

Gazeta dos Caminhos de Ferro

11.º DO 41.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios de Comercio e Comunicações e das Colónias, 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. Lige, 1905. Rio de Janeiro, 1906, 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 971

FUNDADOR
L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR
J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

LISBOA, 1 de Junho de 1928

Propriedade da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO

Dr. Calado Rodrigues

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

SUMÁRIO

As estações de Caminhos de Ferro em Lisboa, por J. Fernando de Souza	Pag. 161
Excursão aos Açores.	" 165
Administração Geral do Porto de Lisboa.	" 165
Linhas Portuguezas	" 166
Linhas Estrangeiras	" 167
Companhia Portuguesa	" 168
Manuel de Seixas	" 168
Mau serviço de revisores	" 168
Marechal Gomes da Costa	" 169
Conselheiro Fernando de Souza	" 169

Caminhos de Ferro em San Miguel	Pag. 169
Desastres Ferroviários	" 170
Imprensa	" 170
O Caminho de Ferro Ayamonte-Huelva e a Exposição de Sevilha.	" 170
Exposição de productos açoreanos e o Grémio dos Açores.	" 171
Tenente Pinto Correia	" 171
Alberto Bessa	" 171
Parte Oficial.	" 172
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.	" 172
Viagens e transportes	" 174

ASESTAÇÕES DE CAMINHOS DE FERRO EM LISBOA

II

Por J. FERNANDO DE SOUZA

A CHA-SE este importante assunto afecto ao es-
tudo de uma comissão técnica, a qual se deve
pronunciar em breve sobre ele.

Em artigo da *Gazeta* de 16 de abril fiz a resenha
dos elementos essenciais do problema e dos factos
ocorridos anteriormente, que determinaram a situa-
ção presente.

Importa agora aventar e justificar a solução que
se me afigura mais conveniente.

* * *

Reconheço a necessidade e urgência de substituir
a mesquinha estação fluvial do Sul e Sueste por
outra ampla e adequada ao serviço, bem como de
remediar a insuficiencia da de Lisboa-R e de facili-
tar as relações de vapores transatlânticos com o
caminho de ferro.

Entendo porém que se não deve sacrificar o fu-
turo às sujeições e exigencias de momento. Julgo pre-
ferivel assentar num plano racional, que se vá exe-
cutando gradualmente, minorando-se desde já os
inconvenientes apontados.

A actual estação do Sul e Sueste é susceptivel de
beneficiamento e reparação exequíveis em poucos
meses, que lhe deem aspecto decente, maiores faci-

lidades de desembarque, especialmente pela coloca-
ção de um batelão á sua frente funcionando como
desembarcadouro flutuante.

É essa tambem a opinião da minoria da Comis-
são de 1926.

Poderá ser assim utilisada por alguns anos mais,
emquanto se realisem as construções definitivas a
que me vou referir.

Pugnei noutro tempo pela construção da estação
fluvial no terrapleno da Alfandega. Não havia sur-
gido então a idéa de o aproveitar para a estação
central e marítima e para atracação de transatlânti-
cos.

Desde porém que em 1920 tive conhecimento
dêsse plano, reconheci o seu enorme alcance por
trazer o movimento das linhas principais a uma es-
tação no melhor local da cidade, com economia de
tempo e dinheiro no percurso dos comboios prin-
cipais, ficando asseguradas as relações com a navega-
ção em excelentes condições.

E como julgo possivel a construção da ponte do
Montijo, que assegura a continuidade da rede ferro-
viária em frente de Lisboa, entendo que só se deve-
ria renunciar a essa estação, que naturalmente rece-
berá o tributo das linhas transtaganas depois de
construção da ponte, se se provasse a impossibili-

dade pratica da sua construção ou a sua manifesta insuficiencia.

A existencia da ponte não dispensará uma estação fluvial para o movimento entre Lisboa e boa parte da peninsula de Setubal. Convém construi-la num sitio central, em aguas tranquilas e com facilidade de atracação, embarque e desembarque de pessoas e veículos.

O melhor local para esse efeito é o topo oriental da doca de Santos, onde o empedrado seja substituido por um muro normal à margem fundado à cota — 2^m, com desembarcadouro flutuante.

Basta deixar uma das aberturas da doca no extremo Leste.

E' essa a solução mais economica e de rapida construção sem dependencia da remoção do Arsenal. Bastará efectuar a regularização da margem, revestida de empredado entre a doca e a estação da Parceria, aterrando um triangulo, no qual ficará a estação a 300^m do Cais do Sodré, servida pela avenida marginal.

Conquistam-se com essa obra cerca de 27.500.^{m²}

Fica assim livre o terrapleno da Alfandega para outra aplicação de muito maior alcance, como é o serviço marítimo de passageiros em relação com os caminhos de ferro.

Não julgo que esta se deve instalar definitivamente nos cais de Alcantara, destinados de preferencia ao tráfego de mercadoria grossa e que são servidos em más condições por caminho de ferro. Convém notar que ao longo do Cais de Alcantara a altura da agua pouco excede 8^m, sendo inferior a essa cota em mais de um terço de extenção, enquanto que em frente da Alfandega ha mais de 11^m.

De modo algum julgo admissivel que os combóios internacionais partam permanentemente de um lugar excentrico da cidade, atravessando de nível a linha de Cascais de circulação intensa, a Avenida 24 de Julho de grande movimento e ruas de serviço de terraplenos, a acanhada estação de mercadorias de Alcantara-Terra e a linha de Sintra. A vizinhança dos locais de descarga de carvão e dos depósitos da mercadoria grossa não é a mais recomendável para o local do desembarque de passageiros.

Poder-se-iam colocar a estação e as linhas a uma altura suficiente para evitar os referidos atravessamentos de nível e levar assim a linha até se ligar com a actual, acima da estação de Alcantara.

Seria porém, essa solução extraordinariamente dispendiosa, não correspondendo os encargos á vantagem da localização dos embarques e desembarques, que se pretendia obter.

A atracação de transatlanticos só deve pois continuar em Alcantara, enquanto não haja melhor local. Quanto aos combóios, apenas algum especial deve sair dali. O que urge é que a C. P. organize um serviço de camionagem entre o cais e Lisboa-R para transporte comodo de passageiros e bagagens, com venda de bilhetes, reserva de lugares, e despacho de

bagagens e entrega de volumes de mão no cais, não tendo o viajante que se preocupar mais com esse serviço.

Entre o desembarque e a partida do combóio podem mediar algumas horas, que o passageiro, que haja que seguir logo neste, aproveite para um passeio na cidade. O que o interessa é desembaraçar-se da bagagem e ter o seu lugar assegurado no combóio que vá tomar a Lisboa-R ou à estação que a substituir.

Para o movimento de combóios especiais não vale a pena assentar uma via que venha do topo ao cais com a sujeição indicada. Basta construir uma plataforma com um edificio modesto que sirva de estação, ou melhor, de agencia de caminhos de ferro.

A instalação definitiva deve ser em frente do terrapleno da Alfandega e da respectiva doca, aterrada para o ampliar, aproveitando-se a sua frente para atracação de transatlanticos conjuntamente com a estacada em frente do terrapleno.

A sua utilização pressupõe a livre passagem dos combóios através de Santa Apolonia sem perturbação do serviço interno dessa estação, o que só é possivel depois de a ampliar. Como se vai construir a 3.^a secção das obras do porto, bastarão 4 anos, quando muito, para ter completas as do troço de Santa Apolonia na extensão suficiente para se poder ampliar a estação. Durante esse tempo é possivel construir a estação da Alfandega e a respectiva estacada.

Pode ser estudada ao mesmo tempo a quadruplicação das vias de Braço de Prata a Alverca, para a hipótese de ser necessaria a especialização de linhas de tranvias, os quais seguirão pela linha de circumvalação a Lisboa-R, enquanto os comboios de longo percurso são servidos pela nova estação da Alfandega.

Convém notar que essa quadruplicação vai facilitar as comunicações com a estação de triagem, que a C. P. projecta estabelecer em Sacavem.

Reduz-se pois a 12 km. a extensão da via a quadruplicar para a independencia do serviço de tranvias. Indo até Vila Franca, são 20 km. em vez de 12.

Quanto à supressão das passagens inferiores da Avenida da República e 5 de Outubro, obtém-se rebaixando a linha de circumvalação numa extensão de 1.500.^m entre o caminho da Luz ao Rego e a estrada da Charneca, o que é uma obra adiavel.

As avenidas e a E. N. 61 ficarão em passagens superiores e não se aumentará o percurso de tranvias. Essas obras só poderiam ser feitas depois de aberta à exploração a estação da Alfandega, para a qual se transferiria temporariamente todo o serviço, excepto o da linha de Oeste.

Não faltarão na estação da Alfandega espaço para atender largamente as exigencias do movimento.

