

Gazeta dos Caminhos de Ferro

22.º DC 41.º ANNO

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

NUMERO 982

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuerpia, 1894, S. Lu 1904, medalhas de bronze
Representante em Espanha: — Henrique de La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 12
Correspondente em Paris: — Ed. Glück Rue George Sand 34 — Enghien — les — Bains

Representante em Angra do Heroismo: José Maria dos Santos

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

LISBOA, 16 de Novembro de 1928

Propriedade da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACAO

Dr. Calado Rodrigues

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

SUMÁRIO

Os portos do Douro e Leixões e as suas ligações ferroviarias por J. Fernando de Souza

Pag. 337

O Misterio do Polo por Calado Rodrigues

» 342

Viagens e Transportes

» 343

Linhas Estrangeiras

» 343

Desastre ferroviario

» 343

As novas carruagens do Sud-Express

» 344

Revista Insular e de Turismo Pag. 345

Caminhos de Ferro da Mandchuria » 345

O desastre de Dinwodie » 346

Grupo Instrutivo Ferro-Viario de Campolide » 346

A ponte do Isonzo por C. R. » 347

Tchecoslovaquia por Fernando F. Varella » 349

Vidé anuncios da C.ª dos C.ªs de Ferro do

Norte de Portugal e da C.ª dos C.ªs de

Ferro Portuguezes da Beira Alta,

Pag. 350 » 351

OS PORTOS DO DOURO E LEIXÕES E AS SUAS

LIGAÇÕES FERROVIARIAS (*)

I

Por J. FERNANDO DE SOUZA

É ocioso encarecer a importancia do movimento marítimo do Porto, centro de irradiação e convergencia das correntes comerciais de quasi todo o Norte do paiz.

Entre Aveiro e Viana do Castelo é ao Porto que afluê o trafego da vastíssima bacia hidrografica do Douro em territorio nacional e ainda de parte das do Vouga e Mondego, mormente emquanto os portos de Aveiro e Figueira não forem devidamente melhorados.

O seu *hinterland* natural abrange boa parte da bacia hespanhola do Douro, podendo ser o Porto emporio marítimo de valioso trafego internacional, sobretudo feito pela grande cabotagem para servir as relações do Sul da Hespanha e Marrocos com a Castela Velha.

Basta referir a exportação de vinhos e a impor-

tação de carvão e algodão para frisar a importancia comercial do Porto.

Eis a população da região que no paiz é scrosta pelos portos do Douro-Leixões:

Distritos de Braga (parte)	195.760
» » Porto	702.166
» » Vila Real	235.499
» » Bragança	170.302
» » Aveiro (parte).	172.000
» » Vizeu »	200.000
» » Guarda »	135.000
	<hr/>
	1.810.721

Tomou-se metade das populações dos districtos de Vizeu, Guarda e Aveiro.

São pois 1.800.000 a 2.000.000 habitantes do continente, mais de um terço da sua população, quê são servidas por aqueles portos.

Há ainda que considerar o movimento da pesca, somando o valor do peixe entrado pelos portos

(*) Começamos hoje a publicar o estudo feito pelo nosso director para a Comissão de classificação de portos, em vista da importancia do assunto para os caminhos de ferro da parte Norte de Portugal.

Douro-Leixões as seguintes cifras em contos no ultimo quinquénio:

ANOS	DOURO	LEIXÕES	TOTAL
1923	3.539,7	9.691,1	13.230,8
1924	1.650,1	9.376,8	11.026,9
1925	2.650,1	9.905,6	12.555,7
1926	4.545,8	14.677,8	19.223,6
1927	6.073,9	21.684,4	27.758,3
N.º de vapores.....	23	63	89
Barcos de vela.....	273	365	638
Pescadores.	3.169	4.005	7.264

A situação do porto de Leixões é favorável ao seu aproveitamento como escala de navegação transatlantica. Por ali se efectua parte importante do movimento de emigrantes, que é infelizmente considerável.

O quadro seguinte dá ideia do movimento dos navios entrados nos dois portos:

DOURO

ANOS	Navios de vela		VAPORES		MAXIMO	
	N.º	Tonelagem	N.º	Tonelagem	Tonelag.	Calado e pé
1923	195	33.757	644	403.150	2.364	18,5
1924	170	36.695	601	400.304	2.511	19,5
1925	156	22.325	710	436.304	1.964	19
1926	176	24.357	642	424.072	1.505	19,5
1927	153	21.298	739	507.913	1.642	18 3/4

LEIXÕES

1923	95	14.371	508	1.714.933	8.520	29
1924	80	9.736	555	1.848.901	8.520	29
1925	89	12.572	544	1.772.838	8.520	29,5
1926	95	11.532	554	1.747.844	8.292	27 3/4
1927	62	6.996	578	1.891.762	7.259	28,5

O movimento de passageiros em Leixões foi o seguinte:

Anos	Embarcados	desembarcados	Total
1923	14.435	7.434	21.869
1924	9.269	5.487	14.756
1925	9.619	6.429	16.048
1926	17.090	5.979	23.069
1927	14.597	1.190	19.787

Não pudemos obter a tonelagem de mercadorias carregadas e descarregadas em cada um dos dois portos, devendo-se observar que no porto de Leixões se descarregam para grandes barcos, *lighters*, mercadorias que vão para o Douro e vice-versa.

