

Gazeta dos Caminhos de Ferro

23.º DC 41.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do 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 983

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. Lu 1904, medalhas de bronze

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

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

Representante em Angra do Heroísmo: 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, 1 de Dezembro de 1928

Propriedade da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO

Dr. Calado Rodrigues

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

Anexos neste numero — Comp.^a dos C.^{os} de Ferro do Norte de Portugal — Anexo n.º 2 ao Livro Horario n.º 4 — Vidé Pagina 364.

SUMÁRIO

Os portos do Douro e Leixões e as suas ligações ferroviarias por J. Fernando de Souza Pag. 355
Lei do Sêlo » 356
Linha Internacional Cuneo-Breil-Ventimiglia-Nice por Calado Rodrigues » 358

Em Espanha - O Seguro Obrigatorio Ferroviario. Pag. 360
Linhas Portuguezas » 362
Fusão da Previdencia do Ferroviario do S. S. com a do M. D. » 362
Viagens e Transportes » 363
Linhas Estrangeiras » 364
Ultima hora » 364
Vidé anuncios da C.^a dos C.^{os} de Ferro do Norte de Portugal e da C.^a dos C.^{os} de Ferro Portuguezes da Beira Alta, Pag. 366 » 367

OS PORTOS DO DOURO E LEIXÕES E AS SUAS LIGAÇÕES FERROVIARIAS (*)

II

Por J. FERNANDO DE SOUZA

SURGIRA entretanto a liquidação da critica situação creada aos bancos do Porto pela construção e exploração das linhas de Salamanca á fronteira, ocorrendo o expediente da criação da Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares pela lei de 29 de Agosto de 1889.

A Companhia arrendaria as linhas, reembolsaria o estado de dispendio feito com as obras do porto, prolongaria o ramal de Campanhã a Porto-A até Leixões e adaptaria o porto às funcções comerciais. Essas duas obras eram estimadas em 1.993 contos. O pagamento das obras do Porto atingia 4.489 contos. A adaptação comercial era subordinada ao projecto atraz referido. Dava-se a garantia de juro ao capital immobilizado pela Companhia.

Desde logo surgiram duvidas acêrca da eficacia dessa obra de proporções restrictas e sujeita á imperfeita quietação das aguas no porto de abrigo, cuja area era ainda reduzida pelas instalações commerciaes.

Foi por isso o assunto confiado em 1893 ao estado de uma comissão tecnica, do qual resultou o plano do porto comercial constituído por docas successivamente construidas á medida das necessidades na bacia do Leça, sendo uma delas de flutuação.

O projecto, elaborado pelos engenheiros Tomaz da Costa e Pereira Dias, ficou pendente. Em 1900 foi nomeada nova comissão para estudar o problema em toda a sua complexidade, abrangendo as ligações ferroviarias do porto, já definidas no plano decretado em 15 de Fevereiro de 1900 e representadas pelo prolougamento do ramal de Alfandega e pela linha de circunvalação de Contumel a Leixões, relacionando o seu estudo com a lei da constituição da Companhia das Docas do Porto, que até então ficara por cumprir.

O parecer, datado de 14 de agosto de 1903 e baseado no estudo de diversas sub-comissões entendia que a lei de 1889 relativa á Companhia de Docas não fôra cumprida integralmente por motivos de força maior, mas que devia ser aplicada aclarando as bases de modo que, mantendo-se a base

(*) Vide Gazeta de 16 de Novembro.

de 6.482 contos para a garantia do juro, se fizesse o porto comercial de Leixões segundo o plano de 1893, se prolongasse o ramal de Alfandega até áquele porto, se construísse a linha de circunvalação e se executassem gradualmente os melhoramentos no porto do Douro segundo o plano de 1899.

Poucos anos depois da Companhia das Docas, que limitava a sua acção á exploração das linhas de S. F. P., encarregou os engenheiros Adolfo Loureiro e Santos Viegas da elaboração do projecto do porto comercial.

Esse notavel trabalho efectuado em 1908, tomava por base o estudo anterior, modificando-o porém profundamente e não contando senão com docas de marés, cujo acesso era facilitado pela dragagem de um canal profundo.

Evitava-se além disso, a redução, por muros, do espaço onde as vagas se expandissem no fundo do porto de abrigo. Procurava-se ainda melhorar este pelo prolongamento do molhe do Norte em curva de grande raio, voltando a concavidade para o mar, com a extensão de 200 m. Assim se abrigava o porto e ao mesmo tempo se protegia a curva do molhe Sul da vaga tangencial de NO.

Dificuldades varias impediram a execução desse projecto, que foi sucessivamente revisto, como veremos.

Em 53 de dezembro de 1911 o engenheiro Von Hafe, que estava então á testa dos serviços fluviaes e marítimos (1.^a Divisão) apresentou á Junta uma importante exposição acerca dos melhoramentos dos dois portos, da qual importa dar breve noticia. Começava por risar a lentidão do desenvolvimento do commercio marítimo do Porto, contrariado pelas deploraveis condições do porto.

Analysava em seguida o projecto: Loureiro-Viegas do porto comercial de Leixões cuja execução integral e imediata por forma lhe não parecia oportuna.

Observava que eram distintas as fucções de Leixões porto costeiro de escala e velocidade e o porto exterior do Douro, verdadeiramente comercial que tenha aquele por complemento. Eram em seguida analisadas as possibilidades de incremento do trafego de Leixões, chegando o abalisado engenheiro á coeclusão de que a primasia pertenceria sempre ao porto do Douro.

Partindo da tonelagem anual de frequencia de Leixões que fôra de 2.000.000 de toneladas em 1910 e crescia 134.000 em media por ano com um coeiciente de carga de 0,11, media das de Vigo (0,04) e Lisboa (0,18), em 30 anos chega-se a um movimento

de 6.000.000 de toneladas, com 660.000 toneladas de trafego de mercadorias carregadas e descarregadas, para o qual serão suficientes 1.100 m. de caes.

Ora no projecto Loureiro a doca n.º 1 e o anteporto tinham 1440^m de cais, podendo pois ser adia-da a construcção da doca n.º 2. Observava porem o sr. Von Hafe que a area do porto de abrigo era por vezes insufficiente, sendo preciso aumentá-la. Propunha por isso que a doca n.º 1 fosse substituida por um simples canal de largas margens arborisadas que dava acesso á doca n.º 2, que serviria de abrigo, tendo 2300^m de caes para o trafego comercial.

Mais tarde poder-se-iam abrir novas docas em ligação com essa. Entretanto e desde logo dever-se-iam construir 2.000^m de cais no Douro, podendo dar vasão a um trafego de 1.000.000 toneladas, gastando-se allí 3.000 contos economisados em Leixões, onde bastariam obras no valor de 3.500 contos.

Preconisa a ligação directa da Alfandegã com Leixões pelo prolongamento do ramal marginal até o Douro e internado entre esse ponto e Leixões. Essa ligação não dispensa a linha de circunvalação.

Correspondia este notavel estudo ás preocupações dos que não queriam ver depreciada a função commercial do porto interior do Douro e apenas a queriam completada pelo abrigo no de Leixões e operações comerciais complementares por inacessibilidade do primeiro, quer em vista do calado das grandes unidades, quer do mau tempo.

Neste valioso trabalho não se tinham sufficientemente em conta os defeitos insanaveis do porto do Douro, que não são motivo para o abandonar, mas evidenciam a necessidade do porto comercial de Leixões com ele conjugado.

E' neste ultimo que se pode esperar consideravel incremento de tráfego e não quando a linha de circunvalação esteja construída e haja cais acostavel em boas condições.

O desaproveitamento da doca n.º 1 transformada em mero canal com largas avenidas marginaes representaria uma economia minima, dando logar á perda de 1100^m de caes, podendo essa doca abrigar um certo numero de navios, que ao mesmo tempo deixam ou recebem mercadoria, ficando livre mais espaço no porto de abrigo.

Por portaria de 27 de janeiro de 1912 foi encarregada do estudo do plano de melhoramentos do porto de Leixões, incluindo a sua administração, a Junta autonoma das obras da cidade do Porto, creada por decreto de 7 de fevereiro de 1911, que tinha a seu cargo as obras do porto do Douro,

Foi então perfilhada, pela grande comissão assim constituída, a variante do projecto Loureiro, elaborada pelo engenheiro Carvalho d'Assunção, que propunha, para consolidação do molhe Sul, em vez do prolongamento do do Norte, um quebra-mar rectilíneo partindo do Leixão grande e tendo a extensão de mais de 500^m para abrigar a entrada do porto. Para a consolidação da curva avançada do molhe Norte propunha-se um quebra-mar recto exterior.

Essa disposição era fundamentada na dificuldade de ligar o prolongamento do molhe com a cabeça actual; na insuficiente resistencia do mesmo á violencia dos temporais por ficar em concavidade para o exterior e ter o mesmo perfil que o adoptado na construcção do molhe e que a experiencia mostrou ser pouco resistente; no perigo da obstrucção da entrada do porto no caso de uma derrocada.

Na memoria de 27 de setembro de 1912 aquele engenheiro desenvolvia esta critica do projecto Loureiro e para mostrar a deficiencia de abrigo oferecido pelo porto de Leixões, indicava as areas correspondentes ás diversas profundidades:

Para calado até 6^m — 56 hect.
 » » » 8^m — 31 »
 » » » 10^m — 8 »

Assim se evidenciava a escassez de espaço para fundeadouro de vapores de mais de 9^m quando não haja quietação das aguas no porto.

