

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

10.<sup>o</sup> DO 41.<sup>o</sup> ANNO

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

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra  
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

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

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

Representante em Angra do Heroísmo: José Maria dos Santos

NUMERO 970

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

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês  
**LISBOA, 16 de Maio de 1928**  
Propriedade da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

## SUMÁRIO

- A linha de Trofa á Senhora da Hora, por J. Fernando de Souza . . . . .  
Uma manifestação de regosijo . . . . .  
Caminho de Ferro de Benguela, pelo Comandante Álvaro Machado . . . . .  
A construcção de carruagens C.ºs de Ferro

Pag. 145	Parte Oficial . . . . .	Pag. 152
» 148	Linhas Portuguezas . . . . .	" 154
» 149	Linhas Estrangeiras . . . . .	" 155
» 150	Engenheiro Getulio das Neves . . . . .	" 156
» 151	Imprensa . . . . .	" 157
	Monte-pio Ferro-Viário . . . . .	" 158
	Viagens e transportes . . . . .	" 159

## A LINHA DE TROFA Á SENHORA DA HORA

Por J. FERNANDO DE SOUZA

PELA Companhia do Norte de Portugal foi apresentado o projecto do trôço de ligação das linhas da Povoa e de Guimarães, da Trofa á Senhora da Hora, em que os raios das curvas não desceram de 150<sup>m</sup> nem as rampas subiram além de 18<sup>m/m</sup>. Assim ficavam as condições de tração iguais às da linha de Guimarães, de que aquela era continuação.

O Conselho superior de Obras Públicas julgou o projecto tecnicamente bem elaborado, mas considerou-o em infração do contrato que estipulava para o conjunto de linhas concedidas os limites de 100<sup>m</sup> e 25<sup>m/m</sup>.

Foi ouvido sobre esse ponto jurídico o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, ao qual foi por mim apresentado o seguinte contra-projecto de parecer, que põe em relevo os topicos da questão e propõe uma solução razoável que facilita o rápido início da construção sem deixar de salvaguardar os interesses do Estado:

Por despacho ministerial de 1 de Março do corrente, foi determinado que o Conselho se pronunciasse sobre as divergências de interpretação que o Conselho Superior de Obras Públicas e a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, manifestam sobre as clausulas do contrato de concessão de 9 de Julho de 1927.

Está esse despacho lançado no parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, emitido em 28 de Fevereiro de 1928, relativamente ao projecto definitivo da linha da Senhora da Hora a Trofa, apresentado pela referida Companhia.

O parecer do Conselho Superior de Obras Públicas conclui:

«Em vista do exposto é este Conselho Superior de Obras Públicas de parecer, com

«relação ao projecto definitivo da *linha ferrea entre a Estação da Senhora da Hora* (na linha do Porto á Povoa de Varzim) e a *Estação da Trofa* (na linha do Minho) entrado na Secretaria do Conselho em Novembro e Dezembro de 1927, e af registado sob o n.º 2.953:

«1.º — que este projecto se acha bem organizado tecnicamente, sem prejuízo das observações feitas no corpo desta consulta;

«2.º — que ele não pode contudo ser aceito pelo Governo em virtude de não satisfazer a a clausula da alinea h) do art. 1.º do Decreto n.º 12.568 de 26 de Outubro de 1926, que faz a concessão dessa linha ás Companhias dos Caminhos de Ferro do Porto á Povoa e Fafe e da Trofa a Guimarães e Fafe, alínea em que se estabelecem as condições técnicas a que deve obedecer a respectiva construção nem satisfazer tão pouco, em virtude disso mesmo, á clausula da alinea d) do referido artigo, na qual se estipula a garantia de juro de 9 % ao capital representado pelo custo efectivo da construção;

«3.º — que para facilitar e auxiliar a unificação de administração e exploração dessa rede, preconisada no art.º 2.º do mesmo Decreto, convirá estudar um tipo de linha a adoptar na rede dos Caminhos de Ferro secundários do Minho, o qual seja desde já realizado nas linhas da Senhora da Hora á Trofa, Guimarães a Braga e Povoa do Var-

«zim a Fão e possa adaptar-se na medida do possível as linhas já actualmente em exploração, unificando-se, por este modo, as condições técnicas em toda essa rede.»

A Companhia concessionaria ponderou em oficio de 29 de Fevereiro ultimo á Direcção Geral de Caminhos de Ferro que o contracto de 8 de Agosto de 1927, emanado dos decretos 12.568 e 12.988, estatue limites máximos de pendentes e mínimos de raios de curvas, não para que se apliquem, mas para que se não ultrapassem, devendo-se diligenciar não os atingir, a não ser que do traçado mais largo resulte um aumento de despesa que não esteja em proporção com a função da linha.

Efectivamente em todos os contractos de concessão se fixam esses limites, que não podem ser excedidos. Aquem deles o traçado é livremente delineado, de modo que satisfaça os devidos requisitos, do que é juiz o Governo, concedendo-lhe ou negando-lhe a aprovação.

Seria doutrina absolutamente nova e inadmissível a que considerasse infracção do contracto o ficar-se nos projectos aquem dos limites fixados, os quais tem por fim evitar que se sacrifique a exploração a excessivas facilidades procuradas na construção. Dos limites aproxima-se o traçado mais ou menos conforme a função económica da linha.

A questão jurídica suscitada pelo Conselho Superior de Obras Públicas não tem pois outra solução e não se comprehende a afirmação de que a Companhia infringiu o contracto por adoptar no traçado rampas inferiores a  $25^{\text{m}}/\text{m}$  ou curvas de raio superior a  $100^{\text{m}}$ .

Menos ainda se comprehende a asserção de que foi infringida a alínea d) do art.º 1.º do Decreto n.º 12.569, reproduzida textualmente no numero 1.º do art.º 5.º do Contracto e pelo qual o Governo garante o complemento da anuidade, a taxa de 9 %, do custo efectivo da construção, com o limite máximo do orçamento aprovado. A Companhia apresentou o projecto elaborado nos termos do Contracto. Se fôr aprovado o orçamento, que faz parte dele, resta apenas liquidar o custo efectivo da construção devidamente fiscalizada. Onde é que ha ou pôde haver infração do preceito citado?

O que ha apenas é uma questão técnica a decidir. Merece ou não aprovação o projecto? Está ou não bem elaborado? Oferece boas condições técnicas adequadas á função da linha? O orçamento constitue ou não uma presunção aceitável de despesa? Eis os pontos de facto que teem de ser decididos em ultima instância pelo Governo. Sobre eles pronunciou-se aquele Conselho, declarando o projecto bem organizado tecnicamente sem prejuízo de varias observações, que podem importar algumas variantes, mas que não infirmam o valor tecnico do trabalho. Porque se põe então a questão no campo jurídico, onde se afigura insubstancial?

Importa observar que a linha da Trofa á Senhora da Hora é a continuação da de Guimarães a Trofa. Além do tributo modesto do trôço de Guimarães a Fafe, que, por se lhe prever pouco tráfego, foi construído em piores condições de planta e perfil, tem o consideravel movimento, não só daquela cidade, como da zona fabril que se estende até Louzado. Serve ainda Santo Tirso e Vizela.

Importa lembrar que a ligação directa com Leixões e o Porto, além de lhe trazer consideravel tráfego, que hoje segue a estrada, torna a linha verdadeiramente suburbana, sendo importante a possibilidade de marchas velozes e grandes cargas.

Ao tráfego dessa linha virá juntar-se o tributo de outras da rede secundaria do Minho, umas já concedidas, como a de Braga a Guimarães, e outras que serão certamente classificadas, como a ligação com a região de Basto, etc..

Não deve pois a nova linha ter peores condições de tracção e constituir uma secção de carga mais reduzida; seria erro imperdoável.

Os limites genéricos estipulados no Contracto tinham manifestamente em vista as linhas de menor tráfego, como as de Braga a Guimarães ou a Espozende e todas as outras da rede secundaria do Minho, em que havia que facultar condições técnicas conducentes a uma construção mais económica.

Não se comprehende e de modo algum se pôde admitir a sugestão do parecer do Conselho Superior de Obras Públicas de que convém estudar o tipo de linha a adoptar naquela rede que seja já realizado e se possa, na medida do possível, adaptar ás linhas actualmente em exploração, unificando-se por este modo as condições técnicas da rede.

O tipo de via é essencialmente caracterizado pela sua largura e a unidade da rede foi assegurada pelo contracto, que lhe impõe o alargamento para 1<sup>m</sup> dos 64 Km. do Porto á Povoa e Famalicão.

Estatue-se a unidade de exploração, consistindo na administração e direcção comuns a todas, na unidade de oficinas e armazens, na livre circulação do material em todas as linhas sem taxa de transmissão, na unificação de tipos de material fixo circulante. Isso não impede o recurso a rampas mais ou menos fortes e curvas mais ou menos apertadas para cada linha, conforme as exigencias do tráfego provavel característico da sua função e as exigencias do terreno. Por isso estão geralmente admitidos os limites de  $25^{\text{m}}/\text{m}$  para as rampas e  $100^{\text{m}}$  para os raios das curvas, das quais se devem aproximar mais ou menos, sem, ultrapassar os caracteristicos de cada linha conforme a importancia da sua função.

O que o Conselho Superior aconselha está pois realizado nos art.ºs 4.º e 5.º do contracto conforme a unica interpretação rasoavel que aquela sugestão admite. Objecta-se que o afastamento de aquele limite faz encarecer a linha, elevando pois o capital a que se concede garantia e, portanto, o complemento desta a adeantar.

É preciso porém não esquecer que as curvas apertadas dão logar a maior extensão a construir e explorar, com o prejuízo do público, que paga os quilómetros percorridos a mais e vê diminuídas as facilidades de exploração. Além disso, o custo desta sobe, principalmente com as rampas fortes, dando logar a mais forte coeficiente de exploração e portanto a menor receita líquida. Esse inconveniente, aceitável em linhas de exiguo tráfego, não é admisível nos troços principais, como o da Trofa à Senhora da Hora.