Em todo o caso, para dar idéa da importancia do movimento comercial dos dois portos, referiremos o valor das importações e exportações, em contos, feitos por eles;

Anos	Importação	Exportação	Total
1922	511.862	203.489	715.351
1923	918.851	213.379	1.132.230
1924	1.224.739	354.073	1.578.806
1925	946.719	371.465	1.318.186
1926	991.701	389.916	1.381.617

Que condições de segurança e comodidade oferecem esses portos ao trafego que servem, susceptivel de largo incremento? De que obras carecem para o desempenho cabal da sua função? Qual a ordem de preferencia que deve ser seguida na sua execução?

Eis o que importa examinar.

O PORTO DO DOURO

O trafego marítimo da cidade do Porto faz-se—sem falar na parte menor, que aproveita Leixões—no ultimo troço do rio Douro que precede a barra e nas peores condições. A estreiteza do rio, a sua corrente impetuosa na ocasião das formidaveis cheias que ocorrem não raro, a limitada altura da agua na barra e a dificuldade de acesso desta com mau tempo limitam consideravelmente a tonelagem dos navios que demandam o porto e afugentam dele a navegação. Basta observar que anos ha em que o numero de dias durante os quaes a barra é inacessivel atinge 70, sendo em media de 41. Alem da limitação do calado da agua dos navios, que não excede 22 pés, e das dificuldades de entrada, enferma o porto da mais completa e deploravel falta de terra plenos para deposito de mercadorias e de caes ou estacadas a que os navios possam atracar e em que haja os guindastes precisos.

Todo o trafego se faz por intermedio de barcas, nas quaes as mercadorias estacionam ás vezes durante mezes, representando as baldeações e barca-gem onus consideravel. Apenas a montante da Alfandega ha o caes da estação de Porto-A, ligada com a rede ferroviaria por um ramal de 4 km. em forte rampa e com tuneis extensos. Esse mesmo caes apenas serve para atracação de barcas.

Desde longa data se procurou melhorar a barra e o porto, quebrando rochas, tentando fixar e aprofundar o canal e regularizando as margens.

E' ocioso enumerar a serie de projectos elaboradas e obras iniciadas desde os fins do seculo XVIII, ás quaes ficou vinculado o nome de Luiz Gomes de Carvalho, figura de singular relevo da nossa engenharia hydraulica, o qual por toda a parte deixou acentuada a sua proficiente acção.

Basta referir o ultimo projecto, syntese de todos os estudos anteriores, datado de 28 de fevereiro de 1916, da autoria do engenheiro Machado Junior.

A partir da barra conta-se na margem esquerda com um molhe defronte da Cantareira, inserindo-se no de Gomes de Carvalho e submersivel por occasião das cheias. Deixa-se livre a bacia da Afurada e Sampaio, cujas aguas engrossarão a corrente de varrer na vasante. O fundo da rocha da barra é rebaixada á cota — 8.^m

Na Afurada projectam-se dois molhes, um normal á margem, outro no seu prolongamento, regularizando a secção e formando uma doca de 20 hectares.

Mais a montante prevêem-se duas pequenas docas, uma no Cavaco com 2,5 hectares e outra em Gaia com 14,5, indo o muro de regularização da margem ligar-se ao encontro da ponte D. Luiz.

Na margem direita é prevista uma pequena doca na Cantareira, um caes de regularização no Ouro e seguindo pela ponta da Arrabida até á ponte D. Luiz, Alfandega, aproveitando-se as reintrancias da margem para desafogo do trafego do porto.

A execução deste plano de obras, estimado em 10.000 contos, pode ser realisada gradualmente na medida das riquezas disponiveis.

Julga a Comissão que se deve começar pelo caes triangular, chamado da Estiva, sobre estacada de cimento armado na reintrancia a juzante de Alfandega, e pela doca de Gaia para proporcionar abrigo ás barcas e facilitar as baldeações. Estas obras seriam acompanhadas do quebramento de rochas e aproximadamente do canal da barra.

Em segunda etapa está indicado o Caes do Ouro, que dá logar a importante conquista de terreno e o molhe Sul da barra, seguindo-se as restantes obras na medida dos recursos applicaveis.

