza das suas paisagens oferece-nos aspectos admiráveis e lá em cima, no monte, espreita-nos as brancas torres da Igreja de Nossa Senhora do Monte,



Charco da Madeira — ILHA DE S. MIGUEL

de impressões de viagem intitulado «As nossas Ilhas» cognominava a Ilha da Madeira de «Perola do Oceano» açafate de flôres perdido no meio do Atlantico.

Quem veja de entrada esta formosa Ilha tem a impressão de que tem na sua frente um grande pre-

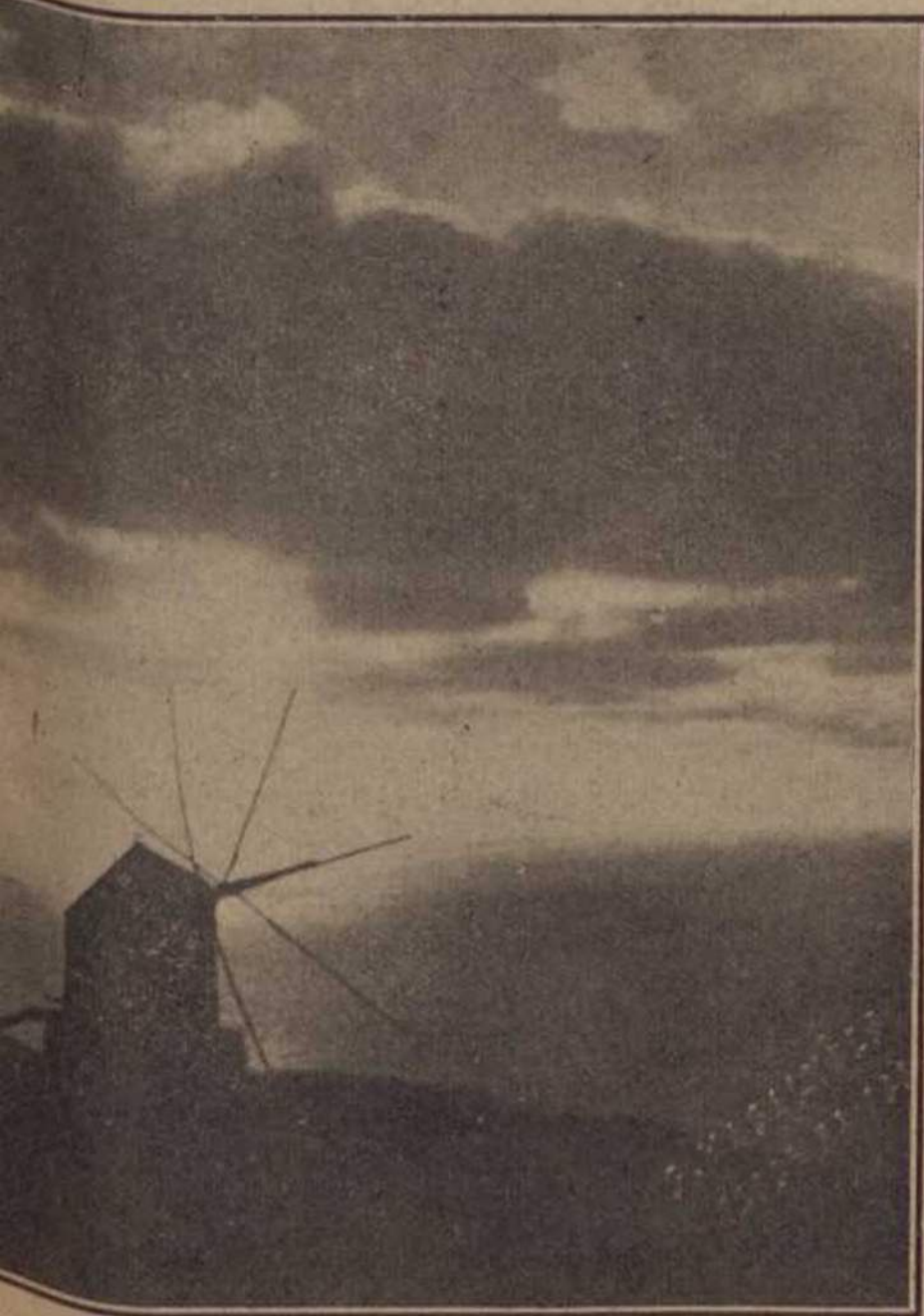
que se faz rodear de montanhas cheias de verdura.