E' pois pouco provável que nele cresça o complemento da anuidade a adeantar por se adoptarem condições mais largas de construção.

Importa não esquecer que a Companhia se comprometeu á dispendiosa transformação da via e do material de 64 km. em exploração sem o mínimo encargo para o Estado. Aceitou ainda — o que pela primeira vez se faz em matéria de Juro garantido — o englobamento, para a liquidação da garantia, das consideráveis receitas líquidas das linhas actualmente em exploração, muito superiores aos encargos financeiros, compreendendo nestes os 1.000 contos de acções que vierem substituir os 845, emitidos pelas duas Companhias, representando ouro. Essas receitas vão crescer notavelmente sem beneficiar a Companhia.

Trata-se pois unicamente de uma questão de facto e de justificar as condições mais largas de traçado adoptadas no uso dum direito incontestável. Isso fez satisfatoriamente a Companhia, não só na memória do projecto, que o referido Conselho julgou bem organizado tecnicamente, como nas notas enviadas posteriormente á Direcção Geral. É até de louvar a largueza de previsões, que procura não comprometer o futuro da linha.

Não quere isto dizer que o traçado não comporte variantes, que podem reduzir a despesa sem agravar as condições técnicas, atravessando de nível algumas estradas de importância.

Assim sucede mais ou menos com todos os projectos e essas variantes podem ser introduzidas no período de execução e apresentadas depois da aprovação do projecto com essa restrição.

O mesmo se pode dizer da cifra elevada do orçamento, proveniente não só dos consideráveis trabalhos projectados, como dos preços elementares previstos. O custo kilométrico, sem material circulante, é de 740 contos. E todavia esse aspecto do projecto não foi criticado pelo Conselho Superior, ao qual competia analisa-lo.

Importa observar que, sendo o orçamento o limite máximo do capital garantido, a Companhia acautelou-se contra as possíveis variações de preços, e já hoje a situação cambial está agravada em relação a época em que foi elaborado o orçamento e, por outro lado, a actividade da construção pode provocar uma elevação dos salários actuais.

De mais, é o custo efectivo da linha a base da

liquidação da unidade garantida, sendo a sua fixação sujeita a cuidadosa fiscalização de construção, como já se ponderou.

Vão decoridos sobre a apresentação dos projectos bastantes meses e importa efectuar, quanto antes, o financiamento da construção para a começar sem delongas, como exigem as conveniências da região e do próprio Estado.

Não ha pois que modificar o contracto, nem perder tempo em elaboração de novos ante-projectos e projectos. Não ha que avaliar previamente os estudos, invocando o art.º 31.º do Decreto n.º 13.829, que é unicamente aplicável a linha requeridas e não concedidas.

O que é preciso é proceder com larguessa de critério e sair afinal do período de preparação para entrar no das realizações sem perder mais tempo.

Não será ocioso recordar que o parecer deste Conselho acerca da concessão da linha e de 28 de Setembro de 1926. O Decreto n.º 12.568, concedendo-a nos termos propostos, é de 26 de Outubro e o Decreto n.º 12.968 ampliando a concessão e de 23 de Dezembro de 1926. São esses os diplomas que regulam a concessão. Pois o contracto só foi celebrado a 8 de Agosto de 1927.

Para se avaliarem os prejuízos causados por delongas desta natureza bastará recordar que a linha do Sado levou 14 anos a construir, a de Evora a Reguengos 15, a de Portimão a Lagos 10, a de Carviças a Lagoaça 16, e o troço de Lagoaça a Mogadouro está por concluir. Isto sem falar na linha de circunvalação do Porto, na linha do Tamega, no troço do Barreiro a Cacilhas, na linha de Portalegre, etc. Que perda de receitas e que prejuízo económico não representam delongas tais, que se não justificam?

---

Em resumo e conclusão este Conselho é de parecer:

1.º — Que os projectos dos dois lanços da linha da Trofa à Senhora da Hora satisfazem as condições do contracto do 8 de Agosto de 1927, não sendo necessário nenhuma alteração nem aditamento a este para se aprovarem;

2.º — Que tendo o Conselho Superior de Obras Públicas declarado que os julga bem elaborados tecnicamente, se acham em condições de ser desde já aprovados sob as seguintes condições e restrições:

a) — A Companhia estudará sem demora, de acordo com a Direcção Geral de Caminhos de Ferro e sem prejuízo do começo dos trabalhos da construção, as variantes que, sem elevar as pendentes acima de m/m, nem descer nos raios abaixo de 150 metros para ter condições de tração iguais as da linha de Guimarães a Trofa, possam diminuir o custo da infraestrutura;

b) — Para os efeitos da alínea antecedente é admissível a sujeição do cruzamento de nível de mais algumas estradas;

3.<sup>º</sup> — Depois de feitas e aprovadas rapidamente as variantes aconselhadas, procederá a Companhia á revisão do orçamento, submetendo-o á aprovação superior.

4.<sup>º</sup> — A emissão de obrigações a que se refere o Art.<sup>º</sup> 35.<sup>º</sup> do contracto, poderá ser autorizada sem dependencia da previa aprovação do orçamento da linha a que se refere este parecer.

Lisboa, 26 de Março de 1928.



## Ama manifestação de regosijo

Está quase concluída a linha que vai ligar Martingança com o Entroncamento, passando pelo Porto de Moz

Estão quasi concluidos os trabalhos da linha ferrea entre Martingança e o Entroncamento, a qual passa pelo concelho de Porto de Moz, para transporte do carvão existente no importante jazigo da Bezerra.

No dia 24 de Abril, ao passar pela primeira vez, no sitio denominado a Corredoura, limite da vila de Porto de Moz, a locomotiva que faz serviço no assentamento da linha, o povo manifestou nesse momento o seu regosijo pelo importante melhoramento com que aquela região vai ser dotada.

Os habitantes daquela vila e lugares circunvizinhos, com o elemento feminino largamente representado e as pessoas mais gradas, levando á frente a banda de musica com o seu estandarte, acorreram aquele local, onde aguardaram a locomotiva. A' passagem desta, estralejaram foguetes e, entre freneticas palmas e os acordes da Banda Portomosense, foram levantados entusiastivos «vivas» á Empresa Mineira.

Momentos depois, o sr. dr. Augusto Crespo, advogado nesta comarca, agradeceu, em nome dos manifestantes e no do concelho, na pessoa do sr. enge-

nheiro Mendes, á The Match and Tobacco Timber Supply C.<sup>º</sup> aquele importante empreendimento, que ha de influir no progresso e desenvolvimento comercial e industrial desta região. Fez votos pelas prosperidades daquela Companhia e levantou um «viva» aos seus directores, administradores, engenheiros e a todo o seu pessoal, que foi delirantemente correspondido. Seguiu-se-lhe o reverendo Francisco Carreira Poças, que, saltando para cima da locomotiva, fez salieniar perante a enorme multidão que ali se aglomerava, as vantagens e o beneficio que advinham daquele melhoramento. Levantou um «viva» á The Match, que foi entusiasticamente correspondido.

O sr. engenheiro Mendes, sub-director, agradeceu em nome da The Match a manifestação que o povo acabava de fazer-lhe e, bem assim, as palavras dos srs. dr. Augusto Crespo e padre Francisco Poças, fazendo votos pelas prosperidades da região.

A' noite, o sr. Antonio da Costa Pinto, proprietario da Farmacia Pinto, desta vila, ofereceu, em sua casa, um «copo de agua» aos empregados dos escritorios da The Match, de Porto de Mós e da Batalha, o qual decorreu com animação, tendo aquele senhor e outros, ao «Champagne», brindado pelas felicidades da Companhia.

Agradeceu, em nome dos seus colegas o chefe do escritorio de Porto de Mós, sr. Hinton, que demonstrou a importancia, para o País, da construção do caminho de ferro mineiro do Lena, facilitando, assim, a extracção e o transporte, aos grandes meios, do carvão das minas, que irá influir na situação economica e financeira da Nação, tanto mais que representará uma quantidade enorme de ouro que deixa de sair para o estrangeiro e que tão necessario nos é. Agradeceu tambem o empregado sr. Clemente a forma agradavel como ele e seus colegas têm sempre sido tratados nesta vila, onde lhe têm sido dispensados favores de estima e consideração.

A conclusão desta nova linha será um indiscutivel factor de progresso da importante Vila de Porto de Moz, porque a colocará em melhor e mais rápido contacto com os principais centros de produção do paiz.

**Trefileries et Lamoins 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

# CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

## IV

Pelo Comandante ALVARO MACHADO

Fenomenos de psicologia humana que nem sempre são fáceis de explicar!

Durante muitos e muitos anos no Lobito pouco mais havia do que os edifícios do Caminho de Ferro e no porto as facilidades existentes incluindo até a água para os navios era também sua propriedade. Não raras vezes ameaçando o mar cortar a restinga de areia onde está edificada a cidade e que representa o grande abrigo do porto, o Caminho de Ferro teve que ir fazer os necessários trabalhos de defesa por não ser possível ao Estado nessas ocasiões tomar a si a iniciativa deles e as respectivas despezas.

Foi o General Norton de Matos quem primeiro comprehendeu a necessidade política e para o desenvolvimento da Província de Angola de se interessar o Governo pela cidade e pelo porto do Lobito. E, graças ao seu impulso, apareceram novos edifícios pertencentes ao Governo, canalizou-se água para uso dos habitantes, e consequentemente para os navios, e principiou-se a construção das obras do Porto.

O Governo, que frequentemente anda atrasado, caminhou dessa vez com regular oportunidade e a tempo.