O comprimento necessário obtém-se sacrificando a doca, a cujo muro poderão atracar vapores, como já ponderei.

Receber-se-hão pois ali quatro ou cinco, incluindo os que aproveitem a estacada.

O sistema de plataformas duplas, de largura de 11.^m, para serviço de passageiros e bagagens, com feixes intermedios de três linhas devidamente ligadas por diagonais, permitirá o estacionamento simultaneo de 4 comboios em cada feixe com a entrada e saída independentes.

Com 3 feixes de linhas, 2 plataformas centrais de 11^m e 2 laterais de 9^m ocupa-se a largura de 72,^m1, que é proximamente a interior da estação. Podem assim estacionar 12 combóios ao mesmo tempo.

Exteriormente ao edificio e por baixo da avenida ha lugar para mais duas vias afectas a serviços curtos ou à linha marginal.

Com a estação de Santa Apolonia, a 1 km., para deposito e limpeza de material e formação de combóios, inversão e alimentação de maquinas, fica absolutamente garantido para um largo futuro o serviço ferroviário.

Não se diga que são assim mal aproveitados o terrapleno e a doca. Esta é substituida pelas de Santos e do Poço do Bispo.

Naquele deixa de existir um entreposto de pouco valor, que pode ser localizado na 2.^a ou na 3.^a secção, para deixar lugar a um serviço importantissimo e assegurar à cidade a melhor das situações para uma estação central e marítima. O cais de Alcantara fica livre para o serviço de mercadorias.

E se levanta reparos a inutilisação de uma pequena doca para se fazer nas devidas condições uma instalação de transcendente utilidade, mais censurável seria inutilizar para o grosso tráfego de mercadorias um cais a él destinado para localizar o serviço de passageiros num bairro pobre, longe da parte mais importante da cidade.

Convém ainda lembrar que a rectificação da linha do cais a juzante da Alfandega proporcionará local para novas estacadas de atracação de navios a poucos centos de metros da estação. O futuro fica pois largamente garantido.

O aspecto da Praça do Comércio em nada é prejudicado, antes ganha com a adição de dois edificios em estilo analogo ao das construções pombalinas e retirados de modo a abrir a perspectiva.

Resta contrastar uma ultima objecção tirada dos receios ácerca da estabilidade do edificio da estação abonados com o desastre de 1897.

Tem sido principalmente o geólogo Sr. Pereira de Sousa que tem manifestado apreensões ácerca dessa estabilidade, alegando que naquele local devia encontrar-se o cone de dejecção da chamada ribeira de Valverde, cujo leito correspondia à rua da Prata e que no torreão da Alfandega se notaram fendas que acusam um movimento. Não parece que uma linha de agua com tão pequena bacia de alimentação pudesse dar lugar a importante cone de dejecção, nem está provado que a situação d'este corresponesse ao local terrapleno.

O que é certo é que as sondagens acusam maiores profundidades para juzante; que foi o torreão de oeste que desceu cerca de 0.^m50; que num e outro se veem fendas nos peitoris e vergas das janelas do pavimento terreo, não havendo indícios de condições peculiares do solo num lugar comparativamente ao outro.

Tambem não ha no muro do terrapleno, nem no empedrado que o limita a Oeste, indícios de ruina dignos de consideração.

A Comissão Técnica, encarregada em tempos de indicar a causa do desastre ocorrido em 1897, explicou-o cabalmente, atribuindo-o aos defeituosos processos de construção seguidos.

Construiu-se o novo muro, ficando o primitivo submerso a servir de muro de espera. Refez se o terrapleno e em mais de 25 anos não houve o minimo movimento.

A construção da estação projectada, com o andar inferior meio enterrado, supõe a remoção de cerca de 35.000.^{m³} de areia, o que representa perto de 60.000 toneladas, proximamente, de diminuição de carga, superior ao peso do edificio e dos combóios.

Importa observar que o edificio é construido sobre estacas, que vão a profundidade grande e com o perfeito travamento de todas as suas partes.

A construção da estacada á frente do terrapleno daria desde logo indicações seguras ácerca da estabilidade do solo.

Tudo leva a crer que não ha motivo serio para a apreensão formulada.

Considero esse local superior ao do Arsenal para uma estação:

1.^º — Porque está inteiramente livre e a construção pôde ser imediata;

2.^º — Porque fica em comunicação directa com as estacadas e cais de atracação de vapores sem interposição da via publica;

3.^º — Porque deixa disponivel uma area considerable de terreno de alto valor aplicavel a outras construções;

4.^º — Porque no caso de não se querer construir sobre a estação o hotel terminus, pôde esse edificio ser aproveitado para correio em intima ligação com o serviço marítimo e com o da estação;

5.^º — Porque é muito menos dispendioso, tendo as linhas extensão suficiente para uma estação de topo;

6.^º — Porque fica mais perto da estação de Santa Apolonia, subsidiária de qualquer delas.

Quanto ás duas estações ao Norte da cidade, não ha urgencia de as construir, se se desdobrar o serviço pela construção da da Alfandega.

A de Campo Grande, susceptivel de ser explorada com grande larguezza e em excelentes condições de serviço, impõe ás comunicações suburbanas um alongamento de quasi 4 km. de percurso, bastante

apreciavel pelo dispendio suplementar de tempo e dinheiro a que obriga, afectando pequenas distancias.

Tem a seu favor êsse local as facilidades de construção.

A do Arieiro, ultimamente preconisada, resolve o problema sem alteração da linha de circunvalação, salvo o seu rebaixamento, não exige a construção de nova linha bastante extensa, mas a construção é sobre modo dispendiosa pela consideravel escavação necessária.

Será indispensavel um estudo comparativo minucioso das duas soluções com os respectivos orçamentos para se poder decidir qual deverá ser preferido. Convém fazer êsse estudo quanto antes, reservando em seguida o terreno preciso para que a construção se possa fazer sem maiores encargos, quando fôr oportuno.

Deve-se notar que a estação do Arieiro obriga a menor percurso o trafego da rede do Sul, quando a ponte ligar as duas margens.

Em resumo e em conclusão proponho:

1.º — Que se proceda com a maior urgencia à reparação da ponte dos vapores do Sul e Sueste, colocando-lhe à frente um pontão que facilite a atracação e desembarque;

2.º — Que se elabore o projecto, de execução imediata, da estação central e marítima da Alfandega, subordinado nas linhas gerais ao plano Antonio Belo, aterrando-se a doca para lhe dar o necessário desafogo e aproveitando o respectivo muro para atracação de vapores, além dos que comporte a estacada a construir na frente do terrapleno. As obras poderão ser executadas logo que esteja aprovado o projecto, cuja elaboração poderá ser posta a concurso sobre bases acordadas com a C. P., tendo-se em vista que a estação de Santa Apolonia constitue, com a nova estação um grupo para efeito de organização do serviço.

3.º — Que se proceda quanto antes á construção do lanço da 3.ª secção do porto em frente da estação de Santa Apolonia, realizando-se com os terrenos conquistados a transacção accordada em 1921, entre a C. P. e a Administração do Porto de Lisboa, de modo que se concluam simultaneamente essas obras e as da nova estação e as linhas directas possam atravessar a de Santa Apolonia sem prejudicar o serviço interno desta.

4.º — Que se elabore e execute quanto antes o projecto das obras complementares da 1.ª secção entre o topo leste da doca de Santos e a estação da

Parceria Lisbonense, de modo que no triangulo conquistado e junto da doca se coloque a estação fluvial do Sul e Sueste, aproveitando para atracação, quer de preferencia o muro do cais do topo da doca, quer o primeiro troço do molhe de regularização devidamente alargado.

5.º — Que se melhorem quanto antes as instalações de embarque e desembarque de passageiros, em Alcantara, enquanto êstes serviços não podem sêr transferidos para outro local.

6.º — Que se organisem desde já transportes cómodos de passageiros e bagagens, quer registadas quer de mão, do local do desembarque, havendo ali um edificio para venda de bilhetes, reserva de lugares, despacho de bagagens, entrega de volumes de mão, aluguer de automoveis, quer para circulação na cidade, quer para condução a estação de Lisboa-R, de modo que o passageiro tenha os lugares garantidos e possa aproveitar como lhe aprouver as horas de demora em Lisboa sem ter que se preocupar com a bagagem até o momento da partida.

7.º — Que se elabore o projecto de quadruplicação da via entre Braço de Prata e Alverca e de rebaixamento da linha de circumvalação, para que as avenidas acordem em passagens superiores.

8.º — Que se elabore o projecto e se deixe prevista a construção, para quando seja oportuna de uma grande estação de passageiros, ou no Campo Grande, ou nas proximidades do Arieiro e da quadruplicação de via e modificação ou supressão das actuais passagens das avenidas na linha de circumvalação, confrontando-se as duas soluções para se escolher a mais conveniente e menos dispendiosa.