O archipelago Açoreano composto pelas ilhas: de *Santa Maria*, e que foi de Gonçalo Velho; a de *S. Miguel*, também chamada das Cabras; a *Terceira*, a que os antigos chamavam de Jesus Christo e do Brazil; a de *S. Jorge* que tomou esse nome por ter sido descoberta a 23 de Abril do nome daquelle Santo; a *Graciosa*; a *Ilha do Pico*, que os colonos do Fayal quando a povoaram designaram por *Ilha de S. Luiz*; a *Foyal* que foi também de S. Diniz e da Ventura; a das *Flôres* que se chamou de S. Thomaz e dos Coelhos; e finalmente a velha *St.^a Luzia* e dos *Corvos Marinhos* que é hoje a ilha do Corvo — têm das mais bellas paginas da magnifica historia de Portugal e desde que por lá andaram as caravelas de Gonçalo Velho e outros.

O archipelago, está situado a 37° de latitude e 25° de longitude. Os seus habitantes são d'uma hospitalidade encantadora e fizeram da sua terra um verdadeiro paraizo. O seu sólo é d'uma extraordinaria riqueza, muito fertil, para o que contribue o clima que é admiravel.

Os seus jardins de flôres exóticas, suas culturas de ananaz muito curiosas, suas velhas egrejas que contem admiráveis esculturas, justificam por si só uma visita ás ilhas.

Em materia de civilisação deixae-me que dê a palavra a Gervasio Lima — uma das mais lidimas e gloriosas cerebrações açoreanas — e que constitue uma das paginas do seu livro, em preparação, «A Ilha dos Amores».



da Serrêta — ILHA TERCEIRA

Diz Gervasio:

«Era açoreano aquele diplomata austero e sabio, deseseis vezes ministro, embaixador e conselheiro, sempre ouvido e respeitado em todas as côrtes da Europa. Chamava-se José d'Avila, e foi o duque d'Avila e Bolama.

Açoreano era aquele explorador celebre, apostolo da sciencia, que atravessou a Africa, abrindo o caminho comercial de Loanda a Moçambique, num percurso de oitocentas leguas, por plagas ignoradas e sertões mortiferos. Chamava-se Roberto Ivens.

Era tambem açoreano aquele outro caminheiro, apostolo da Fé, que, trocando a cota de guerreiro pela estamemha do missionario, a espada pela cruz, parte á India; e de Labore, no Pendjab, vai até Socheu, oitocentas leguas, ensinando a estreita terrestre desconhecida, que conduz ao Catalo. Chamava-se Bento de Goes.

Açoreano era aquele martir do Cristianismo que, na evangelisação dos povos, vai a Meaco e Fuximo, no Japão, ás ilhas de Gotto, e sucumbe na sua fé, sob o alfange do algoz ás ordem do imperador Hogum. Chamava-se João Batista Machado.

Açoreano e bem açoreano era aquele capitão da ilha do Faial que, ao cavaleiro Gonçalo Pereira, quando este lhe intimava a entrega da ilha a Filipe II, vencedor das demais, respondeu com uma bofetada e em seguida o atravessou com a espada. Chamava-se Antonio Guedes de Sousa.

Era açoreano aquele bispo que a Junot devolveu o officio que o convidava a fazer parte da comissão que á França iria a escolher rei para Portugal, respondendo altiva e patrioticamente, que «só reconhecia o principe regente D. João». Era Frei Alexandre da Sagrada Familia.

Açoreano era aquele audacioso rapaz que, num bote de papel, atravessa noventa milhas, a levar um affectivo cumprimento de confraternisação á ilha de S. Miguel. Chama-se Francisco Moniz Barreto e vive na America.

E' açoreano aquele maestro que nas cidades da Italia, o paiz dos musicos, rege orquestras de 200 figuras, com aplauso de mestres. Chama-se Francisco de Lacerda.

E' das nossas ilhas aquele celebre pintor que, nas exposições internacionais, arranca o primeiro prémio em concursos d'élite. Chama-se Sousa Pinto e tem o seu atelier em Paris.

Era ilheu aquele estudante de medicina que, n'um repto de eloquencia tribunica, desafia publicamente, ali em guarda, a que vá arrancar os crepes com que ele acabára de cobrir a estatua de Camões, pela a fronta do «ultimatum» inglez. Chamava-se Eduardo Abreu.