Viu bem o General Norton de Mattos. Pode-se hoje discordar da forma como algumas dessas coisas foram feitas mas não se pode negar o bom resultado dessas iniciativas. As obras do Porto, entregues aos empreiteiros ingleses Pauling & Co., caminharam com muita irregularidade porque o Governo não podia muitas vezes fornecer a tempo os fundos necessários. Entretanto lá estão assim construídos 240 metros de uma muralha acostável e o Governo Português afirmou claramente a sua intenção de colocar o Porto nas condições de desempenhar cabalmente a missão que lhe está destinada na África Ocidental.

O plano das obras, porém, deixará muito a desejar, tendo-se cometido erros consideráveis na disposição geral dos meios de servir aos cais. O atual

Alto Comissário, Coronel Vicente Ferreira, que é um técnico distinto, reconheceu o mal e procura remediar. Seguiu há pouco para Angola um engenheiro notável nesses trabalhos, Craveiro Lopes, que foi contratado pelo Governo para fazer o estudo e o projecto do porto, base essencial de um trabalho profícuo.

O Governo tem a consciência das suas responsabilidades e parece disposto a atacar a sério esse problema. Assim dão pelo menos o direito de pensar os compromissos tomados no acordo Luso-Belga.

Seria realmente muito mau que, ao estabelecer-se a ligação da linha do Caminho de Ferro de Benguela com a Katanga, o porto do Lobito não estivesse convenientemente preparado e apetrechado para dar vassão rápida a todo o tráfego de importação e exportação.

Como esse plano ainda agora está a ser estudado e não sei a orientação que lhe vai ser dada, não posso manifestar-me sobre ele. Seja qual for, porém, e por largas que devam ser as previsões para futuro, não se me afigura que em princípio seja necessário ou mesmo vantajoso fazer obras de desmesurada importância.

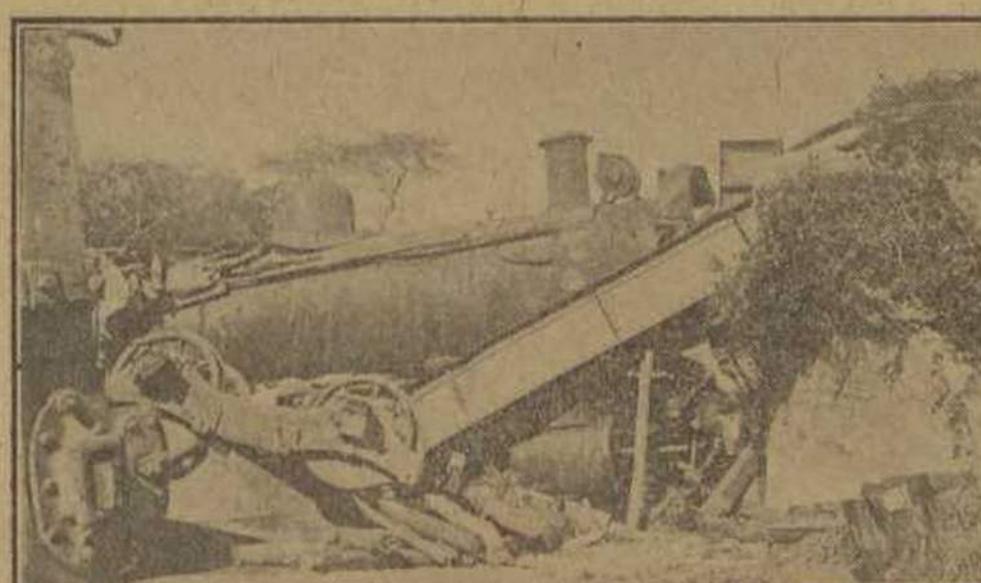
Pelos estudos sobre as possibilidades de importação e de exportação das regiões servidas pelo Caminho de Ferro, calcula-se que em 1931, data em que provavelmente estará feita a ligação com a Katanga, o tráfego a passar pelo porto do Lobito será o seguinte:

### IMPORTAÇÃO:

Em transito para o Congo Belga	70.000 T.
Para Angola . . . . .	30.000 >
Total . . . . .	100.000 >

### EXPORTAÇÃO:

Do Congo Belga (cobre) . . . . .	100.000 T.
De Angola . . . . .	60.000 >
Total . . . . .	160.000 >



Descarrilamento ao Km. 146,100 em 28-12-925

Teremos portanto que o trafego total a atender no Lobito será aproximadamente de 260.000 T. por ano que se pôde, sem grande erro, supôr que serão transportadas da seguinte maneira:—

A carga geral á razão de 1.000 T. por navio.  
A exportação de Angola á razão de 2.000 T. por navio.  
O cobre á razão de 3.000 T. por navio,

o que, entrando em consideração com os numeros anteriores, conduzirá ao seguinte movimento de navios:—

Carga geral — 100 navios.

Exportação de Angola — 30 navios.

Exportação de cobre — 35 navios.

Acrescentando a estes os navios de passageiros, em numero de 52, teremos um total de 217 navios que demandarão o porto durante o ano.

Suponhamos que se pôde contar com um trabalho de carga ou descarga correspondente a 400 T. por dia e por navio atracado, média essa que já hoje se atinge com a modesta ponte de madeira, e facilmente chegamos á conclusão que, havendo os cais acostaveis em extensão bastante para a atracação simultanea de 4 navios, ha capacidade suficiente para se efectuar o serviço do porto sem dificuldades ou demoras de qualquer natureza para a navegação.

Está já concluída uma muralha acostavel capaz de permitir a atracação de dois navios e bastaria construir uma nova extensão de cais igual a essa e dotar ambos com os elementos necessários á facil e rápida monobra da carga para o problema do porto ficar resolvido por estes anos mais próximos.

Com esta ligeira previsão das mais próximas necessidades do porto do Lobito, eu não pretendo de forma alguma asseverar que nada mais seja preciso fazer nesse ponto do que a construção de uma reduzida extensão de cais acostavel.

prevê um largo futuro e desenvolvimento para este porto e consequentemente devem prevê as eventualidades desse desenvolvimento.

Em minha opinião, os estudos a efectuar devem ser feitos com as amplas previsões a que deve obedecer, não se deverá construir mais do que o necessário para o movimento que com elementos de cálculo bastante aproximados se verificou ser provável esperar.

Eu não sei o que tenciona fazer o Governo Português ou o Governo da Província de Angola a esse respeito. E estou certo de que será feito o que fôr de

maior interesse para o País. Não raro, porém, vemos na nossa terra levantar-se uma facil crítica a propósito de todos os empreendimentos. E tanto se tem dito e pensado sobre as possibilidades da Katanga que natural é que muita gente suponha que o trafego aumentará de uma maneira extraordinária logo que o Caminho de Ferro se ligue com essa região e que todas as facilidades do porto sejam poucas para fazer face a esse trafego.

Sou daqueles que acreditam num desenvolvimento e numa valorização muito rápidos dessas regiões, assim como tenho a convicção de que dentro de um quarto de século o Lobito será um porto tão importante ou mais do que Lourenço Marques. Mas penso que esse desenvolvimento, embora rápido, não será instantâneo e que, portanto, dará tempo a que o plano do porto, embora projectado com uma grande larguezza de vistas, seja executado com método e economia e sem urgências escusadas.

Nem o nosso País nem as nossas Colônias são ricas por fórmula a poderem gastar o dinheiro sem olhar a encargos e para desejar é que as obras a efectuar no porto sejam feitas por fórmula a tirar-se compensação tão rápida quanto possível do dinheiro que o Governo ali venha a empregar.

Certamente que assim se fará. Os elementos que a tal respeito apontei a V. Ex.<sup>as</sup> são mais do que bastantes para firmar a convicção de que não será necessário efectuar trabalhos que pela sua grandiosidade não estejam em proporção imediata com os resultados a tirar. A experiência dos anos anteriores mostrand-nos em parte como se desenvolve o trafego nessas regiões é também um seguro elemento de apreciação para aqueles que tenham de tomar as responsabilidades das resoluções a tal respeito.

Na ligeira exposição que acabo de fazer sobre o Caminho de Ferro de Benguela e na qual, em parte por deficiencias minhas e em parte pelos melindres naturais da situação que ocupo, pouco me foi possível dizer de verdadeiramente interessante. Tirarei porém compensação suficiente se as indicações estatísticas que me foi dado apresentar e pôr em correlação, constituirão, apesar do atraço de algumas, elementos úteis para as pessoas que se interessam pelos assuntos desta natureza.

Perdoem os meus ilustres Consócios o tempo que lhes tomei e V. Ex.<sup>a</sup>, Sr. Presidente, aceite mais uma vez os meus sinceros agradecimentos pelas palavras tão boas quanto imerecidas que teve a bondade de me dirigir.

Quereis dinheiro?  
dogai no

*Gama*

RUA DO AMPARO, 51  
LISBOA  
Telefone, N. 4020

## A Construção de Carruagens de Caminhos de Ferro

O artigo que hoje publicamos sobre a construção de carruagens de Caminhos de Ferro é da autoria do Sr. Joseph Martins, jornalista e publicado na brilhante Revista *Brazil Ferro-Carril*.

Uma queixa antigamente dirigida contra o fabricante britânico era que ele nunca prestava bastante atenção às necessidades especiais de cada cliente estrangeiro. Ele limitava-se apenas, segundo se dizia, a apresentar as suas amostras esperando que os artigos fossem encomendados de acordo com os modelos já estabelecidos. No entanto, muitos afirmam que esta atitude ainda persiste e talvez isto aconteça num ou outro ramo de artigo, o certo, porém, é que se tem notado durante os últimos anos uma grande transformação e progresso a este respeito, tendo uma indústria, sobretudo, empregado os maiores esforços possíveis para dar satisfação às exigências de cada cliente. Trata-se da indústria de carruagens e vagões para caminhos de ferro.

