

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

R E V I S T A Q U I N Z E N A L

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

Rio de Janeiro, 1908, medalha de prata; Antuerpia, 1894; S. Luís, 1904, medalha de bronze

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

S U M A R I O:

A nossa gravura de pagina: Igreja de Nossa Senhora d'Ajuda ou de Vera Cruz, em S. Miguel. — A acção do novo regime ferroviario espanhol, por J. FERNANDO DE SOUZA. — As Companhias de Caminho de Ferro elementos esplendidos de fomento do Turismo, por TACITUS. — Exposição de Sevilha. — Ha quarenta anos. — O progresso da instrução nos ferroviarios. — A entrevista da quinzena, por CALADO RODRIGUES. Parecer da Comissão para estudar e preparar as providencias e combinações necessarias para a facil e comoda circulação em caminhos de ferro dos excursionistas que atravessem o paiz por motivo da *Exposição de Sevilha*. — A Semana Insular no Porto.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTOR

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SECRETARIO DA REDACÇÃO
Dr. CALADO RODRIGUES

REDACTOR E EDITOR
CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

Coronel DELFIM M. MONTEIRO
M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).
Coronel CARLOS ROMA MAGHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel RAUL ESTEVES
Capitão JAIME GALO
Engenheiro GABRIEL URIGUEN.
Capitão MARIO COSTA
Capitão LUNA D'OLIVEIRA

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO
E OFICINAS
RUA DA HORTA SECA, 7
Telef. Trindade 27
DIRECÇÃO: T. 576 e 581

A NOSSA GRAVURA DE PAGINA

A gravura de pagina que publicamos neste numero representa a Igreja de Nossa Senhora d'Ajuda, nos Fenais d'Ajuda em S. Miguel.

Este templo pitoresco erecto num logar cheio de beleza é uma afirmação do espirito religioso que caracteriza a população dos Açores e que tão bem definido foi por F. M. Supico, num artigo sobre o Santo Christo publicado no Album Açoreano de que damos o seguinte excerto :

Não se comprehende bem o que possa ser um povo sem fé religiosa. O que ella vale no seio das familias todos o sabemos. Nos mais sombrios quadros da vida lá vem aquelle raio de luz celeste trazendo mocidades, esperanças e confortos aos corações macerados.

Póde muito bem dizer-se que o povo michaelense anda limpo de praticas grosseiras de um mysticismo pervertido. O são principio religioso é o sentimento que mais o domina, e isso lhe põe n'alma fulgurações bellas das virtudes christãs. Os seus exaggeros de culto, se os tem, são pelo Espirito Santo, praticando a caridade, e pelo SANTO CHRISTO, rendendo-lhe o melhor do seu amor e da sua fé.

Ha quatro seculos que este divino pharol do SANTO CHRISTO enche de grande luz o bello céu michaelense, e já agora não haverá n'elle eclipses que o possam ensombrar.

Poderão as nortadas rijas das civilizações que se succedem ir desmoronando as velharias sociaes ; mas esta que liga os corações a Deus e o individuo á humanidade, irá atravessando novos seculos, cada vez mais firme, mais vivida e mais radiosa.

E' consolador poder fazer tal affirmacão convictamente, como é glorioso para o povo michaelense esta sua feição espiritualista.

A ACCÇÃO DO NOVO REGIME FERROVIARIO ESPANHOL

O RELATORIO DO CONSELHO SUPERIOR

Por J. FERNANDO DE SOUZA

EM devido tempo deu conta a *Gazeta* dos topicos do Decreto-lei de 12 de julho de 1924 que em Espanha estatuiu o novo regime ferroviario, dando largas atribuições ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Temos presente o relatorio do Conselho abrangendo o periodo que vae até 31 de dezembro de 1926, intitulado *Origen, transformaciones y actuacion del Consejo hasta 31 de diciembre de 1926*, que devemos á amabilidade do distinto engenheiro, vogal do Conselho, D. Juan Barceló y Marçó que tomou parte, como delegado do Governo espanhol, na conferencia economica luso-espanhola, especialmente encarregado dos assuntos de comunicações.

Importa dar noticia da ação notavel exercida por aquele Conselho, que está realizando uma profunda e benefica transformação da rêde ferroviaria de Espanha.

Em 23 de julho e 17 de dezembro de 1925 foi modificada a composição do Conselho Superior estatuida no diploma de 1924, ficando afinal com 25 vogaes e um presidente e vice-presidente nomeados pelo Governo: total 27. Nove vogaes e o presidente constituem a Delegação do patrimonio nacional, 10 vogais das Companhias de caminhos de ferro; 5 representantes dos usuarios (agricultura, comercio, industria); 1 vogal representante do pessoal. Foram suprimidos os vogaes suplentes e creou-se uma Comissão executiva, composta de 4 vogaes representantes do Estado, 4 das companhias 2 dos usuarios, todos escolhidos pelo Governo entre os respectivos vogaes do Conselho. A Comissão é presidida pelo Vice-presidente do Conselho, função que desempenha o illustre engenheiro D. Luís Morales y Lopes Higuera.

Pertence tambem á Comissão executiva como assessor o vogal da Delegação do Estado representante do Ministerio da Fazenda.

Constituiram-se diversas Secções com 2 vogaes de cada uma das 3 representações, a saber:

Assuntos geraes e legislação;

Contabilidade e caixa;

Exploração comercial;

Exploração tecnica;

Agrupamento de linhas;

Fixação de capitaes;

Unificação de material;

Construcção de caminhos de ferro;

Caminhos de ferro do Estado.

O representante do pessoal é agregado a algumas secções.

O Conselho tem as seguintes repartições: Secretaria geral, assuntos geraes e legislação; exploração comercial; contabilidade e caixa; repartição tecnica; informação, estatisticas e publicações.

Os fundos da Caixa ferroviaria do Estado dividem-se em duas contas: Melhoria e ampliação das linhas actuaes e construcção de novos caminhos de ferro.

Pelos interessantes mapas do relatorio vê-se que ingressaram no novo regime 15 companhias de via larga e 30 de via estreita com as seguintes extensões e valores determinados nos termos do decreto de 1924:

	Km.	Valor do estabelecimento — pesetas	Capital real do concessionario
Via larga . .	10.952	3.836.253.915,70	1.289.373.951,40
Via estreita .	1.926	233.567.217,75	101.540.549,12
	12.878	4.069.821.133,45	1.390.914.500,52

Os valores quilometricos são os seguintes:

	Valor de estabelecimento	Capital real do concessionario
Via larga . .	358.770,44	117.729,53
Via estreita .	173.191,69	52.720,94

A totalidade dos encargos referidos a 31 de Dezembro de 1923 é de 2.622.456.815,93 para a via larga e 136.426 902,40 para via estreita.

A estas linhas juntam-se 264 km. de via larga e 101 de via estreita exploradas pelo Estado: total 365, o que soma 11.216 km. e 2027 km. de linhas submetidas ao novo regime.

Fica pois apenas uma pequena extensão de linhas fora dêle.

Uma carta geografica indica a situação legal das diversas linhas.

Um dos trabalhos mais importantes de que o relatorio dá conta é o ante-projecto do *Plano geral de caminhos de Ferro* preparado pela antiga *Secção de pla-*

nos e projectos e ultimada pela Comissão Executiva do Conselho.

As linhas foram classificadas nesse plano em três grupos:

- 1.º — Caminhos de ferro de interesse nacional
- 2.º — " " " " regional
- 3.º — " " " " local

O Conselho resolveu submetê-lo a inquerito, e em seguida ao exame do Estado Maior e do Conselho de Obras Publicas, depois de que será apreciado em sessão plenaria do Conselho.

Eis a extensão de linhas incluídas no plano:

LINHAS DE SERVIÇO GERAL

Nacionais	3.176 km.								
Regionais	4.089 »								
Locais	1.877 »								
Linhas de serviço geral em cons- trução com fundos ou sub- venções do Estado.	<table> <tr> <td>nacionais</td><td>1.374</td></tr> <tr> <td>regionais</td><td>333</td></tr> <tr> <td></td><td>1.707 »</td></tr> <tr> <td></td><td>10.849 »</td></tr> </table>	nacionais	1.374	regionais	333		1.707 »		10.849 »
nacionais	1.374								
regionais	333								
	1.707 »								
	10.849 »								

Apesar da rede estar bastante desenvolvida em certas regiões, não hesita o Conselho em acrescentar-lhe mais 11.000 km., duplicando quasi a sua extensão.

Entre as linhas incluídas no plano citaremos as seguintes, que mais particularmente nos interessam:

Zamora a Santiago por Puebla de Sanabria e Orense (com ramaes de ligação com as linhas portuguezas em Chaves e Bragança).	403 k
De Vigo á linha precedente	130 »
Salamanca a Fermoselle	80 »

A primeira circundando a fronteira encurta consideravelmente as ligações da Galiza com Salamanca e Madrid, desviando pois o trafego de transito das linhas do Minho e Douro.

A segunda encurta igualmente a distancia de Vigo a Madrid.

A terceira, de interesse local, desde que se ligue com a nossa linha de Miranda, abre aos alabastros e marmores de Vimioso os mercados reais da Espanha.

Alem do plano de novas linhas, outro foi elaborado de aquisições de material e obras de ampliação e melhorias das linhas submetidas ao novo regime: reforço de pontes, renovação de vias, sua duplicação nas linhas principaes, supressão de passagens de nível, criação de novas estações e ampliação d'outras, mudança de largura da via em certas linhas, aquisição de locomotivas e material de transporte, novas dependencias de estações.

Assim se visaram os objectivos de segurança na circulação e aumento da capacidade de transporte e melhoria de serviços.

Para se avaliar a importancia dos trabalhos projectados, citarei os seguintes numeros em milhares de pesetas relativos á despesa prevista:

Duplicação de via	167.743
Reforço e renovação de via	152.613
Melhorias nas estações	221.879
Instalações diversas	178.739
Material circulante.	516.421
Electrificações	141.200
Total	1.433.695

São pois perto de 1.434 milhões de pesetas, que serão gastos em melhorar as linhas existentes.

Acompanha o relatorio uma carta reduzida da Peninsula, na qual se indica o ante-projecto do plano da rede, distinguindo-se por convenções as linhas construídas e as propostas de interesse nacional, regional ou local, as que estão em construção, as variantes e as de urgente construção.