Observa a memória que essa situação melhorará, quando se drague a bacia e se quebrem rochas para rebaixar o fundo, mas que sempre se farão sentir as exiguas dimensões do porto, emquanto não se lhe aumentar a capacidade mediante as instalações para serviço comercial. Só assim se deixará de recusar entrada a navios de carga, que a pedem para se abrigarem o que por vezes succede e ficar de reserva espaço para vapores de carga com prejuizo da navegação e descredito do porto.

Quanto a essas instalações, propunha a ampliação da doca n.º 1, que no projecto Loureiro figurava com 125^m de largo e 391^m de comprido do lado Norte, passando a ter respectivamente 155^m e 520^m. A doca n.º 2, que se seguia a esta, passaria a ter, em vez de 250^m de largo e 391^m de comprido ao Norte, 400^m e 1045^m.

A area molhada das duas docas subiria de 22,73 hectares a 40; o perimetro de caes de 2800^m a 3795^m. Contava-se com a cota conforme do fundo de 11^m.

A ampliação da doca n.º 2 era proposta principalmente para que ela oferecesse abrigo a navios que no porto exterior não coubessem.

A comissão, ao perfilhar esse plano, fixava em 7.500 contos a despesa necessaria para as obras exteriores de abrigo, dragagem, corte de rocha do canal de acesso das docas e construcção de ambas.

Como formula administrativa e financeira, depois da enumeração dos diferentes sistemas que podiam ser adoptados, propunha-se a entrega da administração a uma corporação, em que tivessem parte activa os elementos locais, sendo confiados á mesma entidade os dois portos: Douro e Leixões.

O relatório da Comissão data de 25 de novembro de 1912.

Por decreto de 18 de junho de 1913 foi organizada a Junta autonoma das instalações maritimas do Porto (Douro-Leixões). Este decreto organico emanara da lei de 23 de abril de 1913, que a instituiu, fixando em 7.500 contos o custo das obras de Leixões.

Pouco antes, a portaria de 13 de fevereiro encarregou uma comissão composta dos engenheiros Cecilio da Costa, Cordeiro de Souza e Assunção de estudar as obras de consolidação e defesa dos molhes de Leixões, conforme foi mostrado no plano de melhoramentos proposto pela Comissão de 1912 e aprovado por essa portaria.

A comissão tecnica de 1913, de cujos membros dois faleceram e o terceiro está reformado, não apresentou relatório, mas corre impressa uma *Memoria justificativa das obras de consolidação dos molhes e proteção á bacia de Leixões*, datada de 1913, firmada pelo vogal Assunção e redigida em termos que mostram ser esse trabalho um projecto de parecer da Comissão, cujas actas existem, segundo parece, podendo-se verificar uteis se os alvitres da *Memoria* foram ou não perfilhados pelos outros vogaes.

Importa recordar os topicos da lei organica de 1913. Creava-se a Junta, confiava-se-lhe o porto de Leixões conjuntamente com o do Douro e fixava-se a sua composição. Dispensava-se a Companhia das Docas dos encargos que lhe impunha a lei de 1889. Definiam-se na base 2.ª as obras a executar em Leixões e que eram:

1.ª — as da adaptação ao serviço comercial segundo o projecto Loureiro-Viegas modificado pela variante Assunção, declarando a base *que projecto e variante estavam aprovados pelo Governo*;

2.ª — as de consolidação e defesa dos molhes que deveriam ser subordinadas ao projecto *que fôr aprovado pelo Governo e cujo estudo estava confiado á Comissão nomeada por portaria de 13 de fevereiro de 1913*.

Parte Oficial

A NOVA LEI DO SÊLO

O conselho de ministros aprovou ha dias o seguinte decreto pela pasta das Finanças :

As taxas fixas do imposto do selo actualmente em vigor são ainda, salvo uma ou outra excepção, as da tabela de 1902 multiplicadas pelo factor 15. Se tivéssemos apenas que olhar á desvalorização da moeda, poderiam as mesmas taxas ser ainda notavelmente aumentadas. Mas a elevação — e não de todas — em mais um terço apenas, traduzindo taxas 20 vezes maiores que as primitivas, dará o aumento de receita necessario, sem o gravame que uma perfeita actualização poderia trazer no actual momento.

Prometeu-se esta reforma no relatorio do decreto 15.798, que aprovou o orçamento deste ano e muitos julgarão que nenhum mal haveria em desta vez se não cumprir a promessa: mas ha que preparar o caminho para corrigir o desequilibrio resultante de se haverem agravado impostos directos além do que comportava a simples desvalorização da moeda, quando impostos de outro tipo, como o do selo, nem sequer a acompanharam. Deve notar-se por outro lado que não se alterando, como de facto se não alteram, as taxas de percentagem, o onus é insignificante e apparece tão difundido que mal se sentirá.

A parte mais importante da reforma que se enuncia no decreto pretende realizar a mesma ideia de simplificação e economia que noutros diplomas se tem invocado. A simplificação que a materia de estampilhas fiscaes se conquistou em 1901, perdeu-se pelo rodar dos anos, com a criação de multiplos tipos, cada um adaptado á arrecadação de uma especie de receita. Foi o Estado impellido para este caminho umas vezes pela necessidade da consignação dos rendimentos, outras pelo desejo de apurar a quanto estes montavam. Depois da reforma orçamental estamos quasi livres daquelas consignações, e, quanto aos fins estatísticos, é necessario comparar sempre o que vale administrativa ou funcionariamente a determinação rigorosa duma receita e o que custa em trabalho o mantê-la distinta de outras nas contas publicas.

Bem feitas as contas, pareceu que um unico tipo de estampilha fiscal, restando a boa tradição de 1901, deveria substituir a do «imposto do selo», a do «selo administrativo», «de averbamento», «contribuição industrial», «contribuição de registo» e «Universidades». E juntando esta contracção á reforma que consiste em reduzir o numero das series de Valores, obtem-se uma grande simplificação nos serviços e uma importante economia de material, de trabalho e de tempo, na Casa da Moeda e nas tesourarias da Fazenda Publica sem esquecer a maior facilidade na fiscalização. E conseguindo tudo isto, o publico terá tambem a sua parte, na comodidade que representa para o contribuinte toda esta simplificação.

E' sabido que os contratos de mutuo por meio de letra

fogem geralmente ao imposto sobre a applicação de capitais. Procurou-se neste decreto uma pequena compensação para essa fuga nas letras, por meio duma elevação da taxa do selo de 2 para 4 0 00, insignificante quando comparada com a taxa do imposto que evitam. Para não atingir em nada o movimento comercial, só se applica aquella taxa quando na letra não intervem a qualquer titulo um comerciante, qualidade sempre facil de verificar senão pelo registo ao menos pela inscrição na matriz industrial.

Urgia que alguma coisa se fizesse nesta materia, e o que se estabelece é talvez de molde a resolver a questão. A experiencia dirá porém a ultima palavra.

Nestes termos, usando da faculdade que me confere o n.º 2 do artigo 2.º do decreto n.º 12.740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15.551, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos ministros de todas as Repartições ;

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

Artigo 1.º O imposto do selo continua a ser regulado pela legislação em vigor, mas, a partir de 1 de Janeiro de 1929, as taxas fixas constantes da tabela geral aprovada por decreto n.º 10.039, de 26 de Agosto de 1924, com excepção das mencionadas no artigo 2.º deste decreto com força de lei, são acrescidas de um terço do seu valor actual.

§ unico. Quando da actualização determinada por este artigo resultar qualquer fracção de dezena de centavo, far-se-á sempre o arredondamento para a dezena imediatamente superior. Igual arredondamento se fará quando da applicação das taxas variaveis mencionadas na tabela geral, em vigor, resultar tambem qualquer fracção de dezena de centavo.

Art. 2.º Não são abrangidas pela actualização referida neste decreto, com força de lei, as taxas fixas dos seguintes artigos da actual tabela geral do imposto do selo.

76-A — Diploma de Estado.

77 — Diplomas de habilitações literarias ou scientificas.

81 — Diplomas relativos ao exercito e á armada.

99 — Licenças a bacharel, licenciado ou doutor para advogar, não tendo as respectivas cartas.

100 — Licença para advogar concedida a pessoa que não seja para isso habilitada pelas Universidades.

154-A — Transferencias dos empregados publicos, a seu pedido ou pelas permutas.

Art. 3.º O § unico do artigo 7.º do decreto, com força de lei, n.º 12.700, de 20 de Novembro de 1926, passa a ter a seguinte redacção :

§ unico. As taxas do papel de que trata este artigo serão de \$50 a 500\$00 pela forma seguinte :

E' fixada em \$50 a taxa minima do papel para letras. A taxa imediata será de 1\$00 e até o limite de 10\$00 haverá as necessarias numa progressão cuja razão seja 1\$00.

A partir de 10\$00 até o limite de 30\$00 haverá as necessarias numa progressão cuja razão seja 2\$00.

A partir de 30\$00 até o limite de 200\$00 haverá as necessarias numa progressão cuja razão seja 10\$00.