9.º — Que se elabore o projecto da conclusão da 1.ª secção do porto entre a Alfandega e a estação da Parceria, subordinada á remoção do Arsenal, ficando prevista a continuidade da linha marginal e tendo-se em vista o embelezamento da margem, a construção das avenidas, tanto marginal, como de continuação do de 24 de Julho, e o aproveitamento de terreno num bairro condigno da sua situação privilegiada.

10.º — Que se proceda sem demora á elaboração do ante-projecto da ponte sobre o Tejo entre o Montijo e os Grilos, com sondagens hidrográficas e geologicas, tendo-se em conta a mais conveniente ligação das linhas da margem esquerda com as da direito e a existencia de taboleiros distintos para estrada e caminho de ferro, de modo que se possa ajuizar definitivamente da exequibilidade técnica e economica de tão importante complemento do nosso sistema ferroviario e do plano de estações de Lisboa.

**Quereis dinheiro?
Jogai no**

Gama

RUA DO AMPARO, 51
LISBOA
Telefone, N 4020

EXCURSÃO AOS AÇORES PROMOVIDA PELA SOCIEDADE PROPAGANDA DE PORTUGAL

NO dia 8 deste mês parte de Lisboa para a Madeira e Açores uma grande excursão organisada pela Sociedade «Propaganda de Portugal».

Sabemos que estão já inscritas muitas pessoas, esperando se que em breve fique completa a inscrição, pois pelas comodidades, pela modicidade dos preços das passagens, a «Sociedade Propaganda de Portugal» presta aos Açores e à Madeira um enorme serviço, tornando-as assim mais facilmente conhecidas.

Deve durar a viagem mais de quinze dias demorando-se o paquete dois dias em cada porto, um na ida e outro na volta, tendo portanto os excursionistas o tempo suficiente de admirar as paisagens e os costumes d'aquelas lindas ilhas, porque a Sociedade não se esqueceu de pôr á sua disposição e por um preço diminutíssimo, os automoveis necessários para rápidas e pitorescas digressões pelo interior das ilhas.

E' esta a primeira excursão que a «Propaganda de Portugal» organiza ás nossas ilhas, e estamos certos que um grande e lisongeiro triunfo corôará os seus esforços, a sua iniciativa e a sua vontade de bem servir a patria, pois que revelar Portugal aos portuguêses e principalmente o Portugal Insular, tam desconhecido, é um acto de nobre e elevado patriotismo.

E' preciso que os portuguêses do continente se convençam que não é preciso ir ao estrangeiro para se encontrarem paisagens dum encanto excepcional, pois que, a dois dias de viagem, temos a Madeira, a Perola do Oceano, e a igual distancia desta o arquipelago açoreano.

Vão sêr quinze dias de encantamentos, esses dias de viagem que tanto gastará o explendido paquete «Lima», percorrendo mais de dez ilhas, cada uma delas, com a sua paisagem propria, com os seus costumes e á sua vida local, pitoresca e activa.

Na ilha da Madeira — presépio enorme, como que debruçado sobre as aguas limpidas e serenas do mar — os excursionistas terão o deslumbramento raro e inédito do *Terreiro da Luta* donde avistarão as mais soberbas paisagens, cheias de grandeza; na pitoresca Camara de Lobos e nos arredores do Funchal, sempre entre as montanhas verdes e as ondas azuis, hão de encontrar novas sensações de beleza para as suas almas inquietas de novidade. E em S. Miguel terão as termas magnificas das Furnas, com a sua lagôa, as suas caldeiras, as suas aguas frescas e saborosas; as Sete-Cidades que rivalisam com algumas das mais surpreendentes paisagens suissas, tendo, como não ha em parte nenhuma, duas lindas lagôas, uma azul, outra verde... Na Terceira, paisagens soberbas e costumes curiosos, como as toiradas á corda, e o Fayal, a Graciosa, o Pico, com o seu vulcão, a ilha das Flôres, serão motivos de encantamento.

E os portuguêses que tiverem o bom gôsto e a felicidade de ir aos Açores e Madeira, dessas ilhas hão de trazer uma saudade viva que nunca mais se apagará, da sua tranquilidade, do seu bem estar, da beleza das suas paisagens, e ao menos o orgulho de terem conhecido um dos mais belos recantos de Portugal, dum Portugal bem portuguez, do Portugal Insular...

O principal organisador desta excursão, é o distinto engenheiro e professor sr. João Gago Severim da Camara açoriano entusiasta, a quem cabem os maiores louvôres pela sua iniciativa e pelos esforços que nela poz, para que esta excursão se tornasse uma realidade e uma apoteóse brilhante ás belezas naturais dos nossos dois arquipélagos, que brevemente vão ser conhecidas por mais uma dezena de portugueses, que não só apreciam as belezas do estrangeiro.

Administração Geral do Porto de Lisboa

Da Administração Geral do Porto de Lisboa recebemos a Estatística referente aos anos economicos de 1919-1920 a 1926-1927 da Repartição de Contabilidade e dos anos civis de 1917 a 1927 da Secção de Estatística.

E' uma publicação valiosa, pois nela encontramos bastas informações sobre o movimento marítimo, serviço de rebocadores, desembarque de passageiros etc., pondo em evidencia a importancia do nosso pôrto de Lisboa. Agradecemos os exemplares oferecidos.

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.

Linhas Portuguesas

— Pelo sr. engenheiro Ferreira de Mesquita, director da C. P., foi, recebida uma comissão de moradores de Algueirão e Mem-Martins, a qual, apresentada pelo sr. capitão Feliciano da Costa, do conselho de administração, instou pelo deferimento duma petição há dias entregue na Direcção Geral e subscrita por inumeras assinaturas de habitantes de Algueirão, Bairro Novo, Mem Martins, Pero Pinheiro, Montelavar e Lameiras, no sentido de que o apeadeiro de Algueirão, da linha de Sintra, sofra as necessárias beneficiações; que tenham ali paragem mais quatro comboios no próximo horário de verão, e que seja permitido o despacho de pequenos volumes para o aludido apeadeiro. O sr. Ferreira de Mesquita prometeu intessar-se pelo assunto.

— Vai ser entregue ao presidente do conselho de administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sr. dr. Rui Ulrich, uma representação sobre a precária situação em que se encontram os aposentados daquela Companhia.

— A comissão liquidatária dos caminhos de ferro resolveu pagar a segunda prestação do fornecimento de um vagão-restaurant e de sete carruagens mixtas, «bogies», encomendadas na Bélgica pela administração dos Caminhos de Ferro do Estado, e que brevemente, devem chegar para serem postas ao serviço nas linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste.

A organização do comboio de trigo — Pela respetiva comissão organizadora não foi ainda fixada a data em que o comboio de trigo iniciará a sua marcha, estando, contudo, já assente que essa data não vá além de 15 de Junho proximo.

Estão prosseguindo regularmente os trabalhos de organização do material que deve constituir esse comboio. Será utilizada uma carruagem de 3.^a classe, das grandes, das linhas Sul e Sueste, à qual serão retirados os bancos e montados, em seu lugar, as prateleiras para a exposição de sementes selecionadas, adubos, produtos articóptogamicos e outros, que a comissão estava introduzir nas regiões a percorrer.

Pensa-se também, para melhor aproveitá-lo tempo, na instalação de camas nas carruagens, destinadas ao repouso do pessoal que acompanhar o comboio, o qual percorrerá a maior parte do trajecto durante a noite.

Material circulante adquirido pelo Estado e que se destina à C. P. — A Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro aprovou em sessão o pagamento de 13.967 libras às Usines Ragnano, relativo ás ultimas prestações do fornecimento dum salão restaurante e 7 carruagens mixtas de 1.^a, 2.^a e 3.^a

classes destinadas ás linhas do Minho e Douro, e Sul e Sueste, conforme o contracto de 24 de Maio de 1926. Este material foi encomendado pelo Estado, devendo o salão restaurante, ter duas carruagens mixtas e um «fourgon» constituir uma composição destinada aos comboios rápidos do Algarve e 3 carruagens mixtas destinadas aos comboios de serviço internacional do Minho e Douro.

Foram encomendadas também pelo Estado mais duas carruagens mixtas do mesmo tipo destinadas a constituirem reservas em cada uma das linhas.

Todo êste material com excepção do «fourgon», já foi expedido de Malines (Bélgica) devendo entrar em Portugal dentro de breves dias.

— Está a proceder-se ao estudo duma variante, do apeadeiro de Santo Amaro á cidade de Portalegre e respectiva estação, a fim desta ser aproveitada para cruzamento da linha do Leste.

Construção de ponte metálica sobre a ribeira de Nisa. — Foram declaradas de utilidade pública as expropriações de terrenos no concelho de Castelo de Vide, para se efectuar a construção da nova ponte metálica, sobre a ribeira de Nisa, no ramal de Cáceres.

