

Gazeta dos Caminhos de Ferro

6.º DO 41.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios de Comercio e Comunicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)
Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

NUMERO 966

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

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

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

Representante em Angra do Heroismo: José Maria dos Santos

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

LISBOA, 16 de Março de 1928

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACAO

Dr. Calado Rodrigues

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

SUMÁRIO

A rede ferroviaria na zona litoral por J. Fernando de Souza	Pag. 81
Desastres ferroviarios (gravuras acompanhadas das legendas discriptivas)	» 83
Mendonça e Costa	» 84
Transporte de Mercadorias para Hespanha.	» 84
Povos que ressurgem — A exposição de Sevilha deve constituir o mais inteligente	

acto da Hespanha de hoje, por Raul Esteves dos Santos	Pag. 85
Parte Official.	» 90
Sistema Block.	» 92
Linhas Estrangeiras	» 93
Rectificação	» 93
Linhas Portuguezas.	» 94
Carteira dos Accionistas.	» 95
Caminhos de Ferro Portuguezes — O carvão das Minas do Lena e a Gare Maritima de Lisboa	» 95

A REDE FERROVIARIA NA ZONA LITORAL

Por J. FERNANDO DE SOUZA

Publicámos no numero anterior o preambulo historico da parte do relatorio do plano da rede ferroviaria na região ao Sul do Tejo.

Publicamos hoje igual preambulo do relato do plano da rede da região litoral, que se estende entre a linha do Norte e a costa desde a Figueira até Lisboa.

ENTRE a linha ferrea de Lisboa ao Porto — a nossa principal arteria ferroviaria, constituida pelo troço Lisboa-Entroncamento da linha de Leste e pela do Norte — e a costa occidental, estende-se desde Lisboa até á Figueira da Foz uma vasta região de grande importancia agricola, industrial e demografica. Formam-na, alem de Lisboa, os concelhos, cuja area e população são em seguida indicadas:

DISTRICTO DE COIMBRA

Figueira	354	44.486
Soure	263	21.876
	617	66.362

DISTRICTO DE LEIRIA

Pombal	585	40.486
Marinha Grande	185	10.469
Leiria	489	50.346
Nazaré	93	10.270
Alcobaça	407	34.321
Batalha	113	8.338
	1.872	154.230

Transporte.	1.872	154.230
Porto de Mós	264	14.375
Caldas	249	25.029
Rio Maior	273	13.577
Obidos	153	9.589
Peniche	74	12.591
Bombarral	87	11.213
	2.972	240.604

DISTRICTO DE SANTAREM

Vila Nova de Ourem.	422	30.793
Torres Novas	274	31.855
Alcanena	111	10.052
Rio Maior	273	13.577
Santarem	604	48.721
Cartaxo.	143	16.820
	1.827	151.818

DISTRICTO DE LISBOA

Lourinhã	163	15.173
Cadaval.	165	12.595
Azambuja	250	11.178
Alemquer	317	27.187
Torres Vedras.	396	41.917
Mafra	292	27.053
Sobral	52	6.059

A Transportar. 1.635 141.162

<i>Transporte.</i>	1.635	141.162
Arruda	76	7.159
Vila Franca	260	20.237
Loures	193	26.684
Cintra	326	29.903
Cascaes	165	12.595
Oeiras	68	18.922
Lisboa	88	486.372
	2.811	743.034
Total	8.227	1.201.818

Se abatermos a esses numeros os que correspondem á cidade de Lisboa, ficam ainda 2.723 hectares com 715.446 almas, representando a densidade de 90,2 habitantes por hectare. Contando com a cidade de Lisboa chega-se á densidade de 149,7. Mesmo a primeira é muito superior á media geral do continente, que é de 63,4.

Ao longo da zona considerada prolonga-se o sistema Luso-Castelhano, continuação das serras da Estrela, da Lousã e Sicó.

São as serras de Aire, Candieiros e Montejunto, separadas as duas ultimas pela depressão do vale de Rio Maior, e a sua continuação até á serra de Cintra. Vem assim morrer no Cabo da Roca a cadeia quasi ininterrupta, cujas duas vertentes olha uma ao Oceano e deságua a outra no Tejo.

Mais ao Sul encontra-se outra depressão transversal, de Dois Portos a Alemquer, como ao Norte, entre as zonas dos Candieiros e de Aire, se abre a portela dos Alvados e de Minde e ainda ao Norte desta, mas menos pronunciada, outra entre Leiria e Vila Nova de Ourem.

Quanto á constituição geologica, a zona pliocenica, que vindo da Figueira e Coimbra por Soure a Leiria estreita sucessivamente, é ladeada ao Sul por terrenos cretaceos e jurassicos os quais, principalmente os segundos predominam nos largos massiços das serras de Aire e Candieiros.

Uma linha que vem de Chão de Maçãs por Torres Novas e Rio Maior a Alemquer até encontrar o Tejo em Vila Franca separa essas formações mesozoicas dos terrenos miocenicos que acompanham o Tejo.

Os terrenos jurassicos e cretaceos formam quasi totalmente a parte do Sul da zona considerada, sem falar na mancha granitica de Cintra e na faixa basaltica de Lisboa até ás proximidades de Bucelas.

Essa extensa região tem uma grande variedade de aptidões agricolas, avultando a produção vinicola e a cultura florestal com os seus productos resinosos, a pomicultura e ainda em certo grau as culturas cerealiferas e a criação de gados.

Ha nela numerosas praias, como a das Maçãs, Ericeira, Santa Cruz, Peniche, S. Martinho, Nazaré S. Pedro de Muel, Vieira e Figueira da Foz, termas frequentadas, portos de pesca abundante, vastas matas que abastecem de madeira os mercados do interior. Encerra valiosos jazigos mineiros, cuja lavra está apenas iniciada. Tem industrias importantes, nomeada-

mente a vidreira, a de cortumes e a do fabrico de cimentos em larga escala. Possui alguns interessantes centros de excursões e monumentos dos mais celebres do paiz, cuja visita é obrigatoria para o turismo, como são a Batalha, Leiria, Alcobaça, Porto de Mós e a vizinha Tomar.

E' Lisboa o principal emporio comercial da região.

Na zona da Batalha a Rio Maior existe hoje o vasto couto mineiro de linhites betuminosas do Lena, susceptivel de lavra em larga escala e que pelo consumo directo, pelo fabrico de briquetes, pela destilação e pela queima numa central termo-eletrica devem representar um valor importantissimo da nossa economia.

O couto mineiro de Lena tem já em exploração 13 km. de linha de 0.^m60 da Batalha á Martingança, que vae ser alargada para 1.^m e está sendo prolongada por Porto de Mós até á Bezerra, onde se encontram as melhores linhites, verdadeiras hulhas secundarias de consideravel poder calorifico, que dão excelente mistura com o carvão inglez.

A zona das linhites estende-se até Rio Maior, onde se encontram tambem jazigos de sal gema, de tripoli e porventura saes potassicos.

* * *

Vejamos o sistema de linhas ferreas que a economia regional exige. Paralelamente ás linhas de Leste e Norte a de Oeste, com os seus ramaes de Cacicm-Cintra e de Figueira-Alfarelos, forma com aquelas uma extensissima malha da rede com 160 km. d'extensão e a largura variando entre 9 e 60 km., sem nenhuma transversal que as ligue e facilite as relações entre a zona litoral e o interior do paiz, libertas dos enormes circuitos por Alfarelos ou por Lisboa.

A que criterio deve obedecer o delineamento da rede complementar nessa zona tão importante do paiz?

A linha de Oeste, que segue de Lisboa para o Norte sensivelmente a meio da zona, aproxima-se gradualmente da costa a partir de Torres Vedras, osculando-a em S. Martinho, para se internar de novo um pouco em Leiria e voltar a aproximar-se da costa.

Ocorre naturalmente a idéa de cortar essa malha por transversaes, que vão da costa ás linhas de Leste-Norte. Foi isso o que propôz a Comissão encarregada em 1899 do delineamento da rede complementar do centro e que fo, sancionado pelos decretos de 19 de agosto de 1907 e 24 de agosto de 1912.

Invocaram-se as exigencias da defesa de Lisboa para delinear as transversais de via larga que liguem os caminhos de ferro de Oeste e Leste, sómente áquem da linha defensiva avançada Santarem-Peniche,

Classificaram-se por isso por decreto de 19 de agosto de 1907 as linhas de via larga Alverca-Mafra-Ericeira, Carregado-Alemquer-Torres Vedras e Setil-Rio Maior-Peniche, a ultima das quaes foi mandada construir por decreto N.º 12.524 de 22 de outubro de 1926.

Classificou-se tambem por decreto de 24 de agosto de 1912 a linha de turismo Nazaré-Alcobaça-Porto

de Mós-Batalha-Ourem-Tomar, de via estreita, com um ramal da Batalha a Leiria.

Essa linha ligar se-ia em Tomar com a de igual bitola, classificada por decreto de 19 de agosto de 1907, do Entroncamento por Tomar a Gouveia e Santa-Comba-Dão.

A Comissão propôz ainda o prolongamento desta ultima linha de Tomar pelo Entroncamento, Torres Novas, Alcanena e Alcaneda a Rio Maior.

A linha de Tomar á Nazaré e seu ramal de Leiria chegaram a ser objecto de concessão, que caducou, mostrando o ultimo concurso efectuado nos principios do ano corrente que é impossivel a sua construção, como a de qualquer outra linha aliás, sem largo auxilio do Estado.