A partir de 200\$00 até o limite maximo de 500\$00 haverá as necessarias numa progressão cuja razão seja 50\$00.

Art. 4.º As letras sacadas a partir da data em que este decreto com força de lei, entrar em vigor, quando qualquer dos obrigados cambiarios fôr comerciante, continuam sujeitas ás taxas actuais; quando, porém, nenhum dos obrigados cambiarios fôr comerciante, ficam sujeitas á taxa de 4 0/00,

§ 1.º Para efeitos do imposto do selo, a qualidade de comerciante prova-se, quando exigida, ou pela matricula ou com documento em que o interessado mostre ter sido paga a contribuição industrial ou achar-se inscrito no respectivo lançamento.

§ 2.º As letras a que se refere a segunda parte do corpo deste artigo, devem ter a data em que fôr feita a sua aquisição na Tesouraria respectiva, autenticada com assinatura ou rubrica do tesoureiro da Fazenda Publica, ficando a validade do imposto do selo dessas letras limitada a um ano contado da data da sua aquisição, prazo que poderá ser renovado mediante o pagamento anual, por meio de estampilha de igual taxa, inutilizada tambem pelo tesoureiro da Fazenda Publica.

Art. 5.º Para a cobrança do imposto do selo é criado um novo tipo de estampilha com a designação de estampilha fiscal, tendo impresso, na parte superior, a indicação do seu valor, em algarismos; na parte inferior a indicação do seu valor por extenso, e, na parte central, estampado, o escudo da Republica e a inscrição — Estampilha Fiscal.

§ unico. — As estampilhas a que se refere este artigo serão das taxas de \$10, \$20, \$30, \$40, \$50, \$60, \$70, \$80, \$90, 1\$00, 2\$00, 3\$00, 4\$00, 5\$00, 6\$00, 7\$00, 8\$00, 9\$00, 10\$00, 20\$00, 30\$00, 40\$00, 50\$00, 60\$00, 70\$00, 80\$00, 90\$00, 100\$00, 200\$00, 300\$00, 400\$00 e 500\$00.

Art. 6.º Os rendimentos que presentemente são arrecadados por meio de estampilhas com as legendas *Administrativo, Averbamento, Contribuição Industrial, Contribuição de Registo Universidades*, passam a ser arrecadados tambem por meio da estampilha fiscal, applicando-se no pagamento destes rendimentos o disposto no § unico do art. 1.º.

§ unico. Exceptuam-se do estabelecido na ultima parte do artigo anterior as importancias da contribuição industrial inferiores a 4\$00 a pagar por meio de estampilha em que o arredondamento se fará para a dezena de centavo superior ou inferior conforme a terminação fôr igual ou superior a 5 ou inferior a este numero.

Art. 7.º Durante o mez de Janeiro de 1929, as estampilhas referidas no artigo anterior serão recebidas nas Tesourarias da Fazenda Publica, para serem trocadas por outras de igual valor, cumprindo aos respectivos tesoueiros remetê-las á Casa da Moeda e Valores Selados até o ultimo dia do mez seguinte.

§ 1.º Nas estampilhas com as legendas indicadas no mesmo artigo será aposta pela Casa da Moeda e Valores Selados, inutilizando a respectiva legenda, a ssbrecarga «Estampilha Fiscal», continuando a ser usadas até á sua completa extinção.

§ 2.º Serão tambem devolvidas á Casa da Moeda no mesmo prazo as actuais estampilhas do imposto do selo de taxas inferiores a \$10. As superiores a esta taxa continuarão a ser utilizadas até sua completa extinção, juntamente com a estampilha fiscal criada por este decreto para a cobrança do imposto do selo e dos rendimentos referidos no artigo 6.º.

Art. 8.º A inutilização da estampilha fiscal continuará a ser feita, a partir de 1 de Janeiro de 1929, pondo-se sobre ela indicação do dia, mez e ano, e a assinatura ou rubrica de quem competir, mas o mez poderá ser designado por algarismos. A inutilização em caso algum poderá ser feita sobre os algarismos da taxa.

§ unico. Continua a ser permitido o uso de carimbo ou de qualquer outro sistema mecanico para a indicação do dia, mez e ano.

Art. 9.º Tanto o papel selado como as letras, actualmente em uso, continuarão a ter validade até á sua completa extinção desde que lhe sejam apostas as estampilhas necessarias para perfazer as taxas que por este decreto, com força de lei, lhes são fixadas.

Art. 10.º Ao artigo 39.º (cartazes ou anuncios) da tabela geral do imposto do selo, aprovado pelo decreto n.º 10.039, de 26 de Agosto de 1924, é adicionada a seguinte alinea:

Cartazes luminosos — Cada um, por cada mez ou fracção: em Lisboa e Porto, 5\$00; fora destas cidades, 2\$00.

Ficam isentos os expostos no local onde se exerça exploração da industria a que respeitam.

Tratando-se de anuncios luminosos feitos em «placards» onde se reproduzam varios anuncios em cada noite:

Cada um, por cada mez ou fracção, 2 por cento sobre o seu custo.

Art. 11.º Fica o Governo autorizado a publicar uma nova tabela do imposto do selo com as correcções, alterações e eliminações resultantes deste decreto, com força de lei, e de outros diplomas já publicados e que tenham modificado a tabela em vigor aprovada por decreto 10.039, de 26 de Agosto de 1924, fazendo igualmente nos dizeres da nova tabela, a publicar, as modificações que a prática tenha aconselhado.

Art. 12.º Fica revogada a legislação em contrario.

MANUAL DO VIAJANTE

EM PORTUGAL

L. Mendonça e Costa

ITINERARIOS DE EXCURSÕES EM TODO O PAÍS

Madrid, Paris, Vigo, Sant'lago, Salamanca, Badajoz e Sevilha

—EM PREPARAÇÃO A 6.ª EDIÇÃO—

Completamente actualisada por Carlos d'Ornellas

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

A NOVA LINHA INTERNACIONAL CUNEO-BREIL-VENTIMIGLIA-NICE

UMA MARAVILHA DE ENGENHERIA SERVINDO UMA MARAVILHA
DE BELEZAS NATURAIS

DESDE 1900 que os italianos tinham construída a linha ferrea de Cuneo, a 90 quilometros ao sul de Turim, a San Dalmazzo di Tenda, na fronteira francesa com a intenção de a continuarem até ao Mediterrâneo, a Ventimiglia, pelo vale de Roya. Este projecto, porem, tornava necessária a passagem por um canto do território francês, que então não era servido por caminho de ferro e só tinha ligação com Nice e Menton — por caminhos difíceis através as montanhas.

A conclusão da linha, tal como estava projectada pela Italia, serviria apenas á ligação economica de três comunas francesas com cidades italianas, Turim ao norte e Ventimiglia ao sul.

E aí está a razão por que a linha ferrea se queudou desde 1900 em San Dalmazzo di Tenda sem conseguir alcançar as margens do Mediterrâneo.

Das impressões trocadas resultou a conclusão de que a França só acederia a permitir que esse canto do seu territorio fôsse atravessado, desde que ao mesmo tempo fosse construída uma linha que servisse os interesses dos mercados franceses.

Em vista disto, foi decidida a construcção da linha para Tenda, d'onde saíriam uma linha para Ventimiglia e outra para Nice que fica servindo uma região montanhosa de notavel beleza até agora pouco conhecida dos visitantes da Riviera pela dificuldade do seu acêso.

O sistema completo das linhas de Cuneo a Tenda e d'aquí a Ventimiglia, na Italia, e a Nice, em França, devia ser aberto ao trafego em 1914.

Porém, várias dificuldades surgiram, quer do lado da politica, quer do lado da engenharia e os trabalhos da secção francesa, que ainda estavam atrasados em 1914, foram completamente interrompidos após o inicio da guerra.

Por parte da Italia, os trabalhos estavam concluidos

em 1914 e a linha entre Ventimiglia e Pienna, na fronteira, esteve em exploração durante alguns anos.

Os troços de Pienna a Tenda — ha pouco concluído — e de Nice a Breil, foram abertos ao tráfego em 30 de Outubro ultimo, 22 anos depois de terminadas as negociações preliminares e 28 anos a contar da época em que os italianos, aspirando a uma comunicação di-

recta entre Turim e o mar, tinham concluído a linha de Cuneo a S. Dalmazzo di Tenda.