Desde que foi inventado o engenho a vapor, a Grã-Bretanha tem ocupado o primeiro logar na produção de locomotivas e material rodante. Efectivamente, durante os primeiros anos de caminho de ferro, as locomotivas e carruagens britânicas encontravam-se em uso em toda a parte onde havia estradas de ferro, e isto foi não só devido ao facto de que a Grã-Bretanha foi a primeira a entrar no campo desta indústria, mas também à alta qualidade e aperfeiçoamento dos produtos britânicos para caminhos de ferro. As companhias ferroviárias do nosso paiz reclamavam o melhor material possível, e os construtores e engenheiros ao procurar realizar estas exigências, preparam-se eles próprios para satisfazer os mais minuciosos pedidos e requisitos de todas as partes do mundo.

Esta situação de destaque, tão firmemente estabelecida, foi um elemento valioso para o comércio de exportação britânica de carruagens e vagões. Os seus produtos são da máxima garantia, e a maneira como isto mesmo é compreendido está no facto de que o valor das carruagens e vagões de caminho de ferro exportados da Grã-Bretanha aumentou de 20 % desde 1924. As companhias ferroviárias possuem oficinas próprias que constroem uma grande parte do material para as suas necessidades; todavia, além disso, muito outro material é fabricado por empresas particulares em centros industriais como Birmingham, Sheffield, Leeds, Gloucester, Glasgow e Lincoln, onde se encontram oficinas equipadas com os mais modernos maquinismos para a produção de material rodante próprio para os mercados interno e externo.

Sem entrar em pormenorizados detalhes, nós podemos, contudo, indicar a variedade dos produtos de fabrico britânico, fazendo uma rápida inspecção de algumas das encomendas para exportação. Um fa-

bricante, por exemplo, executou ultimamente uma encomenda de carruagens destinadas ao serviço ferroviário de Nigéria, a qual consistiu de quatro carros-restaurantes, do comprimento de sessenta pés; cinco carros de 1.ª classe com comprimento de sessenta pés, e três carros com cama de 2.ª classe. Todas estas carruagens foram construídas em partes separadas para embarque e munidas de juntas no tecto e nos cantos para este fim; elas eram igualmente de desenho simples mas com instalações especiais e construídas de modo a poder resistir às diferentes condições climáticas da África Ocidental. Um outro constructor britânico forneceu também aos caminhos de ferro do Governo do Sudão, um tipo especial de carruagem dotada dos mais completos aperfeiçoamentos, sob o ponto de vista de construção e instalações para satisfazer às necessidades daquele paiz.

Ainda não ha muito tempo que a Grã-Bretanha forneceu ao Caminho de Ferro Central da Argentina carruagens de um novo modelo e em parte construídas de aço. A parte exterior e cobertura das ditas carruagens eram feitas de aço em secções próprias para serem desmontadas e de novo reunidas, sendo o tecto em imitação de madeira, enquanto que todas as instalações e acessórios eram da maior utilidade e duração. Um outro importante tipo de carruagem, em cuja construção os fabricantes britânicos ocupam o primeiro logar, e o chamado *Pulman Car*, e isto constata-se pelo enorme numero destas carruagens nos grandes expressos do Continente que fazem o trajecto entre as capitais da Europa e entre Londres e o sul da França, as quais são de fabrico britânico, e a sua excelente qualidade não tem igual em qualquer parte do mundo.

Podemos apresentar ainda um outro exemplo frisante de boa qualidade dos produtos deste género e do progresso britânico nesta esfera. De facto, o extenso uso, sob certas condições, da energia eléctrica nos caminhos de ferro transformou por completo os vários tipos de material rodante e os constructores britânicos estão constantemente obtendo, em concurso público, importantes encomendas em muitos países do mundo.

Com respeito ao mercado interno, o novo material rodante fornecido desde a guerra ás companhias do Metropolitano de Londres, cujo serviço de passageiros é superior a qualquer no seu género, foi construído por empresas britânicas. E o que acontece com o serviço de passageiros dá-se igualmente com o transporte de mercadorias e a prova está em que vagões de todos os tamanhos e modelos estão sendo construídos em número cada vez mais avultado afim de satisfazer as exigências dos mercados do ultramar. Todos reconhecem, na verdade, a boa qualidade e as condições de duração dos vagões britânicos e as Repúblicas da América do Sul, sobretudo, têm, desde há muito tempo, vindo ao mercado da Grã-Bretanha fornecer-se de vagões apropriados ás suas necessidades especiais.

# Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Termo de contrato de traspasse para a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal da Linha do Vale do Tâmega (Livracão e Amarante).

(Continuação do n.º 969)

§ 1.º Se a tarifa de despesas acessórias vier a ser modificada, fica desde já estabelecido que, pelo que se refere a esta estação, será aplicável o regime que essa tarifa adoptar para o caso em que as duas linhas de bitola diferente sejam exploradas pela mesma entidade.

§ 2.º Os novos encargos que o estabelecido neste artigo possa originar serão suportados pelas empresas contratantes e divididos entre elas de comum acordo.

Art. 24.º A exploração da linha traspassada será feita nos precisos termos das leis reguladoras da exploração de caminhos de ferro.

§ único. O terceiro outorgante, em todos os seus actos de exploração, fica pois sujeito à fiscalização exercida pelo primeiro outorgante sobre as empresas de caminhos de ferro, por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro ou do organismo que proventura a substitua, sem prejuízo da fiscalização especial a que se refere o artigo seguinte.

Art. 25.º O primeiro outorgante encarregará o seu delegado junto do segundo outorgante, a que se refere o artigo 28.º do contrato de 11 de Março de 1927, de exercer directamente ou pelos seus adjuntos as funções de fiscalização junto do primeiro outorgante.

§ único. Este delegado assistirá a todas as reuniões do conselho de administração do terceiro outorgante, bem como às de qualquer órgãos executivos delegados dessa mesma administração. Nessa reuniões terá voto consultivo, e quando julgue necessário, voto suspensivo até deliberação do primeiro outorgante, das decisões que digam a respeito à linha arrendada.

Art. 26.º Nenhuma alteração tarifária, contrato de transporte ou de serviço combinado, bonificação redução ou isenção de taxas ou multiplicadores e regras de repartição de tráfego, que possam afectar a linha traspassada em exploração, serão propostas à homologação do primeiro outorgante pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, sem que, além dos ou tros requisitos indispensáveis pela legislação em vigor, tenha sido obtido por escrito o parecer do delegado junto do terceiro outorgante, que deverá apresentar no prazo máximo de quinze dias depois de lhe ser entregue o pedido pela referida Direcção Geral.

§ 1.º A falta de entrega do parecer no prazo acima indicado será considerada como anuência do delegado à proposta apresentada pelo terceiro outorgante.

§ 2.º Exceptua-se o caso do impedimento temporário do referido delegado, por causa fortuita, que será tido em consideração e sobre o qual providenciará a Direcção Geral de Caminho de Ferro.

Art. 27.º Se o terceiro outorgante não cumprir as cláusulas deste contrato, depois de advirtido ou se recusar obediência à decisão dos árbitros nos casos de intervenção

dêstes o primeiro outorgante poderá rescindir o presente contrato.

Art. 28.º A rescisão do contrato nos termos do artigo anterior far-se há por decreto, não ficando o primeiro outorgante obrigada a indemnizar o terceiro outorgante, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto alegado para justificar a indemnização, e nem se responsabiliza por qualquer dívida do terceiro outorgante, qualquer que seja o modo e título por que elas tenham sido contraidas, nem garante ou caucionaria contratos de empreitadas gerais ou parciais, ou de qualquer outra natureza, que o terceiro outorgante estabeleça com terceiros.

§ único Exceptua-se os encargos financeiros a que se referem os artigos 12.º, 21.º e 22.º

Art. 29.º Fica também estipulado que o primeiro outorgante, não só em razão de proprietária da linha concedida, mas também como credor da conservação, melhoria e exploração da mesma linha, terá preferência sobre todos os credores do terceiro outorgante para as dívidas provenientes da exploração das suas linhas, obrigando-se o terceiro outorgante em todos os contratos que fizer a ressalvar os direitos do primeiro outorgante em harmonia com este artigo.

Art. 30.º O terceiro outorgante ao assumir a exploração da linha traspassada continuará, sem interrupção, as construções das linhas já iniciadas, ficando a cargo do Fundo especial de caminhos de ferro os respectivos encargos, nos termos do artigo 25.º do contrato de arrendamento do primeiro outorgante ao segundo outorgante.

Art. 31.º As questões que se levantarem sobre execução, interpretação ou omissão deste contrato serão resolvidas por tribunal arbitral, constituído por três membros, sendo um nomeado pelo primeiro outorgante, outro pelo terceiro outorgante, e o terceiro escolhido por ambos.

§ único Não havendo acordo nesta escolha será o terceiro árbitro nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

Art. 32.º As questões que, pela legislação ferroviária em vigor nesta data, devam ser presentes ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro, serão exclusiva e definitivamente resolvidas pelo primeiro outorgante, ouvido o parecer do referido Conselho.

Art. 33.º O terceiro outorgante não poderá transpassar, no todo ou em parte, sem autorização do primeiro outorgante, dada por lei, ou por decreto com força de lei, os direitos e obrigações derivados deste contrato a outra entidade.

E nos termos acima exarados deram os outorgantes por feito e concluído o presente termo de contrato de traspasse.

Este contrato vai escrito em doze folhas do livro de contratos desta Direcção Geral de Caminhos de Ferro, rubricadas pelos outorgantes com a exceção da última por conter assinaturas.

Foram de tudo testemunhas os funcionários desta Direcção Geral, os segundo e terceiro oficiais respectivamente, Júlio Emílio Moreira Marques e Fernando Araújo Alegría, tendo também assistido o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Dr. José Francisco de Azevedo e Silva, Procurador Geral da República.