Ultimamente foi objecto de concurso nos termos

da base 5.^a da lei de 1899, não tendo havido concorrentes. A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses declarou que se prontificaria a construi la mediante garantia de juro.

O projecto havia sido elaborado com limites demasiado estreitos para as pendentes (20 m/m), quando as dificuldades do terreno, o consideravel desnivel a vencer da Batalha e de Vila Nova de Ourem para o planalto de Fatima e a carencia de trafego avultado de mercadorias recomendavam o possivel encurtamento e uma construção economica. Estava naturalmente indicado o recurso ás rampas de 25 ou mesmo 30 m/m , que dariam logar a consideravel economia na construção pelo encurtamento realisado. A' extensão, de perto de 121 km, da linha com o ramal de Leiria seria assim bastante reduzida.

Trefileries et Laminoirs du HAVRE

S. A. au capital de 90.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

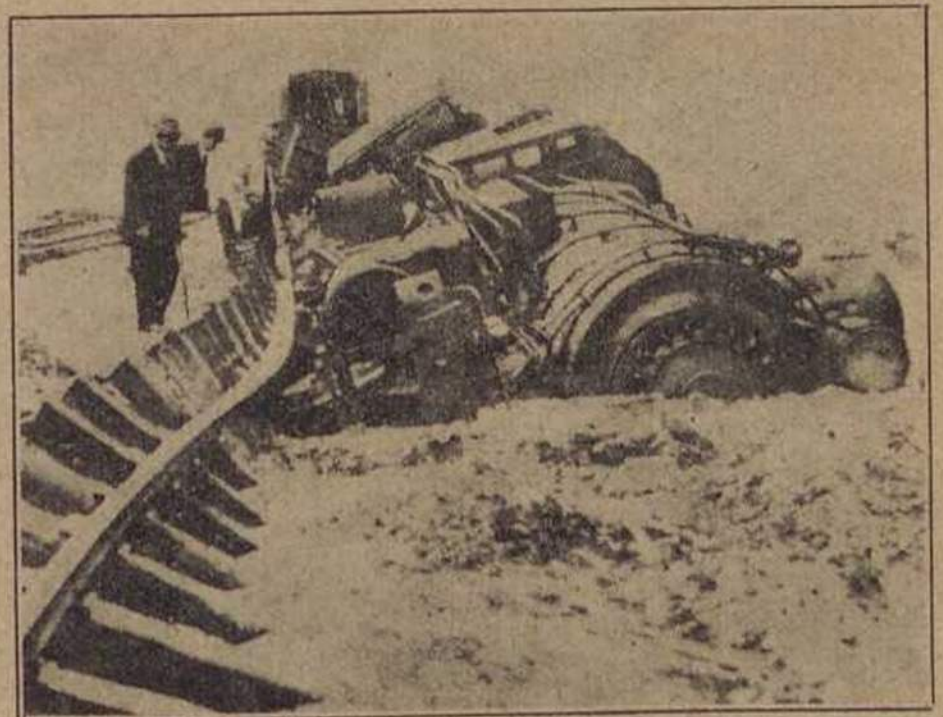
Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

Desastres ferroviarios



Estado lastimoso em que os revolucionários mexicanos deixaram um comboio da linha México — Guadalupe.



Estado em que ficou a locomotiva de um comboio da Pensylvania Railway descarrilado em consequencia d'um abaixamento de terras.

Quereis dinheiro ?

Jogai no

Lama

RUA DO AMPARO, 51

LISBOA

Telefone, N 4020

MENDONÇA E COSTA

O QUINTO ANIVERSARIO

:: :: DA SUA MORTE :: ::

PASSA no dia 19 deste mês o quinto anniversario da morte do nosso saudoso director e fundador d'esta *Revista Mendonça e Costa*.

Não podemos deixar de prestar homenagem àquele que em vida trabalhou por uma unica causa, que foi o engrandecer a Patria que lhe deu berço.

Com o falecimento d'aquelle bom amigo perdemos um homem que, sem exagero, ao mundo inteiro, trabalhando, deu provas do incontestavel valor da raça portuguesa.

Quando o conheci, nos ultimos quatro anos da sua vida, tive occasião de apreciar as suas altas qualidades de character e superior intelligencia e lembro-me ainda, n'aquella época de ambições e vinganças, n'aquella época de politica mesquinha onde se conseguia um bom emprego publico por uma simples adesão a um partido politico, Mendonça e Costa foi convidado a dirigir uma repartição publica, adentro duma situação que tinha um Governo que devido á sua pessima orientação se incompatibilisara com todos os partidos polilicos de então, não aceitou tal logar dizendo manter, acima de tudo, as suas convicções politicas porque era monarquico de uma só fé mas garantindo sempre o trabalhar por Portugal. E assim Mendonça e Costa foi dos homens que devido ás suas condições de trabalho e competencia conseguiu marcar e ele deve ser sempre apontado, como um dos grandes que só trabalhavam pelo engrandecimento deste país que quer viver e ser imortal.

Já toda a gente sabe mas eu repito que Mendonça e Costa foi o fundador da Sociedade Propaganda de Portugal, do «Manual do Viajante» da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», da «Empresa de Anuncios, nos Caminhos de Ferro, do «Guia Oficial» etc., etc.

Colaborou no «Jornal da Noite» de Teixeira de Vasconcellos, «Jornal do Comercio», «Diario de Noticias», «Comercio do Porto», «Gaceta de los Caminos de Hierro» de Madrid e tantos outros que agora me não acorre á ideia.

Mendonça e Costa foi um homem intelligente, trabalhador honesto um bom coração que fez bem a tanta gente e de quem agora ninguem se lembra para lhe prestar ao menos uma simples homenagem que bem merecida é.

Foram tantos e tão altos os serviços que prestou, que por iniciativa da Companhia Real de Caminhos de Ferro Portugueses, foi agraciado com o Grau de Cavaleiro da Ordem de Cristo.

Recordo-o, saudosamente e vi desaparecer do nosso convivio de redacção um colaborador prestante e um homem de bem.

C. O.

O transporte de mercadorias para Espanha

Em virtude das disposições que se encontram actualmente em vigôr em Espanha, os impostos de transporte e de sêlo de recibo, para aquele país, passaram a ser os seguintes :

O imposto de transporte de passageiros, é de 25 o/o sobre a importancia cobrada nos bilhetes inteiros e de meio preço para crianças, e nos das tarifas e serviços especiais, quando a redução fôr superior a 25 o/o sobre os preços da tarifa geral; aluguer de comboios especiais e nas sobretaxas para lugares de luxo e salões, estando tambem sujeitas á mesma percentagem as cobranças em transito, por excesso de percurso, mudança de classe ou falta de bilhete.

Tambem é applicada a percentagem de 25 o/o sobre o preço correspondente á tarifa geral, sem redução, para o percurso a efectivar com autorizações gratuitas ou de 1/2 ou 1/4 de preço para uso de particulares, passes gratuitos para tratadores de gado, etc.

Os bilhetes quilometricos, quando a redução fôr de 25 o/o estão sujeitos ao imposto de 15 o/o, sendo cobrado o de 10 o/o sobre as importancias dos bilhetes especiais a preços reduzidos, e de caridade em 3.^a classe e ainda os que são concedidos aos empregados dos caminhos de ferro e suas familias, quando o abatimento no preço desses bilhetes fôr de 50 o/o.

Sobre excedentes de bagagens, cães, recovagens e quaisquer outros transportes em grande e pequena velocidade, é applicado o imposto de 5 o/o.

Estão isentos de imposto, os transportes de adubos, batatas, cereais, farinhas, legumes secos, caixas de pinho e barris de madeira desarmados, gado, carvões, garrafas vazias, com sinais evidentes de terem servido, madeiras para minas carboniferas, rolhas e desperdícios de cortiça para exportação, taras vazias de qualquer natureza, as remessas despachadas pelo Estado, e bem assim as de qualquer especie em transito pelo territorio espanhol: e ainda as que procedendo de Espanha, passem em transito pelo territorio português para tornarem a entrar naquele país. A limpadura, farelos, sementes e outros quaisquer similares ou derivados de cereais e farinhas, não estão isentos do imposto. Dos legumes secos só estão isentos os de uso mais geral e frequente na alimentação humana.

Quanto ao imposto de sêlo de recibo, as quantias em pesetas, de 1.000 e não superior a 2.000, 2,01 a 3,00; 3,01 a 4,00; 4,01 a 5,00; 5,01 a 10,00; 10,01 a 15,00; 15,01 a 30,00; 30,01 a 50,00; 50,01 a 75,00; 75,01 a 100,00; 100,01 a 500,00; 500,01 a 1000,00; e 1000,01 em diante, ficam sujeitas respectivamente, ás taxas de 0,05; 0,10; 0,15; 0,20; 0,25; 0,30; 0,50; 0,80; 1,20 1,60; 3,00; 6,00 e 10,00 pesetas.

As quantias inferiores a 1,00 pesetas, estão isentas do referido imposto.

POVOS QUE RESSURGEM

A EXPOSIÇÃO DE SEVILHA DEVE CONSTITUIR
O MAIS INTELIGENTE ACTO DA ESPANHA

:: :: :: :: :: DE HOJE :: :: :: :: ::

Por RAUL ESTEVES DOS SANTOS

Madrid, Barcelona e Sevilha, são hoje as trez grandes cidades da Espanha. Mas Sevilha a ultima, será amanhã a primeira. Ninguém tente roubar-lhe a primazia.