Era açoreano aquele corajoso e destemido fidalgo que, na ansia patriótica de devassar os mares e conquistar o desconhecido, atravessou os gelos e penetrou em terras da America, onde morre, finalmente rei dos Indios. Chamava-se Gaspar Corte Real.

Era das nossas ilhas aquele fingido D. Sebastião

que, no intuito nobre de redimir a sua Patria, não reciou fazer-se rei para conseguir a união dos portugueses incitando-os á integridade e independencia nacional, para lhes dizer depois: «Estaes livre! Eu não sou o D. Sebastião; escolhei agora o rei que quizerdes». Chamava-se Mateus Alvares.

Era das nossas ilhas aquele leal companheiro do grande D. Francisco de Almeida, viso-rei da India, esse gigante que fez render Mombaça e Quilôa, Passane e Dabul e destroçou a armada do sultão do Egipto e foi o terror dos indios e turcos, arabe e persas; que o acompanhou sempre, desde a sua viagem para o governo da India até á sua partida para a eternidade. Chamava-se Pedro de Ornelas.

Era açoreano aquele Miguel Corte Real que foi morrer entre os gelos polares, em procura do irmão Gaspar, rei dos indios; como açoreano era o irmão Manuel Corte Real que nos areais esbaziados d'Alcaçer caiu ao lado do rei «Desejado».

Pois se até Camilo, o «genio», era açoreano pela ascendencia picoense; e Garrett o «divino», pelos paes fayalenses!

Que orgulho para o nosso coração ilheu podermos dizer que destas ilhas saíram e n'ellas tiveram seu berço: o cerebro mais potente dum seculo litterario — Teophilo Braga; e o poeta-philosopho, cuja obra traduzida em todas as linguas e dialetos europeus, é admirada do mundo inteiro—Antero do Quental! Dois nomes que abalisam um século, enchem uma literatura, honram uma patria e valem um país!

E se falarmos no colono açoreano e emigrante? Quem ha que fosse maior do que elle, na humildade da sua pequenez, no esforço anonimo do seu braço incançavel, no anonimato heroico da sua vida laboriosa e esforçada?... Quem o igualou jámais, em desinteresse e abnegação?...

Pois se até o tachigrapho que conseguiu gravar, por um sistema de sua invenção, trezentas e setenta palavras por minuto, é açoreano e chama-se o Padre Antonio Maria de Simas!

Se o velho marinheiro Jacintho, pae do presidente do American Woolen Company, o maior industrial textil da grande America. Wiliam M. Wood, que reuniu sessenta fabricas onde trabalham quarenta mil operarios, é açoreano!

Açoreanos, bem açoreanos eram os que primeiro ocuparam a Presidencia da Republica Portuguesa quer no governo provisorio, quer na primeira eleição.

Açoreano era Theotónio de Ornellas, que dispendo d'uma enorme fortuna a sacrifica pela causa da Liberdade, quando no Continente ella já havia fracassado; para que triumphasse em mãos islenas!

E' que o tipo açoreano se distingue e se insinúa, pelo seu caracter e pela conducta, e se eleva sobresaindo em toda a parte, destacando-se nas varias modalidades da occupação humana; quer nas campinas rusticas, arando, amanhando as terras, quer nos salões diplomaticos, traçando, dirigindo, governando nações e povos.

Nas cumiadas da Atlantida, submersa são como vasos sagrados, os Açores. Justo era que conservada fosse, como partícula sublime, a alma do maior povo nos restos do maior colosso. Depositarios déla, os açoreanos, a levam a toda a parte, como perfume maravilhoso, rescendendo, alimentando outros povos «Os filhos dos Açores são das maiores glórias de Portugal».

São sim, meus senhores, das maiores glórias de Portugal os filhos dos Açores.

E o meu orgulho — que não pode tomar o devido relêvo nestas minhas descoloridas frases — sobe muito alto por ter a honra de enumerar essas glórias, entre a «élite» da Mocidade Académica Coimbrã, que amanhã será hospeda, muito querida, da minha formosíssima terra — a encantada «Ilha dos Amôres» como, muito bem, lhe chama Gervasio Lima.

As *Ilhas dos Amores*, direi eu, que Vossas Excelências — que têm a bondade de ouvir-me — visitarão brevemente e terão ocasião de apreciar, quando as avistarem na linha do horisonte barrado por nuvens côr do fogo no momento em que o sol, ao longe, principia a emergir. Que Saudades — ao recordar a lindíssima paisagem Açoreana!