Figuram entre estas as de Zamora a Santiago e a Vigo, de Madrid a Burgos, que encurta o percurso de Madrid para Hendaya, de Puertollano a Cordova encurtando o percurso de Madrid para Cordova e Sevilla, de Cuenca a Utiel realisando a linha directa Madrid-Valencia, de Soria a Castejon, de Lerida por Teruel á linha de Cuenca a Utiel e de Utiel a Baesa, a linha directa de Algeciras a Granada, a de Talavera de la Reina a Villa Nueva de la Serena encurtando o percurso de Badajoz para Madrid e ramal de Burgos a Toledo.

Por decreto-lei foi decretado o plano preferente de urgente construção em que figuram, alem das linhas atraz mencionadas a Circumvalação de Madrid, Pamplona a Alduidas, Placencia á fronteira, Alcoy a Alicante, Jerez a Villamartin, Tatana a Penilla, ramal de Betanzos.

Teem já projectos aprovados varias dessas linhas, merecendo menção especial as directas Madrid-Burgos e Cordova-Puertollano, Cuenca-Utiel, Zamora-Santiago-Coruña.

Antes das praças para a construção das linhas são convidados as *Deputaciones* e *Ayuntamientos* e mais entidades interessadas na construção a declarar os auxilios que estão dispostos a dar e contribuem com a cedencia de terrenos. Se esses auxilios não são dados, a linha perde o seu logar na ordem de preferencia.

A Secção de Contabilidade e Caixa do Conselho realisou estudos financeiros importantes acerca dos meios para realizar os vastos planos gerados mediante a intervenção da Caixa Ferroviaria do Estado.

Previo-se para um periodo de vinte anos um dispendio minimo de 12.000 milhões de pesetas ou 3.000 por quinquenio,

Tirou-se o juro de 5 % e o praso de amortisação de 70 anos, que se nos afigura demasiado largo, desde que vae alem de 50 anos, os encargos pouco diminuem e prolongam-se por mais largo tempo.

Em 1925 foi autorizada a primeira emissão de 500 milhões, sendo logo subscritos 300.

Um dos assuntos importantes versados foi a liquidação dos *anticipos*, adeantamentos feitos ás compa-

nhas desde 1921 para aquisição de material circulante e aumento de vencimentos e salarios ao pessoal.

Em fins de 1926 os *anticipos* e respectivos reembolsos ao Estado eram figurados pelos numeros seguintes, divididos por anos e companhias, e de que referirei apenas os totaes:

	Adiantamentos (mil pesetas)	Reembolsos (mil pesetas)
Para material circulante	199.747	60.059
e pessoal	460.555	7.647
	660.302	67.706

Foram objecto de estudos profundos, tanto o regime de tarifas no periodo difficil de transição para um regime normal, com a implantação do dia de 8 horas.

Depois de minucioso estudo foi promulgada por Real-decreto de 7 de janeiro de 1927 o novo sistema de *Comités paritarios*, verdadeiros tribunaes de conciliação e arbitragem com representação das empresas e do pessoal.

A outro assunto de suma importancia se refere o relatorio que vamos analisando.

A *Secção* de agrupamentos e resgates apreciou um plano elaborado em 1925, tendo formulado as conclusões seguintes:

1.^a — O projecto é prematuro, porque até ao fim das concessões podem-se modificar profundamente as condições actuaes.

2.^a — E' conveniente a independencia de exploração das linhas de via larga das de via estreita, salvo casos especiaes de intimas relações entre estas e aquellas.

3.^a — E' preferivel a exploração de uma rede unica para as linhas de via normal (1.^m67) á sua divisão em 2 ou 3 rêsdes, pois assim se podem dirigir convenientemente as correntes de trafego, suprimir as transmissões e satisfazer as exigencias estrategicas, verificar os processos de exploração, utilizar melhor o material circulante, organizar as combinações de horarios mais convenientes.

4.^a — Não parece que se possa encontrar processo adequado e justo de agrupamento respeitando os direitos e liberdades das Companhias, devendo-se ter em conta a solidariedade dos centros da mesma rede perante os encargos financeiros.

5.^a — O Estado deve favorecer as fusões voluntarias, principalmente pela isenção de impostos sobre essas operações, de modo que se tenda para a constituição de grandes rêsdes realisando em largas proporções as vantagens previstas para a rede unica.

O Conselho ponderou ao Govêrno a impossibilidade de traçar o plano de agrupamento antes de fixado definitivamente o plano geral de caminhos de ferro.

A secção de unificação de material estudou atentamente o assunto, inspirando-se principal nas trabalhos da *British Engineering Standards Association*.

Foi objecto de atento exame o sistema de exploração das linhas sob a acção directa do Estado, assentando-se em ter uma unica *Jefatura* ou Direcção de exploração.

Finda o relatorio com o resultado dos trabalhos especiaes a que se entregou a Comissão Executiva, entre os quais figura a avaliação provisoria das companhias ingressadas no regime, a resolução de pedidos de auxilios solicitados por algumas, a elaboração do plano de melhoramentos, e aquisição de material e de instrucções acerca do modo de as levar a efeito; a orientação da contabilidade e movimento dos armazens das companhias.

Figura no relatorio a minuciosa resenha das obras e aquisições de material autorisadas.

Até 31 de Dezembro de 1926 autorisou-se e encomendou-se o seguinte material:

	autorisado	encomendado
Locomotivas	226	195
Carruagens	259	160
Furgões	432	422
Vagões	7615	4790

Foram entregues apenas 40 locomotivas e 1868 furgões e vagões, pois os prazos de entrega vão alem de 1926.

Preparou-se para 1927 um concurso internacional de carruagens auto-motoras.

Um dos assuntos de grande importancia em estudo, já resolvido hoje, era a renovação do contrato com a Companhia Internacional das carruagens-camas.

Não menor atenção mereceu a concessão de auxilios a companhias em difficil situação economica.

*
* *
*

Por esta resenha se vê o que foi o enorme e fecundo labor da instituição que preside ao novo regime ferroviarios em Espanha e á testa de cuja Comissão Executiva está um engenheiro de alto valor, o Sr. Dr. Luís Morales, que tão inteligentemente colaborou na resolução do problema do Douro internacional.

A rede ferroviaria espanhola está entrada numa fase de progresso e fecunda actividade.

E a concorrência do automovel não intimida os engenheiro, sespanhoes que propõem a quasi duplicação da extensão da rede.

Noutro artigo resumiremos o interessante sumario de ante-projecto do plano geral da rede.



NUMEROS ESGOTADOS

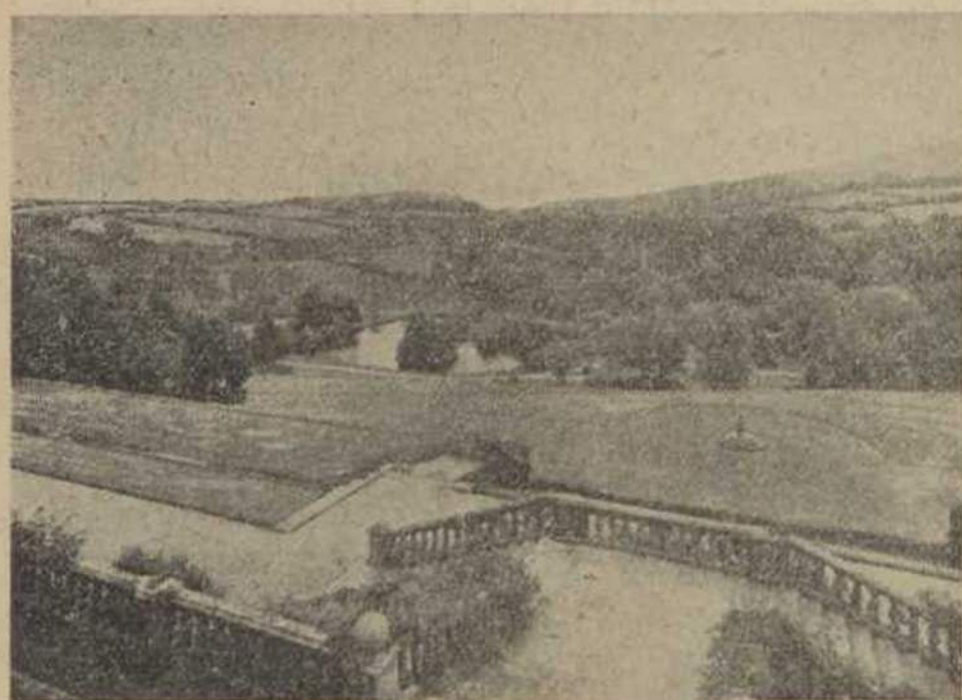
A administração da Gazeta compra exemplares dos Numeros 856 de 16 de Agosto de 1923 e 946 de 16 de Maio de 1927 e 963 de 1 de Fevereiro de 1928.

As Companhias de Caminho de Ferro

ELEMENTOS ESPLENDIDOS DE FOMENTO DO

TURISMO

PARA se fazer turismo como para fazer seja o que fôr de monta, é indispensavel o espirito de iniciativa servido por uma dose de grande sensatez, por um sentimento equilibrado das proporções e das possibilidades. Estas são, sem duvida, as primeiras condições,



Vista dos terraços

fundamentais, insubstituíveis para o exito de qualquer empresa de monta e portanto — que é o que pretendemos focar neste artigo — para se fazer turismo, para atraír e prender durante alguns dias num paiz os estrangeiros que viajam e que alem do interesse que deixam nas terras que visitam, são os melhores propagandistas do bom ou do mau que vão registando.

Mas, bastará esse espirito de iniciativa mesmo servido o mais completamente possível por essa sensatez e por esse sentimento de proporções e possibilidade?

Não basta.

A iniciativa é muito mas a iniciativa sem capitais, é pouco, porque o capital é tudo o que ha de mais desconfiado e impaciente, sobretudo em paizes como o nosso que ainda está dominado pela febre dos lucros grandes e rapidos e pelo amargôr das mil e uma falcatuas que, em materia de *negócios*, se fizeram durante a guerra e nos tempos que se seguiram ao seu termo.