Sevilha abre os seus braços—em que ainda hoje brilham as algemas arabes—transformadas em pulseiras pela dulcissima arte cristã, e espreguiça-se docemente, alargando cada vez mais a sua area. E da antiga e nobre Betica, só restará no dia em que inaugurar a Exposição, alguns bairros tradicionais, reliquias do passado, que o camartelo do progresso respeitou—o bairro de Santa Cruz, com palacios de aristocratas e pateos cheios de encantos. Triana e Macarêna, os dois bairros populares por excelencia, onde vibra a alma cheia de luz das sevilhanas!

A construção dos diversos pavilhões, das Republicas Americanas estavam bastantes atrasadas. Alguns países, nem ainda sequer tinham esboçado a planta do edificio a construir. Outros ainda não haviam tomaram posse do terreno escolhido. Os hotéis, exceptuando o Afonso XIII, encontravam-se ainda longe de verem as obras terminadas. O Ayuntamiento, onde se trabalhava com intelligencia e metodo, via ainda diante de si um vasto plano de obras a realizar, desde a demolição de alguns edificios, á pavimentação das principais arterias. Os sevilhanos, o mais discretamente que lhes era possivel, demonstravam o seu descontentamento pela escolha de Outubro. em que as condições climatericas de Sevilha são más, abundando as grandes chuvas. Os lindos jardins, não tem flôres, nem perfumes. E os parques cheios de encanto, não possuem a exuberante vegetação que na Primavera nos delicia.

Por estas razões, e tão grande elas são, resolveu o Governo espanhol adiar a inauguração da Exposição de Sevilha para a Primavera de 1929. Epoca em que a formosa princeza do Guadalquivir, veste todas as suas galas. Mas entendeu com uma diplomacia cheia de dedicadezas, que o não deveria fazer, sem ouvir os representantes dos diversos países, que concorrem ao importante certamen, de maneira a conseguir uma opinião unanime ao seu proposito. Esta reunião deve-se realizar até 19 do corrente, em Madrid, sob a presidencia do General Primo de Rivera, com a assistencia

do Ministro de Trabalho e do Commissario Régio da Exposição, sr. Cruz Conde. Sendo possivelmente marcado para a sua definitiva inauguração o dia 15 de Março, data que comemora o regresso das Caravélas, da descoberta da América.

A exposição de Sevilha, o sonho em ponto grande de um sevilhano illustre, o general Rodriguez Caso, é um acontecimento de enorme relevo na vida de Espanha. O seu programa abrange todos os aspectos da extraordinaria actividade da Nação visinha, nos ultimos anos, e se n'ela fazem representar todas as suas provincias.

Nessa grande vitrine da Espanha Moderna cujas despesas estão orçadas em cerca de 130 mil contos, serão expostas algumas das maravilhosas preciosidades dos seus opulentos musêus de arte antiga, moderna e de historia.

A industria, agricultura, o commercio e a pecuaria, occuparão ali os pricipaes logares, demonstrando o grau de perfeição e desenvolvimento que essas industrias alcançaram.

Sevilha ficará sendo a terra preferida para reunião dos grandes congressos internacionais.

O primeiro que ali se realizar é o IV Congresso Internacional de Cidades e em que serão tratados os mais interessantes problemas de caracter municipalista. A Espanha trabalha para que a esse congresso compareçam delegados do nosso país e das Republicas Americanas.

Em Junho de 1929, segue-se o II Congresso Nacional do Comercio Espanhol no Ultramar, para o qual serão convidadas as mesmas nações a fazerem-se representar e cujo alcance é digno de atenção.

Para se avaliar da grandeza d'este certame, publicamos hoje a planta geral que de Sevilha há poucos dias trouxemos. Por ela o leitor avaliará da extraordinaria importancia, e do alto significado que a Espanha pretende atingir, com a inauguração da Exposição Ibero-Americana.

Seria infantil supôr-se que a Espanha de hoje, tão diferente da Espanha de hontem, pretende simplesmente chamar á esbelta cidade, que S. Fernando redemio para o catolicismo, os touristes de todo o universo para lhes mostrar com a sua comprovada fidalguia, a Giralda, arabe até á torre, e cristã até ao ceu.

A catedral, com um tesouro de enorme valia, as telas de Murilo; o tumulo bem vincadamente espanhol do grande navegador Colombo. Os vitraes.

O altar de S. Fernando em prata e todas as preciosidades que constituem o recheio da Catedral de Sevilha.

O *Alcazar* com os seus jardins perfumados, ligado á vida de Portugal, por ali terem nascido e vivido, algumas princezas que fizeram parte da ultima familia reinante, ou para lhes mostrar a beleza picante das suas lindas mulheres!

Não! Para isso bastava-lhe a famosa Semana Santa, com o estupendo luxo das suas irmandades, eternamente ao desafio, e as harmoniosas *saetas* cheias de unção religiosa que ficam gravadas nos ouvidos dos estrangeiros. Assim como a Real Feira de Sevilha, com o ruido estridente da alegria, repleta de côr, e cheia de característico — o mais completo mostuario das formosas mulheres da Andaluzia que os nossos olhos podem e idealisar.

O que a Espanha pretende, é demonstrar mundialmente o seu valor económico, o grande desenvolvimento das suas industrias, que é a logica consequencia do grande esforço que tem realisado.

Ali terão o seu lugar de honra, os pintores, esculptores, escriptores, poetas e musicos. Toda essa legião de artistas, grandes creadores de beleza, com que a Espanha certamente irá deslumbrar os estrangeiros.

Foi por leis sábias que ela deu uma nova orientação á politica ferroviária, que motivou o estudo e construção de novas linhas, que vão valorisar materias primas e inumeras riquezas até agora inproveitaveis.

A tonelagem da sua frota marítima cresce dia a dia, e o pavilhão espanhol sulca todos os mares á conquista de novos mercados que lhe deem vasão á constante expansão da sua actividade.

Não é o desenvolvimento do Turismo, que levou a Espanha a gastar perto de 38 milhões de pesetas, na terra do imortal Cervantes.

O seu objetivo é mais amplo. Chama-se Politica Economica e resolve-se por meio de tratados de commercio. Com o Mexico, sobre reclamações; com Guatemala, sobre proteção de marcas de fabricas; com o Paraguay, sobre propriedade literaria e scientifica; com os Estados Unidos da America, sobre o transporte de bebidas alcoholicas; com o Brazil e Cuba, sobre um enter-cambio geral, que trará para a Espanha, grandes vantagens.

O Turismo, vae ser o complemento d'este grandioso plano. Será o instrumento de progresso que vae valorisar todas as localidades dignas de serem visitadas, pelos milhares de estrangeiros, que passam á vida deambulando de terra em terra. E as industrias hoteleiras, automobilistas, bric-a-brac, postaes e suas derivantes, só se desenvolvem com o Turismo!

E se assim não fosse, não se compreenderia as colossaes despezas que o governo espanhol tem auctorisado, para as obras extraordinarias que se tem realisado.

Ainda no passado dia 20, em Madrid, se efectuou a escritura do emprestimo de dezoito milhões de pe-

setas, feito pelo importante estabelecimento financeiro o Banco de Credito Industrial, ao Comité Ibero-Americano, e que foi avalisado pelo Estado.

Para se vêr o enorme interesse que o Estado espanhol põe no auxilio financeiro á Exposição, bastará pôr os nossos leitores ao corrente das condições em que se realisa a importante operação financeira.

O Banco de Credito Industrial abrirá uma conta de credito para que a Repartição do Commissario Regio com as devidas formalidades, possa levantar a importancia concedida.

As importancias que o Commissario necessite serão levantadas com oito dias de antecipação.

A importancia total do emprestimo será reembolsada pelo Banco até á data de 31 de Dezembro de 1929, ficando estabelecido o juro de 5,25 por cento.

O Commissariado da Exposição dá como garantia todas as receitas liquidas que obtenha por ocasião da Exposição.

Ficam exepuadas as receitas provenientes da exploração do Hotel Afonso XIII, que representam a garantia de uma operação já realisada pelo respectivo Ayuntamiento.

As primeiras receitas da Exposição, serão destinadas ao pagamento do juro e as seguintes á devolução do capital emprestado.

E' auctorisado o Comité da Exposição a pagar 80 % em bilhetes do tesouro, para fomento da riqueza publica que o Banco tomará ao pár.

Se em 31 de Dezembro de 1929 o Comité não tiver liquidado a importancia total do emprestimo, o Estado a abonará ao Banco.

O seu pôrto, nas margens do rio Guadalquivir, a 100 k. do Atlantico, demonstra bem o progresso de Sevilha, o bairrismo sacrosanto dos seus filhos, a sua tenacidade e o poderoso auxilio do Estado, justificado pelo alcance economico que, para a vida da Espanha, vai ter a próxima Exposição.

A sua obra mais notavel foi a abertura do canal Afonso XIII, projecto do notabilissimo engenheiro espanhol D. Luiz Molini, que facilita sobre-maneira, o acesso a Sevilha. Tem cerca de 2000 metros de comprimento, com uma largura de 125 metros. Para se conseguir este desideratum teve que se proceder á escavação aproximadamente de 7 milhões de metros cubicos.