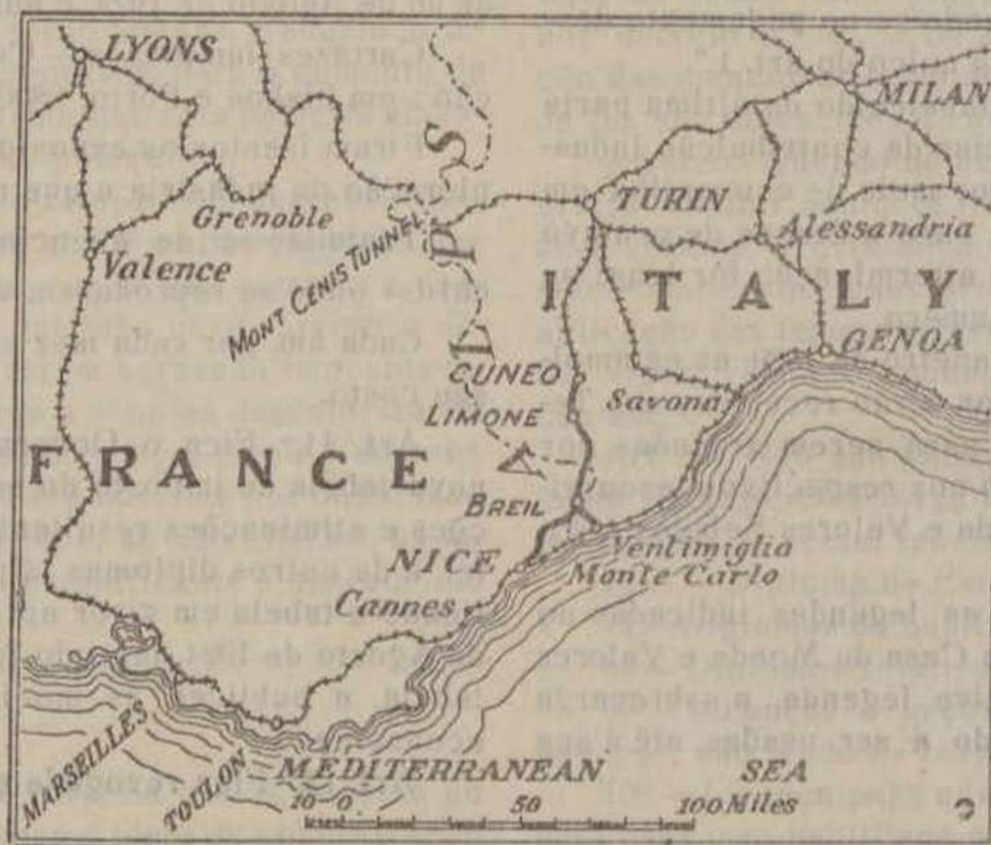
A extensão da linha de Nice a Cuneo é de, aproximadamente, 122 quilómetros e a do ramal de Breil a Ventimiglia de 21 quilómetros, num total de perto de 144 quilómetros, dos quais 62 foram construidos pela França, nestes incluídos os 2,5 quilómetros do tunnel aberto num canto do território italiano.

Como era de crêr, uma linha como esta, servindo uma região monta-

nhosa, apresenta-nos muitas obras interessantes de engenharia, como se vê das gravuras que acompanham este artigo.

Saindo da estação de Nice, recentemente ampliada, a linha segue na direcção nordeste pela costa do Mediterrâneo na extensão de 1,5 quilómetros e atravessando o rio Paillon, segue pelo vale desta corrente na extensão da 20 quilómetros, em rampas sucessivas, até atingir, a mais de 400 metros de altitude, a vila de Escarène. Neste trajecto, a linha vai coleando pelas encostas, atravessando as saliencias da montanha por tuneis curtos e transpondo os vales por pontes e viaductos. E' tão traiçoeira a formação destes montes e tão sujeitas a desmoronamento aquelas saliencias que, onde a linha não passa por tuneis ou viaductos, tem que sêr, na maior parte, consolidada com espessos muros de suporte e defendida tambem pela parte superior com fortes muros que sirvam de amparo ás barreiras.

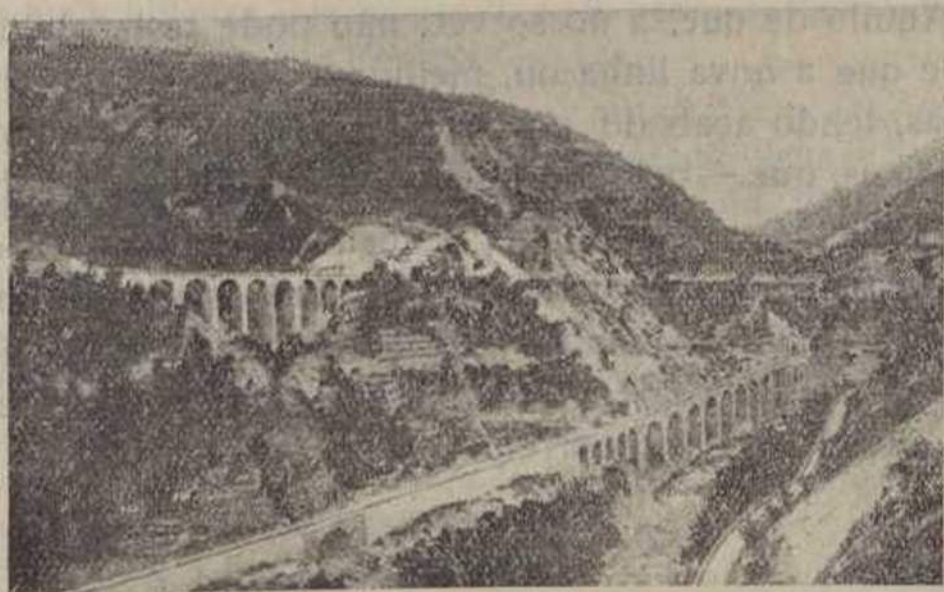
O pequeno rio Erbossiéra lança-se no Paillon por



Mapa da nova linha

uma garganta escarpada, precipitosa, oferecendo um dos mais belos trechos da linha que aí passa sobre a ponte, no genero da ponte do Isonzo a que fizemos referência no ultimo numero — cujo arco maior tem 40 metros e cuja altura é de 50 metros.

Imediatamente ao norte deste viaducto é a montanha atravessada por um tunel tendo junto da entrada uma bôca suplementar, que é uma das muitas obras militares espalhadas por toda a linha e justificadas pela sua proximidade da fronteira.



A linha de Nice (em cima) e a de Ventimiglia, no vale de Roya perto de Breil

A uns 22 quilómetros de Nice, a linha atravessa o vasto e profundo vale em que se aninha a pitoresca vila de Escarêne, por um viaducto de 11 arcos de 16 metros de largura e com uma altura maxima de perto de 45 metros.

Neste ponto, deixando o vale de Paillon á esquerda, a linha, descrevendo um semi circulo, vai subindo até um curto tunel e, passada a estação de Tonët de l'Escarêne, mergulha no mais extenso dos tuneis de França Seis quilómetros sob o *Col de Braus*.

A construcção desta obra foi cercada de difficuldades em virtude da composição da rocha através da qual passa o sulfato de calcium. Esta substancia, que é difficilmente soluvel na agua, não só decompõe a argamassa ordinaria, obrigando assim ao emprego de material especial, mas pela sua dissolução, vai abrindo na terra cavernas, que só inesperadamente se descobrem. Depois, o sulfato na sua transformação em auhidro, forma com o gesso, pela absorção de agua, grandes intumescencias que podem dar, por efeito de pressões anormais, origem a fendas perigosas nas paredes. Uma vantagem da demora na conclusão da obra, devida á guerra, foi a de que, estando já então o tunel construido em parte, esteve sujeito á acção de tôdas essas forças durante um periodo de tempo consideravel. Daí, quando os trabalhos recommçaram foram adoptadas as medidas que a experiência impunha, tendentes a evitar esses inconvenientes.

A argamassa foi feita com um cimento especial (Ciment Fondu) que parece ser absolutamente inatacavel pelo sulfato de calcium.

Outras providências foram adoptadas, quer para evitar a formação das cavernas a que fizemos referência, quer para evitar as intumescencias do gesso.

Daqui resulta que mais uma vez se confirma o ditado francês: *a quelque chose malheur est bon*.

Se não fôra a interrupção dos trabalhos originada pela guerra, quem sabe se não teria havido a registrar já algum formidavel desastre.

Saindo do tunel, a linha vai agora descendo os montes apraziveis do vale de Bevéra em que está situada a cidade de Sospel com o seu afamado hotel e o seu campo de *golf*. Ao deixar este vale, o rio é atravessado por uma curiosa ponte que é formada por quatro arcos em pedra de 8 metros de abertura e com taboleiro duplo de ferro de cêrca de 50 metros assente sobre um arco de pedra que faz angulo recto com a ponte.

Depois de atravessar um outro viaducto, a linha entra mais uma vez num tunel de aproximadamente 4 quilómetros que atravessa o territorio de Italia sob o monte Graziano.

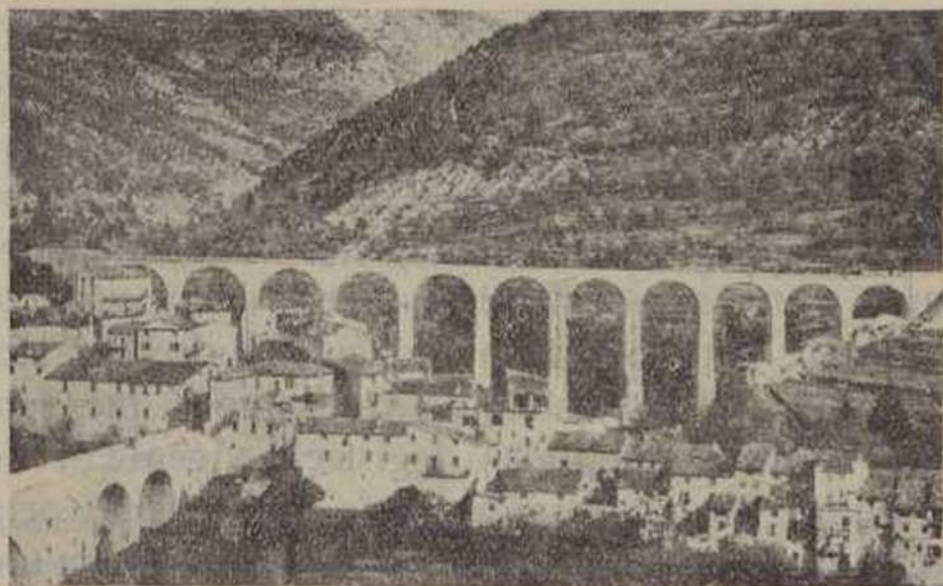
Saindo deste tunel, que tem ambas as bôcas em territorio francez, embora a linha passe sob um canto de terra italiana, um maravilhoso panorama se desenrola.