— Por êstes dias serão distribuídas pelas Camaras municipais, juntas gerais dos distritos e associações económicas cópias do plano ferroviário das linhas ao sul do Tejo, conforme é estabelecido por lei.

Linha do Vale do Lima. — Foram já dados por concluidos os estudos da construção da linha do Vale do Lima, a que procedeu a comissão técnica para êsse fim nomeada pelo conselho superior de caminhos de ferro, a qual, para efeitos de elaboração dos seus trabalhos tomou em consideração a aquisição de material circulante, feita por conta das reparações alemãs para uma linha eléctrica com aproveitamento das antigas pontes de Ponte de Lima e Ponte da Barca.

Aquele concelho concordando com o parecer da referida comissão, propôs superiormente que a linha seja construída em leito próprio com os raios mínimos de 75 metros e rampas máximas de 30^{m/m}, a fim de manter a unidade de características ou rede secundaria e asegurar-se a circulação do material de todas as linhas, aproximando-se quanto possível a linha da estrada para assim se reduzir o custo das explorações.

Deve também proceder-se á construção de uma nova ponte no Carregadouro, para a passagem da linha a qual seguirá de Ponte da Barca á fronteira. O trôço Ponte da Barca-Arcos com a sua ponte privativa sobre o rio Lima, ficará fazendo parte da linha Braga-Monsão, devendo também a linha ser aberta á exploração por trôcos sucessivos, a partir de Viana do Castelo, com tracção a vapôr, estudando-se no entanto o projecto de electrificação das linhas denominadas do Alto Minho, para o que será o fornecimento de energia. Também foi proposto que a exploração desta linha seja concedida á companhia de caminhos de ferro do norte de Portugal mediante contrato.

Linhos Estrangeiros

Linhos espanhóis. — Foi feito o acordo d'uma Empresa que vai reunir para solicitar do governo a construção do Caminho de Ferro Cidad Real Cuenca-Fernel pela serra Albarracín a cuja reunião podem assistir representantes de todos os povos interessados.

— A Compañia de los Caminos de Hierro del Norte anunciou o restabelecimento de um novo serviço de carruagens de luxo, suprimindo o transporte de Vilanova com Avilé, cujos combóios partiram directamente.

— Foi aberto á exploração o caminho de ferro eléctrico de Bilbao a Las Arenas e a Algorta, cujas obras estavam terminadas ha muito tempo,

Inaugurou-se igualmente a nova linha que une Villaluelga a Villaseca de la Sagra, quer dizer, as linhas de M. Z. A. com a de M. C. P., que têm uma extensão de 13 kilómetros.

— O caminho de ferro de Palma a Soller deve ficar electrificado dentro do corrente ano.

A linha, com um total de 32 kilómetros, terá por base a corrente continua de 1.200 volts, desde Palma a Soller, e desde Soller até ao ponto de tensão será de 600 volts.

O serviço efectuar-se-á por meio de automotoras com um departamento de 1.^a classe para 12 passageiros e outro de 3.^a para 32.

— A Companhia de Tramways de Pontevendre a Marin vai construir nesta ultima localidade uma estação com todas as modernas comodidades.

Está-se estudando a imediata ligação das linhas ferreas de Ripolio Puigenda, com as linhas francesas em Tour de Carol.

Linhos francesas. — A rede de Alsacia Lorena acaba de mandar construir 30 carros de 2.^a classe, semi-metálicos, isto é com revestimento externo de metal e interno de madeira. A caixa externa é seriamente reforçada de forma a poder resistir a um descarrilamento. Tem 20^m,17 de comprimento e pesa 42 toneladas.

O carro é do tipo de plantas e de inter-circulação e está dividido em oito compartimentos de oito logares cada um, ou sejam 64 logares, duas plantas, dois *water closets* e um corredor. É munido de freio Westinghouse a ar comprimido, automático, de acção rápida, e não automático.

O aquecimento é de tipo westinghouse, dito *Tremostalico*, e faz-se por meio de radiadores colocados nos compartimentos e nos *water closets*.

A iluminação do sistema Brown-Boveri, consta de

um lustre de duas lampadas e um lamparina em cada compartimento.

As experiencias realizadas com estes carros têm comprovado a solidez e resistencia da caixa.

— Têm-se efectuado ultimamente nas linha Paris-Orleans, varias experiencias das novas locomotoras eléctricas Oerlikon,

Estas locomotoras têm quatro motores e uma potencia horária de 1.800 cavalos. A velocidade máxima é de 45 50 kilómetros por hora para carruagens de mercadorias e de 90 kilómetros para as demais carruagens.

As experiencias afectuaram-se com um combóio composto de 58 vagões de mercadorias, vascos, que representam um peso de 578 toneladas, comprehendendo a locomotora.

A corrente que alimenta as locomotoras, foi mantida a uns 250 ampéres a uma extensão média de 1.230 a 1.250 volts. A variação da corrente, de um trem de marcha a outro era medida por um amperímetro registrador.

Para determinar o bom funcionamento nos trens expressos fizeram-se as provas com um combóio de 290 toneladas. Os valores obtidos para a aceleração foram de 720 metros por hora, com uma corrente média, no arranque, de 250 ampéres por motor e um kilómetro, 370 metros por hora, com uma corrente média, no arranque, de 350 ampéres.

— Foi inaugurado um combóio de luxo que faz um dos maiores percursos que se conhecem, pois atravessa três continentes.

O Oriente-expresso, que desde Paris chegava sem interrupção até Constantinopla, vai agora até ao Cairo. Desta forma, o viajante, partindo de Paris, atravessa a França, a Suiça, a Italia, a Austria, a Servia, a Romania, a Turquia Europea, o Bosphoro — embarcando o combóio inteiro num *ferro-boat* — a Turquia Asiatica, a Siria, Palestina e o Egypto.

Linhos italianos. — O movimento de passageiros acusou em 1926 um aumento de 6 %. O tráfego de mercadorias, ao contrario, não apresentou senão um aumento de 2,71 %, quanto á tonelagem transportada é de 5,27 %, quanto ás toneladas-kilometricas realizadas.

As distâncias percorridas por meio de tracção eléctrica passaram de 11 a 13 milhões de quilómetros-trens.

Com o aumento da circulação e a majoração das tarifas, as receitas passaram de 4.302 a 5.067 milhões de liras. As despesas totaes passaram, por seu turno, de 4.126 a 4.689 milhões de liras, deixando um saldo de 378 milhões, contra 176 milhões de exercícios anterior.

— Estão terminados os trabalhos da electrificação da linha ferrea de Fogia a Benevente.

Depois de experiencia do primeiro combóio na inauguração oficial, foi a linha entregue ao tráfego publico.

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

COMPANHIA PORTUGUESA

MAU SERVIÇO DE RÉVISORES

Segundo o decreto que noutro logar publicamos foram nomeados para vogais do Conselho de

Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses os nossos presados amigos e colaboradores, coronel Raul Augusto Esteves, Comandante do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, capitão Mário Melo de Oliveira e Costa e o engenheiro de minas sr. José Victor Duro

Coronel Raul Esteves

da Silva que já tomaram posse dos referidos cargos.



Uma comissão de portadores de assinaturas na linha de Sintra, procurou-nos para protestar contra a falta de correção que existe na referida linha, dos revisores para com os passageiros e cita um caso ultimamente sucedido com o revisor José Gonçalves, que acusam de os tratar por uma forma muito pouco correta, pois propositadamente chegou a pedir para que lhe mostrassem os passes trez, quatro e mais vezes.

Diz a mesma comissão que é frequente darem-se estes conflitos principalmente com o referido revisor que usa de pouca delicadeza talvez motivada pela sua falta de boa disposição.

Contra o mesmo revisor se queixa a referida comissão de outro caso sucedido no dia 29 de Maio ultimo em que quatro passageiros portadores de passes foram obrigados a ficar na estação de Benfica, detidos á ordem do revisor, que vinha em serviço no comboio 1242.

Contam que para participarem do revisor tem de ficar sem os seus passes, durante trez mezes ou mais, o que representa um certo prejuizo.

PELA DIREITA

MANOEL DE SEIXAS

Em Mossamedes nasceu um filhinho do nosso preso amigo Manoel de Seixas ex-oficial do Exército e hoje secretario da Fazenda d'aquele distrito, aquem felicitamos.

Manoel de Seixas que é um rapáz conhecido no nosso meio conseguiu, com as suas belas qualidades de carácter e superior inteligencia, captivar simpatias pelo que é muito querido por todas as pessoas de categoria em Mossamedes.

A partir da meia noite de 31 de Maio para 1 de Junho, a circulação geral passa a fazer-se ao contrario do que está preceituado, isto é, todos os veículos civis e militares passam a rodar pela direita, dando a esquerda ao centro das estradas e ruas em todo o território do continente e ilhas adjacentes.