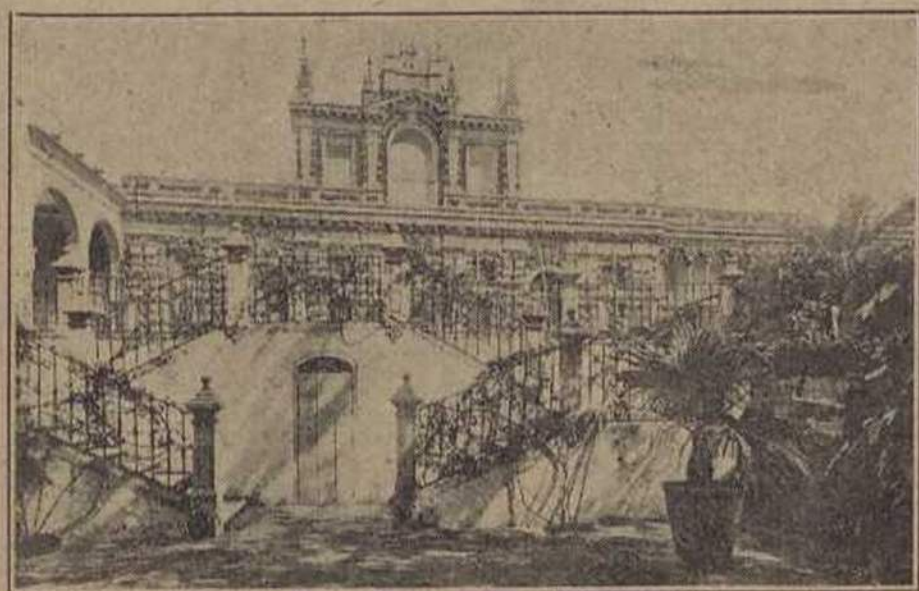
Só no movimento de terras empregaram-se 12 locomotivas de 24 toneladas.

Todas as obras, taes como escavações das secções que separavam o novo canal do Guadalquivir, assim como a limpeza geral do fundo, etc, foram realisadas por uma acreditada empreza holandeza, especializada nestes trabalhos, que recebeu, fóra os orçamentos supplementares, 2:083.922 pesetas.

E' de optima construção a ponte metalica que atravessa o canal Afonso XIII, e tem de dimensões 170 metros por 11 de largo, com um tramo móvel de 36.00 metros e a sua abertura demóra apenas 2 minutos.

Importantes obras foram realizadas na barra do Guadalquivir, na Broa de Sanlucar e canal que foram orçadas em 1:153.526 pesetas.

Falamos de algumas obras, do seu porto, sendo forçados a deixar no olvido, por não ser só esta a nossa missão, muitas outras, entre as quaes se contam o caes de Nova-York, e das Delicias, o já construido caes do canal Afonso XIII, com 800 metros de extensão, cujos pilares foram afundados a ar comprimido e em que se empregaram 600,00^{m3} de optimo beton; os



SEVILHA - Jardim do Alcazar

guindastes eléctricos; as pontes para o serviço de carvão e petróleo; para trafego de passagem junto ao bairro de Triana e muitas outras obras de grande valia.

Para darmos uma ideia aproximada do que deve ser já hoje o movimento do Porto de Sevilha, bastará dizer que na estatística do ano de 1925 encontrámos os seguintes e elucidativos numeros:

Tráfego geral 1.110.525 toneladas. Sendo de importação 572.005 e de exportação 538.520 toneladas, o que juntandò ao tráfego de Bonanza, que foi de 15.844, dá um total de 1.126.409 toneladas.

Nos numeros mais salientes da exportação figura o minerio na quantidade de 265.203 toneladas; e na importação, o carvão, num total de 141.041 toneladas.

Sevilha exporta especialmente azeite, azeitona e cereais; importa madeiras, aço, ferro, cimento e outros materiais de construcção.

O movimento de mercadorias em caminhos de ferro, no porto, foi de 25.117 wagões, pertencentes às companhias: Madrid - Zaragoza - Alicante e caminhos de Ferro Andaluzes.

Sevilha possui a legitima ambição de melhorar as ligações ferroviárias com Portugal. A viagem por Badajoz é muito demorada, e sujeita a transbordos massadores. A por Vila Real de Santo Antonio, má para o trafego, por causa da travessia do Guadiana.

Sevilha deseja ligações mais rapidas, e que lhe valorizem ricas regiões, quasi virgens de exploração. O seu ideal seria a construcção dos projectados caminhos de ferro, Zafra a Villanueva Del Fresno por Jerez De Los Cabalheros, e o de La-Palma—Gibraleon, A La Frontera por Paymogo, por qual desde 1905, batalha o seu auctor, o distinto e ilustrado

engenheiro D. Eduardo Castilho Lastrucci, figura de relevo na culta sociedade sevilhana.

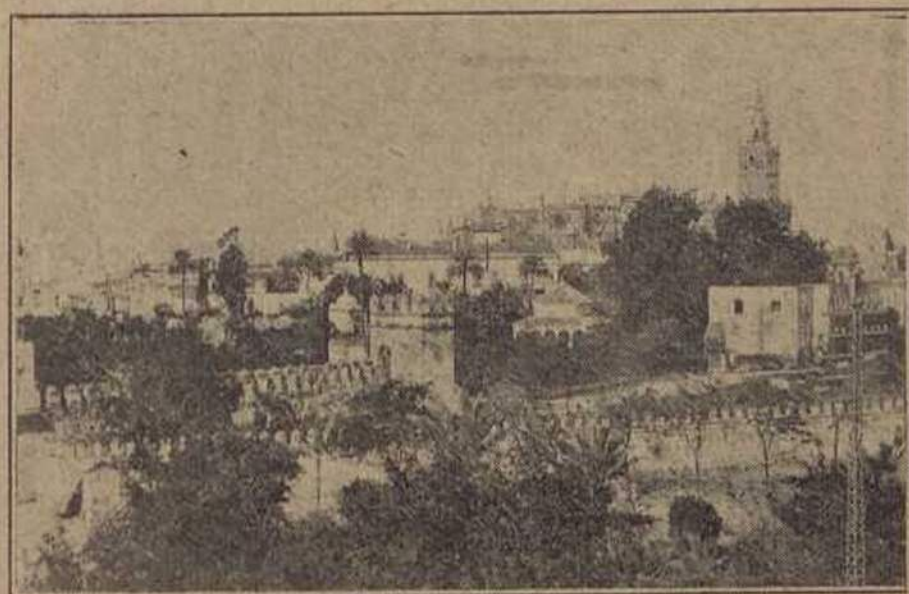
Em caminhos de ferro, tem ainda Sevilha uma outra aspiração de grande vulto, referimo-nos ao projectado caminho de ferro Utrera-Algeciras, que um dia realizado, se denominaria Algeciras - Sevilha - Lisboa, por Paymogo, ou Atlantico-Guadalquivir-Mediterraneo, de uma importancia excepcional não só para a capital da Andaluzia, como para os dois paizes.

Os primeiros estão classificados e aprovados pelo Governo espanhol, graças às invulgares qualidades de persistencia e de actividade do distintissimo engenheiro já citado. Estando tambem já realizados todos os estudos e trabalhos preparatorios, e orçadas todas as obras de primeiro estabelecimento, material fixo e circulante.

Os edificios a inaugurar, exeptuando os pavilhões dos diversos paizes, são: Palacios de Honra, Bellas Artes, e Arte Antigo. Pavilhões: Real de Sevilha, e de todas as provincias espanholas, Turismo, Companhias dos Telefones, Maquinaria Agricola e Exportação. Estação para 5000 autumoveis. Galerias Comerciais. Grande Salão. Instalações para as Industrias Particulares, Agricolas e Ganaderas e Um Estadio.

Novas e sumptuosas instalações do Banco de Espanha, Palacio dos Correios Palacio dos Telefones. Assim como colossal e luxuoso Cinema.

Hoteis para a exposiçào: Afonso XIII, Cristina Bristol, Eritana Palace Hotel, Savoy, Sevilha e Giralda. O magnifico Hotel Afonso XIII, embora não tivesse sido ainda inaugurado oficialmente, já ali tem realisado banquetes. A' inauguraçào official assistirá o Rei. Este Hotel fica sendo o melhor da Europa.



SEVILHA — Jardim do Alcazar

A empresa concessionaria. é dirigida por Marquet, uma das maiores competencias hoteleiras.

O Bristol, inaugurou-se na passada semana. Estando os restantes muito atrasados.

Não devemos completar este artigo, sem agradecer a D. Angel J. Espert, muito inteligente e respeitado industrial e comerciante de Sevilha, grande amigo dos portugueses, que com penhorante gentileza foi o melhor dos cicerone, mostrando-nos tudo quando de mais interessante Sevilha possui, e a quem devemos os preciosos elementos que valorizam os artigos que a Sevilha temos dedicado.