Mas, emfim, desde que o espirito de iniciativa seja servido daquela maneira, pela sensatez e pelo sentimento equilibrado das proporções e das possibilidades o capital arrisca-se. Cautelosamente, sim, não levantando um pé sem ter bem assente o outro, mas arrisca-se, embora aconteça ás vezes que dessas cautelas excessivas resulta o fracasso irremediavel das

empresas que exigem acção rapida e intervenção, confiante e energica, do capital.

Porém, será bastante a aliança do espirito de iniciativa com o capital?

Não. Não basta. A iniciativa é muito.

A iniciativa, junta ao capital é ainda mais.

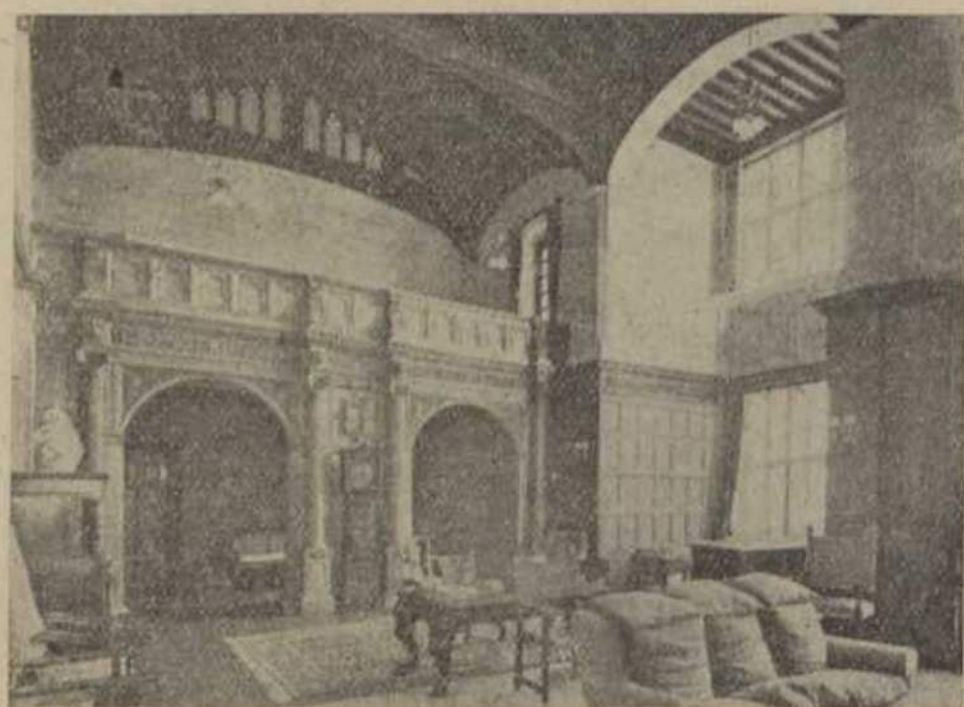
Mas o que é tudo é a iniciativa junta ao capital e aliados ambos á organização.

E o que se tem passado entre nós, em materia de turismo? Vamos referir-nos especialmente á exposição de Sevilha que é hoje o assunto dominante dessa natureza e cujo inicio muita gente está aguardando com a mesma anciedade com que, nos tempos biblicos, se, aguardou no deserto, o maná do prodigio de Moisés.

O que se tem feito a respeito da exposição de Sevilha?

Creio que não ha cidadão portuguez que não tenha na cabeça um projecto maravilhoso para resolver cada um dos problemas que surgem da preparação desse grande certamen, projectos esses que, na opinião dos seus ideadores, garantem um caudal de oiro regando toda a terra portugueza.

Um caudal de oiro a fazer ressurgir, mais ofusadora, ainda, a epoca de grandezas, de dissipações e — por que não dizê-lo? — de decadencia, aberta com a descoberta do caminho maritimo para a India.



Salão dos banquetes

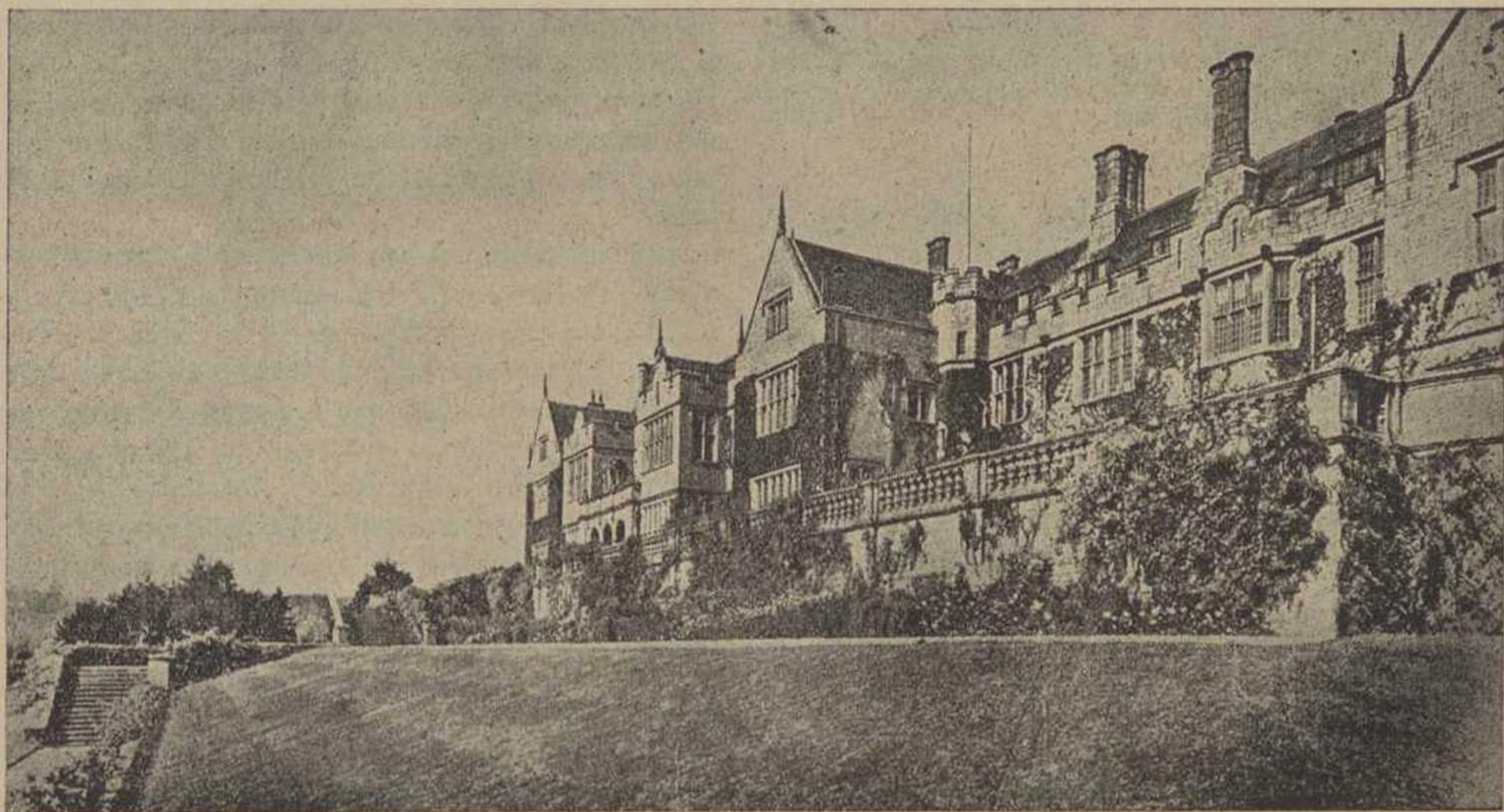
E tudo bem apurado, tudo bem espremido, o que resulta de todos esses projectos, de todos esses esforços? Nada mais do que fantasia, megalomania, desorganização. Aparte o esforço desenvolvido pelo Estado na organização da nossa instalação em Sevilha — que

me informam sêr coisa consoladora pelo confronto com outras empresas similares — e o esforço de alguns comerciantes de mais rasgada iniciativa, o que ha que registrar? Sobretudo, em materia de hotelaria — que é o que para este artigo me interessa especialmente — o que ha que registrar? Apenas aquilo: fantasia, megalomania, desorganisação.

Quando começou a acentuar-se a previsão da importancia da exposição de Sevilha e o proveito que

nhia ferroviaria estrangeira a *Great Western Railway*.

Esta companhia adquiriu o dominio senhorial North Bovey Manor a duas milhas de Moreton Hampstead na margem de Dartmoor, 230 metros acima do nivel do mar e ahi, donde se desfrutam vistas maravilhosas para todos os lados instalou, por sua conta, o seu primeiro grande hotel de luxo cuja instalação ficou completa em 1927. Da excelencia dão-nos ideia



Aspecto geral das edificações

podia resultar para Portugal de o nosso paiz sêr atravessado por uns tantos milhões de americanos, logo começaram surgindo os mirabolantes projectos de luxuosissimos hotéis que iriam bater o *record* do luxo, do conforto.

E, chegados a esta altura, com a abertura da exposição a três semanas, o que temos nós em materia de hotéis? Os mesmos que tínhamos quando ainda não se falava em exposição de Sevilha, o que não será para admirar que coloque os turistas na necessidade de se instalarem no Hotel Galo, no Hotel dos Bicos ou no Hotel Macedo.

Veu isto a proposito do enunciado deste artigo destinado a frizar o que fêz e vai fazer uma compa-

as três gravuras que acompanham este artigo e que representam o aspecto geral das edificações, a vista dos terraços e o salão dos banquetes.

Os resultados da exploração foram, sem duvida, animadores, porque a Companhia resolveu ultimamente desenvolver a sua actividade hoteleira em novas instalações.

Não sei até que ponto este exemplo poderia ser seguido em Portugal mas afigura-se-me que para o paiz e para as companhias resultariam vantagens de instalações dessa especie, porque, pelo menos, não lhes faltaria a condição essencial da organização em que parece que facilmente se instalaria mais esse ramo de serviços.

TACITUS.

EXPOSIÇÃO DE SEVILHA

O NUMERO ESPECIAL DA REVISTA INSULAR E DE TURISMO

A *Revista Insular e de Turismo*, consagra, no proximo mez de Maio, um numero especial á Exposição de Sevilha, contando já com bastantes anuncios das principaes firmas industriais e valiosa colaboração literaria.