Fallar d'ella — se é motivo de desvanecimento para mim será, talvez, motivo de aborrecimento para V. Ex.^{as} porque eu não tenho o direito de lhes tomar o precioso tempo que V. Ex.^{as} — meus Ex.^{mos} Senhores — já destinaram aos vossos estudos e mais indispensaveis occupaões diarias.

Por isso seria fastidioso fallar, mais detalhadamente, das aldeias brancas e pequeninas; do campanario, do badalar religiosamente das «Trindades» na alegres tardes de verão e nas tardes tristes e tempestuosas de inverno; das estradas orladas viçosamente de renques e hortencias; dos atalhos escabrosos; dos prados e quintas; das penedias negras da costa; dos montes arados e fecundos; da extensão dos mares que as banham, umas vezes, dôcemente,

como o beijo terno de uma amante, outras, tenebrosamente, com a ferocidade d'um monstro mal ferido!

Se fôsse a alongar-me, se fôsse a descrever o relevo das vilas e das aldeias, o ondeado dos vales, a ramagem dos arvoredos e a abertura das ribeiras, não chegaria — meus Senhores — o dia todo para abusar da vossa extrema paciência!

O povo trabalha do nascer ao pôr do sol mas tudo alli é bafejado pelo sôpro da graça divina — desde o amontoado da casaria ao frondoso dos velhos jardins, desde os montes e colinas aos lagos luxuriantes.

Relevem-me pois, a escacez de recursos e o pouco brilho das minhas palavras que serviram, apenas, para vos demonstrar o grande desejo que sinto em visitardes os Açores.

Melhor do que eu poderá qualquer de vós, podereis mesmo todos, transmitir aos continentaes, ao paiz inteiro, as vossas impressões da terra que, em boa-hora, foi visitada pelas esquadras do Infante D. Henrique.

O illustre filho dos Açores senhor Dr. Armando Narciso, ao terminar a sua conferencia sobre as características regionaes dos Açores, realisada, tambem ha pouco tempo, n'uma das salas da patriótica Sociedade de Geographia afirmáva:

— «Neste canto do mundo, o homem fervilha, formiga e labuta. E esta paisagem, assim povoada e assim colorida, conforta e alegre. Ela não é das que predispõem para as profundas filosofias nem das que preocupam as almas inquietas e insatisfeitas e por isso mesmo deixa-nos a alma num repouso suave e bom.»

E eu, terminando, e depois de falar nela, de vos têr amarrado á minha teimosia roubando-vos precioso tempo, só tenho que agradecer-vos a atenção pedindo-vos em virtude da escassês de meus meritos desculpa de não vos deixar a alma num repouso suave e bom.

E DISSE.

Sociedade Commercial Portugueza **PHILIPS**

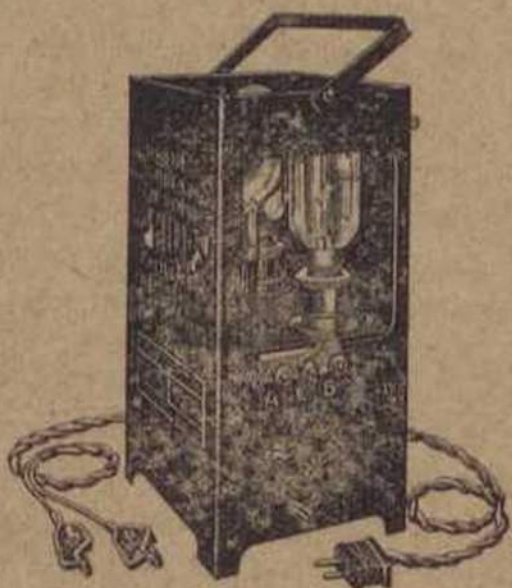
RUA DA BETESGA 57, 1.º Esq.^{da}

LAMPADAS DE CONSTRUCCÃO REFORÇADA
ESPECIAES PARA CAMINHOS DE FERRO.

RECTIFICADORES PARA CARREGAR.

ACUMULADORES PARA SIGNAES.