Este contrato não leva selo em virtude do disposto no artigo 35.º do decreto n.º 15:829, de 17 de Junho de 1927.— E eu, Júlio José dos Santos, engenheiro sub-chefe da Divisão Central e de Estudos, em firmeza de tudo, e para constar onde convier, fiz escrever e subscrevo o presente termo de contrato que vão assinar comigo as pessoas nêle mencionadas, depois de a todos ser lido por mim em voz alta.— Álvaro de Sousa Rêgo — António de Almeida Vasconcelos Correia — Vitorino Henriques Godinho — Eduardo Plácido José Maria Vilhena Barbosa de Magalhães — Júlio Emílio Moreira Marques — Fernando Araújo Alegría.— Fui presente, José Francisco de Azevedo e Silva.— Júlio José dos Santos.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

**Decreto n.º 15:353**

Considerando que, nos termos do artigo 25.º do contrato de 11 de Março de 1927, entre o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, têm de ser feitas por concurso público as construções das linhas e ramais complementares das rôdes ferroviárias do Estado.

Considerando que também têm de ser objecto de concurso público as construções de caminhos de ferro, a que se refere o § único do artigo 10.º do decreto n.º 15:829, de 17 de Junho de 1927;

Considerando que não existe disposição alguma legal ou regulamentar que preceitue qual a entidade que deverá organizar os referidos concursos públicos;

Considerando que aos superiores interesses do País não pode convir que os mencionados concursos sejam organizados pelas companhias arrendatária, sub-arrendatárias ou concessionárias, porque, além de outras razões, lhes cabe o direito de opção;

Considerando que os materiais retirados na renovação indicada no artigo 26.º do referido contrato de 11 de Março de 1927 pertencem ao Estado (§ 1.º deste artigo);

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

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Os concursos públicos, a que se referem o artigo 25.º do contrato de 11 de Março de 1927, entre o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e o § único do artigo 10.º do decreto n.º 15:829, de 17 de Junho de 1927, serão organizados pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, por intermédio da sua Divisão de Construção.

Art. 2.º Os materiais retirados da renovação indicada no artigo 26.º do contrato de 11 de Março de 1927 terão o destino ou a aplicação que pela comissão administrativa do fundo especial de caminhos de ferro fôr julgada mais convincente aos interesses do Estado, sem dependência de consulta ou parecer de qualquer outra estação oficial.

Art. 3.º Este decreto entra imediatamente em vigor e revoga a legislação em contrário.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 13 de Abril de 1928.—ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA—Abílio Augusto Valdés de Passos e Sousa—Agnelo Portela—António Maria de Bettencourt Rodrigues—Alfredo Augusto de Oliveira Machado e Costa—Artur Ivens Ferraz—José Alfredo Mendes de Magalhães—Felisberto Alves Pedrosa.

Gabinete do Ministro

**Decreto n.º 15:390**

Considerando que a Câmara de Loures requereu a concessão de um caminho de ferro eléctrico, que partindo de Carriche passe por Loures, Mafra, com ramificação que abrange Caneças e Freixial até Ericeira, tendo feito o depósito a que se refere o artigo 27.º do decreto n.º 15:829, de 17 de Junho de 1927;

Considerando que, verificada a utilidade pública daquela linha, carece a Câmara de Loures de proceder a estudos da linha, nos termos do artigo 50.º do decreto referido;

Considerando porém que este artigo pressupõe uma empresa constituída com os fundos necessários para proceder aos estudos da linha;

Considerando que a Câmara de Loures carece de realizar um empréstimo cujas negociações estão já adiantadas para obter os fundos indispensáveis à construção da linha cuja concessão requereu;

Considerando assim que o decreto n.º 15:829 não previu o caso de a concessão ser requerida por um corpo administrativo ao dispor que os estudos serão feitos previamente;

Considerando que é necessário regular o assunto para casos análogos ao que agora surge;

Usando da faculdade que me refere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto 12:740, de 26 de Novembro de 1926, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

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

Artigo 1.º Quando o requerente da concessão de caminhos de ferro de interesse geral fôr um corpo administrativo poderá o Ministro do Comércio e Comunicações autorizar a concessão provisória antes de realizados os estudos que alude o artigo 30.º do decreto n.º 15:829, de 17 de Junho de 1927.

§ único. A concessão caducará se o estudo completo ou por troços de linha não fôr apresentado nos prazos marcados no acto da concessão provisória.

Art. 2.º Quando qualquer corpo administrativo seja o único requerente de uma determinada linha, e se proponha obter os fundos para a sua construção e exploração, é dispensado o concurso público a que se refere o decreto n.º 15:829.

Art. 3.º Este decreto entra imediatamente em vigor, ficando revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar totalmente como nele se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 14 de Abril de 1928.—ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA—José Vicente de Freitas—João José Sinel de Cordes—Abílio Augusto Valdés de Passos e Sousa—Agnelo Portela—António Maria de Bettencourt Rodrigues—Alfredo Augusto de Oliveira Machado e Costa—Artur Ivens Ferraz—José Alfredo Mendes de Magalhães—Felisberto Alves Pedrosa.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Considerando que, nos termos do artigo 5.º do decreto n.º 15:892, de 17 de Junho de 1927, foi nomeada uma comissão para efectuar a revisão dos planos das rôdes complementares de caminhos de ferro classificados por decreto posterior à lei de 14 de Julho de 1899, sendo-lhe também cometido o encargo de propor a ordem que se deverá seguir na construção das linhas complementares;

Considerando que a referida comissão ainda não pôde concluir os seus trabalhos;

Considerando que aos superiores interesses do País muito convém intensificar urgentemente a construção de trôcos de caminhos de ferro, nos quais já havia obras iniciadas em 10 de Maio de 1927;

Considerando que no § único do artigo 5.º do decreto n.º 15:829 se estabelece que, tanto quanto possível, deve ser dada a preferência, na ordem de construção das linhas complementares, à conclusão das linhas e ramais, cuja construção esteja iniciada, e as linhas e ramais cuja construção seja elemento de desenvolvimento do tráfego de portos de mar ou fluviais, e de exploração de minas de carvão;

Considerando que o Governo deseja possuir, com urgência e sem embargo do prosseguimento dos trabalhos de revisão, a que está procedendo a citada comissão, os elementos indispensáveis que o habilitem a tomar rápidas providências, para que possam tornar-se realidade as justas aspirações de muitos concelhos do País;

(Continua)

# Linhos Portuguesas

O sr. ministro do Comercio recebeu uma representação da Camara Municipal de Vizeu pedindo que se faça a construção em via larga das linhas ferreas de Vizeu-Mangualde e Gouveia-S. Romão que representa para aquela região um grande melhoramento de fértil alcance económico.

— Vão ser adoptados pela C. P. nas suas linhas de maior movimento, comboios de mercadorias provisões de freios de vacuo e de vagões de varias capacidades, com o fim de assegurar e acelerar os seus transportes.

— A mesma companhia vai aumentar, nas linhas do Minho, Douro e Sul Sueste, o serviço de comboios «tramways», com carruagens de piso central em diversos trajectos.

— A Companhia da Beira Alta intente emitir novas obrigações expressas em pesetas, destinadas a resgatar as actuais obrigações de 1.<sup>º</sup> e 2.<sup>º</sup> graus, em circulação.

— O horario de verão, para as linhas da C. P. está sendo elaborado. Poucas alterações serão feitas ao existente, a não ser, quanto ao serviço de «tramways», que, como de costume, será aumentado.

— A secção de Via e Obras dos Caminhos de Ferro do Sul, está trabalhando sob a direcção do respectivo chefe, sr. Leovegilde Melo, para que a linha esteja, dentro de pouco tempo, em condições de suportar uma velocidade de comboios que permita fazer-se, em pouco mais de duas horas, o trajecto entre o Barreiro e Evora.

— A folha oficial inseriu, as portarias declarando de utilidade publica as expropriações de terrenos no concelho de Castelo de Vide, para a construção da nova ponte metálica sobre a ribeira de Niza no ramal de Cáceres; no concelho de Vila Nova de Gaia, para

ampliação da respectiva estação na linha ferrea do norte; concelho do Pombal, para a casa do guarda dum passagem de nível na mesma linha.

— A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal faz um serviço especial de comboios, combinado com o da C. P., entre as estações de Trofa e Fafe, por ocasião da feira anual que se realiza nesta ultima localidade, nos proximos dias 15, 16 e 17.

— A Companhia do Vale do Vouga organiza comboios especiais por ocasião dos festejos que se realizam em Aveiro, comemorando o primeiro centenario da revolução de 16 de Maio de 1828, e tambem nos dias 13 a 20, em que se realiza o III Congresso Beirão.

— A população de Mouriscas (B. Baixa) pediu á direcção da Companhia Portuguesa que eleve o apeadeiro de Mouriscas á categoria de estação, visto que tem mais movimento de passageiros e mercadorias que muitas estações da mesma Companhia.

## Conferencia Luso-Espanhola

A Conferencia já votou em sessão plenaria as novas ligações internacionais, que devem ser propostas aos dois Govêrnos.

## Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Acabamos de receber o relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Apesar das inevitáveis dificuldades provocadas pela crise que assoberba o nosso paiz de há anos para cá, esta Companhia, pela sua rigorosa e inteligente administração, vai aumentando de ano para ano as suas receitas, esperando em pouco tempo entrar num período de franca prosperidade.

O digno conselho fiscal, constituído pelos nomes prestigiosos dos srs. D. Eugenio de Mendaña (Marquez de Mendaña), Pedro de Gusmão e João Sequeira Nunes, propõe no final do seu parecer um voto de louvôr ao Conselho da Administração, ao Comité de Paris e ao Administrador Delegado, Ex.<sup>mo</sup> Sr. Luiz Ferreira da Silva Viana, pela forma como geriram os negócios da Companhia.