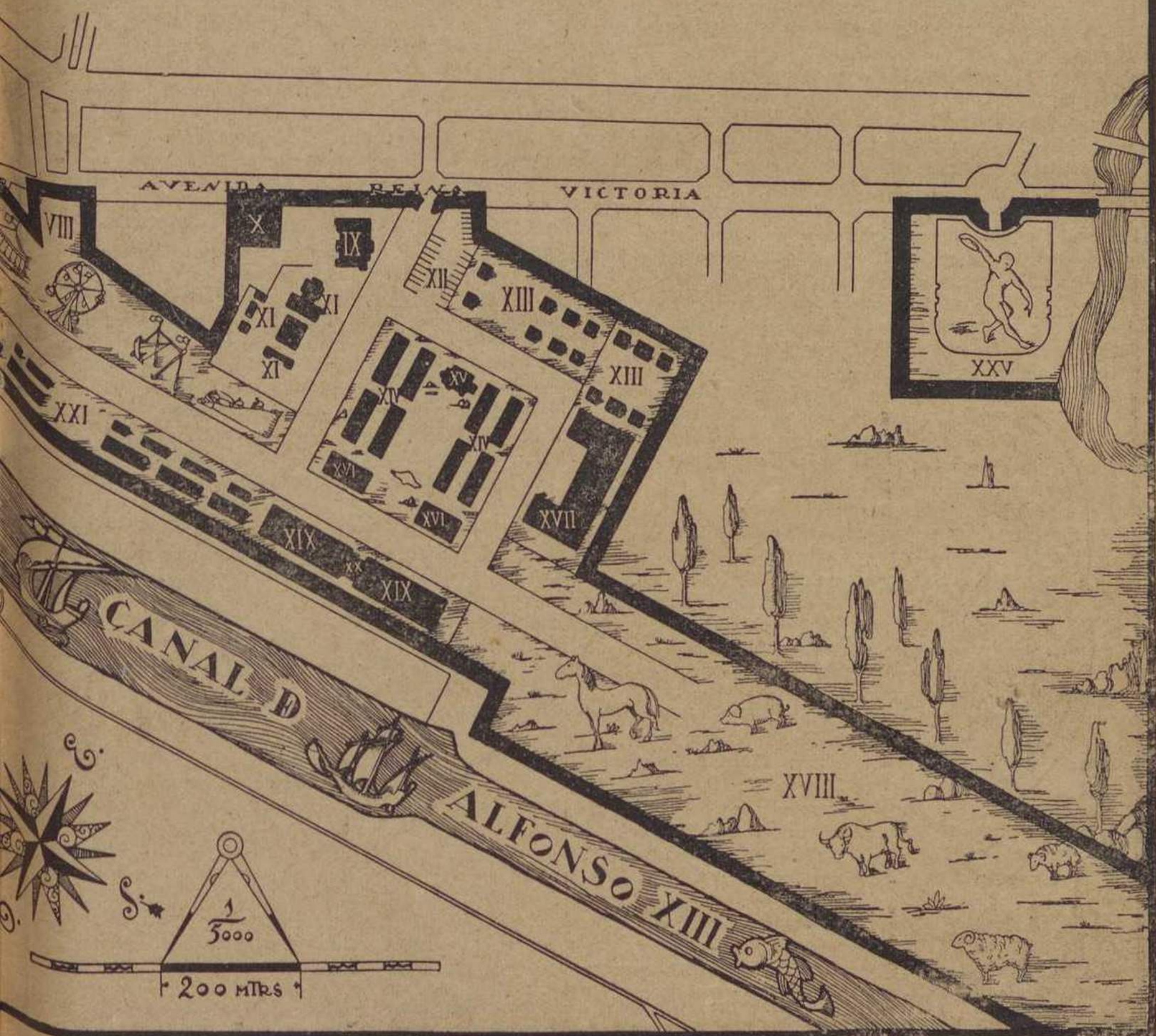
Planta Geral da Exposição de Sevilha



O PAVILHÃO DE PORTUGAL SERÁ CONSTRUÍDO JUNTO
 PERTO DA PORTA

a inaugurar na Primavera de 1929

EXPOSiCion IBERO-AMERICANA



A PRAÇA DE ESPANHA, NO LOCAL INDICADO POR UM X
TA DE S. DIOGO

Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

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

(Continuação do n.º 964)

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

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

Artigo 1.º O segundo outorgante traspassa para o terceiro outorgante a adjudicação da exploração das linhas de Régua a Chaves e do Pocinho o Carviçais, às quais adquiriu o direito pelo contracto celebrado com o primeiro outorgante em 11 de Março de 1927, bem como todas as linhas actualmente em construção, afluentes das referidas linhas.

Art. 2.º Essa adjudicação compreende também a exploração das linhas e dos ramais que venham a ser construídos durante o prazo da concessão e até o termo da mesma, contanto que sejam afluentes das actuais linhas e não tenham bitola diferente da que nelas existe.

Art. 3.º A adjudicação é feita pelo prazo de trinta anos, a contar de 11 de Março de 1927, podendo o primeiro outorgante ou o terceiro outorgante pedir a revisão das suas cláusulas no fim dos primeiros dez anos e em períodos

subseqüentes de cinco em cinco anos, reservando-se o primeiro outorgante o direito de rescindir o contrato a partir do décimo quinto ano e bem assim o de prolongá-lo até a data do termo de qualquer concessão de caminhos de ferro com a qual lhe convenha englobar a destas linhas.

§ único. No caso de revisão das cláusulas do contrato, não havendo acôrdo entre as partes, será o litigio resolvido por arbitragem organizada como se estipula no artigo 31.º

Art. 4.º A exploração por parte do terceiro outorgante deve começar dentro do prazo de trinta dias, a contar da data da assinatura deste contrato.

Art. 5.º O terceiro outorgante pagará ao primeiro outorgante uma renda fixa anual de 6 por cento das receitas brutas do tráfego das linhas que lhes são traspassadas, deduzidos os impostos e reembolsos. Pagará, além disso, uma renda variável, compreendida entre as percentagens de 70 por cento e 85 por cento sobre os lucros líquidos da exploração destas linhas. Esta percentagem será calculada pela fórmula $P = 70 + \frac{L}{1000}$, em que P representa a percentagem a entregar ao primeiro outorgante pelo terceiro outorgante e L o lucro obtido na exploração, nos termos do artigo 6.º Fica porém entendido que o primeiro outorgante não receberá mais nem menos do que receberia se as linhas que são objeto deste traspasse continuassem a ser exploradas pelo segundo outorgante nos termos do contrato de 11 de Março de 1927. Nestes termos a renda variável total a receber pelo primeiro outorgante de todas as empresas concessionárias das suas linhas será calculada por uma forma análoga àquela, mas em que P representa a percentagem total a receber pelo primeiro outorgante e L a soma algébrica dos lucros obtidos na exploração de todas aquelas linhas. Determinada por esta fórmula a renda total, pelo segundo outorgante será entregue ao primeiro outorgante uma renda obtida pela diferença entre a renda total e aquelas que competirem ao terceiro outorgante e a outras empresas que igualmente tenham ou venham a ter contratos de traspasse das linhas do primeiro outorgante concedidas primitivamente ao segundo outorgante.

§ 1.º No caso em que uma das explorações seja deficitária, mas haja lucro total no conjunto de todas as concessionárias das linhas do primeiro outorgante, será esse deficit parcialmente coberto pelo excesso da renda que as não deficitárias terão de pagar pela aplicação em separado da formula citada neste artigo em relação à quantia que na realidade o primeiro outorgante deverá receber, sendo a parte restante de cada deficit coberta pela respectiva empresa concessionária.

§ 2.º Quando mais de uma exploração seja deficitária, mas haja lucro total no conjunto de todas as concessionárias, será dividido pelas deficitárias, proporcionalmente ao deficit de cada uma, o excesso de renda a que se refere o § 1.º, sendo a parte restante de cada deficit coberta pela respectiva empresa concessionária.

§ 3.º A renda fixa anual será paga pelo terceiro outorgante, por trimestres vencidos, no prazo de um mês, contado do fim de cada trimestre, mediante liquidações provisórias das receitas brutas, devendo a correcção das contas provisórias fazer-se com relação a cada ano civil logo que esteja concluído o relatório anual da exploração que o terceiro outorgante deverá apresentar ao primeiro outorgante juntamente com o relatório e balanço do mesmo, elaborado nos termos do artigo 189.º do Código Comercial.

§ 4.º A renda variável será paga no prazo de um mês, depois da aprovação do relatório anual da exploração acima indicado.

§ 5.º O terceiro outorgante obriga-se, durante os primeiros cinco anos da exploração, a empregar em melhoramentos das linhas, cuja exploração lhe é traspassada, e seu material, toda a parte que lhe couber na partilha dos lucros líquidos.

Art. 6.º Os lucros líquidos serão constituídos pela diferença entre :

a) As receitas brutas do fráfego, deduzidos os impostos e reembolsos ;

b) As despesas de exploração, incluindo administração e serviços gerais, 9 por cento do capital social, constituído para ser affecto exclusivamente à exploração das linhas objecto d'êste contrato, e a renda fixa anual entregue ao primeiro outorgante, constituída pela percentagem de 6 por cento indicada no artigo 5.º

§ 1.º As despesas de administração e serviços gerais, referidas na alínea b) d'êste artigo, e todas aquelas que não possam ser directamente imputadas a qualquer das linhas, com exclusão da remuneração dos corpos gerentes do terceiro outorgante, serão divididas proporcionalmente aos números representativos dos quilómetros-trem efectuados nas linhas exploradas a esta data pelo terceiro outorgante e nas que venha a explorar por efeito d'êste contrato.

§ 2.º A renumeração dos corpos gerentes do terceiro outorgante, incluída nas despesas de administração referidas na alínea b) do presente artigo, é fixada em 2 por cento das receitas líquidas das linhas traspassadas por êste contrato.

§ 3.º O capital social referido na alínea b) d'êste artigo será limitado a 500.000\$ e poderá o terceiro outorgante realizo-lo por meio de emissão de obrigações autorizadas pelo primeiro outorgante. Esta soma de 500.000\$ é deduzida da de 8.000.000\$ de que trata o § 4.º do artigo 6.º do contrato de 11 de Março de 1927.