Dirigir-se ás casas das especialidades



Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Divisão Fiscal de Via e Obras

Portaria n.º 5:184

Tendo a The Match and Tobacco Timber Supply Co., com sede nesta cidade, Rua de S. Julião, 139, concessionária do Caminho de Ferro Mineiro do Lena, submetido à aprovação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro o regulamento n.º 6 para o pessoal de via, chefe do lanço, do distrito, assentadores de via, guardas de passagem de nível e guardas-fios: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, concordando com o parecer da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o regulamento n.º 6, pessoal de via, chefe de lanço, de distrito, assentadores de via, guardas de passagem de nível e guardas-fios, apresentado pela The Match and Tobacco Timber Supply Co., concessionária do Caminho de Ferro Mineiro do Lena, para uso do referido pessoal na mencionada linha férrea.

Paços do Governo da República, 19 de Janeiro de 1928. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Alfredo Augusto de Oliveira Machado e Costa*.

Delegação do Governo nos Caminhos de Ferro do Estado

Decreto n.º 14:967

Tendo deixado de existir, em consequência do arrendamento da exploração das linhas férreas do Estado à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, as entidades oficiais que faziam parte dos corpos gerentes da Previdência do Ferrovário do Minho e Douro, instituída por decreto n.º 11:752, de 22 de Maio de 1926;

Considerando que, por falta de parte dos corpos gerentes, não tem podido a referida instituição efectivar os benefícios consignados no estatuto aprovado por aquele decreto, facto que está causando embaraços aos herdeiros dos contribuintes e à própria vida da instituição, cujas razões de existência subsistem a despeito do citado arrendamento, porquanto o pessoal, na sua quasi totalidade, continua no desempenho das suas anteriores funções;

Considerando que tal estado de cousas provocou um natural decrescimento do número de contribuintes, que é de immediata necessidade compensar, para garantia da instituição efectivar os benefícios consignados no estudo aprovado por aquele decreto, facto que está causando embaraços aos herdeiros dos contribuintes e à própria vida das instituições, cujas razões de existência subsistem a despeito do citado arrendamento, porquanto o pessoal, na sua quasi totalidade, continua no desempenho das suas anteriores funções;

Considerando que tal estado de cousas provocou um natural decrescimento do número de contribuintes, que é de immediata necessidade compensar, para garantia da instituição e dos benefícios que lhe são atribuídos;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações:

Hei por bem decretar:

Artigo 1.º Os cargos de presidente, secretário e tesoureiro da comissão administrativa da Presidência do Ferrovário do Minho e Douro, bem como os de presidente da assembleia geral e do conselho fiscal da mesma instituição, passam a ser ocupados por funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a nomear pelo respectivo director geral.

§ único. A primeira nomeação deverá efectuar-se no prazo máximo de oito dias a contar da publicação do presente diploma.

Art. 2.º É facultada aos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro a inscrição como contribuintes da referida instituição, nos termos do estatuto aprovado pelo decreto n.º 11:752, alterado pelo presente diploma.

Art. 3.º (transitório). É prorrogado por mais seis meses, a contar da data da publicação deste decreto, o prazo a que se refer o § 1.º, alinea a), do artigo 5.º do citado estatuto.

Art. 4.º Ficam revogadas as disposições em contrário.

O Ministro do Comercio Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Passos do Govêrno da República, 27 de Janeiro de 1928. — ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *Alfredo Augusto de Oliveira Machado e Costa*.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Termos de contrato de trespasse para a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro das linhas do Vale do Corgo (Régua a Chaves), do Vale do Sabor (Pocinho a Miranda) e da Régua a Vila Franca das Naves (em Construção).

Aos 27 dias do mês de Janeiro de 1928 na Direcção Geral de Caminhos de Ferro, onde vim eu, Júlio José dos Santos, engenheiro sub chefe da Divisão Central e de Estudos da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, se acham presentes de uma parte Álvaro de Sousa Rêgo, director geral de caminhos de Ferro, e neste contrato designado por primeiro outorgante, em nome do Governo e por delegação de S. Ex.ª o Ministro do Comércio e Comunicações, e de outra parte António de Almeida Vasconcelos Correia e Vitorino Henriques Godinho, respectivamente vice-presidente e administrador do conselho de administração, representantes da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, conforme certidão que fica arquivada nesta Direcção Geral de Caminhos de Ferro neste contrato designada por segundo outorgante, e Pedro Joice Dinis, António Faria Carneiro Pacheco e Dr. Caeiro da Mata, respectivamente administrador delegado e administradores do conselho de administração representando a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e neste contrato designada por terceiro outorgante, assistindo também a este acto o Sr. Dr. José Francisco de Azevedo e Silva, Procurador Geral da República.