A torrente de Roya precipita-se no fundo do vale com a estrada de um lado do outro, a linha para Ventimiglia, e, ao fundo, o scenário esplendido dos Alpes.

A linha vai trepando gradualmente e, atravessando um tunel, surge afinal na estação de Breil. Aqui estão instaladas a alfandega, salas de espera amplas, armazens para retém de mercadorias, etc..

Não menos de 15 comboios de passageiros podem ser expedidos simultaneamente desta estação.

Saindo de Breil a linha vai subindo pela garganta escarpada do Roya para a fronteira italiana. Atravessa



O viaduto de Escarêne

uma ponte de 40 metros. Um pouco mais adiante, torna a atravessar o Roya por um airoso viaducto em pedra de 50 metros, entra em um terceiro grande tunel de 2 quilómetros e, descrevendo uma larga curva, continua vencendo os dois quilómetros até à fronteira italiana por uma sucessão de pequenos tuneis e pontes.

A linha é simples em toda a sua extensão; excepto nos três grandes tuneis apontados em que é dupla, quer por necessidade de ventilação, quer por se ter em vista o provavel desenvolvimento da circulação.

Emfim, trata-se duma obra notavel, duma importancia extraordinária não só pelos trabalhos de engenharia, que ali teve ensejo de pôr à prova todas as suas possibilidades, mas também por servir uma região cheia das mais surpreendentes belezas naturais que a profusão dos tuneis realça pelo imprevisto.

A cerimonia official da inauguração realisou-se no dia 30 de Outubro na estação de Breil, com a assistencia dos srs. Tardieu e Giurati, ministros das Obras Publicas, respectivamente, de França e de Italia.

A estação de Breil estava vistosamente engalanada com bandeiras francesas e italianas, tendo alinhado forças do exercito e da policia entre Breil e Dalmazzo. Uma companhia de Caçadores Alpinos, com a respectiva bandeira, fazia a guarda d'honra na gare. Na estação realisou-se um banquete em que os representantes da Italia e da França occuparam os primeiros logares. M. Tardieu, no seu discurso, felicitou-se pela abertura da nova linha que logo depois da linha através dos Pirineus, inaugurada em julho, é mais uma prova da fraternal cooperação das raças latinas. M. Tardieu pôs

em destaque a importância da linha, não só para o comércio, mas também para todos os aspectos do intercambio internacional. O *signor* Giurati, respondendo, afirmou que o governo fascista, ansioso de realizar um ideal de paz, tinha desejado sempre intensamente a conclusão da obra que se inaugurava.

A proposito, é interessante registrar que o correspondente dum jornal de Paris achou oportuno fazer o contraste entre « *este tunel através dos Alpes e o triste fado do projecto do tunel da Mancha* ».

Aquilo de que, a nosso ver, não pode restar duvida, é que a nova linha ou, melhor, o novo sistema de linhas, tendo acabado por triunfar dos receios internacionais, que — mais do que as sérias dificuldades de execução que a engenharia venceu brilhantemente — por tantos anos embaraçaram os trabalhos, vai dar um notavel desenvolvimento á já consagrada região de Nice e abrir um novo campo esplendido, pouco menos que ignorado, á corrente do turismo.

C. R.

EM ESPANHA

O SEGURO OBRIGATORIO FERROVIARIO

EM 1 de Novembro ultimo, entrou em vigor em toda a Espanha o Real decreto de 13 de Outubro que estabeleceu o seguro obrigatorio de todos os que viajem em caminho de ferro e do gado vivo que por ele se transporte. Esta providencia, realmente interessante, tem as suas raízes no Real decreto de 26 d'Abril que criou o Patronato Nacional de Turismo, dependente da Presidencia do Conselho e que vem resumir e completar toda a legislação vigente desde a instituição da Comisaria Regia de Turismo pelo decreto de 19 de Junho de 1911, iniciando assim um periodo de grande impulso e desenvolvimento immediato das actividades turisticas espanholas, visto que será da receita do seguro ferroviario obrigatorio que sairá a maior parte da receita indispensável para o desenvolvimento do turismo em Espanha.

Por se nos afigurar interessante o decreto a que nos estamos referindo, vamos archivá-lo nas colunas da Gazeta, reservando para o final da publicação os comentários que ele merece, quer pelo que respeita ao seu aspecto juridico, ás questões de aspecto juridico que ele levanta, quer pelo que toca á possibilidade e vantagem ou desvantagem de se decretar entre nós providencias identicas.

Art.º 1.º — Cumprindo o disposto no Real Decreto-lei de 25 de Abril de 1928, estabelece-se em Espanha, desde o dia 1 de Novembro deste ano, o seguro obrigatorio de todas as pessoas que viajem em caminho de ferro e do gado vivo que se transporte no territorio da Peninsula, Ilhas Baleares e Ilhas Canarias, qualquer que seja a distancia percorrida e a classe que se ocupe applicando-se esta disposição a todos os caminhos de ferro sujeitos á lei vigente de Caminhos de Ferro, sejam quais forem a extensão da via e o metodo de tracção, que sirvam a comunicação inter-urbana.

Imposto-prémio do seguro de viajantes:

Art.º 2.º — O imposto premio obrigatorio do seguro de viajantes será cobrado pelas Companhias nos termos da seguinte escala:

Os bilhetes cuja importancia não seja superior a uma peseta estão isentos do pagamento do imposto-premio.

Os bilhetes cuja importancia esteja compreendida entre 1,01 e 5 pesetas pagarão 0,10.

Os bilhetes entre	3,01 e	5	pagarão	0,15
»	»	»	5,01 e	10
»	»	»	»	0,25
»	»	»	10,01 e	20
»	»	»	»	0,50
»	»	»	20,01 e	30
»	»	»	»	1
»	»	»	30,01 e	40
»	»	»	»	1,50
»	»	»	40,01 e	50
»	»	»	»	2
»	»	»	50,01 e	60
»	»	»	»	2,50

Todos os bilhetes cuja importancia seja superior a 60 pesetas pagarão a taxa invariavel de 3 pesetas.

Art.º 3.º — Pagarão uma vez só, nos termos daquela escala, no momento da sua exhibição:

a) Os bilhetes de preço ordinario com faculdade de pagagem em estações intermedias.

b) Os bilhetes de ida e volta que se computarão para este efeito como bilhetes simples.

Igualmente pagarão por um só vez 3 por cento da importancia, no momento da exhibição:

a) Os bilhetes de assinatura.

b) Os bilhetes internacionais pelo percurso hespanhol, os circulares e semi-circulares.

c) Os bilhetes quilométricos.

As carteiras militares pagarão por cada viagem 5 por cento da importancia total do bilhete que seja cobrada aos portadores.

Os passes denominados de inspecção, de alta inspecção ou de conveniencia, assim como os concedidos, ou que o venham a sêr, pelo Govêrno, ou a toda a especie de autoridades, pagarão em cada viagem:

Se forem validos em mais do que a rêde duma só Companhia, o que estiyer fixado na referida escala.

Se forem validos na rêde de uma só Companhia, qualquer que seja o trajecto, pagarão por uma só vez, como imposto-prémio, 3 por cento do imposto de uma assinatura com a qual pudesse efectuar-se o mesmo serviço que com o passe de que se trata.

A escala referida será applicada tambem, em todos os casos em que haja prolongamento de percurso ou mudança de classe, sobre a importancia que se cobre por esses motivos.

O pessoal das Companhias de Caminho de Ferro deverá pagar tambem o imposto-prémio nas proporções seguintes:

Uma peseta por agente e por ano nos casos em que só estejam autorizados a viajar em terceira classe.

Duas pesetas para os que est- jam autorizados a viajar em segunda classe e três pesetas e meia para os que possam viajar em primeira classe.

As Companhias farão a entrega dessas quantias juntamente com as recebidas dos outros viajantes.

Art.º 4.º — O imposto-prémio será fixado sôbre o preço total do bilhete sem deduzir impostos e sem entrar em conta o sêlo de recibo.

PESSOAS PROTEGIDAS PELO SEGURO

Art.º 5.º — A obrigação do seguro abrange todas as pessoas maiores de trez anos, hespanholas ou estrangeiras que empreguem o caminho de ferro como meio de locomoção.

Art.º 6.º — Ficam tambem protegidos pelos premios do seguro obrigatorio, sem necessidade para isso de se segurarem expressamente, as seguintes pessoas:

a) Os portadores de bilhetes cujo custo seja inferior a uma peseta.

b) Os operarios, empregados e pessoal de qualquer classe, chefes e engenheiros das empresas ferroviarias, nas linhas a que pertençam, somente quando viajem em serviço.