A ultrapassagem far-se-á pela esquerda do veículo a ultrapassar.



Sociedade Commercial Portugueza PHILIPS

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

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

Dirigir-se ás casas das especialidades



CAMINHOS DE FERRO EM SAN MIGUEL

Um dos ultimos números do *Diário de Lisboa* publica a informação seguinte:

"Estão muito adiantados os trabalhos da comissão organizada para o estudo da construção do Caminho de ferro eléctrico da Ilha de S. Miguel que constitui uma das mais ardentes aspirações dos habitantes daquela formosa ilha.

A comissão procura reunir todos os estudos já feitos para esse fim, como o objectivo de empregar todos os esforços dos interessados, numa mesma orientação, para sua maior eficiencia.

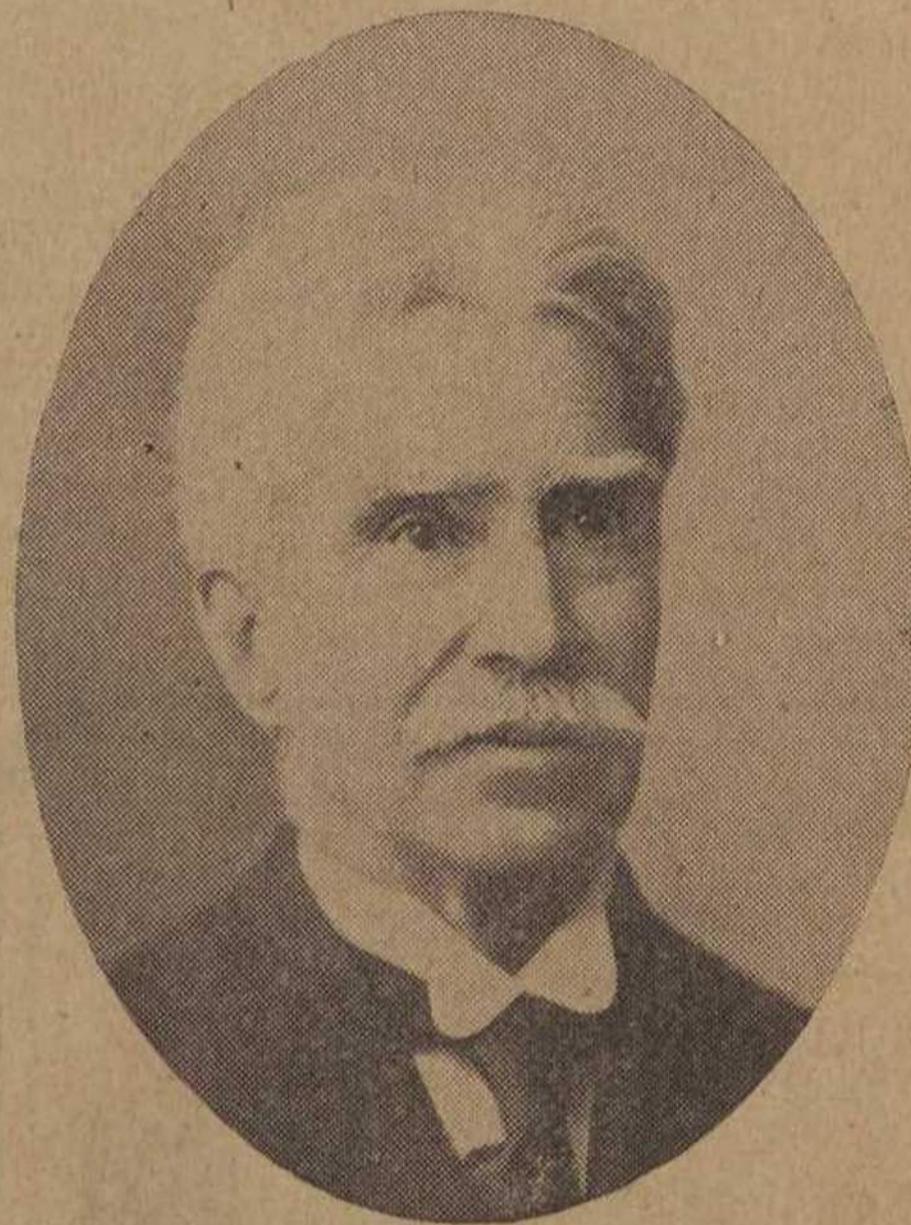
Já também está em estudo a proposta duma grande Empresa Construtora da Checo-Elovaquia, representada em Portugal por uma importante firma da nossa praça, para a construção rápida desse caminho de ferro e fornecimento de todo o material necessário."

Completando esta informação, podemos acrescentar que já há tempos foram solicitadas das Juntas Gerais de S. Miguel acerca das suas atribuições legais para cooperar com as empresas que se proponham construir um caminho de ferro naquela ilha, tendo essas informações sido recebidas em Lisboa ultimamente.

Continua

CONSELHEIRO FERNANDO DE SOUZA

Passou ante-hontem mais um aniversario o nosso querido director Conselheiro Fernando de Souza.



Todos os que nesta casa trabalham, n'um abraço de verdadeira amisade, felicitam o ilustre engenheiro, pessoa cheia de invulgares qualidades de carácter e superior inteligencia.

MARECHAL GOMES DA COSTA

Vindo de Marselha, chegou a Lisboa o nosso preso amigo Marechal Manoel d'Oliveira Gomes da Costa, heroico cabo de guerra e valoroso militar combatente da Africa e Flandres.

Sua Ex.^a esteve algumas semanas em Italia tendo-lhe sido oferecido em Roma, pelo rei Victor Manuel um almoço íntimo a que assistiram além do rei, Mussolini, Marechal Petan, General Dubois e outras personalidades de grande destaque.



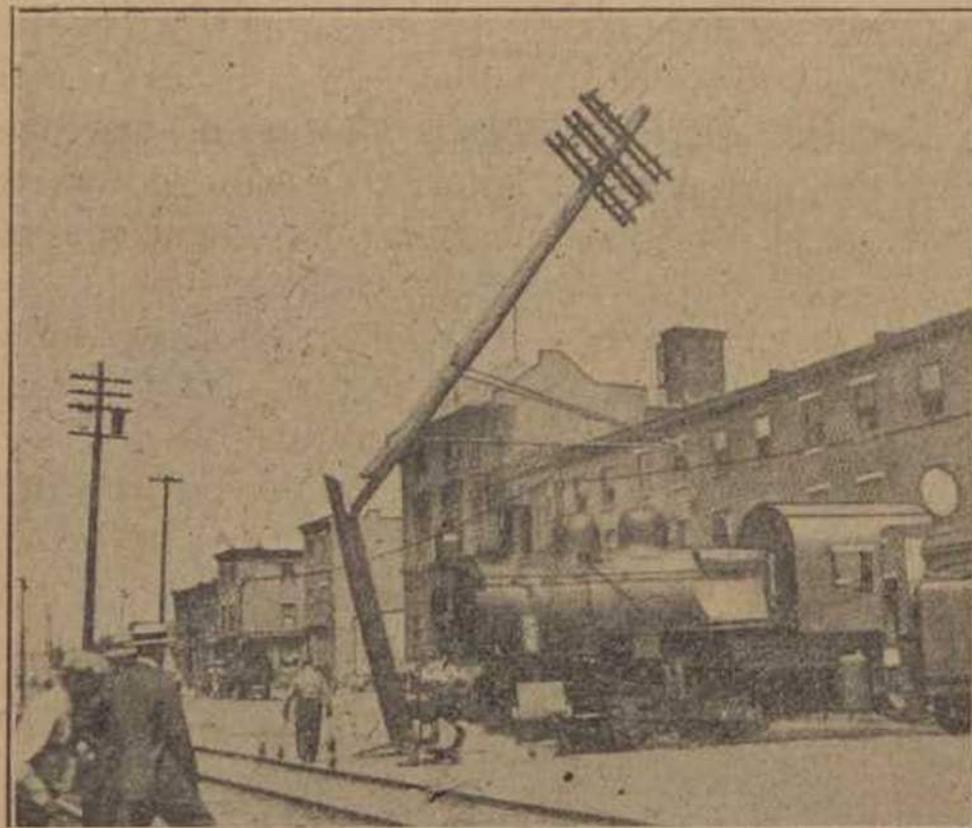
O rei Victor Manoel deu a direita ao ilustre marechal para quem teve referencias interessantes á sua carreira militar.

Mussolini pediu licença ao rei de Italia para em duas palavras prestar a sua homenagem e assim felicitou Gomes da Costa pela sua obra politica e militar.

O Marechal Gomes da Costa assistiu tambem á cerimónia do aniversario da coroação do Papa, que se realizou na capela Cestina, sendo-lhe dado o logar de honra na primeira bancada ao lado do rei da Suecia e dos embaixadores.

Antes da sua partida o ilustre militar conferenciou três vezes com o ditador de Italia, Benito Mussolini.