Nesta redacção recebem-se até ao dia 10 de maio toda a colaboração e publicidade.

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
de 16 de Abril de 1889)

O interesse que aos leitores da Gazeta mereceu o que publicámos no último numero relativamente ao velho projecto da ponte sobre o Tejo, leva-nos a continuar a publicação do artigo dos engenheiros Bartissol e Seyrig inserto na Gazeta de 16 de Abril de 1889.

Certos estamos de que o interesse com que será lida a continuação do artigo não será inferior ao que despertou a parte que publicamos no último numero.

A parte principal do projecto consiste pois, no estabelecimento da ponte, e vamos por isso consagrar-lhe ainda algumas linhas duma descripção mais detalhada.

Dissemos no § 1.º desta memória que um dos defeitos inherentes ao projecto da ponte do Poço do Bispo bem como de um tunel sob o Tejo, era a omissão de uma via ordinária de comunicação entre as duas margens. Queríamos com isso dizer que essa via era indispensável; e tanto que a compreendemos no nosso projecto.

Convém, a nosso ver, que a ponte sobre o Tejo tenha duas vias, afim de prever todas as exigencias d'um tráfego futuro, assegurando ao mesmo tempo a impossibilidade de qualquer accidente sobre ela. Ao lado das duas vias, deve estabelecer-se uma estrada ordinária formada por uma rua de 8 metros de largura ou sejam 5 metros de leito de rodagem e dois passeios laterais de 1^m,50 de largura cada um.

As mesmas duas vias terão o mesmo nível, e serão separadas por uma das vias principais situadas no eixo da obra.

A via férrea será constituída por carris Vignole, assentes sob um pavimento metálico em ferro Zorès, de cuja solidez temos um bom exemplo na ponte Maria Pia.

A via de trânsito ordinário será constituída por uma calçada feita de cubos de madeira postos de tópo, sobre uma camada de béton. Esta camada assenta n'um sobrado geral de folha de ferro abaulada, que contitue um contraventamento horizontal rigido, de primeira ordem. Os passeios serão feitos de tijolos de grés, assentes também sobre béton e folha de ferro abaulada. O conjuncto d'esta construcção é o mesmo por nós empregado já na ponte D. Luiz I, no Porto,

e com o qual o governo ficou plenamente satisfeito.

Para quando se tratar da discussão do projecto, caso ele deva tornar-se definitivo, deixamos o determinar em que pontos convém colocar os aparelhos d'iluminação. Parece que o mais natural será pôr em cada pilar um faról eléctrico, que sirva de guia á navegação. O projecto inclue estes faróis, mas talvez que os maritimos sejam de opinião diversa, querendo antes as luzes principais no centro dos grandes arcos, para lhes servirem de balisas ou focos de direcção na sua aassagem. Qualquer das duas disposições é igualmente fácil, e nuturamente, na iluminação da via ordinária aproveitar-se-ha a mesma fonte de electricidade que alimenta os faróis, a qual será fornecida por máquinas estabelecidas na margem da banda de Cacilhas.

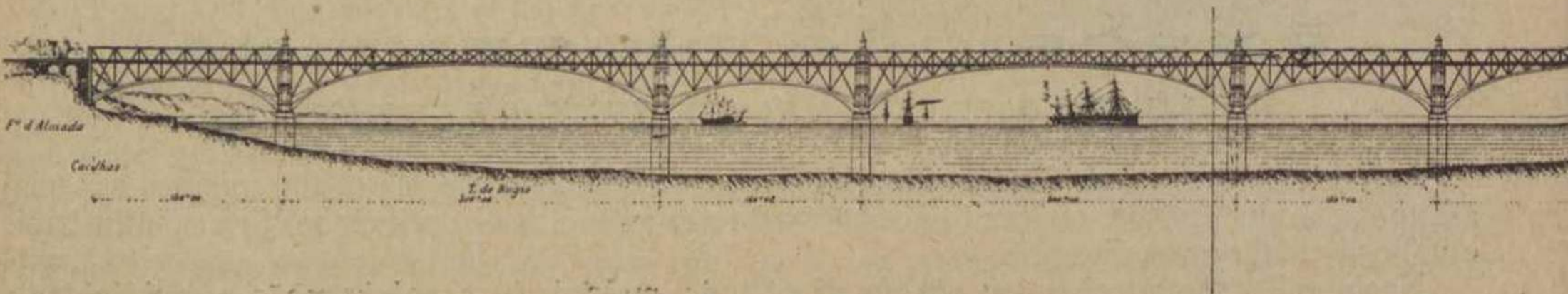
Adaptar-se-ha para o taboleiro da ponte o sistema mixto. Os três primeiros tramos do lado de Lisboa serão construidos como verdadeiros arcos, cujas fundações, n'esses pontos, são faceis de estabelecer: a altura da construcção não é demasiadamente grande que leve a excluir o emprego de andaimes, e não oferece nenhuma dificuldade. A forma dos arcos é determinada pela da parte principal da ponte.

Deve necessariamente conservar-se á obra a sua unidade de aspecto e, como se verá quando descrevermos os tramos centrais, essa unidade é facil de realizar, assim como a boa concepção da construcção.

O quarto arco, de 160 metros de abertura, faz parte dos tramos centrais, cujas aberturas vão alternando como dissémos, entre 300 metros umas, e 160 as outras.

A profundidade do rio, principalmente nas proximidades de Cacilhas, é considerável, chegando a atingir 40 metros. Na nossa estimativa, essa profundidade não permite o estabelecimento de pilares susceptiveis de resistir á pressão variavel de arcos de grande abertura. Se tal se quizesse conseguir, as dimensões a adoptar e as despesas a fazer seriam por tal forma exageradas que tornariam impossivel a empreza. Procuramos pois a possibilidade de realizar o projecto no emprego de vigas consolas, as quais só dão reacções verticais.

Para este efeito, todos os tramos de 160 metros serão construidos por três vigas horisontaes na parte superior e curvas inferiormente. Estas vigas prolongam-se, para alem dos seus pontos de apoio, 80 metros de cada lado, tendo assim um comprimento total de 320 metros. Colocadas nos respectivos lugares, deixarão disponivel, entre as extremidades das consolas



fronteiras uma á outra, uma abertura de 140 metro, que será transposta por um tramo independente, tambem com três vigas, o qual não será assente em cilindros, mas suspenso á extremidade inferior de grandes balanceiros verticais que, pela sua construcção em guiza de pendulo, permitem todas as oscilações que é necessario prever. As três vigas d'esta parte central são paralelas entre si e espaçadas de 9 metros entre os respectivos eixos.

As três vigas-consolas não são paralelas. A do centro é recta, e suporta metade da carga total. As duas outras, que suportam uma carga vertical de metade de aquella, mas que devem resistir a todos os efeitos do vento sobre as faces lateraes, são convergentes, embora cada uma delas esteja num plano vertical.

No ponto de suspensão, os tramos centraes teem o afastamento de 9 metros, perfazendo 18 de largura total. Nos pontos de apoio, ao contrario, essa largura aumenta até 25 metros, e as vigas dos tramos de 160 metros conservam o mesmo afastamento em toda a sua extensão. A razão desta divergencia das vigas está na necessidade de prever os efeitos do vento, bem como na de dar ás bases de apoio dimensões suficientes de estabilidade.

Cada tramo de consolas será, portanto, assente sobre os seis pontos de apoio das vigas, em dois grupos distinctos de 160 metros.

Convem prever, pelo menos no que respeita aos pilares de fraca altura, á dilatação deste tramo; e, para isso, os tres apoios de um dos pilares serão fixos, sendo os tres do outro pilar munidos de cilindros. Talves que, nos pilares mais profundos, se possam dispensar os cilindros.

A ponte será toda de aço, á excepção das cliapas abauladas, dos ferros Zorés do taboleiro, e dos para-peitos ou outros accessorios. Os apoios são tambem, na sua maior parte, feitos de aço.

Efectivamente, o fabrico deste metal tem atingido hoje uma perfeição e precisão taes, que a necessidade de utilisal-o impõe-se sempre que se trata de trabalhos de excepçionaes dimensões.

Ora está perfeitamente averiguado que se póde admitir para o aço, convenientemente trabalhado, o coeficiente de resistencia de 12 a 13 quilogramas por milimetro quadrado, sendo a resistencia á rotura de 45 a 48 quilog., o limite de elasticidade de 22 quilog. e o alongamento, antes do ponto de rotura, de 18 a 20 por centró. Taes condições merecem a inteira confiança de todos que se occupam de obras de arte.

O PROJECTO DA

PONTE SOBRE O TEJO

E DAS SUAS LIGAÇÕES FERROVIARIAS

Resta-nos dizer algumas palavras sobre as fundações.

Em terra, e na visinhança das margens, não apresentam elas dificuldades especiais. Serão constituidas por caixões, descidos pelos processos pneumaticos ordinarios. As duas primeiras assentam sobre terra firme. Seis ou sete dos pilares poderão ser assentes por meio de ar comprimido. Restam tres pilares, situados a profundidades de 34, 39 e 40 metros abaixo do nivel da agua, cujas fundações serão dificeis de executar por meio do ar comprimido, embora os mais auctorizados constructores admitam tal possibilidade.

Nós preferimos poder prescindir desse meio, e estamos certos de que, em vista da natureza movel das camadas superficiaes do leito do rio nesse ponto, será possivel fazer penetrar ahí, por meios simples, um caixão á profundidade desejada. Uma dragagem sabiamente combinada, seguida de uma betonagem ao abrigo da agua em movimento, assegurará o estabelecimento de um fundação perfeitamente solida.