E por estes foi dito, perante mim e as testemunhas adiante declaradas, que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, desejando usar da faculdade que lhe é concedida pelo artigo 37.º do contrato de 11 de Março de 1927, resolveu trespassar para a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro os direitos e obrigações que lhe assistem por o mesmo contrato com referência às linhas da Régua a Chaves, do Pocinho a Miranda e da Régua a Vila Franca das Naves (esta em construção) e seus eventuais afluentes, compreendidos os prolongamentos, o que faz por elles acto, devidamente autorizada pelo Governo, conforme o disposto no decreto n.º 14:612 e nos termos dos artigos seguintes:

(Continua).

Linhas Estrangeiras

Linhas espanholas—Foi aprovado pelo Conselho Superior Ferroviário o projecto do caminho de ferro subterrâneo entre Barcelona e Badalona.

—Pelo Conselho de Ministros foi aprovado o plano de electrificação de caminhos de ferro, proposto pelo Conselho de Fomento o qual para o pôr em prática nomeará em breve uma Comissão de técnicos das Companhias, do Estado e representantes das Indústrias.

O custo das obras está calculado em mais de 300 milhões de pesetas.

O plano consiste em orientar a reforma do plano ferroviário, mediante a electrificação nos tróços de cordilheira e n'aqueles que teem uma grande intensidade de tráfego.

O projecto compreende, entre todas as Companhias uns 2:000 quilómetros, que abrangem as cordilheiras Cantábrica, Penibética, parte da Ibérica e a Serra de Guadarrama e, desde logo, o tróço principal da rede catalã que, como se sabe, têm um tráfego excessivo.

Na parte económica, o projecto se fêz debaixo do ponto de vista de que os gástos hão-de ser compensados pela economia que há-de resultar e resultará, seguramente, de não ter que acudir em certos tróços á duplicidade de linhas nem ao reforço de pontes.

O calculo dos benefícios que, por não se realisarem tais obras, resultam é superior a 50 milhões de pesetas no ano, com a garantia de que fica coberta a divida ferroviária—entre o aumento das receitas e as que logicamente se hão-de obter no consorcio com as Companhias—e ainda a uma possível redução das tarifas de transporte, sôbre tudo para os productos agrícolas.

Para esta electrificação dos 2:000 quilómetros conta-se com a força hydraulica que resultará das obras que se realisarão nos rios, mediante a ordenação das suas águas nas confluências já conhecidas.

Na actualidade está electrificado o tróço do Porto de Pajares, como é sabido, e realisam-se as obras de execução para electrificar os tróços de San Juan de Abadesas, Mauresa e Ripoll, mas isto, em relação com o plano geral aprovado em princípio pelo Conselho, significa, apróximadamente uns sete por cento da totalidade.

Linhas alemãs—A electrificação dos caminhos de ferro alemães adqueriu um enorme progresso e na actualidade as linhas electrificadas alcançam uma extensão de 1.219 quilómetros, fixando as suas principaes instalações na Sibésia e Baviera. No ano passado

foram inauguradas as linhas de tração eléctrica bávara Munich-Rastibona e Munich-Kufstein e no ano actual prosseguirão os trabalhos nas de Rosenheim-Freilassing (Baviera), Breslau-Königszell e Lauban-Kohlfurt (Sibesia) assim como na rede urbana de Berlim, cuja longitude é de 155 quilómetros e que será inaugurada, pelo menos uma parte, dentro do corrente ano.

Linhas brasileiras—A Secretária das Obras Publicas do Estado de Rio Grande do Sul está publicando editais chamando concorrentes para a concessão de uma linha férrea de Santa Cruz a Candelária e respectivo prolongamento ao ponto mais conveniente entre a Cidade da Cruz Alta e a vila Júlio de Castilho.

—Foi convidado para o cargo de superintendente da Companhia Ferroviária Éste Brasileiro o Dr. Arlindo Luz, ex-director da Sorocabana.

Linhas polacas—O Govêrno do Polônia vai promulgar várias medidas tendentes a cobrir o "deficít" do balanço actual do Estado e que ascende a 266:000:000 de zloty.

Entre essas medidas destaca-se a que industrialisa todas as Empresas do Estado e em particular os caminhos de ferro.