Desastres Ferroviários



Locomotora da Pensilvania Railway que atravessou as paredes da estação, vindo cahir á rua

Imprensa

CORREIO DOS AÇORES

Entrou no nono ano da sua publicação, este diario michaelense, um dos mais importantes de todo o Arquipélago dos Açores superiormente dirigido pelo brilhante jornalista e nosso querido amigo Sr. Dr. José Bruno Carreiro.

Saudando este nosso preclaro colega, e todos os seus devotados colaboradores, pelo aniversario do seu valioso Diário, faremos nossos os seguintes auctorisados conceitos do nosso distinto coléga *Diario de Noticias*:

«Jornal moderno, de leitura sugestiva, com um magnifico serviço de informação do continente e do estrangeiro, o «Correio dos Açores» honra a imprensa portuguesa pela maneira como se encontra apresentado e redigido.

E', neste momento, um dos jornais de maior circulação e tiragem no arquipélago, muito concorrendo para esta sua grande expansão a forma correcta como ventila as questões e como as sabe apresentar em publico.

Todas as iniciativas açoreanas de alcance patriótico têm neste jornal o seu melhor campeão.

AÇOREANO ORIENTAL

Acaba de entrar no 94.^º ano de publicação, o nosso brilhante colega de Ponta Delgada, «Açoreano Oriental», dec no dos jornais portuguezes que é dirigido pelo belo espirito do dr. Agnelo Casimiro, ilustre advogado e professor do Liceu.

Apesar de semanário o «Açoreano Oriental» que está pugnando pelos interesses do arquipélago açoreano tem prestado á causa das ilhas adjacentes notabilíssimos serviços que difícil é inumerá-los pela falta de espaço.

Ao seu ilustre director e nosso presado amigo dr. Agnelo Casimiro as nossas cordeais felicitações e votos sinceros não só pelos progressos do interessante jornal como tambem para que ele visite a nossa redação pois tem o seu lugar reservado ao lado dos principais jornais da capital.

O Caminho de Ferro Ayamonte Huelva e a Exposição de Sevilha

A proposito do interessante artigo *O Caminho de Ferro Ayamonte-Huelva e a Exposição de Sevilha* publicado na nossa *Revista* da autoria do nosso colaborador Sr. Raul E. dos Santos, reconhecidamente agradecemos aos importantes jornaes *Noticiero Sevilhano*, *El Sol*, *Provincia de Huelva*, *La Union* e *El Liberal*, as amaveis palavras que tiveram para com o nosso colaborador e a nossa *Revista*.

Aproveitamos a ocasião para agradecer tambem ao nosso brilhante colega *A B C* superiormente dirigido pelo incansavel jornalista Rocha Martins as referencias feitas aos mesmos artigos e que certamente, por lapso, (claro) se esqueceu que os mesmos foram publicados na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

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

Exposição de Productos Açoreanos e o Gremio dos Açores

Do nosso camarada de redação Carlos d'Ornellas recebemos a seguinte carta:

Ex.^{mo} Confrade Amigo : Grato lhe ficaria,—e desde já agradeço — a publicação no seu importante Diário da seguinte explicação.

Constituira-se, ha meses, em Lisboa, uma Comissão para promover e levar a cabo uma "Exposição de Productos Açoreanos" nesta cidade; comissão constituída por mim e por outros açoreanos, entre os quais os srs. Dr. Christovam Monis e Manuel Silveira de Lemos, que por duas vezes se reuniu na Rua da Horta Seca n.^o 7, 1.^o andar, antes de eu partir para os Açores, e, por ela auctorizado a trabalhar e a promover lia a realização daquêle empreendimento.

Lealmente a Comissão oficiou logo ao Grémio dos Açores, solicitando representantes seus na referida Comissão. Aquele Grémio, porém, não sómente rejeitou o atencioso convite; mas, lôgo apôz a minha partida para os Açores, apareceu em jornais de Lisboa e mais tarde em jornais do Arquipélago, a notícia de chápá, de que o Grémio, oportunamente, iria promover a dita Exposição, e que a sua Direcção era alheia «á que se anuncia como da iniciativa da REVISTA INSULAR E DE TURISMO.

Justissimamente magoado por esta atitude EX-ADVERSO, e ainda mais porque os dois membros da referida Comissão supra nomeados, sendo, ao mesmo passo, director daquele Grémio, não se solidarisaram com a Comissão, nem com ela tiveram a menor e mais comesinha explicação referente — resolvi demitir-me, como ja me demiti, de membro de Comissão; abandonar ao Grémio dos Açores o pôr por obra a nossa INICIATIVA; e não me riscando de sócio d'aquêle Gremio, como justo protesto contra aquela atitude, por entender que o Gremio e, sobretudo, os nossos Açores merecem que, por amor dêles fechêmos os olhos e os ouvidos a tão PEQUENINAS cousas. Sempre grato me subscrevo.

(a) Carlos d'Ornellas.

TENENTE PINTO CORREIA

Partiu para Timôr, acompanhado de sua dedicada esposa, o nosso querido amigo tenente Pinto Correia.

Teve na estação central do Rossio uma afectuosa despedida da parte dos seus numerosos amigos que ali acorreram para lhe levar a certeza da sua amizade e admiração pelas suas nobres qualidades.

Pinto Correia é um grande valor na moderna geração portuguesa e pela sua inteligencia culta e pela nobreza do seu caracter, um lugar lhe está reservado na nossa sociedade.

Jornalista de pulso vigoroso e de clara visão, está preparando uma obra sensacional sobre o movimento de 28 de Maio, para o que entrevistou varias individualidades politicas e se muniu de um grande numero de documentos e noticias inéditas.

Esse livro que vai aparecer brevemente em tomos, ha de despertar em sua volta um enorme interesse, pela luz que vai lançar sobre um dos maiores movimentos politicos que no nosso paiz se tem produzido nestes ultimos tempos.

Nós, como velhos amigos de Pinto Correia, anciãmos pelo aparecimento dessa obra porque ela, pela independencia da critica, pela sinceridade das suas afirmações, ha de com certeza, diminuir ou apagar, por completo, certas inimizades, certas asperezas de apreciações sobre o caracter a inteligencia, o sacrificio e o desinteresse patriotico do seu autôr.

Vai Pinto Correia estar ausente de nós pelo espaço de dois anos. Mas queira Deus que este tempo de separação corra depressa e que ele volte, com a mesma mocidade e a mesma apaixonada esperança de bem servir a Patria.

Alberto Bessa

Passa no dia 13 deste mês as suas bodas de ouro por completar 50 anos de vida jornalistica o nosso pre-sadíssimo amigo sr. Alberto Bessa, ilustre director do nosso colega Jornal do Comercio e das Colónias decano dos jornaes de Lisboa a quem por esse motivo lhe enviamos um sincero abraço de felicitações.

DISPOSITIVOS PARA CARREGAR E DESCARREGAR RAILS ROBEL 8

Importante economia de tempo e despezas sobre o trabalho manual. Ausencia de desastres e prejuizos nos carris

GABARITS PARA MEDIR A DISTANCIA DOS RAILS

ACESSORIOS DE TODO O GENERO

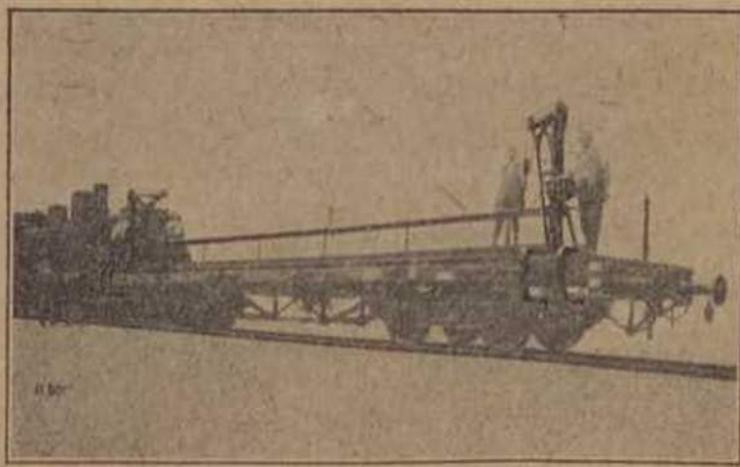
COMO BROCAS, SERRAS, FOLHAS DE LIMA, ETC.