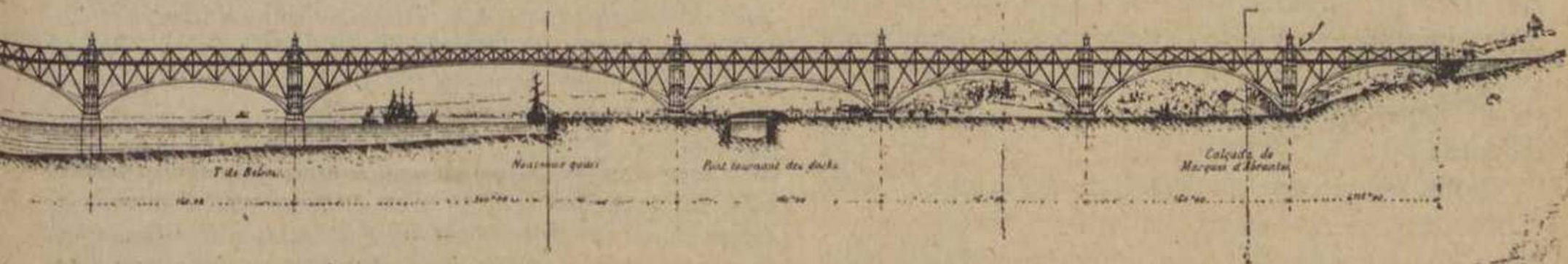
A redacção dum ante-projecto não comporta mais minuciosa descripção. Podemos todavia garantir que ele foi objecto da mais especial atenção e do mais detalhado estudo o que nos permite afirmar a possibilidade da sua realisação em condições de brevidade, solidez e duração tão satisfatorias como as de qualquer obra de arte, seja ela qual fôr.

VI

Forçoso nos é dizer aqui duas palavras sobre uma questão que se prende immediatamente á da construcção: — a estética.

O panorama do Tejo é um dos mais belos que existem. Será pois admissivel que ele seja prejudicado por um corte como o que resulta do estabelecimento de uma ponte que o atravesse? Será impossivel, neste caso, respeitar uma das maravilhas creadas pela Natureza, e ante a qual pasma, cheio de sincera admiração o espectador, tanto o estrangeiro como o portuguez?

Nós — francamente o confessamos — não somos daqueles a quem semelhante questão deixe indifferentes.



Menos ainda do que um resultado economico, um progresso na industria exige todos os sacrificios possiveis.

Cremos, porém, que, na maior parte dos casos, podem conciliar-se o sentimento artistico e a necessidade industrial ou commercial: tudo está em atender-se a ambos, em dar a cada um a parte que justamente lhe compete, dedicando ao estudo, á investigação das fórmulas, o tempo e o cuidado indispensaveis para não ferir nenhum dos interesses.

No caso presente, temos a convicção, perfeitamente clara, do que convem não fazer.

Se nos propuzessem lançar sobre o Tejo uma ponte banal de caminho de ferro, de traves rectas, em linha rigida e inflexivel, com pilares metalicos reduzidos á sua expressão mais simples, seriamos nós os primeiros a dizer que essa obra, sob o ponto de vista da beleza e da arte propriamente dita, seria uma coisa horrorosa; quasi iamoz dizendo que se cometaria um sacrilégio.

E, ainda, se nos propuzessem uma ponte suspensa com pilares elevados a alturas mais ou menos insensatas, ou se tentasse criar uma obra que, proxima ou remotamente, se assimilasse á ponte do Forth, o nosso sentimento artistico revoltar-se-hia mais ainda.

Qual seria, então, o ideal, em opposição aos tipos que acabamos de citar, os quaes, a nosso ver, é necessario banir a todo o transe? Ver-nos-hiamos seriamente embaraçados se quizessemos definil-o, mas a recordação das belas obras da antiguidade ou da Renascença envergonha-nos.

A ponte sobre o Arno, em Florença; os esplendidos arcos de Toledo; a ponte mourisca de Zamora; enfim, o aqueducto das Aguas Livres, são monumentos que nos acodem á memória, e bem quizeramos encontrar uma concepção que neles se inspirasse?

Infelizmente, o metal não será nunca a materia onde o artista encontre a desejada plasticidade para dar corpo ao seu sonho.

E acrescentaremos ainda, com a devida modestia em face do talento, que jámais engenheiro algum creará obras que possam comparar-se ou colocar-se a par dessas concepções dos architectos da Renascença.

O nosso projecto não tem pois similhante pretensão.

Quizemos todavia, dentro dos limites do possivel, dar á nossa obra a fórmula que mais feliz pudesse considerar-se.

Tentando dar-lhe a configuração de uma ponte em arco, procurámos, quer na distribuição das aberturas, quer na curva dos arcos, uma tal ou qual elegancia, onde não houvesse a monotonia e rigidez que, infelizmente, caracterizam os productos da industria moderna.

Assim entregamos ao publico o nosso estudo, convictos de que, ao menos, ela terá em consideração a nossa boa vontade, se o não achar digno da sua aprovação.

O PROGRESSO DA INSTRUÇÃO NOS FERROVIARIOS

Do sr. José Geraldo Lopes, tesoureiro do Grupo Instrutivo Ferroviario de Campolide recebemos as seguintes notas sobre a festa realisada no mez passado na séde daquela prestante instituição:

No dia 24 do mês findo na séde deste Grupo festejou-se solenemente o 3º aniversario da sua inauguração.

Decorreu a sessão muito animada e a affluencia de ferroviarios de do norte e sul, foi grande.

A mesa foi constituida pelos Ex.^{ms} Srs. Jorge Malheiros, Engenheiro Chefe da Divisão do Material e Tracção, Manuel Joaquim Camoelo, Engenheiro Chefe do Serviço de Tracção e Bandeira de Melo, Engenheiro da 1.^a Zona de Tracção, em Campolide. Abriu a sessão o Ex.^{mo} Sr. Jorge Malheiros, saudando a assistencia e a Direcção deste Grupo, e proferindo em seguida um discurso que foi ouvido por toda a assistencia com o maior interesse. Manifestou o orador a sua grande simpatia pela instrução do seu pessoal afirmando a sua boa vontade para que em pouco tempo esta escola tenha o desenvolvimento que carece.

Falou em seguida o Ex.^{mo} Sr. Engenheiro, Bandeira de Melo que manifestou, de igual forma, a grande vontade de ver completamente desenvolvida a instrução na classe ferroviaria oferecendo o seu auxilio para instruir o pessoal.

Depois usou da palavra o Ex.^{mo} Sr. Carlos Rodrigues Parreira, Inspector Principal de Tracção e inspector do pessoal. E' digno de registo a maneira por que sempre são aceites pelo pessoal de maquinas as suas preleções, discursos, etc. e porque todos procuram satisfazer os seus pedidos que são; serem todos instruidos, trabalhadores e economicos.

Alguem há que se admira de todo o pessoal de Tracção sentir gratidão por Sua Ex.^a. Pois é bem simples de explicar esse sentimento.

O Sr. Carlos Parreira, ferro-viario antigo, com uma longa pratica de serviço, que desde o inicio da sua carreira se soube impor sempre aos seus subordinados e superiores pelo seu proceder disciplinado e agradavel, forçosamente tinha que crear simpatias tendo-lhe sido ultimamente confiada a missão de instrutor do pessoal na qual tem empregado todos os seus esforços para desenvolver a instrução em todos aqueles que seguem pelo caminho por onde Sua Ex.^a passou falando com todos os maquinistas e fogueiros ensinando-lhes a todo o momento, o que eles ignoram. Enfim eu reconheço que é, de inteira justiça todo o pessoal de maquinas sentir por Sua Ex.^a a gratidão de que é digno.

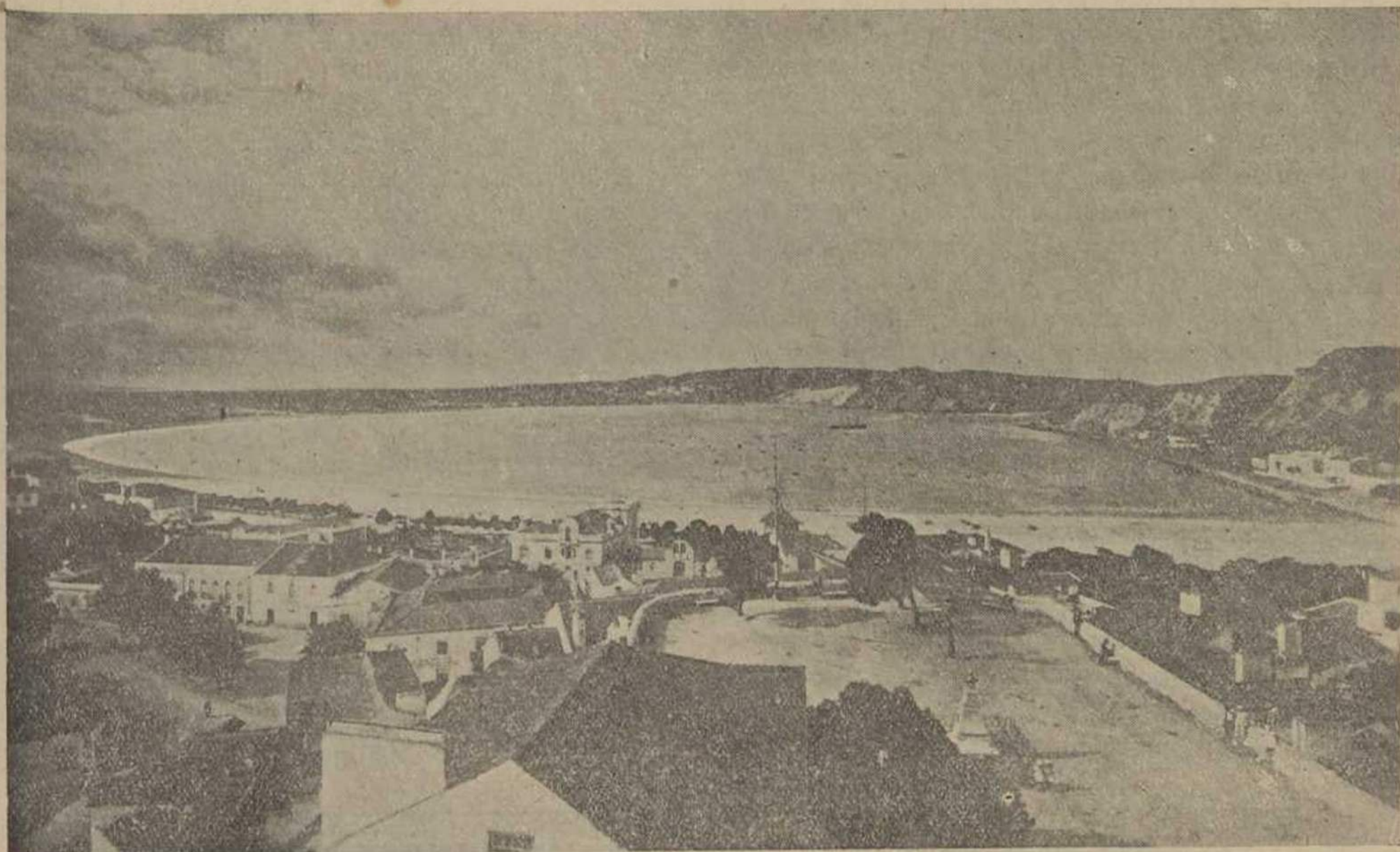
Aos leitores peço desculpa de me ter desviado um pouco do objectivo desta carta, mas acima de tudo a justiça.