## MAQUINAS PARA FURAR TRAVESSAS COM UMA OU MAIS BROCAS

RENDIMENTO MUITO MAIS ELEVADO  
DO QUE COM BROCAS Á MÃO

APARELHOS para APERTAR PARAFUSOS nas TRAVESSAS

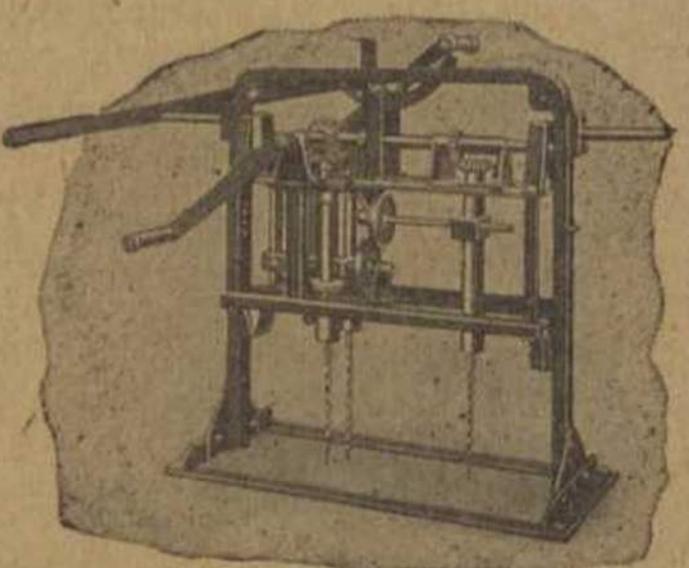
Todas as maquinas são previstas para serem movidas manual ou electricamente

**"ROBEL"** **MUNICH S. 50** (Alemanha)

Thalkirchnerstr. 210-222

Representante para Portugal e Colônias:

ROBERTO GUDELL-PORTO-Rua de Passos Manuel, 41



# Linhos Estrangeiros

**Linhos espanhóis.** — «A Revista Ilustrada de Banca» publica a relação que abaixo transcrevemos das adjudicações feitas ás companhias espanholas de material móvel e de tração, durante o ano de 1926 a 1927.

Relação por Companhias de C. F. do material móvel e de tração adjudicado nos anos de 1926 e 1927.

COMPANHIAS	Locomotoras		CARRUAGENS	FORGONS	VAGONS
	De vapor	Elétricas			
Caminhos de Ferro do Norte de Espanha . . . . .	120	39	38	194	300
Madrid a Zaragoza y a Alicante . . . . .	90	"	"	160	200
Ferrocarriles Andaluces. . . . .	50	"	"	63	"
Madrid a Cáceres y Portugal . . . . .	10	"	"	28	"
Camiños de Hierro del Sur de Espanha. . . . .	29	"	"	24	50
Medina-Zamora y Orense a Vigo. . . . .	4	"	"	19	35
Medina del Campo a Salamanca . . . . .	4	"	"	"	70
Santiago a Carril y Pontevedra . . . . .	2	"	"	"	30
Valdepeñas a Puertollano . . . . .	"	"	"	2	"
Sádaba a Gallur . . . . .	1	"	"	"	2
La Caridad, de Aznalcóllar. . . . .	"	"	2	"	26
Amorebieta a Guernica y Pedernales. . . . .	"	"	"	5	"
Primera División de Ferrocarriles (Avila a Salamanca) . . . . .	4	"	"	"	"
Jefatura de los Ferrocarriles del Estado (Vitória a Estella) . . . . .	"	"	"	5	"
Astillero a Ontaneda . . . . .	"	"	"	"	15
Minas e Ferro-carril de Utrillas . . . . .	"	"	"	"	56
Minera Guipuzcoana. . . . .	"	"	3	"	45
Ferrocarril Cantábrico . . . . .	"	"	"	"	50
Puebla de Híjar a Alcañiz . . . . .	"	"	"	"	60
Ferrocarril de Mallorca. . . . .	"	"	3	"	"
Zafra-Huelva . . . . .	"	"	1	"	"
Total . . . . .	314	39	47	500	567
					10.918

**Linhos franceses.** — Inaugurou-se na Argelia, possessão francesa, a ponte Oned Mezi cujo comprimento é de 125 metros.

— Em França inaugurou-se uma escola ferroviária sobre tarifas, sinais, legislação, contabilidade, material e tração, vias e construções e outras matérias sobre caminhos de Ferro.

**Linhos italianos.** — O Governo Italiano acaba de efectuar o pagamento de 2.000.000 esterlinos ao Banco de Inglaterra.

E' a quinta amortização que se faz para a liquidação da dívida da Italia á Grã-Bretanha.

**Linhos brasileiros.** — Noticia-se em Porto Alegre que o Governo do Estado do Rio Grande do Sul pretende eletrificar o Caminho de Ferro de Santa Maria aquela capital.

A nova locomotiva S. Baja-tipo Pacific, adquirida pelo Governo Federal á Baldwin Locomotive Works para o serviço do Caminho de Ferro Great Southern Railway, fez ha dias experiencias com os melhores resultados.

A nova locomotiva, que foi fabricada para queimar lenha e carvão nacional, tem os cilindros de 13×20 polegadas, pesa sobre as rodas 43.300 libras, sendo o seu peso total com o tender de 79.800 libras.

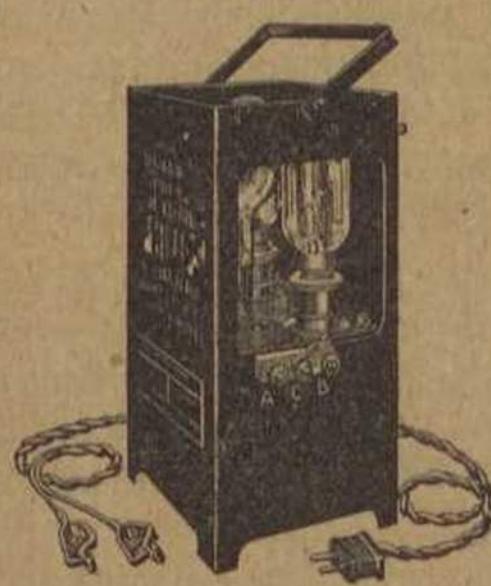
O tender tem capacidade para transportar 2.600 galões de agua e 5 1/2 toneladas de carvão.

**Linhos ingleses.** — Vão circular carruagens-camas de terceira classe, com as melhores e aperfeiçoadas comodidades como nos outros paizes.

— Por uma das pontes do Tamisa em Londres, passam onze linhas ferreas que formam 22 andares estando a estação quasi situada na dita ponte.

**Linhos suecos.** — Na principal estação de Caminho de Ferro do Estado da Suecia está instalado um aparelho automatico que deitando-se uma moeda dá uma completa informação sobre as ruas, veículos, centros de recreio, monumentos da cidade etc., etc..

**Linhos japonezas.** — O Japão tem varios tuneis de mais de 5.500 metros e ainda outros de 3 quilometros, sendo os seus Caminhos de Ferro os de características mais difíceis do mundo.



## Sociedade Commercial Portugueza PHILIPS

RUA DA BETESGA 57, I.<sup>o</sup> Esq.<sup>do</sup>

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

Dirigir-se ás casas das especialidades



# ENGENHEIRO GETULIO DAS NEVES

A CABO de falecer no Brazil o Engenheiro Getulio das Neves professor da Escola Politecnica e Vice-Presidente do Club de Engenharia.

Em homenagem á nação amiga, e com a devida venia transcrevemos do nosso colega *Brazil Ferro Carril* o artigo seguinte:

A engenharia nacional e, com ela, a sciencia brasileira, vem de perder uma das suas individualidades representativas, com a morte do Eng. Getulio das Neves, professor da Escola Politecnica e Vice-Presidente do Club de Engenharia.

Muito moço ainda, o Eng. Getulio das Neves ingressou no professorado daquela escola, tendo lá feito, anteriormente, um curso brilhantissimo.

Nesse posto exerceu ele o magisterio durante mais de 30 anos, jubilando-se por motivo de enfermidade.

Seduzido pelas belezas da sciencia matemática, a ela se dedicou afincadamente, sendo um dos mais notaveis e respeitados matematicos brasileiros.

A sciencia dos numeros foi a ocupação fundamental de sua vida e só incidentemente teve ocasião de passar pela politica e pela administração.

Excelente professor, a sua catedra, na Escola Politecnica, foi sempre um fóco irradiador das mais inesquecíveis lições, taes aproficiencia scientifica e as qualidades penetrantes de didacta exímio do notável pedagogo.

Como verdadeiro homem de sciencia era um desenteressado e viveu a maior parte e o melhor de sua vida, absorvido por cogitações scientificas.

Entretanto, nem por isso deixou de desempenhar com eficiencia e capacidade as funcções que ocasionalmente exerceu, a latere dos seus labores de scientista. Com proficiencia e destaque, notabilizando-se como um iniciador de melhoramentos e realizador de coisas ineditas.

Com efeito, na qualidade de director da antiga companhia de bondes *Botanical Garden*, a ele se deve a iniciativa da substituição da tracção animal pela tracção eléctrica, nos tramways que fazem o serviço de tráfego urbano no bairro de Botafogo.

Essa iniciativa foi um dos grandes acontecimentos do Rio de Janeiro, digno de ser classificado em logar relevante na cronologia do progresso carioca.

Deve-lhe, pois, a cidade o inicio de um dos melhoramentos que mais contribuiram para o seu rapido desenvolvimento e a sua expansão, que a viação eléctrica veio facilitar, encurtando as distancias entre os pontos mais afastados da *urbs* carioca.

Durante longo tempo o Eng. Getulio das Neves se conservou na direcção dessa companhia de bondes, ahí ficando até que o controle das acções do Jardim Botanico passou para as mãos do grupo canadense

que enfeixa hoje, em suas mãos, toda a viação urbana da Capital Federal.