Art. 7.º Como estímulo do transporte de mercadorias pobres mas de grande tonelagem (minérios, adubos, correctivos, etc.), o primeiro outorgante concede ao terceiro outorgante um bônus de 5 por cento sobre o aumento das receitas brutas anuais em relação às que foram apurados no ano económico de 1924-1925, aumentadas de 1 por cento por ano decorrido, para ter em conta o desenvolvimento normal do tráfego e as influências das novas construções.

§ único. A liquidação d'êste bônus far-se há no fim de cada exercício por encontro com a renda fixa a que se refere o artigo 5.º

Art. 8.º Quando fôr negativo o saldo da exploração de todas as linhas a que se refere o contrato de 11 de Março de 1927, ou quando o prejuizo havido nas que ficam a cargo do segundo outorgante ou do terceiro outorgante exceder o lucro havido nas restantes, as companhias em cujas linhas houver *deficit* assumirão inteira e exclusivamente a sua responsabilidade, salvo se êsse *deficit* provier de casos de fôrça maior ou de insuficiência de tarifas por actos do primeiro outorgante, devidamente constatados pelo tribunal arbitral.

§ 1.º Os *deficits* de exploração provenientes de qualquer dos dois casos a que se refere êste artigo serão cobertos pelo primeiro outorgante e pelo terceiro outorgante na proporção de 70 por cento e 30 por cento respectivamente.

§ 2.º No caso em que o *deficit* de exploração de uma das companhias seja inferior aos lucros obtidos na exploração da outra, o primeiro outorgante participará nesse *deficit* conforme o estabelecido no artigo 5.º

Art. 9.º O terceiro outorgante fica responsável pela conservação e renovação, salvo o disposto no artigo 22.º, do material fixo da via, dos edificios e seu mobiliário, utensílios, etc., que são propriedade do primeiro outorgante. Para efectuar o devido inventário poderá o terceiro outorgante aceitar, na parte já terminada, o trabalho resultante da inspecção feita simultaneamente por delegados do primeiro outorgante, e do segundo outorgante que êle deverá por sua vez assinar.

Art. 10.º Para o material circulante, locomotivas e seus acessórios, material fixo das oficinas e arris sobressalentes, o terceiro outorgante aceitará o inventário, valorizado ao câmbio de Londres, que está sendo feito por meio de

vistoria passada por três peritos, sendo um nomeado pelo segundo outorgante, outro pelo primeiro outorgante e o terceiro por acôrdo entre os dois primeiros, ou, na falta de acôrdo, pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ 1.º Êste inventário deverá estar concluído dentro do prazo de cento e oitenta dias, a partir de 9 do Marco de 1927.

§ 2.º Terminada que seja a concessão da exploração, proceder-se há de forma idêntica, fazendo-se o balanço entre os valores recebidos e a entrega pelo terceiro outorgante, sendo êste obrigado a completar o valor do material recebido do primeiro outorgante, se o que entregar fôr inferior aquele, e revertendo para o primeiro outorgante o excesso do valor, se o houver, salvo o disposto no parágrafo final do artigo 22.º

Art. 11.º O material circulante e o material fixo das oficinas, já encomendado pela Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, será por êste pago e entregue ao terceiro outorgante, aumentando-se ao inventário a que se refere o artigo anterior pelo preço do custo, no local da entrega, expresso na unidade monetária que no mesmo artigo anterior se indica.

Art. 12.º O carvão, óleos e outros materiais de consumo incluindo os materiais, de via excepto carris as ferramentas manuais, etc., existentes em armazém, ou já encomendados e não recebidos, serão devidamente inventariados e pagos pelo seu valor do custo no local da entrega ao primeiro outorgante ou ao respectivo fornecedor quando o terceiro outorgante os não julgue dispensáveis por motivos justificados.

§ 1.º O inventário a que se refere êste artigo foi elaborado por delegado do primeiro outorgante e do segundo outorgante, e o terceiro outorgante aceita-o desde já, uma vez que esteja actualizado pelo segundo outorgante com referência à data em que o terceiro outorgante tomar posse da linha cuja exploração lhe é concedida por êste contrato.

§ 2.º Terminada que seja a concessão da exploração, proceder-se há por forma idêntica à valorização das existências e encomendas, que serão pagas pelo primeiro outorgante ao terceiro outorgante.

Art. 13.º Os pagamentos ao primeiro outorgante, a que se refere o artigo anterior, poderão ser feitos no prazo máximo de dois anos, em prestações iguais e trimestrais, que vencerão o juro equivalente à taxa de desconto do Banco de Portugal mediante garantia.

§ único. Essa garantia poderá ser a entrega de letras avalizadas por um Banco de reconhecido crédito, ou a entrega de obrigações de juro fixo do terceiro outorgante, que serão aceitas com a margem de 10 por cento pela média da cotação do mês anterior ao da data do depósito a efectuar, deduzido o valor actual do primeiro cupão a pagar, à taxa de desconto que vigorar no Banco de Portugal, ou qualquer outra garantia que o primeiro outorgante julgue suficiente.

Art. 14.º O primeiro outorgante assume todos os encargos financeiros provenientes de actos já realizados ou em curso, por intermédio da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado e suas direcções subordinadas, devendo porém o terceiro outorgante satisfazer às obrigações que lhe são impostas pelos artigos 11.º, 12.º e 13.º, quanto às linhas que ficam a seu cargo.

Art. 15.º O pessoal que pertencia aos caminhos de Ferro do Estado e que, à data d'êste contrato, esteja affecto aos serviços das linhas traspassadas ao terceiro outorgante por ter sido escolhido, nos termos do contrato de 11 de Março de 1927, para fazer parte do pessoal do segundo outorgante poderá provisoriamente ficar ao serviço do terceiro outorgante, mas no prazo máximo de um mês deverá apresentar-se no segundo outorgante para êste lhe dar imediatamente colocação nos serviços das linhas a seu cargo.

(Continua)

AÇO

Silico Manganese para molas de automoveis

Aço citavado

Limas

Inglesas de 1.^a qualidade



MARCA DA FABRICA

Dos afamados fabricantes

Cammell Laird & Co. Ltd.

CYCLOPS WORKS

SHEFFIELD

Representante: HERBERT CASSELS, J.^{or}

Rua 24 de Junho, 56 — Telef. C. 3256

O sistema Block

Está funcionando ha mais de tres anos no Caminho de Ferro Electrico de Itapema a Guarujá, em Santos, o sistema de *Block*, invenção do engenheiro brasileiro E. Bertacin.

O *Block* Bertacin, além da segurança que oferece segundo várias opiniões evita os constantes encontros que ocasionam victimas e prejuizos consideráveis, para uma via férrea, e é applicável em linhas singelas ou duplas, oferecendo as seguintes vantagens:

a) segurança completa na circulação tanto na partida do trem, quanto ao que se refere ás entradas nas estações, pois que não poderá entrar sem primeiramente ter o sinal franco e travadas as agulhas, nas linhas em que o combóio passa.

b) economia do pessoal telegrafista e outros;

c) economia de impressos usados para o serviço de licenças;

d) economia de combustivel, que é uma das mais importantes;

e) melhor aproveitamento das locomotivas e material rodante;

f) mais presteza nos transportes;

g) diminuição nos atrasos dos combóios e, portanto, maior velocidade dos mesmos, com insignificante diferença no combustivel;

h) encerramento de pequenas estações á noite, com segurança completa nas cancelas;

i) evita que pessoas estranhas manejem as agulhas, pois ficam travadas com o *Block*;

j) evita a diminuição de velocidade dos combóios nas chegadas ás estações, podendo passar livremente com a tabela horária de 40 ou mais quilómetros, visto que as agulhas estão absolutamente travadas e não existe Staff ou bilhete para receber ou dar, ganhando, assim, tempo e combustivel;

k) o *Block* é munido de telefones, facilitando assim qualquer serviço da linha;

l) todas as passagens de nivel e cancelas são controladas pelo *Block* a qualquer distância e travadas pelos semaforos. Assim o guarda da cancela, depois de as fechar não as poderá abrir enquanto o combóio não passar, pois o *Block* prende os ferrolhos até á passagem do combóio;

m) mesmo na hypothese que o maquinista, por descuido ou outro qualquer motivo, queira ultrapassar o semaforo marcando linha impedida, o *Block*, independente da vontade do maquinista, fará o combóio parar, automaticamente, e de lá não poderá sair sem que o encarregado da estação o venha livrar com a chave de socorro.

E' de facto interessante a invenção do engenheiro Bertacin merecendo um atencioso estudo visto que ella garantirá um futuro para os Caminhos de Ferro.

Maquinas para furar rails • • Maquinas para serrar rails

: : : COM A MAIOR PRECISÃO E O MELHOR RENDIMENTO : : :

Todas as maquinas são previstas para serem movidas manual

ou electricamente

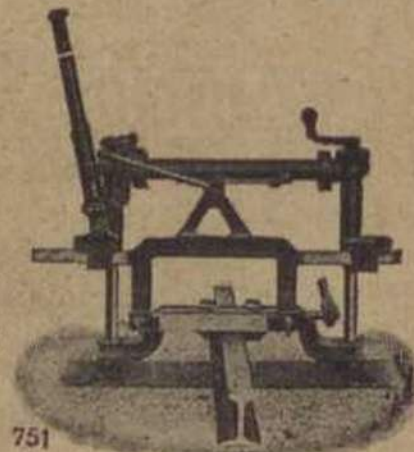
"ROBEL"

MUNICH S. 50 (Alemanha)

Thalkirchnerstr. 210-222

REPRESENTANTE para Portugal e Colonias:

ROBERTO CUDELL, Porto—Rua de Passos Manuel, 41



Linhas Estrangeiras

Linhas espanholas—Solucionadas todas as dificuldades que impediram a sua inauguração, foi aberto á exploração o caminho de ferro electrico de Bilbao a Las Arenas e a Algorta, cujas obras estavam terminadas ha muito tempo.