Voltando de novo á forma como decorreu a sessão.

Falou a seguir o Professor desta escola, que leciona a instrução elementar aos socios, num curso noturno; o Ex.^{mo} Sr. Julio Martins de Almeida, homem antigo e um pouco cansado dos 37 anos de serviço na sua espinhosa missão, tendo sido muitos anos Professor da Escola Normal de Aveiro. Como Professor manifestou o alto interesse que tem pelo desenvolvimento da instrução não só nos socios que leciona como em todos os ferro-viarios, afirmando que o seu esforço sempre, e em toda a parte, estará, ao lado dos Ferro-viarios e da Empresa que servem.

E não podemos duvidar das palavras sinceras proferidas por este orador, porque a sua dedicação dentro desta escola tem sido, mais que um sacrificio. Falaram ainda os Srs. Ernesto Duarte e Silva Presidente deste Grupo, Teodosio Duarte e Silva, Sub-Inspector de Tracção, C. Marques Ferreira, Chefe do Deposito de Alfarelos e outros oradores do M. D. e S. S. culos nomes me não ocorrem sendo todos muito applaudidos.

Pelas 17 horas foi encerrada a sessão, servindo-se um dedicado copo de agua, durante o qual se proferiram alguns brindes entre os quaes um á Empresa da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e ao seu digno Redactor Sr. Carlos d'Ornellas, sendo apreciadas as belas qualidades de Sua Ex.^a no alto interesse que tem pela instrução de todos os Ferro-viarios.



Vista parcial de S. Martinho do Porto e a sua formosa bahia

A ENTREVISTA DA QUINZENA

Por CALADO RODRIGUES

A INTERESSANTE ZONA DE TURISMO QUE SE ESTENDE
DE CACEM A ALFARELOS, ASPIRA AO ESTABELECIMENTO DE

RAPIDOS DO OESTE

COMO CONDIÇÃO INDISPENSÁVEL PARA
O SEU COMPLETO DESENVOLVIMENTO

NO fim de contas, o que vai lêr-se, não pode dizer-se com acerto que seja uma entrevista, pela razão simples de que é apenas a introdução a uma entrevista em que será focada, sobre informações técnicas fornecidas por pessoa de incontroversa competência, um problema ferroviário importante que interessa enormemente uma região das mais importantes de Portugal pela sua riqueza agrícola, pelo seu comércio, pela sua indústria de toda a espécie e também pelas suas belezas naturais. Refiro-me á região cortada pela linha do Oeste.

Com efeito, desde o Cacem a Alfarelos, que esplendida sequência de belezas e riquezas, de estâncias de repouso e cura, de estações de esparcimento e diversão, de grandes focos de comércio e indústria, irradiando ansia de progredir, trabalho intenso, prestígio nacional emfim.

Não pretendo reivindicar para essa zona a prima-

zia entre todas as zonas turísticas de Portugal. O que pretendo apenas é frizar que não há em Portugal uma zona tão extensa, de quasi ininterrupta sequência turística, como a que se estende do Cacem a Alfarelos.

Ha, sem duvida, em Portugal, terras, regiões, cuja beleza, cuja riqueza comercial e industrial, cujas condições gerais de atracção possam competir com outras da mesma especie da linha do Oeste. O que creio bem que não ha em Portugal é, repito, uma zona assim extensa em que, as estações de turismo, sucedendo-se, ligando-se umas ás outras, estejam assim tão bem combinadas, formando uma tão completa rede de todos os elementos de atracção com que um país póde mostrar o que é e o que vale, em todas as suas belezas e em todos os seus recursos de toda a ordem,

Peguem num guia dos Caminhos de Ferro, con-

sultem o itinerario da linha do Oeste e digam-me se ha alguma estação que não nos faça pensar em belezas ou riquezas de toda a especie da região que servem.

Já não falo no que há de belo até Cacem, desde a beleza dos povoados suburbanos, em que se destaca Queluz até á primeira vizão surpreendente de Cintra.

De Cacem a Mafra as aguas esplendidas e os ares afamados que já mereciam a Pinho Leal, no *Portugal Antigo e Moderno* referencia especial, tornando a região uma das preferidas pelas familias da capital para os seus veraneios.

Os marmores magnificos apreciados não só em Portugal mas no estrangeiro, onde teem alcançado distinções honrosas nas exposições.

Em Mafra o edificio esplendido do convento mandado construir por D. João V, em virtude de um voto feito a Santo Antonio se houvesse filhos de sua mulher D. Mariana d'Austria e cuja primeira pedra foi lançada em 17 de Novembro de 1717, quando a rainha já lhe tinha dado quatro filhos.

seu filho unico, memoria essa que a seguir é evocada tambem pelo hospital das Caldas das Rainha, a linda e progressiva cidade, notavel pelas suas afamadissimas aguas termais, pelos seus campos fertis, pelo pitoresco dos seus arredores em que se destaca a Foz do Arelho.

Depois os nossos olhos enchem-se do encanto de S. Martindo do Porto, a linda vila estendendo-se em anfiteatro à beira das aguas placidas da *concha* que é hoje uma das mais interessantes e frequentadas praias de Portugal.

Depois a estação de Cela e Valado, já no esplendido pinhal de D. Diniz, a servirem a Nazareth e Alcobaça.

A Nazareth que sendo considerada como praia modesta, como praia barata, em que o luxo ainda não domina fortemente, é, no entanto das praias mais concorridas por portugueses e hespanhoes e é tambem das grandes praias de Portugal aquela que eu acho mais encantadora pela disposição do povoado, pela côr das aguas, pelos costumes piscatorios e até



FATIMA — Efeito nocturno da Procissão das Velas

Depois vem Runa com o belo edificio do Asilo e Hospital de Invalidos Militares mandado construir pela princesa D. Maria Francisca Benedita filha de de D. José I.

A seguir entra-se na grande zona vinicola das mais afamadas de Portugal com o seu centro em Torres Vedras a velha *Arandis* (?) ou *Turres Veteres* (?) dos romanos, historicamente notavel, sobretudo, por ter sido teatro dum dos episodios mais celebres da nossa resistencia á invasão francesa, tendo dado o nome ás celebres *Linhas* em que Massena com os seus 80.000 homens esbarrou vendo-se forçado a iniciar a sua retirada para Hespanha.

Surge-nos depois Obidos, a celebre vila estremenha, com a sua velha cinta de muralhas bem conservadas, os seus templos, alguns deles cheios de interesse artistico e historico, recordando em muitos quadros o nome famoso da obidense Josefa Ayala (Josefa d'Obidos), pintora notavel do século XVII, a sua lagôa, os seus arredores fertilissimos e cheios de pitoresco e a memoria dulcissima da virtuosa rainha D. Leonor, mulher de D. João II — que em Obidos viveu curtindo maguas pela morte desastrosa de

pelas tradições em que se destaca a de D. Fuas Roupinho, que deu origem a um dos mais importantes aspectos do culto de Nossa Senhora em Portugal e que mereceu a Castilho o poema que tem a seguinte quadra:

A fama famosa daquele milagre
Herança que herdamos de padres e avós
A' gloria do alcaide de Porto de Móz
Por filhos e netos bom é se consagre

A fertil Alcobaça, vastissimo pomar regado pelo Alcôa e pelo Baça, com o seu convento gradioso de *bernardos* e a sua lenda do *Al-Mansour*, formoso mouro, fascinador de raparigas.

A Batalha, o monumento magnifico evocador esplendido de glórias, a respeito do qual escusado é dar informação mesmo resumida, de tal forma ele é conhecido por nacionais e estrangeiros como um dos mais notaveis monumentos de todo o mundo.

Não muito distante o campo de prodigio de Fatima atraindo anualmente muitas centenas de milhares de peregrinos.

A seguir Martingança, servindo uma região industrial riquíssima.

Depois Marinha Grande com a sua valiosa industria vidreira.

Depois Leiria, a linda cidade do Liz e do Lena, com o seu formosissimo castelo, a sua sé suntuosa, côrte de reis, como D. Diniz e a Rainha Santa, patria de poetas como Francisco Rodrigues Lobo o suavissimo auctor do *Pastor Peregrino* e da *Côrte na Aldeia*.

Depois são as termas de Monte Real e da Amieira e, afinal, Figueira da Foz, a linda praia de fama mundial.

Está assim apontada num resumo que necessariamente, tinha que ser desta maneira incompleto, a magnifica sequencia de belezas e riquezas que fazem da região servida pela linha do Oeste, a zona por excelencia do turismo nacional e á qual, brevemente a *Revista Insular e de Turismo* fará a larga referencia que ela merece.

Lá fóra, uma zona de turismo assim, teria a ser-



FIGUEIRA DA FOZ — Esplanada Antonio da Silva Guimarães

vi-la meios de transporte mais rápidos e mais frequentes, sobretudo nas épocas mais proprias.

Terá essa zona os meios de transporte, ferroviario indispensaveis para a valorisação dos seus elementos de turismo?

O serviço ordinário de comboios é regular mas falta a essa região isto que constitue uma aspiração, a meu vêr legitima, os comboios rapidos.

Fecho assim a introdução á entrevista que a *Gazeta* publicará sôbre comboios rápidos na linha do Oeste e sôbre a maneira prática de os estabelecer.

Imprensa

ARTE PENINSULAR

Guerra Pais, espirito pleno de belas iniciativas e musicografo apaixonado, acaba de lançar no mercado uma bela revista, escrita em português e espanhol, digna de todos os louvôres e favores do publico.

Com uma apresentação grafica modelar, uma escolhida e interessante colaboração vem valorisa-la bastante, merecendo especial menção as poesias de D. Fernanda de Castro e Mario Saa, e um artigo curioso de Antonio Ferro.