Esta excepção não abrange o pessoal que mude de residencia, nem aos conselheiros das empresas, nem ao pessoal habitual das oficinas.

c) Os funcionarios do serviço da Inspecção e Intervenção dos Caminhos de Ferro nos actos de serviço, não sendo exceptuados do pagamento do imposto-premio os que tenham funcção fixa de oficina nem os auxiliares do serviço.

d) Os diplomatas estrangeiros acreditados em Espanha.

e) Os agentes da autoridade, forças de escolta ou de carabineiros, funcionarios e subalternos de correios que viajem ou se acham nas linhas em exercicio de funcções e pessoal tecnico ou voluntario de Saude que viaje em serviço ou faça parte de comboios de socorro.

f) Os que viajem em comboios militares.

g) As forças mobilizadas ou expedicionárias ainda que viajem em comboios especiais ou vagons completos e os seus quadros de comando, assim como todos os militares que viajem com ordem de embarque, quer o façam formando Corpo quer isoladamente.

h) As pessoas que, não incluídas nas alíneas anteriores viagem em locomotoras ou comboios de socorro.

Art.º 7.º — Os viajantes que disponham de passes, carteiras ou autorisação para bilhetes a preços reduzidos, incluindo os bilhetes de caridade, desde que não sejam empregados, exceptuados os casos previstos no artigo 3.º deverão pagar o premio de seguro nos termos da escala geral applicada ao preço do bilhete ordinario correspondente ao percurso que se efectuar, encarregando-se as Companhias de fazer a cobrança no momento oportuno.

(Continua)

Trefileries et Laminoirs du HAVRE

S. A. au capital de 100.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

Linhas Portuguesas

Contrato para a execução de obras na linha do Guadiana

Foi nomeado o director geral de caminhos de ferro, sr. engenheiro Alvaro de Sousa Rego, para representar o sr. ministro do Comercio na assinatura do contrato que o Estado vai celebrar relativo á empreitada n.º 5 de execução de terraplenagens e obras de arte corrente na linha do Guadiana, no lanço de Serpa-Brinches a Serpa, na extensão de 1.320^m,24.

Locomotivas para o Caminho de Ferro de Moçambique

O governo de Moçambique pediu para a Agencia Geral das Colonias pagar por conta da colonia e promover o transporte de Hamburgo para Quelimane, das locomotivas destinadas ao caminho de ferro daquele distrito.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte

Esta companhia por conveniencia de serviço mandou encerrar o apeadeiro de Penha, situado na linha de Guimarães, ao quilometro 40, passando por isso a venda de bilhetes a ser feita em transitio, sem qualquer encargo para os passageiros.

Companhia Portugueza

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses vai montar dentro em breve, nas estações de Lisboa-Rocio, S. Bento e Enroncamento, auto-falantes destinados a anunciar ao publico a partida e a chegada dos comboios.

Aqueles aparelhos, para cuja aquisição a referida Companhia já abriu concurso, serão instalados, em Lisboa e no Porto, ao centro das «marquises» das «gares» e nos atrios das estações.

Construção de segunda via na linha do norte

Foi concluida a construção da segunda via entre Mogofores e Ollveira do Bairro, na linha do norte, tendo já sido iniciados os trabalhos para o seu prolongamento até Aveiro.

Espera-se que a inauguração da via dupla entre aquelas estações se realize no dia 15 do proximo mês de Janeiro.

Entre as estações de Chão de Maçãs e Albergaria projecta a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses estabelecer tambem via dupla, construindo uma variante devido ao tunel de Albergaria.

Fusão da Previdencia do Ferroviário do S. S. com a do M. D.

Em harmonia com as resoluções tomadas nas ultimas assembleias gerais das Previdencias do Ferroviário do Sul e Sueste e do Minho e Douro, vai ser assinado pelo sr. Presidente da República, devendo ser publicado no «Diário do Govêrno», dentro de breves dias, um decreto nos seguintes termos:

«E' autorizada a fusão da Previdencia do Ferroviário do Minho e Douro, com estatutos aprovados pelo Decreto n.º 11.752, de 22 de Maio de 1926, com a Previdencia do Ferroviário do Sul e Sueste, tambem com estatutos aprovados pelo Decreto n.º 10.558, de 14 de Fevereiro de 1925, e mantendo-se para todos os efeitos o titulo desta.

Enquanto não sejam aprovados os novos estatutos pelos quais as fusionadas venham a reger-se os actuais contribuintes de cada uma delas ficam sujeitos aos deveres e direitos consignados nos estatutos aprovados para os seus funcionamentos.

A séde das fusionadas será em Lisboa, junto da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, onde serão executados todos os trabalhos necessários para o seu funcionamento, e a sua Comissão Administrativa será aquela a que se refere o decreto n.º 13.936 de 11 de Junho de 1927.

Os fundos da Previdencia do Ferroviário do Minho e Douro, bem como o seu arquivo e todos os demais documentos de expediente e contabilidade, serão entregues á Previdencia do Sul e Sueste, mediante respectivos termos de entrega.

A fusão só será considerada efectiva na data em que tenham sido integralmente cumpridas as disposições do artigo 4.º

Com caracter transitorio será extensivo aos funcionarios de todas as empresas ferroviárias do Continente, sejam quais forem as suas categorias, o direito de se inscreverem como contribuintes apenas da Previdencia do Ferroviário do Sul e Sueste, nos termos dos seus estatutos e das modificações neles introduzidas, depois da sua aprovação.

A admissão dos contribuintes nos termos do artigo 6.º será feita com dispensa de limite de idade e de inspecção médica, desde que as respectivas propostas de admissão sejam recebidas na sede da instituição no praso de sessenta dias a contar da data da publicação do presente decreto.

Caducam as disposições fixadas nos artigos 6.º e 7.º se para o funcionamento da instituição forem aprovados novos estatutos, dentro do praso fixado no artigo 7.º

Para ocorrer ao pagamento dos encargos de administração será cobrada uma quota mensal de cincoenta eentavos aos actuais e futuros contribuintes da Previdencia do Ferroviário do Sul e Sueste».

Viagens e Transportes

Novo «despacho central» em Mangualde

Em virtude da Companhia Portuguesa para Construção e Exploração de Caminhos de Ferro ter estabelecido um serviço combinado de camionagem com a Empresa de Transportes de Gouveia, foi mandado abrir ao publico um novo «despacho central» em Mangualde, o qual se encontra habilitado a executar todo o serviço de transporte de passageiros, recovagens, valores, animais taxados a peso e mercadorias em grande e pequena velocidade, nas condições estabelecidas na tarifa de camionagem, que está em vigor desde 1 de Maio ultimo.

Passagens de nivel

Da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro recebemos a seguinte nota:

A Direcção Geral de Caminhos de Ferro ouviu as Empresas ferro-viarias recomendando urgencia na sua resposta, sobre as providencias que entende se devem adoptar sobre Passagem de Nivel e se propõe submeter à apreciação do Governo: que são as seguintes: 1.º A sua supressão tanto nas novas linhas a construir como nas já construidas, sempre que as circunstancias o permitem e aconselhem;

2.º A possibilidade de dispensar guardas nas passagens existentes que tenham, ou possam obter, as necessarias condições de visibilidade, adiante prescritas, limitando-se a sinalização dessas a indicações convencionais nas estradas;

3.º A obter:

a) A melhoria das condições de visibilidade nas passagens guardadas, provendo-as de cancelas ou barreiras possivelmente providas de qualquer sinal acustico ou luminoso e pintadas em faxas alterandas de cor branca e vermelha, em superficie de suficientes dimensões providas, em qualquer caso, de abertura apropriada para a passagem de peões;

b) Em determinados casos, o emprego obrigatorio de sinais acusticos e luminosos, quando as condições de visibilidade sejam precarias;

c) Nas consideradas perigosas, por carencia de condições de visibilidade, a sua protecção com discos encravados com as cancelas, a distancias a fixar para cada caso, conforme o perfil da linha;

d) A estabelecer ou melhorar as indicações convencionadas nas estradas.

Encontrar-se-ão asseguradas as condições de visibilidade das Passagens de Nivel quando a partir de um

ponto do eixo da via ordinaria situado, para cada um dos lados do atravessamento e a quatro metros dos carris exteriores da via ferrea, esta seja constantemente visivel daquele ponto, numa extensão contada a partir do cruzamento dos eixos das duas vias, dado por

$$L \text{ igual a } \frac{V \text{ k/h}}{2} \cdot 1$$

em que: L é a distancia a garantir para a visibilidade, V é a velocidade em quilometros á hora dos comboios mais rapidos que circulam no local de passagem e l é a distancia entre os dois pontos acima citados.

Exemplo:

Via simples—1=9,73 V=100 L=487,5, 500 m.; 1=9,73 V=60 L=292,5, 300 m.; 1=9,73 V=40 L=195, 200 m.

Via dupla—1=13,46 V=100 L=673, 800 m.; 1=13,46 V=60 L=403. 400 m.; 1=13,46 V=40 L=269 300 m.

O Governo promulgará as providencias necessarias para realisação das condições de visibilidade tanto quanto possivel.

Estação de Midões

A partir de hoje, a estação de S. Bento, situada na linha do Minho, passa a denominar-se **Midões**.