"ROBEL" MUNICH S. 50 (Alemanha)

Thalkirchnerstr. 210-222

Representante para Portugal e Colonias:

ROBERTO GUDELL - PORTO - Rua de Passos Manoel, 41



Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

(Continuação do n.º 970)

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que, para os fins indicados, seja constituida uma comissão composta dos seguintes cidadãos, o primeiro dos quais exercerá as funções de presidente, servindo o último de secretário:

General Adolfo César Pina, director da arma de Engenharia;
 Engenheiro Frederico Cambournac, chefe da Divisão Central e de Estudos da Direcção Geral de Caminhos de Ferro;
 Engenheiro Rodrigo Severiano do Vale Monteiro, chefe da Divisão de Construção da mesma Direcção Geral;
 António Jacinto Maria de Vilhena, professor do Instituto Industrial de Lisboa;
 Engenheiro Júlio José dos Santos, chefe da Secção de Estudos da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

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

Direcção Geral de Comércio e Indústria

Usando de faculdade que me confere o n.º 3.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, com força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:551, de 9 de Abril de 1928, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações: hei por bem exonerar dos cargos de vogais do conselho de administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses o engenheiro civil e de minas Fernando de Carvalho e Castro Moraes de Almeida, o dr. José Benevides e o coronel de engenharia José Maria Vasconcelos e Sá, nomeados por decretos de 9 de Março de 1927, publicado no *Diário do Governo* de 11 de Março do mesmo ano, de 14 de Outubro de 1911, publicado no *Diário do Governo* de 17 de Outubro do mesmo ano, e de 26 de Fevereiro de 1927, publicado no *Diário do Governo* de 3 de Março do mesmo ano, e nomear em sua substituição, para os mesmos cargos, o coronel de engenharia Raúl Augusto Estêves, o engenheiro civil e de minas José Victor Duro Sequeira e o capitão de engenharia Mario Melo de Oliveira e Costa.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, em 5 de Maio de 1928. — ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMO A — José Bacelar Bebiano.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonyma — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Assembléa Geral Ordinária dos Srs. Accionistas

Nos termos dos Artigos 31.º e 39.º dos Estatutos desta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada a Assembléa Geral dos Srs. Accionistas, possuidores de 100 ou mais acções, segundo os preceitos do Artigo 28.º dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na Estação Central do Rossio, 1.º andar, no dia 30 de Junho próximo futuro, pelas 15 horas.

ORDEM DO DIA

- 1.º — Conhecimento das contas respectivas ao Exercício de 1927, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal, e votação sobre essas contas;
- 2.º — Apreciação de quaisquer propostas dos Srs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do Art.º 38.º dos Estatutos;
- 3.º — Eleição de dois Vogais do Conselho de Administração, nos termos do Art.º 13.º dos mesmos Estatutos; podendo haver reeleição, segundo o mesmo Artigo;
- 4.º — Eleição de dois Vogais do Conselho Fiscal, nos termos do art.º 24.º dos ditos Estatutos; podendo haver reeleição, segundo o referido Artigo.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte nesta Assembléa, devem as *Acções nominativas* ter sido averbadas até ao dia 30 de Maio corrente, inclusivé, e as *acções ao portador* ter sido depositadas até às 12 h. do dia 15 do mez de Junho proximo futuro:

EM LISBOA : Na sede da Companhia; no Banco de Portugal; no Banco Comercial de Lisboa; no Banco Lisboa e Açores; no Banco Nacional Ultramarino; no Monte-Pio Geral, no Crédit Franco-Portugais; e na Casa Bancária Fonsecas, Santos & Vianna;

NO PORTO : Na filial do Banco Nacional Ultramarino;

EM PARIS : Nas Caixas do Comité da Companhia; nas do Comptoir National d'Escompte de Paris; do Crédit Lyonnais; da Société Générale de Crédit Industriel et Comercial; da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France; da Banque de Paris et des Pays -Bas; e da filial do Banco Nacional Ultramarino.

Os documentos legais estarão patentes no Serviço da Contabilidade Central da Companhia, desde 15 do mês de Junho proximo futuro.

As cartas de admissão á Assembléa Geral serão passadas pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das Acções averbadas ou dos recibos dos depósitos das Acções ao Portador.

A Assembléa constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos Art.ºs 32.º, 33.º, 36.º, 37.º, e 39.º dos Estatutos.

Lisboa, 29 de Maio de 1928.

O Presidente da Assembléa Geral
 Carlos Ary Gonçalves dos Santos

CRÉDITO PREDIAL PORTUGUÊS

A amortisação das obrigações de 7%, cuja subscrição está aberta na sede da Companhia: LISBOA, R. Augusta, 235 e na Delegação do Porto: P. Almeida Garrett, 35, é feita semestralmente, sendo:

Nos primeiros cinco anos SORTEIOS SEMESTRAIS

NO 1.º SORTEIO (SETEMBRO)		NO 2.º SORTEIO (MARÇO)	
1 amortisada por	40:000\$00	1 amortisada por	300:000\$00
1 , >	10:000\$00	1 , >	25:000\$00
2 , > a	1:000\$00	1 , >	10:000\$00
		1 , >	5:000\$00
		5 amortisadas a	1:000\$00
99 , >	200\$00	148 , >	200\$00
103		157	

A amortisação das restantes para completar o número fixado no respectivo quadro, que nestes cinco anos é na totalidade de **44:777**, será feita a Esc. **120\$00**.

NOS ANOS SEGUINTES é feita também com prémios nas condições do respetivo programa.

O preço da subscrição, a **pronto pagamento** é de Esc. **100\$00**.

A Companhia recebe em pagamento, pelo seu valor nominal, Obrigações de 10%; com prémios das anteriores emissões sendo, no acto da subscrição pago aos portadores o juro vencido destes Títulos e entrega além da respectiva cautela, com os números definitivos por cada grupo de duas obrigações recebidas um escripto hipotecário do valor nominal de Esc. **10\$00**.

Estes escritos hipotecários não vencem juro, mas podem ser trocados, dentro dum ano a contar da data da sua emissão, correspondentemente pelo seu valor nominal, por Obrigações desta nova emissão e entram num sorteio especial que se realizará até 31 de Março de 1929 sendo amortisados.

1 por Esc.	100.000\$00
1 > >	25.000\$00
50 > <	500\$00

Para os subscriptores que prefiram pagar **em prestações** o preço é de Esc. **105\$00** sendo

No acto da subscrição	25\$00
Nos meses de Junho, Julho, Agosto e Setembro de 1928 (em cada mês)	20\$00

Estes subscriptores não terão direito a abatimento por antecipação no pagamento das prestações, mas as que não forem pagas nos respectivos meses vencerão, a favor da Companhia, o juro de 12% ao ano, contado por meses completos.

Viagens e Transportes

Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro

Linhos do Vale do Vouga

SERVIÇO COMBINADO COM A EMPREZA DE TRANSPORTES DE GOUVEIA, L.^{da}
(COM SEDE EM GOUVEIA)

Tarifa de Camionagem

Em vigor a partir de 1 de Maio de 1928

Transportes entre a estação de Vizeu e os despachos centrais de Vila Nova de Tazem e Gouveia, servindo as povoações de Mangualde, Vila Nova de Tazem, Lagarinhos e Gouveia.

ARTIGO I

PASSAGEIROS

§ 1.^o — A condução de passageiros far-se-ha entre a estação de Vizeu e as povoações acima indicadas em camionetas apropriadas, montadas sobre pneus ou «bandages» massicas, com todas as comodidades compatíveis com este gênero de transportes.

§ 2.^o — A Empreza de Transportes de Gouveia, fica habilitada a vender nos seus despachos centrais bilhetes directos simples e bilhetes de ida e volta, das três classes, para as estações de S. Pedro do Sul, Aveiro, Oliveira de Azemeis e Espinho.

§ 3.^o — Os Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, terão á venda nas estações indicadas no § 2.^o bilhetes simples e bilhetes de ida e volta, das três classes, para as povoações servidas pela carreira de camionagem.

§ 4.^o — Os preços dos bilhetes são os resultantes da ligação dos das Tarifa Geral e especial interna n.^o 6 de G. V., em vigor nos Caminhos de Ferro do Vale de Vouga, com os seguintes:

Simples Idade Volta

Da estação de Vizeu a Mangualde ou vice-versa	6\$00	10\$00
Da estação de Vizeu a Vila Nova de Tazem ou vice-versa	11\$00	21\$50
Da estação de Vizeu a Gouveia ou vice-versa	14\$00	26\$00

(Por passageiro).

Não ha meios bilhetes, pagando as crianças de idade superior a 3 anos, bilhete inteiro.

§ 5.^o — Para qualquer das demais estações e apeadeiros da rede dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, não indicados na presente Tarifa, a Empreza de Transportes de Gouveia, pode tambem aceitar passageiros nas condições do § 2.^o fornecendo bilhetes passe-partouts.

Para as linhas combinadas, obriga-se a Empreza a fornecer bilhete definitivo na estação de Vizeu.

§ 6.^o — Aos passageiros que tomarem as camionetas nas povoações onde não esteja estabelecido despacho central, fornecerá a Empreza de Transportes de Gouveia, Limitada, bilhetes provisórios, que substituirá pelos definitivos na estação de Vizeu.