A *Arte Peninsular* conta como colaboradores alguns dos maiores vultos na Arte e na Literatura.

A Guerra Pais enviamos sinceras felicitações por este seu belo triunfo que é a *Arte Peninsular*.

DIARIO DE LISBOA

Entrou no 9.º ano de publicação o nosso colega *Diario de Lisboa*, vespertino dirigido pelo ilustre jornalista e nosso amigo dr. Joaquim Manso.

Ao corpo redactorial do *Diario de Lisboa*, bem como ao seu director — as nossas cordeais saudações.

Aos nossos assinantes

Como sempre acontece, mais ou menos, com publicações como a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que conta um avultado numero de assignantes que — com prazer o registamos — está aumentando, ocorrem, por vezes, deficiencias, umas devidas ao serviço de expedição, outras devidas ao serviço de distribuição.

Para evitar na medida do possivel, esses inconvenientes, acabou a administração da *Gazeta* de fazer a reorganisação do seu registo de assinantes e, assim, crentes estamos que, pelo lado da expedição, não haverá, de futuro, motivo para reclamações.

No entanto pedimos aos nossos presados assinantes o favor, que muito agradeceremos, de nos comunicarem qualquer irregularidade que os prejudique, para que lhe dêmos remédio pronto.

Assim correspondemos ao interesse crescente que a *Gazeta* está merecendo aos assinantes e especialmente á classe ferroviaria.

Aproveitamos a ocasião para informarmos que vamos mandar á cobrança os recibos respeitantes ao 2.º trimestre do corrente ano, rogando nós a finesa de os satisfazerem com prontidão para evitar maiores despesas com o correio ou então podem os nossos assinantes enviar a respectiva importancia em vale do correio, o que agradecemos.

PARECER DA COMISSÃO PARA ESTUDAR E PREPARAR AS PROVIDENCIAS E COMBINAÇÕES NECESSARIAS PARA A FACIL E COMODA CIRCULAÇÃO EM CAMINHOS DE FERRO DOS EXCURSIONISTAS QUE ATRAVESSEM O PAIZ POR MOTIVO DA EXPOSIÇÃO DE SEVILHA.

ERA intuito desta Comissão preconisar a organização de viagens circulatorias ou circuitos de turismo, no triplice objectivo de facultar aos turistas o conhecimento das belezas naturais e monumentais do nosso paiz, contribuir de modo decisivo para a propaganda turistica portugueza e beneficiar a economia nacional, aqui representada principalmente pelos interesses do proprio Estado, e pelos das empresas ferroviarias e hoteleiras.

Após um estudo atento das possibilidades nacionais no que respeita ao alojamento dos forasteiros, esta Comissão, sem abandonar aquele ponto de vista, teve, todavia, de o restringir e condicionar ás circunstancias que, (como se sabe e salvo poucas excepções), são bastante precarias quer quanto á quantidade quer quanto á qualidade.

E' a organização do serviço proposto que se encontra abaixo discriminada, acrescentando-se uma nota do que está projectado para ocorrer ao transporte na direcção de trafego mais sobrecarregada, isto é, entre Lisboa e Sevilha.

Não julga esta Comissão que a affluencia de excursionistas a Portugal venha a ser tão importante como se tem feito propalar.

Conta, todavia, que ela seja de certa importancia e está convicta que o serviço com que se lhe pretende ocorrer, e que propõe, não só satisfará como colocará bem o nosso paiz sob o ponto de vista dos serviços ferroviarios.

I—ITINERARIOS OU CIRCUITOS DE TURISMO

- a) — *Designação dos circuitos.*
- b) — *Bilhetes e suas características.*
- c) — *Propaganda.*
- d) — *Custeio das despesas de propaganda e de bilhetes.*

II—SERVIÇO DIRECTO ENTRE LISBOA E SEVILHA

- a) — *Serviço projectado.*

I—ITINERARIO OU CIRCUITOS DE TURISMO

- a) — *Designação dos circuitos*

Em vista das difficuldades que se reconheceu oferecer a ligação dos circuitos com as diversas fronteiras, para a ida e regresso, a qual (para não fugir á simplicidade indispensavel nos bilhetes) obrigava á emissão de fortes tiragens de bilhetes improductivos que, ainda assim, não facultariam todas as combinações a prevêr e tendo tambem em vista a deficiência

de alojamentos já citada, o que restringe, quando não anula, a possibilidade de determinadas viagens circulatorias, aliás interessantes, os itinerarios a considerar (e, portanto, os bilhetes a emitir) devem limitar-se aos indicados abaixo, enumerados a partir do sul e que se realisam em torno de pontos ou centros, nos quais é possível recomendar, e efectuar-se sem grandes receios, o alojamento dos «turistas».

Itinerario ou circuito A

- 1.º — *Vila Real de Santo Antonio — Faro — Portimão — Lagos e v. v.*

Itinerario ou circuito B

- 1.º — *Lisboa — Cintra — (ligação por auto-cars) Estoril Lisboa ou v. v.*
- 2.º — *Lisboa — Setubal e v. v.*
- 3.º — *Lisboa — Evora e v. v.*
- 4.º — *Lisboa — Valado (Alcobaça) — Batalha e v. v.*
- 5.º — *Lisboa — Tomar e v. v.*
- 6.º — *Lisboa — Mafra e v. v.*

Itinerario ou circuito C

- 1.º — *Coimbra — Figueira da Foz e v. v.*
- 2.º — *Coimbra — Pampilhosa — Luso — Bussaco — Santa Comba — Vizeu — Sarnada — Aveiro — Curia — Coimbra ou v. v.*

Itinerario ou circuito D

- 1.º — *Luso — Santa Comba — Vizeu — Sarnada — Aveiro — Curia — Pampilhosa — Luso ou v. v.*

Itinerario ou circuito E

- 1.º — *Cúria — Aveiro — Sarnada — Vizeu — Santa Comba — Luso — Bussaco — Pampilhosa — Curia ou v. v.*

Itinerario ou circuito F

- 1.º — *Porto — Espinho — Sarnada — Vizeu — Santa Comba — Luso — Bussaco — Pampilhosa — Curia — Porto ou v. v.*
- 2.º — *Porto — Granja — Espinho e v. v.*

Itinerario ou circuito G

- 1.º — *Porto — Vila do Conde — Povia de Varzim e v. v.*
- 2.º — *Porto — Braga e v. v.*
- 3.º — *Porto — Vizela — (temporada de... a ...) Guimarães e v. v.*

4.º — *Porto—Barcelos—Viana do Castelo—Valença e v. v.*

Itinerario ou circuito H

1.º — *Porto—Penafiel (Entre-os-Rios) temporada de ... a ...)* e v. v.

2.º — *Porto—Regoa—Pedras Salgadas (temporada de ... a ...)* Vidago e v. v.

b) — Bilhetes e suas características

a) — Os bilhetes dos itinerarios acima serão individuais e a sua venda realizar-se-há desde 30 de Maio de 1929 até 60 dias depois do encerramento oficial da ultima das exposições hespanholas. A validade destes bilhetes será de 90 dias.

b) — A cada um dos itinerarios A, B, C, D, E, F, G e H corresponderá um unico bilhete de 1.ª classe, indivisivel embora composto de tantos coupons quantos os necessarios a uma fiscalisação eficaz; ao bilhete corresponde um preço unico igualmente indivisivel para os efeitos de venda ou seja que não podem vender-se separadamente qualquer dos coupons dizendo respeito a este ou áquele percurso parcial. O seu preço será calculado pela Tarifa Geral com a redução de 10 % e acrescido, de officio, da taxa de velocidade nos percursos em que haja trens onerados com esta taxa.

c) — Os passageiros munidos destes bilhetes serão admitidos em todos os comboios (incluidos os rapidos) que transportem carruagens de 1.ª classe nos percursos interessados; serão igualmente admitidos nos trens ou carruagens de luxo, mediante o respectivo suplemento.

d) — E' concedida a maior liberdade no uso destes bilhetes, permitindo-se as paragens em qualquer estação do percurso com a demora que ao passageiro aprouver. A ordem na utilização dos percursos parciais é inteiramente arbitraria e regulada unicamente pela vontade dos passageiros; a unica restricção é que um percurso simples não se pode utilizar mais do que uma vez e um percurso de i/v não se pode utilizar mais que duas vezes, uma em cada sentido, mas ainda neste caso é arbitraria a ordem da utilização. Para tornar praticavel e de facil fiscalisação o uso, tão amplo, destes bilhetes, a cada percurso parcial (simples, de ida ou de volta) corresponderá, no bilhete, um espaço distincto.

e) — A venda destes bilhetes deve ser o mais profusa possivel, realisando-se nas bilheteiras e—nas localidades onde fôr o caso d'isso—nos cais do desembarque maritimo, nas agencias de viagens e turismo, nos principais hoteis, etc. As localidades em que devem encontrar-se á venda (nos lugares já indicados) são: as estações de fronteira e os pontos de irradição e alojamento dos forasteiros, isto é, Vila Real de Santo Antonio, Lisboa, Coimbra, Luso (Bussaco), Curia, Porto, Viana do Castelo e Vizeu.

c) — Propaganda

a) — A propaganda deste serviço — isto é, a parte mais importante dele e de que virá a depender o seu

exito — far-se-há por meio dum cartaz artistico e dum folheto ilustrado, de cuja organização e edição deve ser incumbida a Repartição do Turismo com a colaboração da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e das Empresas de Caminhos de Ferro interessadas no serviço proposto; por cada localidade constarão no folheto as belezas e excursões locais, monumentos e curiosidades e ainda a nota dos melhores hoteis e restaurantes por classes, serviços de transportes não concorrentes dos Caminhos de Ferro, etc., bem como se indicará, para as termas ou estações temporarias, o inicio e termo da temporada, o periodo de funcionamento de cada hotel, etc.