Serviço de venda de bilhetes e despachos até Valencia de Alcantara

Pela Camara Oficial de Comercio e Industria Portuguesa em Barcelona foi solicitado á direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses que o serviço de venda de bilhetes e despachos até Valencia de Alcantara se torne extensivo á estação do Porto, alegando não se compreender que a estação principal do norte do país não faça aquele serviço, quando é certo ele ser executado nas estações de Campanhã, Gaia, Granja e Espinho.

A citada Camara pediu tambem á referida Companhia que a estação de Valadares preste identico serviço, visto esse facto, além de não acarretar qualquer prejuizo para a referida empresa, representar um grande beneficio para o publico.

Inventário de materiais de consumo nas linhas do Estado

Em cumprimento do disposto na base XII do contrato de arrendamento das linhas do Estado á Comp. dos Caminhos de Ferro Portugueses, foi mandado proceder ao inventário do carvão, oleos e outros materiais de consumo, incluindo os de via, excepto carris, ferramentas manuais, etc. existentes em armazem ou já encomendados e não recebidos.

Segundo o mesmo contrato, que estabelece o pagamento, pelo valor do custo no local da entrega, de todos os materiaes constantes do inventario, o qual deve ficar concluido dentro em breve, a referida Companhia terá de entrar nos cofres do Estado com a importancia de 30 mil contos, aproximadamente.

Linhas Estrangeiras

Hespanha — A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte acordou estabelecer rápidos especiaes de Madrid a Santander, Gijou e San Sebastian, com bilhete de ida e volta, a preços reduzidos, podendo effectuar-se o regresso de passageiros em combóios ordinarios.

Estes bilhetes são fornecidos a titulo de bilhetes de banhos.

França — Vai ser dado novo impulso á electrificação dos caminhos de ferro do Sul. A nova parte do programa comporta a electrificação de 1.100 kilometros, elevando assim a rede electrificada a 1.950 kilometros nas linhas do *Midi*. Custará a execução deste plano 500.000.000 de francos, dos quaes 310.000.000 reverterão para a industria francesa.

Italia — Parece que o Governo vae contribuir com 30 milhões de liras para a construcção de um ramal ferroviário de Aosta a Présainte Didier, num total de 37 milhões de liras.

A' Companhia Ansaldo Cogne serão entregues a construcção e exploração desta linha.

Tcheco-Slovaquia — A Tcheco-Slovaquia possuia em 1927, 14.162 quilómetros de vias férreas, dos quais 11.121 de propriedade do Estado, 2.278 privados, mas explorados pelo Estado, e os restantes de propriedade e explorados por empresas particulares.

Esse paiz ocupa o 9.º lugar na Europa quanto ao comprimento de linhas, o 4.º quanto ao numero de passageiros transportados e o 3.º quanto ao numero de quilómetros percorridos.

Os caminhos de ferro tcheco-slovacos realizaram notavel progresso no último ano; o seu movimento, em comparação com 1926, foi o seguinte:

	1926	1927
Passageiros transportados	258.885.416	258.684.465
Carga transportada (tons.)	70.602.373	75.965.096
Vagões de carga carregados	5.585.052	6.127.013
Renda de passageiros (mil kilos)	883.440	932.481
Renda de carga transportada (mil kilos).	3.062.252	3.291.383

O número de passageiros e toneladas de carga transportados em 1919 era, respectivamente, de 150.788.503 e 41.198.212.

Em fins de 1927 o material rodante compunha-se de 4.264 locomotivas, 3.137 tenders, 29 motores, 11.493 carruagens e 109.893 vagões e pranchas; o número de ferroviários era de 144.000.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

Anexo n.º 2 ao Livro Horario n.º 4

A partir do dia 15 do p. passado, nas marchas dos comboios abaixo designados, foram feitas as seguintes correcções:

Comboio n.º 12 indicar na estação de Vilar do Pinheiro X 9.

Comboio n.º 278 indicar meio minuto de paragem nos apeadeiros de Covas e Magdalena.

Comboio n.º 81 passa a ser suplementar. Em folha n.º 14 indicar na estação de Vilar do Pinheiro X 9 com o comboio n.º 12.

Com este anexo é distribuida a nova marcha do comboio n.º 35 assim como a marcha do comboio n.º 9 a principiari neste dia e que serão coladas sobre as paginas n.ºs 39 e 23 respectivamente.

Os srs. chefes de Serviço farão verificar se todos os agentes seus subordinados fizeram todas as correcções constantes deste anexo.

Porto, 6 de Novembro de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração

A. A. de Vasconcelos Porto

Local

ULTIMA HORA

Mesmo á hora da nossa *Revista* entrar na máquina chega-nos a dolorosa noticia da morte de dois dos nossos mais queridos aviadores.

Major Santos Leite com quem há tempos publicamos uma interessante entrevista sobre a aviação e capitão Salgueiro Valente também aviador muito distinto.

No Parque de Alverca quando os dois andavam em exercicio num «Breguet» foram de encontro ás amarras d'um balão captivo cortando-as com a helice o que resultou a queda do avião e a fuga do balão captivo que felizmente não levava nenhum observador.

A falta de espaço impede-nos de dar uma noticia mais pormenorizada sobre o triste acontecimento.



AUTOMOVEIS MOON

(6 CILINDROS)

Economicos, elegantes e fortes

DIANA

(8 CILINDROS)

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

Representantes para Portugal

J. M. ESTEVES DE AGUIAR

Rua Nova de Sousa .

BRAGA

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

Serviço combinado com a Empresa «AUTO-VIAÇÃO DE BASTO, LTD.»

Linha do Vale do Tamega**TARIFA DE CAMIONAGENS**

Em vigor desde 1 de Novembro de 1928

Transportes entre a estação da Chapa

E O

Despacho Central de Celorico de Basto**CAPITULO I****Passageiros**

Artigo 1.º — A condução de passageiros far-se-há entre a estação da Chapa e a Vila de Celorico de Basto, em camionetes apropriadas, montadas sobre pneus, com todas as comodidades compatíveis com este genero de transporte.

Artigo 2.º — O Despacho Central de Celorico de Basto, fica habilitado a vender bilhetes directos de simples ida das duas classes para as estações de Amarante e Livração. Venderá igualmente bilhetes das três classes (de papel para serem trocados na estação da Chapa) para o Porto. Os preços dos bilhetes são os resultantes da ligação dos das tarifas em vigor com os de 10\$00 em 1.ª e 2.ª classe e 7\$50 em 3.ª classe por cada passageiro correspondente ao trajecto de Celorico de Basto á estação da Chapa.

Artigo 3.º — A Companhia do Norte de Portugal terá á venda nas estações de Livração e Amarante bilhetes directos das duas classes para Celorico de Basto.

As creanças portadoras de meio bilhete em caminho de ferro pagarão tambem meio bilhete nas camionetes.

Artigo 4.º — Todos os bilhetes vendidos no Despacho Central de Celorico de Basto e nas estações acima indicadas terão como designação daquele Despacho «Chapa 2».

Artigo 5.º — Para qualquer das demais estações desta linha ou para as linhas combinadas pode tambem a Empresa «AUTO-VIAÇÃO DE BASTO, LTD.» aceitar passageiros sendo o bilhete para o caminho de ferro fornecido na estação da Chapa.

Artigo 6.º — A Empresa «AUTO-VIAÇÃO DE BASTO, LTD.» indicará em avisos impressos com previo acordo da Companhia do Norte de Portugal os comboios que na estação da Chapa terão ligação com o serviço de camionetes.

CAPITULO II**Transportes de Bagagens**

Artigo 7.º — As bagagens dos passageiros a que se refere o Capitulo I, serão transportadas entre a estação da Chapa e o Despacho Central de Celorico de Basto sob inteira responsabilidade da Empresa «AUTO-VIAÇÃO DE BASTO, LTD.», devendo as mesmas seguirem na primeira camionete de carga quando não possam acompanhar os passageiros.

Artigo 8.º — As bagagens serão transportadas entre a estação da Chapa e Celorico de Basto ao preço de \$10 cada quilograma com sujeição ao minimo de 1\$00. O peso de 50 quilos gratis concedido em cada bilhete ou 15 quilos em cada meio bilhete no caminho de ferro não tem efeito para a camionagem. E' permitido o transporte gratis de volumes de mão que os regulamentos do caminho de ferro autorizam.

Artigo 9.º — As bagagens registadas destinadas ás estações para as quaes o Despacho Central de Celorico de Basto está autorizado a fazer a venda de bilhetes, são despachadas no referido Despacho Central directamente até destino, exceptuam-se as para o serviço combinado cujo despacho deve ser feito na estação da Chapa.

Nas estações de Livração e Amarante são as bagagens despachadas directamente para Celorico de Basto.

§ unico. — E' facultado aos passageiros que despachem as

suas bagagens para a estação da Chapa reexpedi-las para Celorico de Basto pagando sómente o registo e a camionagem correspondente.

Artigo 10.º — As bagagens destinadas ás estações desta linha e das combinadas para onde não está estabelecida a venda de bilhetes directos, serão transportadas até á estação da Chapa pela Empresa «AUTO-VIAÇÃO DE BASTO, LTD.», que se obriga a fazer os despachos nesta estação.