Na administração publica, exerceu, com perfeita autoridade e honradez, o cargo de director do Banco do Brazil.

Também foi, ainda, director da Escola Politecnica.

Em todos esses cargos o velho e acatado professor soube manter sempre, ao lado da esforçada competencia, uma linha de conducta moral impecável. Onde, porém, as suas qualidades de integridade e de carácter tiveram ocasião de se manifestar na plenitude da maior evidencia, foi quando se deu a sua unica incursão na politica. aspecto esporadicó de sua biografia, mas que serviu para mais uma lição de atitudes no exercício de funções publicas.

Companheiro de chapa do Dr. Francisco Portela, foi eleito, com ele, vice-presidente do Estado do Rio de Janeiro. A corrente politica de que fazia parte apoiava a politica federal dominante, apoio que, em face da época que o país atravessava, implicava na mais completa solidariedade.

Sem embargo, o seu apoio politico nunca se revestiu de um incondicionalismo pronto para tudo aceitar sem restrições. Fez sempre reservas que se traduziram em resistencias intransigentes quando ao seu criterio parecia que tal incondicionalismo se transformaria em solidariedade com maus actos.

De uma feita, a sua atitude chegou a tomar o carácter de um verdadeiro «caso.» Acusado um professor da Escola Politecnica de se ter envolvido num movimento sedicioso no extremo Norte do país pretendeu o Governo da União desapossar esse professor de sua cadeira, conquistada por concurso, quando o acusado nem sequer fôra denunciado, na forma da lei.

Sentindo a injustiça do acto, o Eng. Getulio das Neves, comquanto correligionário da situação politica federal, insurgiu-se, em plena congregação da Escola Politecnica, contra o acto arbitrario do então ministro do Interior.

Uma vez assumida esta atitude, o Eng. Getulio das Neves resolveu renunciar imediatamente ao cargo de vice-presidente fluminense, gesto em que foi acompanhado pelo Presidente, Dr. Francisco Portela. E ambos depuseram os respectivos cargos nas mãos do Marechal Floriano Peixoto.

Menos digna do que a sua, felizmente, não foi a atitude do Marechal, que não aceitou essa renuncia porque não julgava que o voto do Eng. Getulio das Neves na congregação da Escola Politecnica implicasse na quebra de seus compromissos partidarios com o Governo Federal.

Este traço característico completa brilhantemente a biografia do velho e austero professor que acaba de morrer.

Ao Club de Engenharia, do qual era vice-presidente, como já dissemos, o Engenheiro Getulio das Neves prestou assignalados e revelantes serviços.

O extinto, que era natural do Estado do Rio de Janeiro, onde nasceu a 20 de Julho de 1855, fez parte, no Governo Afonso Pena, do directorio da Exposição Nacional de 1908. No Governo do sr. Wenceslao Braz, exerceu as funcções de membro do Conselho Administrativo da Caixa Económica do Rio de Janeiro.

Desempenhou ainda o cargo de membro, no Brasil, da Comissão Permanente do Congresso Ferroviário Sul-Americano, em companhia dos Drs. Antonio Olyntho, Paulo de Frontin e Carlos Sampaio.

A sua vida foi toda ela um esforço coroad de triunfos por um caminho semeado de luctas.

Fez as suas primeiras letras em S. João d'El-Rei, para onde fôra mandado e entregue aos cuidados de seus tios, por ter ficado orfão de mãe.

Encetou os estudos secundarios no externato oficial da então Província de Minas Geraes, vindo para o Rio de Janeiro, já então em companhia de seu pai, em 1870 ano em que entrou para o Colégio S. Clemente e depois para o Colégio Marinho, onde concluiu a sua formação secundaria.

Em 1873 era alumno da antiga Escola Central, dahi sahindo engenheiro numa turma de quarenta estudantes, dos quaes poucos são os que ainda vivem.

Ainda académico, o seu espirito moço e entusiasta voltou-se para os novos ideaes que agitavam já os sentimentos brasileiros e, em companhia de varios colegas, fundou um centro académico republicano na freguezia de Santo Antonio, sob a presidencia do propagandista político Dr. Ferreira Vianna e filiado ao Club Republicano Central.

Mal que formado, foi logo nomeado engenheiro-

ajudante da Inspectoria Geral de Iluminação Pública e Particular, da qual tambem foi inspector geral.

Declarando-se vaga uma cadeira na Escola Politécnica, o joven engenheiro apresentou-se a concurso, em competição com os Drs. Domingos Freire, Firmino Martins e José Murtinho, hoje senador, logrando a nomeação de lente cathedratico de Chimica Organica.

Exerceu, a seguir, ainda, muitas comissões oficiais, entre as quaes as que proveram a Exposição de Cereais e a Internacional Comemorativa do Centenario.

A convite do *O Estado de S. Paulo*, em 1922, colaborou no seu numero especial do centenario com um estudo sobre *As Estradas de Rodagem no Brazil*.

Encarregando-se do capitulo *Industria no Brazil*, do dicionario comemorativo da nossa independencia, promovido pelo Instituto Historico e Geografico Brasileiro, mereceu, por esse trabalho, o titulo de socio efectivo do mesmo instituto.

Nesta resenha, já extensa, estamos longe de abranger toda a produção dessa longa e intensa vida, limitando-nos a um resumo dos principaes serviços prestados ao seu paiz pelo eminent engenheiro.

\* \* \*

O Senador Paulo de Frontin, Presidente do Club de Engenharia, logo que teve conhecimento da morte do Eng. Getulio das Neves, determinou que fôsse hastead a bandeira do Club e cerradas as portas do seu edificio durante oito dias e colocada sobre o feretro uma corôa de flores naturais, e conviou os membros da directoria e do conselho director a comparecerem ao funeral do eminent e saudoso engenheiro.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta ao nosso presado colega *Brazil Ferro Carril* a expressão do nosso pesar pela morte do seu colaborador e distinto homem publico Engenheiro Getulio das Neves.

## AÇO

Silico Manganês para molas de automoveis

Aço octavado

Limas

Inglesas de 1.<sup>a</sup> qualidade

Dos afamados fabricantes

**Cammell Laird & Co. Ltd.**

CYCLOPS WORKS

SHEFFIELD

Representante: HERBERT CASSELS, J.<sup>o</sup>

Rua 24 de Junho, 56 — Telef. C. 3256



## Imprensa

### DIARIO DE LISBOA

Entrou em novo ano de publicidade o nosso prezado colega da tarde *Diario de Lisboa* pelo que muito sinceramente felicitamos o seu ilustre director, dr. Joaquim Manso, e a sua brava e aguerrida redacção onde contamos alguns bons amigos.

### CORREIO DA MANHÃ

Mais um aniversário acaba de festejar o *Correio da Manhã*, nosso distinto colega e ardoroso paladino da causa monárquica, que tem agora a dirigi-lo o espirito scintilante e por tantos titulos ilustres do dr. Luís Vieira de Castro, nosso velho e querido amigo.

# Monte-pio Ferro-viario

Recebemos o relatório e Contas da Direcção e parecer do Conselho Fiscal da gerencia do ano de 1927, do Montepio Ferroviário, Associação de Socorros Mutuos do pessoal empregado em Caminhos de Ferro Portugueses, que dedica as seguintes palavras aos seus consócios :

Terminado o mandato que vós nos destes a honra de confiar, vimos prestar-vos contas.

Durante a nossa gerencia não se deram factos que mereçam o vosso elevado conceito, mas podêmos afirmar que diligenciámos administrar zelosamente, e não faltou á vossa Associação o nosso melhor interesse.

Não nos foi possível quanto desejávamos, pois que os legados de sobrevivencia pagos este ano foi de Esc. 77.814\$40, ou sejam mais, Esc. 34.078\$40, do que no ano anterior, e pouco poude influir na Receita o aumento da quota, não só por este sér de recente efectivação, pois data de Julho p. p., mas também porque fomos forçados a manter em atraso as cobranças nas linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste, em consequencia dos acontecimentos que se deram no Norte do Paiz.

Conseguimos reduzi-las quanto possível, para o que também influiu o desconto de 30\$00 nos pagamentos dos legados, feitos fóra de Lisboa, e a demissão pedida pelo sr. Carlos Ferreira, de chefe de escrita e tesouraria, de que resultou uma economia de cerca de 8.000 Escudos, tendo nós resolvido extinguir esse lugar porque o julgamos sem vantagem para o vosso Montepio, embora se tivesse que admitir um novo empregado no escritório.

Obtivemos, da C. P. a importante concessão para que as cobranças fossem feitas no Minho e Douro e Sul e Sueste, com as facilidades anteriormente permitidas na sua antiga Rêde, e da Companhia da Beira Alta, não menos valioso benefício se obteve pelo que as cobranças se fazem como na C. P.

Receberam-se de vários socios e não socios 3.090\$83, sendo da C. P. 2.000 escudos. Por intermédio do nosso consócio Ex.<sup>m</sup> Sr. Luiz Ferreira de Lima, 852\$63, saldo da Ex-Caixa Funeraria do Pessoal da Direcção Fiscal de Caminhos de Ferro, e ainda nos foi oferecido pelo nosso consócio Ex.<sup>m</sup> Sr. Armando Soares, madeira para uma mesa e bancos para o Escritório.

Impõe-se que se faça uma remodelação, que não foi possível iniciar por falta de tempo, mas estamos conscientes que a Direcção actual o fará, evitando assim anormalidades nas cobranças e expediente, que por vezes se notam.

Desinteressadamente tivemos a valiosa colaboração do Vice-Secretário do vosso Montepio, Ex.<sup>m</sup> Sr. António Quintanilha, que com toda a proficiencia procedeu à montagem da escrita da vossa Associação.