Além das gravuras de turismo o folheto será ilustrado com «squemas» dos diversos circuitos gerais que é interessante compôr com os itinerários indicados para a entrada e saida por diversas fronteiras, mostrando as combinações possiveis e os prazos em que pódem executar-se. O folheto como os dizeres do cartaz serão redigidos em portuguez, francez inglez e hespanhol.

b) — Cada empresa participante dos circuitos atrás mencionados (A, B, C, D, E, F, G, e H) encarregar-se-ha de facilitar á Repartição de Turismo os elementos que aquela julge necessarios, relativos ás localidades incluidas nos ditos circuitos e servidas por cada empresa.

c) — Embora organizado, por qualquer modo, com o concurso e intervenção das Empresas, ficará bem expresso, no rosto do folheto, que ele é editado pela Repartição de Turismo.

d) — Os cartazes e folhetos deverão ser distribuidos com a maior profusão pelas agencias de viagens e turismo da Europa e América e pelas agencias de navegação que ligam os dois continentes. Igualmente devem ser profundamente distribuidos nas principais cidades e portos de desembarque de Hespanha, e sobretudo, nas exposições de Sevilha e Barcelona. Em Portugal a sua distribuição deve fazer-se nas «gares» de fronteira e nos pontos de irradição e alojamento de forasteiros, isto é Vila Real de Santo Antonio, Lisboa, Coimbra, Luso (Bussaco), Curia, Porto, Viana do Castelo e Vizeu.

d) — Custeio das despesas de propaganda e de bilhetes

a) — As despesas de propaganda deverão ser preenchidas, quanto possivel, pela colecta realisada entre as entidades interessadas no desenvolvimento turistico das regiões beneficiadas como: Camaras municipais, associações comerciais, regionais, de iniciativa ou de turismo, hoteis, restaurantes, etc.

Feita a estimativa das despesas totais da edição e distribuição do folheto e do cartaz e realisada a colecta por intervenção da Repartição de Turismo, a despesa não coberta por aquela colecta, será suportada pelo Estado desde que não exceda metade da despesa total: excedendo-a, a diferença será preenchida pelas Empresas participantes dos circuitos, á prorata da sua intervenção quilometrica na totalidade dos percursos.

b) — O custo da emissão de bilhetes será suportado pelas Empresas interessadas á pro-rata da sua intervenção quilometrica na totalidade dos percursos.

II — SERVIÇO DIRECTO ENTRE LISBOA E SEVILHA

a) — Serviços projectados

A Comissão considera bastante, para as necessidades a prevêr, o serviço projectado para o transporte dos forasteiros entre Sevilha e Lisboa nos dois sentidos. De resto, trata-se de serviço que será acomodado ás circumstancias, isto é, intensificado ou reduzido conforme o determine a affluencia.

O programa do serviço, comporta, além do *rapido diario via Barreiro-Setubal* (firme) e de *dois seus desdobramentos*, um pela frente outro pela retaguarda (quando necessario), *um outro rapido via Rocio Vendas «Novas-Beja»*, todos estes tendo como terminus Vila Real de Santo Antonio e ainda *um outro directo entre Lisboa e Sevilha*, por Badajoz, realisando-se estes diaramente ou não, conforme a affluencia.

Lisboa, 4 de Abril de 1929.

O Presidente da Comissão

Foi aprovado pelo Ministro em 11/4/29 e vae organisar-se o serviço.

Compuzeram a Comissão :

PRESIDENTE

Eng.º A. de Souza Rego (Director Geral de C. F.)

VICE-PRESIDENTE

Eng.º A. de Queiroz (Director Geral, Adjunto do C. F.)

SECRETARIOS

Eng.ºs Manito Torres, Pereira Barata (pela C. P.), Fernando de Sousa (pelo V. V.), srs. Gama Lobo (pelo Lena), Silva Vianna (pela B. A.) Eng.ºs Vasconcellos Porto (pelo Norte), Pedro Diniz (Comp.ª Nacional), Manuel Bello (Estoril), Diaz Bérrio (pelo W. L.).

A Comissão nomeou d'entre si uma Sub-Comissão que estudou o problema e propôz a solução que foi adaptada pela Comissão e presente a Sua Ex.ª o Ministro.

A SEMANA INSULAR NO PORTO É INAUGURADA NO PROXIMO DOMINGO

Acompanhado do seu ajudante tenente Vaz, do Rego parte no proximo domingo para o Norte, onde vai assistir á inauguração da *Semana Insular* na Universidade do Porto, o sr. coronel Feleciano da Silva Leal, Delegado Especial do Governo da Republica nos Açores.

No mesmo comboio e com o mesmo fim seguem os srs. Dr. Armando Narciso e Eng.º Alvares Cabral, representando o Gremio dos Açores, Dr. Armelim Junior e Carlos d'Ornellas director da *Revista Insular e de Turismo*.

O inicio da *Semana Insular* realisa-se com a inauguração da nova sede da Associação Academica do Porto onde o sr. Dr. Canto Monís realisará uma interessante conferencia, falando em seguida o sr. Dr. Martinho Nobre de Mello.

Na segunda-feira será a inauguração na Universidade da Exposição de Literatura Açoreana e Madeirense inauguração que será feita pelo delegado especial do Governo Açores. Seguidamente o sr. Coronel Silva Leal e demais convidados visitarão a casa dos jornalistas e homens de letras, havendo á noite sessão solene no Salão Nobre da Universidade, presidindo o Reitor, autoridades militares e civis, comandante da região e demais convidados.

O Sr. Bispo coadjutor do Porto D. Antonio de Castro Meirelles, dirá duas palavras sobre os Açores, usando da palavra entre outros os srs. Dr. José Vilaça, Dr. Armelim Junior, Dr. Armando Narciso, Dr. Canto Monís e Carlos d'Ornellas.

O nosso colega *Portugal Madeira e Açores* far-se-ha representar pelo Sr. Dr. Armelim Junior.

As direcções da Associação Academica e da *Semana Insular*, assim como os quintanistas que aos Arquipelagos da Madeira e Açores, foram em excursão em 1926, farão a recepção aos convidados na estação do Porto S. Bento ás 14 horas.



Carlos d'Ornellas

Acompanhado do sr. Coronel Silva Leal, Delegado Especial do Governo da Republica nos Açores, parte no dia 21 para o Porto, o nosso Redactor Carlos d'Ornellas, afim de assistir á inauguração da nova sede da Associação Academica do Porto e da «Semana Insular» que se realisa no dia 22 na Universidade.

Tambem vão assistir a esta festa os Srs. Dr. Armelim Junior, Dr. Armando Narciso, Tenente Vaz do Rego, ajudante do Dr. Delegado e Eng.º Alvares Cabral.

Trefileries et Laminoirs du HAVRE

S. A. au capital de 100.000.000 Frs.

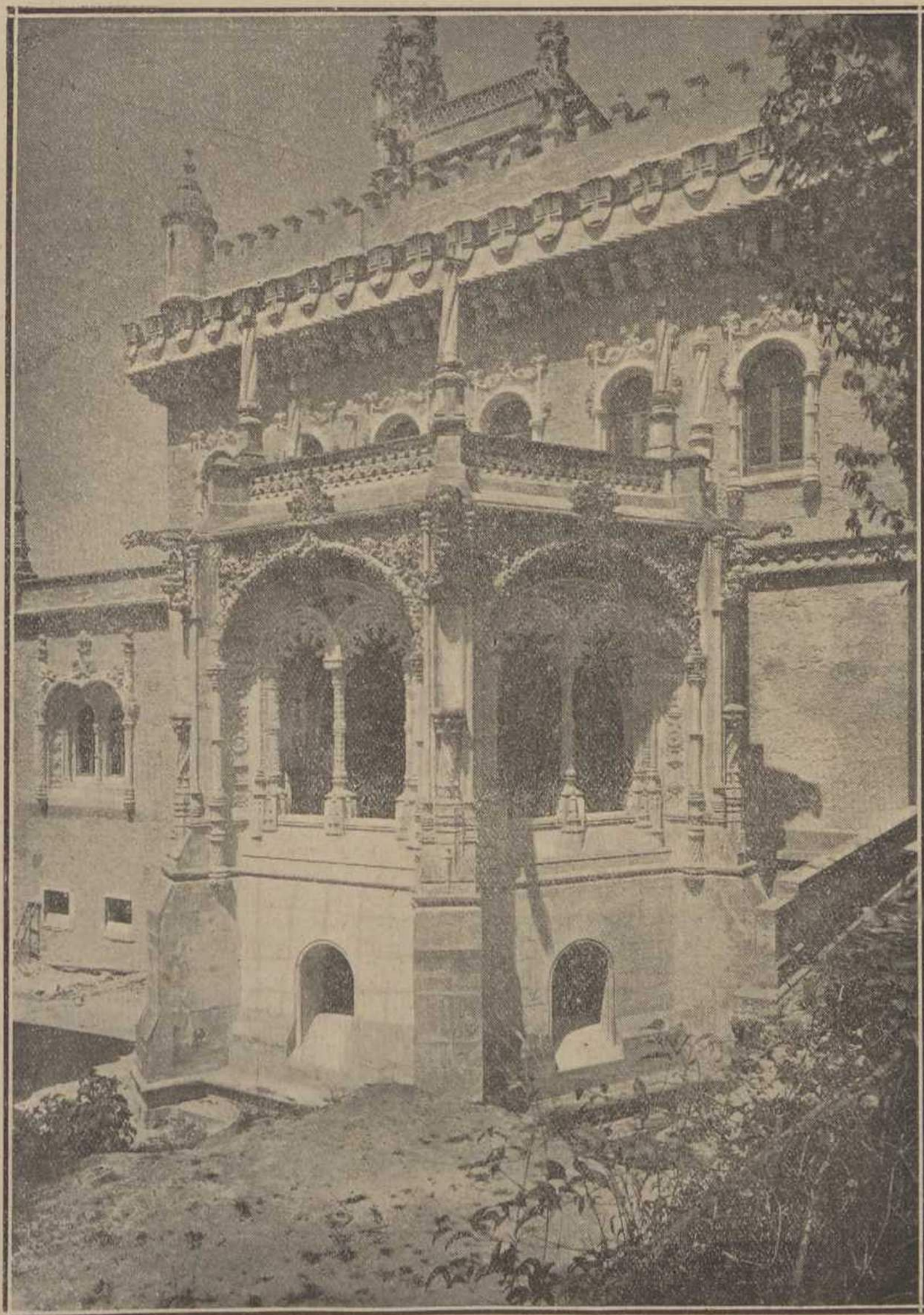
28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748



BUSSACO — Floreira do Palace Hotel