Linhas da Columbia—Segundo informam da Contadoria Geral da Republica ao Congresso, os Caminhos de Ferro nacionais produziram no ano de 1926 a soma de 7.959.971 pesos, o que representa um aumento sobre o anterior de 2.744.859 pesos assim: Caminhos de Ferro do Pacifico, 4.682.513 pesos; Caminhos de Ferro de Giraldot, 1.770.115; Caminhos de Ferro Central do Norte, secção II, 786.228; Caminhos de Ferro Tolima-Huila-Caqueta, 375.662; Caminhos de Ferro do Sul, 200.580 e Caminhos de Ferro de Puerto Vilches, 145.473 pesos. Os gastos de exploração ascenderam a 5.242.666,0 pesos, resultando um producto de 2.787.280 pesos, e um "superavit" para o ano de 1927 de 2.782.040 pesos. O aumento corresponde na quasi totalidade ao Caminho de Ferro do Pacifico, e a razão de tal incremento se deve ao desenvolvimento alcançado pelas regiões por onde passa, e que arranca de Buenaventura e atravessa os departamentos do Valle, Caldas e Cauca.

Imprensa

«A DEMOCRACIA»

Sob a direcção do Padre sr. J. M. Fernandes, antigo director de «A Verdade» que se publicou em Angra, sabemos ter reaparecido como jornal independente e noticioso «A Democracia», da Horta.

Não recebemos o numero que nos compete por antiga permuta.

«A CIDADE»

Com o n.º 147, entrou este nosso colega local, que se publica em Angra do Heroismo, no seu quarto ano, de existencia.

Com prazer registamos o aniverssário daquele colega, formulando votos pelas suas prosperidades.

AÇO

Silico Manganese para molas de automoveis

Aço oitavado

Limas

Inglesas de 1.^a qualidade



MARCA DA FABRICA

Dos afamados fabricantes

Cammell Laird & Co. Ltd.

CYCLOPS WORKS

SHEFFIELD

O Congresso Sul-Americano de Caminhos de Ferro

Por motivo da celebração do Congresso Sul-Americano de Caminhos de Ferro, o Governo Argentino convidou todos os outros da América e as suas companhia ferroviárias a fazerem e representar no mesmo Congresso. Entre os projectos a examinar nesse Congresso figura o da construção de uma ponte metálica para o caminho de ferro que ligará a Argentina com o Uruguay.



Companhia Carris de Ferro de Lisboa

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

BILHETES DE ASSINATURA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lisboa, Santo Amaro, 19 de Dezembro de 1927.

A DIRECÇÃO.

Viagens e Transportes

HORARIO DOS COMBOIOS

Linha do Douro

Desde o dia 1 do corrente mez, que o comboio recoveiro n.º 3705, que faz serviço de passageiros das três classes entre Ermezinde e Penafiel, tem a sua marcha modificada como a seguir se indica:

Ermezinde, partida 2,11; Valongo 2,27; Recarei 2,44; Cete 2,52; Parêdes 3,01; Penafiel, chegada 3,09

Lisboa, 21 de Janeiro de 1928.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonyma — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Aviso ao Publico

Armazenagem gratuita de mercadorias nas estações

A partir da data do presente é concedida a isenção do pagamento dos direitos de armazenagem, durante o prazo de 10 dias por vagão, às mercadorias depositadas nas estações da rede explorada por esta Companhia para serem expedidas em pequena velocidade, em vagões completos de carga normal de 10 toneladas por cada expedidor, sendo este prazo contado desde a hora em que fôr iniciado o depósito da mercadorias.

Para as mercadorias destinadas à ser carregadas em vagões de carga superior a 10 toneladas, é esse prazo ampliado proporcionalmente ao numero de toneladas excedentes a 10.

O prazo de armazenagem gratuita estabelecido na alínea c) do Art. 8.º da Tarifa de Despesas Acessórias será elevado ao dobro, nas estações de chegada, quando se trate de remessas de cascos vasilhos.

Estas disposições não são applicaveis às estações de Alcantara-Mar e Alcantara-Terra e suas dependencias, Aldegalega, Alfandega, Barreiro, Beja, Braço de Prata, Cais do Rêgo, Campanhã, Coimbra, Evora, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Lisboa-Cais dos Soldados e suas dependencias, Lisboa-Jardim, Lisboa-Santo Amaro, Montemor, Olhão, Pampilhosa, Portimão, Reguengos de Monsaraz, Setubal e Vila Nova de Gaia.

Ficam vigorando as disposições de Despesas Acessórias em applicação desde 26 de Fevereiro de 1923, em tudo que não seja contrario ao disposto no presente.