—O caminho de Ferro de Palma a Soller ficará electrificado dentro do corrente anno. A linha com um total de 32 quilómetros terá por base a corrente continua de 1200 volts, desde Palma a Soller e desde Soller até ao ponto da tensão será de 600 volts. O serviço efectuar-se-ha por meio de automotoras com um departamento de 1.^a classe para 12 passageiros e outro de 3.^a para 32.

—Com a assistencia de El-Rei, de Primo de Rivera, do Ministro de Fomento e outras importante individualidades foi inaugurada a nova linha que une Villaluga com Villaseca de la Sagra, quer dizer as linhas de M. Z. A. com a de M. C. P. que teem uma extensão de 13 quilómetros.

Linhas francesas—Inaugurou-se um combóio de luxo que, sem duvida faz um dos maiores percursos que se conhecem pois no seu trajecto atravessa trez continentes.

O Arientes-expresso que desde Paris chegava sem interrupção até Constatinopla vai agora até ao Cairo. Desta forma o viajante partindo de Paris, atravessa França, Suissa, Italia, Austria, Servia, Rumania, Turquia Europeia, o Bosforo—embarcando o combóio inteiro num ferro-boat—Turquia Asiática, Siria, Palestina e Egipto.

Este combóio tendo o seu terminus principal no Cairo, poderá contudo continuar até Assuan, em pleno Sudan esperando que a linha se prolongue até ao Cabo.

Linhas italianas.—Terminaram os trabalhos da electrificação da linha férrea de Foggia a Benevente.

Depois da experiencia do primeiro combóio na inauguração official, foi entregue a linha ao trafego publico.

A electrificação representa um grande melhoramento que muito facilitará as comunicações com as provincias de Napoles e de Apuglia.

Linhas Brasileiras.—A Comissão de Tarifas da Contadoria Central Ferroviária resolveu classificar na tarifa C-6 as manilhas de cimento com mais de um metro de comprimento: na classe de bebidas refrigerantes e gazozas, não alcoolicas, a agua tonica de quina, de productos da Antartica, e bem assim, o guanará; classificou nas tarifas da Great Western o producto «Usga» de fabricação nacional, de alcool desnaturado e sucedaneo da gazolina;

Foi dado parecer para classificação dos artigos de armarinho, inclusive barretes e bonets, e artigos farmaceuticos, nas tabelas 6; e manteve na tabela C-9 a Kaolinita.



Rectificação

Do artigo da *Gazeta* de 1 do corrente ácerca da rêde do sul do Tejo, referiu-se á area, população e densidade desta em todo o país, abrangendo por lapso as Ilhas Adjacentes.

Esses numeros relativos só ao Continente são respectivamente de 88.740 quilometros quadrados, 5.621.977 habitantes e 63,4 de densidade.

A area da região do sul é pois cêrca de $\frac{1}{5}$ da area total.

Sociedade Commercial Portuguesa PHILIPS

RUA DA BETESGA 57, 1.^o Esq.^{do}

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

Dirigir-se ás casas das especialidades



Linhas Portuguesas

Estiveram no Ministerio do Comércio, varios habitantes dos concelhos de Odemira e S. Tiago de Cacem entre os quais os representantes das camaras municipais dos referidos concelhos e da comissão de melhoramentos de S. Tiago de Cacem, os quais foram agradecer ao sr. coronel Machado e Costa a publicação da portaria que mandou fazer o estudo duma variante de linha férrea do oeste do Algarve, partindo de S. Tiago de Cacem. Essa variante, ao que afirmaram os comissionados, interessa á maioria dos habitantes daqueles concelhos, que contam mais de quarenta mil pessoas, sem prejudicar quaisquer outros pontes do País.

—O pessoal sinistrado dos Caminhos de Ferro do Estado que ainda não esteja recebendo, regularmente, os seus vencimentos, deve dirigir-se á comissão administrativa do Fundo de Assistencia, Largo Bordalo Pinheiro, 29, 2.º, para dar as seguintes indicações e esclarecimentos necessários á organização das suas folhas: data do sinistro; data em que cessou o abono; serviço a que pertenciam na data do sinistro; residência.

—Um dos extremos da Linha de Rio Maior não está ainda escolhido, visto que o decreto que mandou estudar a referida linha não definiu o ponto de ligação com a linha de Leste, que póde ser Santarem ou Setil. Parece, no entanto, ser intenção das instancias superiores estabelecer o entroncamento em Setil, para assim seguir o estabelecido em todos os tratados comerciais de caminhos de ferro—que os entroncamentos não se multipliquem sem necessidade imperiosa —e para evitar que os passageiros e mercadorias do norte ou do sul tenham de percorrer mais os 18 quilómetros, que vão do Setil a Santarem.

—O Conselho Superior de Caminhos de Ferro, numa das suas ultimas sessões occupou-se, entre outros assuntos: da discussão dos trabalhos relativos ao caminho de ferro de Cacilhas; da tarifa n.º 6, de grande velocidade, da linha de Vale de Vouga; da tarifa internacional, tambem de grande velocidade, para serviço das linhas do Sul e Sueste e da sua ligação com Sevilha, e do orçamento do fundo especial. Os respectivos pareceres vão ser sujeitos á apreciação do sr. ministro do Comércio.

—A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses submeteu á aprovação do Governo um projecto de tarifa internacional, de grande velocidade, de bilhetes simples e de ida e volta para Sevilha.

—Foi inaugurada a iluminação eléctrica na estação do Caminho de Ferro do Lena.

E' um melhoramento de grande importancia para os habitantes dessa localidade e para todos os viajantes que têm necessidade de utilizar os combóios nocturnos naquela estação.

—A' direcção da C. P. foi entregue uma representação pela população de Avanca, concelho de Aveiro, chamando a sua atenção para o compromisso por ella tomado, ha quinze anos, de construir ali uma estação de caminho de ferro. Dizem os interessados que, ha cerca de 13 anos, uma comissão de cidadãos daquela freguesia, presidida pelo sr. dr. Antonio de Abreu Freire, antigo governador civil do distrito, conseguiu angariar donativos para a compra de terrenos, alguns milhares de metros quadrados, que depois ofereceu á C. P., mediante a promessa feita de ali ser construida uma estação, com as instalações adequadas, de molde a bem servir as necessidades, sempre crescentes, da industria, constituída por várias fábricas de lacticínios, serralharia e serração, da agricultura e do comércio locais, que no ano findo deram á C. P. uma receita de 600 contos.

—A Comissão Liquidatária de Caminhos de Ferro resolveu pagar a quantia de 672 libras á companhia fornecedora de «tirefonds» e 4.000 francos pelo fornecimento de brocas.

—A comissão administrativa do Municipio de Loures está com o Ministério do Interior, tratando da construção do caminho de ferro de Coruche á Ericeira.

—No Ministerio do Comercio foi dado conhecimento duma representação-protesto, dirigida pelo sr. Administrador do Concelho de Sines ao na qual se afirma que a pretendida construção da linha de S. Tiago de Cacem a Lagos irá entravar o desenvolvimento daquele concelho, interessando apenas a limitado numero de individuos.

—Foi promovido a inspector principal da 1.ª Divisão do Serviço de Movimento da C. P. o sr. Manuel Teixeira.

—As Companhias de caminhos de ferro interessadas no tráfego internacional estão empregando várias diligências no sentido de se obter o maior desenvolvimento nos transportes a efectuar por meio dos vagon de eixos intermudaveis, de Paris para Lisboa e Porto.

—As Camaras Municipaes de Santiago de Cacem e Odemira pediram ao Sr. Ministro do Comercio que se iniciem os estudos da linha ferrea de Santiago de Cacem a Lages.



Aos nossos Assignantes

Em virtude de se encontrarem esgotados os numeros 961 e 963 de 1 de Janeiro e de 1 de Fevereiro, prevenimos os nossos assignantes, que no-los teem pedido a impossibilidade em que estamos de satisfazermos os seus desejos.

Carteira dos Accionistas

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da B. Alta

SERVIÇO DE TITULOS

LISTA das obrigações amortizadas no exercicio de 1927, por meio de compras efectuadas nas Bolsas de Lisboa e Paris, conforme o preceituado no artigo 7.º da Convenção de 15 de Outubro de 1905 e dos artigos 13.º e 14.º dos estatutos:

Trezentas e setenta e quatro obrigações de 1.º grau, juro fixo.