Além deste nosso dedicado consócio tivemos a ajudar-nos a boa vontade de varias entidades superiores dos Caminhos de Ferro do País, Fiscais do Governo, Chefes e Pessoal das Estações, de Trens e Revisão, Maquinistas, Pessoal de Via e Obras e Armazens, Oficinas e Repartições, entre os quais encontrámos excelentes e valiosos auxiliares.

Pela escassez de tempo não podemos desenvolver uma intensa propaganda ao longo das linhas do Paiz, pois ela é muito necessária ao vosso Monte-pio.

Todavia, a propaganda pessoal de alguns dos nossos Amigos, debelou em parte o inconveniente apontado.

Esta apreciável dedicação, e a cobrança de quotas feita desinteressadamente, leva-nos, sem desprimo para ninguém, a tornar publico, o nosso reconhecimento em especial aos nossos dignos consócios, Ex.<sup>m</sup> Srs. :

Hipólito da Silva, Inspetor do Movimento da Beira Alta; Luiz Ferreira de Lima, Pagador da Direcção Fiscal de Caminhos de Ferro; Antonio d'Almeida Pinto, Factor em Alfare-

los; Alvaro Faria Nunes, 2.º oficial na Comissão Liquidatária de Caminhos de Ferro; David dos Santos Oliveira, Chefe da Estação do Mindelo — P. P. F.; Antonio Nogueira, Escriturário do Deposito de Máquinas de Lx.<sup>a</sup>-P.; Joaquim dos Santos, Chefe de estação na « Sociedade Estoril »; Joaquim Simplicio Junior, Factor de 1.ª Classe em Campanhã; Antonio da Silva, Montador nas Oficinas Gerais — Lx.<sup>a</sup>-P.; José da Costa, Factor em Coimbra; Francisco J. da Silva, Empregado da Tracção nos Armazens da Madre de Deus; Manoel da Encarnação Pires, Factor do S. S. Barreiro; José da Costa Lopes, Verificador de Contabilidade.

Ainda devemos citar os jornais *Ferro-Norte*, *O Ferro-Viário* e a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, e a Imprensa em geral, pois sempre se prestaram a dar publicidade a assuntos de interesse para o vosso Monte-Pio.

A todos, pois, agradece reconhecidamente.

Foram admitidos 958 novos socios, mas que por atraços e outras causas foram eliminados 713, o que atribuimos uma grande parte a desistencias por não terem em consideração o aumento da quota, unico recurso que tivemos de adoptar para manter os fins da vossa Associação.

Mapa n.º 1 — Movimento de Sócios

Anos	Admitidos	Eliminados		Existentes em 31-XII
		Por varias causas	Falecidos	
1926	3910	301	40	7.318
1927	958	713	46	7.517 *

\* Incluindo 372 socias.

Antes de vos apresentar os mapas justificativos da Receita e Despesa, queremos dizer-vos que assumimos elevados encargos com instalação d'água e luz electrica, para a Séde actual e ainda com a remodelação dos estatutos, montagem e liquidações de cobrança nas linhas do Minho e Douro, Porto a Povoa e Famalicão e Guimarães, e concluindo queremos afirmar-vos que só procuramos engrandecer a vossa Associação e desempenhar os nossos cargos com sacrifício, mas a contento de todos.

Todavia cumpre-vos agora as apreciações, tendo nós que agradecer ao Digno Conselho Fiscal o seu valioso conselho, e a sua constante comparação pelo que vos pedimos a vossa aprovação d'este Relatório e Contas; e os votos que temos a honra de propôr :

- 1.º — Um voto de sentimento pelos consócios falecidos.
- 2.º — Um voto de agradecimento a todas as colectividades e individuos que nos auxiliaram.
- 3.º — Um voto de gratidão aos consócios que propuseram novos candidatos.
- 4.º — Um voto de reconhecido agradecimento pelas ofertas e concessões feitas ao nosso Montepio.

## A DIRECÇÃO

O Presidente — Manuel R. Christovam

O Secretario — José Nunes Martins

O Tesoureiro — Julio Carlos Freitas d'Oliveira

## Aos nossos Assignantes

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

# Viagens e Transportes

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses  
Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

## Horário dos Comboios

### 3.º Aditamento ao Cartaz-horário D. 186-9

## LINHA DO SADO

Comboios rápidos

Até aviso em contrário os comboios rápidos do Algarve (n.º 851 e 852), continuam em circulação diariamente com as marchas indicadas no referido cartaz D. 186-9.

Lisboa, 23 de Abril de 1928.

O Director Geral da Companhia  
*Ferreira de Mesquita*

Exploração — Serviço do Tráfego

Expediente n.º 504

### 1.º Aditamento à Tarifa Geral

De harmonia com a Portaria n.º 5282 de 22 de Março de 1928, a taxa de 1\$00 fixada no Artigo 4.º da Tarifa Geral para a validação de Bilhetes é substituída pela taxa de 10 % da importância total do bilhete a validar.

Lisboa, 24 de Abril de 1928.

O Director Geral da Companhia  
*Ferreira de Mesquita*

Exploração — Serviço do Tráfego.

Expediente n.º 1.198

## Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro

LINHAS DO VALE DO VOUGA  
SERVIÇO COMBINADO COM A  
COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

## AVISO AO PÚBLICO

### Bilhetes directos de ida e volta

(Aprovado por acordo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro de 11 de Abril de 1928).

Nas estações de Agueda, Couto de Cacujães, Eiro, Eixo, Oleiros, Oliveira de Azemeis, Paços de Brandão, São João da

Madeira, S. João de Ver e Vila da Feira e no Apeadeiro de Arifane, são vendidos bilhetes directos de ida e volta para Gaia, Campanhã e Porto, aos preços resultantes da ligação da tarifa n.º 8 (§ 1.º e 3.º) das linhas do Vale do Vouga com a n.º 3 (§ 4.º) da Companhia Portuguesa.

Estes bilhetes são válidos, á ida, no dia e comboio para que tenham sido vendidos e, á volta, naquele dia ou no imediato e não poderão ser utilizados nos comboios rápidos ou expressos.

Pelo presente fica anulado e substituído o Aviso ao Púlico A. n.º 38 de 9 de Novembro de 1927.

Espinho, 11 de Abril de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração  
*Ferreira de Almeida*

## Serviço Combinado com a Empresa de Transportes de Gouveia

## AVISO AO PÚBLICO

### Tarifa de camionagem entre a estação de Vizeu, Mangualde, Vila Nova de Tazem, Lagarinhos e Gouveia

(Aprovado por acordo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro de 6 de Março de 1928).

No dia 1 de Maio de 1928 entra em vigor a **tarifa sobre o serviço de Camionagem de Passageiros**, entre a estação de Vizeu e as povoações de Mangualde, Vila Nova de Tazem, Lagarinhos e Gouveia.

A mesma tarifa comprehende também o **serviço de Camionagem de bagagens, recovagens e mercadorias em grande e em pequena velocidade** de e para a estação de Vizeu, sendo os despachos de expedição e recepção executados nos despachos Centrais de Gouveia e Vila Nova de Tazem.

Espinho, 1 de Abril de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração,  
*Ferreira de Almeida*

## 5.º Aditamento à Classificação Geral

De harmonia com a Portaria n.º 5283 de 22 de Março de 1928, a partir de 1 de Maio de 1928 a Classificação Geral para o transporte em pequena velocidade, de mercadorias, animais e veículos, em aplicação desde 26 de Fevereiro de 1925, é alterada como segue:

NOMENCLATURA	Tarifa geral Classe ou Capítulo	Tarifa especial n.º 1		Tarifa geral ou especial	
		Capítulo	Tabela de aplicação geral - Número	Mínimo de peso ou quantidade a taxar	Graga n.º min. de va- gão completo ou pagando como tal
Cartuchos p. <sup>a</sup> armas de fogo, carregados.....	—	II (c)	3	100	2 (5)

Espinho, 15 de Abril de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração  
*(a) Ferreira d'Almeida*



## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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

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

A TODA A HORA ÁGUA À FERVER  
COM AS MAGNÍFICAS  
CAFETEIRAS E BULLES  
DA

**ELETRIGIA**  
Santa Justa, 87

Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de propaganda dos Arquipélagos dos Açores e da Madeira e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração de cotados escritores

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Séca, 7, 1.º  
TELEFONE: TRINDADE, 581

LISBOA

**PÓS DE KEATING**

MATAM FORMIGAS BARATAS PERCEMEIOS PULGAS TRACAS

DEPOSITO PARA REVENDA  
103. Rua dos Faneiros  
TEL-C. 1717 LISBOA

Tomás da Cruz & Filhos

Armazens de Maddeiras  
— E —

Fábricas Mecânicas de Serração

Praia do Ribatejo, Pampilhosa do Botão, Caxarias e Carriço

CAIXOTARIA

Doca de Alcantara — LISBOA

Séda para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO  
PORTUGAL

Telegrams: THOCRUZILHOS  
PRAIA DO RIBATEJO

Manual do Viajante em Portugal

— DE —  
L. DE MENDONÇA E COSTA

Concluído por

Carlos d'Ornellas

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

Encontra-se à venda a 2.ª tiragem da 5.ª edição deste Manual

Para os assinantes da Gazeta 20 % de desconto.

Pedidos ao Depósito, Rua da Horta Séca, 7  
Telefone T. 27-581-576

**Papelaria Camões**

— DE —  
Augusto Rodrigues & Brito L. da

Secção de Tipografia, Encadernação e Pautação

Trabalhos simples e de luxo

Grande sortimento de objectos para pintura a óleo e aguarela

Grande variedade em objectos para escritorio, livros para escritorio e escolares, estojos para desenho, papeis para flores e muitos outros artigos.

42 Praça Luiz de Camões 43

Telefone T. 1040 — LISBOA

**TINTURARIA Cambourdac**

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

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

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

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