O presente anula e substitue o Aviso ao Publico A n.º 95 de 24 de Setembro de 1925.

Lisboa, 25 de Janeiro de 1928.

O Director Geral da Companhia
(a) *Ferreira de Mesquita*

A. n.º 150

Exploração — Serviço do Tráfego

Expediente n.º 1.173

Armazenagem gratuita de várias mercadorias

NAS ESTAÇÕES DE

Mosteirô a Barca d'Alva

SITUADAS NA LINHA DO DOURO

A partir da data do presente é concedida a isenção de pagamento de direitos de armazenagem, durante o PRAZO DE 15 DIAS, nas estações de MOSTEIRO A BARCA D'ALVA tanto á expedição como á chegada, as remessas de vagão completo ou que paguem como tal, em pequena velocidade, de AGUARDENTE, CORTIÇA, ESTEIOS DE PEDRA e VINHO.

O referido prazo de 15 dias começará a ser contado depots de expirado o prazo de armazenagem gratuita estabelecido nas tarifas vigentes.

A Companhia revêrva-se a faculdade de elevar ao dobro os prazos de transporte estabelecidos nas tarifas geral e especial n.º 1 de pequena velocidade para as remessas que disfrutem desta concessão de armazenagem gratuita, e declina toda e qualquer responsabilidade por avarias ou faltas que se deem durante o periodo em que as remessas gosaram desta concessão.

Outrossima Companhia não se obriga a aceitar para depósito naquelas estações, qualquer porção das mercadorias supra indicadas quando a capacidade dos cais se encontre totalmente occupada.

Lisboa, 27 de Janeiro de 1928.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

A. n.º 151

Exploração — Serviço do Tráfego

Expediente n.º 1.432

ESTAÇÃO DE FREIXO DE NUMÃO

A partir da data do presente a estação de Freixo situada na linha do Douro, passa a denominar-se FREIXO DE NUMÃO.

Lisboa, 10 de Fevereiro de 1928.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

A. n.º 153

Exploração — Serviço do Tráfego

Expediente n.º 1.857

(25.º Aditamento ao AVISO AO PUBLICO A. n.º 192)

APEADEIRO DE CARVALHEIRA

A partir de 18 de Fevereiro de 1928 o apeadeiro de Carvalho situado ao quilometro n.º 307,5 da linha do Norte, passa a denominar-se CARVALHEIRA - MACÊDA.

Lisboa, 13 de Fevereiro de 1928.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

A. n.º 154

Exploração — Serviço do Tráfego

Expediente n.º 1.857

**Companhia Portuguesa para a Construcção e Exploração
de Caminhos de Ferro**

LINHAS DO VALE DO VOUGA

Aviso ao Publico

SINDICATOS AGRICOLAS

BONUS

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

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

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

Adubos de qualquer natureza, insecticidas e fungicidas; Plantas e Sementes de qualquer natureza; Maquinas agricolas ou seus accessorios; Alfaias agricolas e seus accessorios; Animais reprodutores; Quaisquer materiais destinados ao funcionamento das maquinas agricolas;

10 % nas remessas compostas de:

Detritos de cal ou gesso; Gesso moído para terras; Resíduos de fornos de cal (carvoico); Superfosfato de calcio (ou de cal);

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

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

10 % nas remessas compostas de:

Carnes frescas.

As remessas consignadas aos Sindicatos Agricolas e que tenham beneficiado da redução a que o presente aviso ao Publico se refere, só poderão ser levantadas contra-entrega da respectiva guia, junta á declaração escrita e assinada pelos directores do Sindicato, de que as mercadorias ou maquinismos constantes dessas remessas se destinam ao consumo ou emprego exclusivo do Sindicato ou dos seus socios, não constituindo por isso objecto de negocio ou de comercio.

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

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

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

Espinho. 31 de Dezembro de 1927.

O Engenheiro Director da Exploração,

Ferreira d'Almeida.

BETON DE AÇO

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

Do melhor resultado como
revestimento de

Pavimentos

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

Vias

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

**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 praies, silos, elevadores de alcatruzes para coke, minério, pedras, ardosa e carvão, tanto como para cereaes e farinhas.

Execução como
camada de reboque

em superficies completas no proprio logar da construcção.
Colocação de

placas preparadas
de beton de aço.

O beton de aço conserva-se sempre isento de poeira

Representantes e depositarios

F. H. D'OLIVEIRA & C.^A L.^{DA}

RUA 24 JULHO, 148, LISBOA