163-903 a 905-2.687-2.747-2.918 a 2927-3406-3414 a 3415-3456-3.464-3.466-3.764-4.101-5.187-5.582-5.653-5.763-5.925-6.249 a 6.252-6.528 a 6.531-6.713-8.253 a 8.255-8.586 a 8.588-9.897 a 9.898-9.915 a 9.919-9.951-10.067 a 10.078-10.507-11.559-11.940-12.504 a 12.510-12.603-12.615 a 12.624-13.615 a 13.616-13.728 a 13.729-14.105 a 14.106-14.960-15.472 a 15.491-15.576 a 15.581-16.736 a 16.737-17.410-18.692 a 18.694-19.413 a 19.415-20.253-20.736-20.781 a 20.782-29.796 21.042 a 21.071-21.489-21.585 a 21.586-21.909 a 21.911-21.915 a 21.917-22.057 a 22.060-22.232 a 22.233-22.446 a 22.449-22.543 a 22.545-23.308-23.337 a 23.340-23.430 a 23.432-23.764 a 23.766-23.899 a 23.901-24.025 a 24.030-24.210 a 24.229-25.330-26.182 a 26.184-26.774 a 26.778-27.000 a 27.001-27.732 a 27.733-27.852-27.859 a 27.860-27.873 a 27.874-27.901 a 27.953-27.934 a 27.937-28.176 a 28.183-28.267-28.801 a 28.825-29.109-29.168-29.217-30.002 a 30.004-30.341 a 30.343-30.345 a 30.347-30.664 a 30.666-31.710 a 31.729-32.131 a 32.141-32.596 a 32.597-32.606-32.860-33.122-33.597 a 33.600-33.624 a 33.625-34.249 a 34.250-34.252 a 34.253-35.410 a 35.412-36.001 a 36.002-36.006 a 36.009-36.036 a 36.038-36.522-37.430-37.465 a 37.467-40.256-40.265 a 40.266-40.434 a 40.437-40.712-44.818 a 44.819

Novecentas e quarenta obrigações do 2.º grau, juro variavel.

381-721-1.539-2.161 a 2.163-2.736 a 2.738-2.993 a 2.995-3.324 a 3.325-3.358-3.438 a 3.444-3.677 a 3.680-4.400 a 4.403-4.742 a 4.744-5.007-5.864 a 5.865-6.251 a 6.261-7.071-7.405-8.256 a 8.265-8.569-8.936-9.169 a 9.171-9.901 a 9.903-10.059 a 10.061-10.201 a 10.202-10.338-10.390-10.891-10.894-10.896-11.346 a 11.348-11.407 a 11.409-11.447 a 11.452-12.121 a 12.125-12.278-12.616-12.898 a 12.899-13.014 a 13.019-13.263 a 13.264-13.395 a 13.397-13.533-14.005-14.039-14.041-14.746 a 14.764-14.767-14.901 a 14.902-14.919 a 14.920-14.923-14.941 a 14.942-15.246 15.248 15.301 a 15.335-15.461 a 15.465-15.510 a 15.514-15.650 a 15.654-16.170-16.222-16.295-16.634-16.915 a 16.948-17.331-17.334-17.828-17.862-17.892-17.895-18.008-18.370 a 18.371 a 18.626-18.820 a 18.821-19.181 a 19.182-19.335 a 19.337-19.457-19.749 a 19.751-20.091 a 20.092-20.439 a 20.446-20.692 a 20.715-21.655-21.860 a 21.864-21.926 a 21.928-22.071 a 22.076-22.781 a 22.782-22.785-22.783-22.850 a 22.852-22.898-22.913-22.934-22.941-23.044 a 23.045-23.219 a 23.220-23.309 a 23.312-23.438-25.307-25.813-25.963-26.236 a 26.245-26.507-26.543-27.259 a 27.262-27.366-27.640-27.704-27.859 a 27.866-27.941 a 27.944-28.112-28.115-28.997 a 28.998-29.077 a 29.082-29.102-30.072 a 30.086-30.132 a 30.136-30.274 a 30.275-30.295 a 30.296-30.455 a 30.458-31.595 a 31.599-31.601 a 31.605-31.621 a 31.623-31.649 a 31.650-31.690 a 31.695-31.811-31.843-31.921 a 31.923-32.099-32.306-32.615 a 32.616-33.174 a 33.176-33.283-33.292-33.316 a 33.319-33.322 a 33.323-33.335 a 33.343-33.314 a 33.378-33.384 a 33.385-33.954-34.219 a 34.221-34.293 a 34.294-35.222-35.281 a 35.284-35.288 a 35.290-35.315-35.757-36.026-36.737 a 36.740-37.015 a 37.018-37.482-38.252-38.871 a 38.872-39.109 a 39.128-39.139-39.157-39.396-39.651 a 39.665-39.697 a 39.701-39.922 a 39.923-40.231 a 40.233-40.289-40.590 a 40.591.

40.626 a 40.628-40.671 a 40.673-40.995 a 41.007-41.862 a 41.869-42.133 a 42.136-42.854 a 42.856-42.912-42.920 a 42.925-43.341-43.911 a 43.912-44.795 a 44.796-45.020 a 45.021-45.032-45.098 a

Caminhos de Ferro Portuguezes

O carvão das minas do Lena,
e A Gare Maritima de Lisboa

A *Gaceta de los Camiños de Hierro*, no seu último número (1 de Fevereiro) dizia o seguinte:

Com a maior actividade se estão levando a cabo os trabalhos na nova linha férrea de Martingança à Batalha e ás minas de carvão do Lena, onde se prepara uma grande extracção de combustível, esperando-se que no presente ano chegue a 500 toneladas diárias. A nova linha é de um metro e espera-se que esteja concluída no mês de Maio próximo, devendo-se continuar em seguida até ao Entroncamento, (linha Madrid-Lisboa) num total de 40 quilómetros.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes encomendou na Bélgica um pedido de 56 carruagens, que muito brevemente chegarão a Lisboa e próximamente fará outro pedido de cem carruagens mais.

O rápido do Algarve, que até agora circulava 3 vezes por semana, vai-se efectuar diariamente, com enlace também directo com Sevilha, por meio de combinação com os «autocars» de Ayamonte-Sevilha.

A Exploração do Pôrto de Lisboa, que acaba de tomar bastantes medidas para fomentar o turismo, vái dar começo aos trabalhos da estação marítima que ficará no Terreiro do Paço e em cujos costados poderão acomodar-se três grandes transatlânticos.

Dali partirão todos os combóios internacionaes incluindo o sud-expresso. A nova estação, de uma grande solidez e de uma pureza de linhas impecável, estará construída dentro de dois anos.

O almirante Paiva Curado, administrador geral do Pôrto de Lisboa, a quem se devem estas melhorias, está disposto a dotar este porto português de todos os aperfeiçoamentos modernos.



45.102 45.118-45.256 a 45.265 45.676 45.750 a 45.752-45.979 a 45.981-46.124 46.648 46.361 a 46.369-46.426 a 46.443 47.288 a 47.292 47.523 a 47.527-47.965 a 47.967-48.014 a 48.015 48.353 a 48.358 49.729-50.317-50.512-50.779 51.195 a 51.197 51.589-51.593 a 51.595 51.813 a 51.816 52.051 a 52.062 52.076 a 52.082-52.273 52.297-52.540 52.827 a 52.828 52.878 a 52.880-53.281 a 53.289 53.759 a 52.760-54.858-54.945 55.579 a 55.580-55.771 55.784 a 55.785 56.400 a 56.401-56.589 a 56.602-56.631 a 56.632-56.646 a 56.648 56.639 a 56.644-56.945 a 56.948-56.955 a 56.958-57.131-57.435 a 57.436-57.589 57.893 a 57.904-57.909 a 57.912 57.972-58.024-58.558 a 58.560-59.083 a 59.084 59.349 59.351-60.517-61.188 a 61.195-61.239-61.374 a 61.377-61.677 61.696 a 61.697-62.532-62.801-62.803-62.835 a 62.837-62.952-62.999-63.173 a 63.174 63.345-63.535 a 63.544-64.016 a 64.018-64.565 a 64.566-64.583 64.586-64.731 66.301 a 66.303-66.327 a 66.329-66.570 a 66.571-66.778-66.789 66.821 a 66.823-67.047 a 67.058-67.413-67.568 a 67.567-67.613 a 67.632 67.982 a 67.632-67.982 a 67.985-68.152 a 68.159-67.272 a 68.273-68.663 a 68.665-69.346 a 69.347-70.040 a 70.044-70.143 a 70.144-70.266 a 70.268 70.379-70.575 a 70.576-70.579 a 70.584-71.010 a 71.011-71.136-71.793 a 71.794-71.848 a 71.813-71.838 a 71.839-71.934 a 71.937-72.021-72.023 a 72.026-72.501 a 72.703-72.722 a 72.724-73.373-73.683 a 73.684-73.734 a 73.740-73.981-74.325 a 74.328-76.792 a 76.793 76.801-77.907-77.925-78.129 a 78.135-78.558 79.377 a 79.378-79.496 a 79.497-79.895-80.020 a 80.021-80.023 a 80.024-80.218 a 80.221-80.897-82.565-82.614-

Lisboa, 28 de Fevereiro de 1928

O Administrador Delegado

Luis Ferreira da Silva Viana

Lino Martins Coelho

Salão de Novidades Alemãs

Motores Diesel «GERLACH»

Tipos e material «Bauer»

Maquinas metalurgicas

Motores electricos «A E G»

Máquinas de Serração «Teichert»

Rolamentos de esferas «F A G»

Máquinas Tipográficas «Diamant»

Instalações e montagens completas

Consultas por Engenheiros Especialistas

Peçam Orçamentos

Rua Serpa Pinto, 4 e 6, (ao Chiado) — LISBOA

BETON DE AÇO

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

Do melhor resultado como revestimento de

Pavimentos

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

Vias

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

**Duradouro
Economico
Impermeavel
Isento de poeira.**

Execução em extremo simples

por qualquer firma construtora.

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

Planos inclinados

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

Execução como **camada de reboque**

em superficies completas no proprio logar da construcção. Colocação de

placas preparadas de beton de aço.

O beton de aço conserva-se sempre isento de poeira

Representantes e depositarios **F. H. D'OLIVEIRA & C.^A L.^{DA}** RUA 24 JULHO, 148, LISBOA