ARTIGO II

BAGAGENS

§ 1.^o — O transporte das bagagens pertencentes aos passageiros a que se refere o art. I será efectuado, entre a estação de Vizeu e os despachos centrais, sob inteira responsabilidade da Empreza de Transportes de Gouveia, Limitada, devendo seguir na primeira camionete ou camion quando não possa acompanhar os passageiros.

§ 2.^o — Os passageiros portadores de bilhetes nas condições dos paragrafos 2.^o, 3.^o, e 4.^o do artigo I não teem direito ao transporte gratuito da sua bagagem registada. No trajecto dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, subsiste, a concessão de bagagem gratuita estabelecida na tarifa geral.

§ 3.^o — As bagagens serão transportadas entre a estação de Vizeu e os despachos centrais pelos preços seguintes :

para Gouveia e Vila Nova de Tazem 1\$20 por fracção indivisível de 10 Kg.
para Mangualde \$90 por fracção indivisível de 10 Kg.

§ 4.^o — As bagagens registadas dos passageiros destinados a estações e apeadeiros da rede do Caminho de Ferro do Vale do Vouga para a Empreza de Transportes de Gouveia está autorizada a fazer venda de bilhetes, serão despachadas nos despachos centrais directamente até destino.

Quanto ás bagagens que forem tomadas em transito será o seu despacho definitivo efectuado na estação de Vizeu.

§ 5.^o — As bagagens de passageiros destinados a estações e apeadeiros das linhas combinadas, para onde não está autorizada a venda de bilhetes directos, serão transportadas até á estação de Vizeu pela Empreza de Transportes de Gouveia, L.^{da} que se obriga a efectuar o seu despacho desta estação.

ARTIGO III

MERCADORIAS EM GRANDE E EM PEQUENA VELOCIDADE

§ ÚNICO. — Fica estabelecido o serviço combinado de mercadorias em grande e pequena velocidade entre quaisquer estações do caminho de ferro do Vale do Vouga e os despachos centrais, pela ligação do preço abaixo indicado com os que corresponda aplicar nas linhas do mesmo Caminho de Ferro.

a) O preço da camionagem de recovagens, animais taxados a peso no Caminho de Ferro, dinheiro amoedado e mercadorias em grande e em pequena velocidade :

Da estação de Vizeu aos despachos centrais e vice-versa são os seguintes :

para Mangualde Esc. \$90 por cada 10 Kg. ou fracção,
para V. Nova de Tazem Esc. 1\$20 por cada 10 Kg. ou

fracção

para Gouveia Esc. 1\$20 por cada 10 Kg. ou fracção
mínimo de cobrança 1\$50.

b) Os preços da camionagem de objectos volumosos e de pouco peso (menos de 100 Kg. por m³, e de mobilia acondicionada ou a granel, serão o dobro da taxa da alínea a).

Em qualquer dos dois sentidos as remessas de grande velocidade devem ser conduzidas a destino na primeira camionete ou camion a sair depois da sua entrega á Empreza de Transportes de Gouveia, Limitada, quer na estação, quer nos despachos centrais.

N. B. — A Empreza de Transportes de Gouveia, Limitada, não se obriga ao transporte de volumes de peso indivisível superior a 150 Kg., nem de dimensões superiores a 3 metros de comprimento, 1,5 de altura e 1,5 de largura.

ARTIGO IV

§ 1.º — Quando entrar em vigor a tarifa especial n.º 8/108 de g. v. o transporte destes volumes deverá efectuar-se entre os despachos centrais e quaisquer estações a que seja aplicável a citada tarifa.

§ 2.º — As taxas a aplicar são as resultantes da ligação dos preços da tarifa em referência com a de \$90 por cada volume, correspondente à camionagem entre a estação de Vizeu e os despachos centrais.

§ 3.º — A camionagem destes volumes far-se-há de preferência á de quaisquer outras mercadorias, não sujeitas a facil deterioração.

CONDICÕES GERAES

1.ª — Para a execução do serviço que estabelece esta tarifa, são abertos desde já os despachos centrais de Vila Nova de Tazem e Gouveia. A medida que se fôr desenvolvendo este serviço poderão ser criados mais, noutras povoações.

2.ª — Os despachos centrais só aceitam remessas em portes a pagar. Exceptuam-se as remessas de pequenos volumes até 10 Kg. e os géneros frescos.

Quaisquer outras remessas a que corresponda no Caminho de Ferro á aplicação de tarifas especiais que exijam o pagamento de portes pagos á partida serão aceitas em portes a pagar. No entanto, a Empreza de Transportes de Gouveia, reserva-se o direito de recusar o despacho de qualquer remessa, quando o seu valor não cubra os gastos de camionagem e transporte no Caminho de Ferro e o seu remetente não queira fazer o depósito que fôr arbitrado pela mesma Empreza, para garantia de todos os débitos da remessa.

Quando a importância do depósito exigido fôr superior aos débitos da remessa, a Empreza citada reembolsará o remetente no prazo de dez dias contados da data da liquidação.

As estações do Caminho de Ferro do Vale do Vouga, poderão aceitar remessas em portes pagos ou a pagar.

3.ª — Os despachos centrais estarão abertos para todo o serviço de recepção e entrega de volumes, das 9 ás 12 e das 13 ás 18 horas. Aos domingos e dias de feriado nacional só estarão abertos das 9 ás 12 horas.

4.ª — Todos os volumes que não sejam retirados do Armazém da Empreza de Transportes de Gouveia, pelos consignatários no prazo de 48 horas, ficarão cativos do pagamento da taxa de \$10 por período indivisível de 24 horas e fração indivisível de 10 Kg.

A referida Empreza não conservará por mais de dez dias em seu poder as remessas não retiradas, as quais, findo esse prazo, serão consideradas como abandonadas e entregues ao Serviço de Tráfego dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, nativas do pagamento de todos os débitos que as gravem, das quais fará parte uma nova taxa de camionagem desde os despachos centrais até á estação de Vizeu, além dos direitos de armazenagem a que se refere a condição anterior.

5.ª — Em tudo que não seja contrário ao que a presente tarifa estipula, serão os transportes de que ela trata regulados pelas disposições legais aplicáveis ao Caminho de Ferro e, em especial, pelas tarifas: geral, especiais de grande e pequena velocidade e despesas acessórias, em vigor nas linhas dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga.

N. B. — Os preços desta tarifa estão isentos dos multiplicadores em vigor nestas linhas.

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

Linhos do Vale do Vouga

AVISO AO PÚBLICO

3.º Aditamento ao

Cartaz-Horário de 1 de Novembro de 1927

(Aprovado pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro
em 26 de Abril de 1927)

Previne-se o público que, a partir de 1 de Maio próximo deixam de fazer serviço de correios os comboios n.ºs 1 e 6 da linha Espinho-Viseu.

Desde essa mesma data o serviço de correio passa a ser feito da seguinte forma:

Entre Aveiro-Sarnada-Viseu, pelos comboios n.ºs 102, 41, 42 e 109.

Entre Espinho-Sarnada, pelos comboios n.ºs 2 e 5.

Em tudo mais que não fôr contrário ao que no presente Aditamento se estipula fica em vigor o cartaz horário de 1 de Novembro de 1927.

Espinho, 23 de Abril de 1928.

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

1.º Aditamento à Tarifa Geral

A partir do dia 1 de Maio de 1928, em conformidade com o disposto na portaria n.º 5.282, de 22 de Março de 1928, a taxa de \$100 pela validação de um bilhete de serviço nacional, fixada no § único do Artigo 4.º da Tarifa Geral, em vigor, será substituída pela cobrança de 10 % sobre o custo total do bilhete revalidado.

Espinho, 25 de Abril de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração
Ferreira de Almeida



AÇO

Silico Manganese para molas de automóveis

Aço octavado

Limas

Inglésas de 1.ª qualidade

Dos afamados fabricantes

Cammell Laird & Co. Ltd.

CYCLOPS WORKS

SHEFFIELD

Representante: HERBERT CASSELS, J.º

Rua 24 de Junho, 56 — Telef. C. 3256



MARCA DA FÁBRICA



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, roupas, propinas a criados 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

ATODA A HORA AGUA A FERVER
COM AS MAGNIFICAS
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

DEPOSITO PARA REVENHA
103. Rua dos Fanqueiros
TEL-C. 1717 LISBOA

Tomás da Cruz & Filhos

Armazens de Madeiras

— E —

Fábricas Mecânicas de Serração

Praia do Ribatejo, Pampilhosa do Botão, Caxarias e Carriço

CAIXOTARIA

Doca de Alcantara — LISBOA

Séde 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

Itinerários 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 escritório, livros para escritório e escolares, estojos para desenho, papeis para flores e muitos outros artigos.

42 Praça Luiz de Camões 43

Telefone T. 1040 — LISBOA

TINTURARIA Cambournac

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

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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