CAPITULO III**Volumes de peso não superior a 10 quilogramas**

(Transporta ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1 de G V.)

Artigo 11.º — Fica estabelecido o serviço combinado de transportes destes volumes, entre o Despacho Central de Celorico de Basto e as estações de Livração e Amarante da linha do Vale do Tamega e as que se destinem ao Porto será o despacho efectuado na estação da Chapa.

Artigo 12.º — A taxa de camionagem a cobrar correspondente á Empresa «AUTO-VIAÇÃO DE BASTO, LTD.», é de \$90 por cada volume.

Artigo 13.º — A camionagem destes volumes entre a estação da Chapa e o Despacho Central de Celorico de Basto, far-se-há de preferencia á de quaisquer outras mercadorias que não sejam de facil deterioração.

N. B. — Quando entrar em vigor a tarifa especial 8'108 de g. v. o transporte destes volumes poderá efectuar-se entre o Despacho Central e qualquer estação da linha do Vale do Tamega, ligando-se os seus preços com o preço da camionagem fixada no artigo 12.

As que se destinem ao serviço combinado será o despacho feito na estação da Chapa.

CAPITULO IV**Mercadorias transportadas ou a transportar no caminho de ferro em grande e pequena velocidade**

Artigo 14.º — Fica estabelecido o serviço combinado em grande e pequena velocidade entre as estações da linha do Vale do Tamega, e o Despacho Central de Celorico de Basto pela ligação dos preços abaixo indicados com os que corresponde aplicar nestas linhas.

As que se destinem ao serviço combinado será o despacho feito na estação da Chapa.

Artigo 15.º — O Despacho Central de Celorico de Basto, aceitará nas mesmas condições remessas para qualquer estação das linhas combinadas, cobrando a camionagem respectiva sendo o despacho definitivo efectuado na estação da Chapa. As remessas chegadas á estação da Chapa podem ser reexpedidas para Celorico de Basto, nas condições do § unico do artigo 9.º.

§ 1.º — Recovagens, animais taxados a pezo no caminho de ferro, dinheiro amoeado e mercadorias em grande velocidade, \$10 por cada quilograma.

Minimo de cobranças, 1\$00

§ 2.º — Remessas de pequena velocidade, com excepção nas designadas na alinea a) deste §, \$04 por cada quilograma.

Minimo de cobrança, por expedição, 1\$00

a) O preço de camionagem de objectos volumosos e de pouco pezo (menos de 100 quilogramas por metro cubico) de mobilia acondicionada ou não, cortiça em bruto ou em pranchas ou productos da sua fabricação, materias explosivas ou perigosas, é o dobro das taxas estabelecidas neste § com sujeição ao minimo de 2\$00.

Artigo 16.º — A Empresa «AUTO-VIAÇÃO DE BASTO, LTD.», não se obriga ao transporte de volumes de pezo superior a 1.000 quilogramas nem de dimensões superiores a 4 metros de comprimento, 2^m,50 de altura e 1^m,50 de largura, nem de valores.

Condições gerais

1.^a — Para a execução do serviço que estabelece esta tarifa é aberto desde já o Despacho Central de Celorico de Basto.

2.^a — O Despacho Central de Celorico de Basto aceita e expede remessas em portes pagos ou a pagar.

A palavra portes compreende a taxa de camionagem.

3.^a — Quando a Empresa «AUTO-VIAÇÃO DE BASTO, LTD.», tenha de camionar remessas de vagão completo cujas operações de carga e descarga estejam a cargo respectivamente dos expedidores e dos consignatários, a seu cargo ficará na transmissão a realização dessas operações, assistindo-lhes o direito de cobrar por tal serviço uma taxa suplementar, a afixar conforme a natureza da mercadoria, mas que, em todo o caso, não deverá exceder 3\$00 por tonelada.

4.^a — O Despacho Central de Celorico de Basto, estará aberto ao publico para todo o serviço de recepção e entrega de volumes, das 9 ás 12 horas e das 13 ás 18.

Aos domingos e dias de feriado nacional só estará aberto das 9 ás 12.

5.^a — Todas as remessas ou parte de remessas quer de G. quer de P. V. que não sejam retiradas pelos consignatários, dos armazens do Despacho Central de Celorico de Basto, no prazo de 48 horas, ficarão captivas a partir deste prazo de pagamento de armazenagem na razão de um escudo por período indivisível de 24 horas e fracção indivisível de 100 quilogramas.

6.^a — O Despacho Central de Celorico de Basto não conservará por mais de 10 dias em seu poder as remessas não retiradas, as quaes, findo esse prazo, serão consideradas como abandonadas e entregues á Repartição do Trafego da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, captivas do pagamento de todos os débitos que as gravem, dos quaes fará parte umã nova taxa de camionagem, desde o Despacho Central de Celorico de Basto até á estação da Chapa além dos direitos de armazenagem a que se refere a condição anterior.

7.^a — As remessas serão entregues na estação da Chapa pela Empresa «AUTO-VIAÇÃO DE BASTO, LTD.», no prazo máximo de 12 horas para as de Grande Velocidade e, de 24 horas para as de Pequena Velocidade, sempre que as remessas não constituam carga superior á de um vagon completo.

Tratando-se de carga superior será aquele prazo elevado por acordo previo entre o expedidor e a Empresa «AUTO-VIAÇÃO DE BASTO, LTD.».

8.^a — Em tudo que não seja contrario ao que a presente tarifa estipula, serão os transportes de que ela trata regulados pelas disposições geraes applicadas no Caminho de Ferro, pelas tarifas geral ou especiaes e de despesas ocessorias.

N. B. — Os preços desta tarifa estão isentos dos multiplicadores em vigor nas linhas exploradas pela mesma Companhia.

O Engenheiro Director da Exploração,

A. A. de Vasconcellos Porto



CHEWING GUM

Da firma E. Burquette & C.^a, recebemos uma porção de caixas de pastilhas que se faziam acompanhar de um manuscrito em que varios medicos portugueses fazem apreciações muito favoraveis ás pastilhas de borracha «Adams Chewing Gum», que achamos agradáveis e que tambem, sem reclame, aconselhamos aos nossos assignantes.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

SERRADURA DE MADEIRA

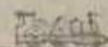
Esta Companhia recebe até 24 do corrente, na Direcção da Exploração desta cidade, propostas para a compra da serradura de madeira produzida nas suas oficinas Gerais da Figueira da Foz.

Os proponentes devem indicar o preço que oferecem por cada tonelada, no local onde a serradura se encontra depositada, ficando a sua carga e transporte, a cargo do comprador.

Figueira da Foz, 11.d'Outubro de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração

J. Abranches

Companhia dos C.^{os} de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Venda de barris vasioes

Esta Companhia tem para vender na sua estação de Mangualde, cerca de 750 barris vasioes servidos a creosote,

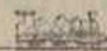
Recebe propostas até ao dia 28 de Setembro corrente, dirigidas á Direcção de Exploração em Figueira da Foz.

O comprador depositará 50 % do valor da transacção, logo que seja avisado, reservando-se a Companhia o direito de adiar o concurso se o maior preço oferecido lhe não convier.

Figueira da Foz; 13 de Setembro de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração

J. Abranches



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

VENDA DE MATERIAL ELECTRICO

Recebem-se propostas até ao dia 15 de Dezembro proximo futuro, para a compra de material electrico, absolutamente novo, abaixo designado, na Direcção da Exploração desta Companhia, em Figueira da Foz, onde o mesmo poderá ser examinado:

2 motores electricos, biindados, de corrente continua, com excitação em série com as seguintes caracteristicas: Volts-220-Amperes 53,8-HP 6/8. Rotações por minuto, 610.
2 controllers para arranque, inversão de marcha e regulares velocidades.

2 resistencias para os mesmos.

As propostas deverão indicar o preço oferecido, tomando o material na estação da Figueira da Foz.

Figueira da Foz, 15 de Novembro de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração

J. Abranches



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnificas acomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto comida a portugueza, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com

AGENTES EM LISBOA: **James Rawes & C.º** Rua do Corpo Santo, 47, 1.º

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

Tomás da Cruz & Filhos

Armazens de Madeiras

— E —

Fabricas Mecanicas de Serração

Praia do Ribatejo, Pampilhosa
do Botão, Caxarias e Carriço

CAIXOTARIA

Doca de Alcantara—LISBOA

Séda para onde deve ser dirigida toda
a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO
PORTUGAL

Telegramas: THOCRUILHOS
PRAIA DO RIBATEJO

Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de propa-
ganda dos Arquipélagos

dos

Açores e da Madeira
e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração
de

cotados escritores

REDACÇÃO E
ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

TELEPHONE: TRINDADE, 581

LISBOA

PÓS DE
KEATING
MATAM

DEPOSITO PARA REVENDA
105. Rua dos Fanqueiros, 1.
TEL-C. 1717 - LISBOA

VAGO

Manual do Viajante em Portugal

L. DE MENDONÇA E COSTA

Actualisado por

Carlos d'Ornellas

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

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

Para os assinantes da Gazeta
20 % de desconto.

Pedidos ao Depósito, Rua da Horta Sêca, 7
Telefone T. 27—581—576

VAGO

TINTURARIA Cambournac

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

Officinas a vapor—RIBEIRA DO PAPEL

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

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como lato feño
desmanchado. Encarrega-se
da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via e

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