Na magnifica monografia de Adolfo Loureiro calcula-se que durante o seculo XIX se gastaram nas obras do Douro cerca de 5.000 contos, que representam 116.000 segundo o valor actual da moeda. E todavia faltam ainda quasi por completo as mais

elementares instalações para o trafego comercial, ao qual a passagem forçada da mercadoria pelas barcas, transformadas em depositos fluctuantes, impõe onus considerabilissimos.

Ainda, mesmo, porém, que se efectuassem na integra o plano de obras aprovado, permaneceriam os graves inconvenientes das cheias, embora atenuadas quando haja docas de abrigo, e as dificuldades de acesso da barra com mau tempo. Se se fizerem as grandes obras, projectadas em Espanha, de regularisação do regime do Douro com o objectivo de aproveitamentos hidro-electricos, as cheias desastrosas serão modificadas e o porto melhorará.

Não ficará porém em condições de servir de escala á grande navegação, nem de oferecer pronto e seguro abrigo em occasiões de temporal.

Pensou-se pois, antes dos meados do seculo XVIII, em crear um porto de abrigo entre Porto e Vigo, voltando-se as atenções para o aproveitamento das pedras de Leixões na foz do Leça, como consta de um curioso relatorio, que data do reinado de D. João V.

O PORTO DE LEIXÕES

Sucederam-se no seculo XIX estudos e projectos, que é ocioso enumerar, até que se contratou em 16 de fevereiro de 1884 a construção do porto de abrigo de Leixões, concluida em 1892 após laboriosas vicissitudes originadas pela violencia dos temporaes.

A liquidação e recepção definitiva efectuou-se em 1895 pela quantia de 4.459:327\$635.

Repetiram-se posteriormente as avarias nos molhes, principalmente no do Sul, em cuja curva as vagas de N. O. atacam a risberma, deslocando os blocos de protecção e de base.

Além das sucessivas avarias dos dois molhes, notava-se a insuficiencia de abrigo dentro do porto e a exiguidade da area com grandes fundos, tendo ocorrido dentro dele varios naufragios, e fazendo-se ao mar por vezes os navios para não correrem perigo pela permanencia dentro dele.

Segundo se refere numa proposta recente de 28 de outubro ultimo apresentada á actual Comissão administrativa pelo capitão do porto, houve 48 naufragios de vapores de longo curso, embarcações de vela de longo curso e costeiros. vapores de pesca de mais de 22 toneladas e grandes fragatas, isto sem falar nos barcos de menor tonelagem.

Os efeitos da agitação das vagas são agravados

pela rocha do fundo, em que os ferros de amarração garram.

É assim que nas cartas inglezas de aquella parte da costa peninsular figura uma nota depreciativa pondo de sobreaviso os navegantes ácerca das deficiencias do porto de Leixões.

Tem sido estudado o modo de as remediar.

Por outro lado, embora na opinião de muitos, principalmente dos que não queriam prejuizo dos interesses creados, o porto de Leixões fôsse apenas destinado a completar, com a função do abrigo, a do Douro, reservado para as operações commerciaes, desde logo se teve a clara visão de que tal limite se não devia impor.

Pelo menos os grandes navios que ali fizessem escala, reduzida à minima demora possivel, careceriam de encontrar ali as facilidades necessarias para o seu trafego.

Tanto a comissão tecnica encarregada em 1879 de apreciar os diversos projectos, como o parecer

da Junta Consultiva de Obras Publicas e Minas, que sobre o seu relatorio recaiu, frisaram que o porto devia ser de abrigo e commercial. No entanto o criterio predominante e que na propria lei que estatuiu a execução das obras se manifesta é de que a função commercial é complementar da do porto do Douro para os navios que pelo seu calado ou por efeito do mau tempo não podessem transpor a barra.

Em 1888 mandou-se elaborar o projecto das installações commerciaes de Leixões. O engenheiro Nogueira Soares considerou o aproveitamento do molhe Norte, que a ressaca prejudicaria, renunciando ao alvitre do estabelecimento de docas na bacia do Leça por causa do consideravel dispendio sucessivo.

Projectou pois dois travezes enraizados no molhe Sul, de 50^m de largura, ligados com o sistema de vias ferreas do porto.

As obras eram orçadas em 1.051 contos.

(Continua)

Trefileries et Laminoirs du HAVRE

S. A. au capital de 100.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

AUTOMOVEIS MOON

(6 CILINDROS)

Economicos, elegantes e fortes

DIANA

(8 CILINDROS)

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

Representantes para Portugal

J. M. ESTEVES DE AGUIAR

Rua Nova de Sousa

BRAGA

O MISTÉRIO DO POLO

AS OPINIÕES INTERESSANTES DE MR. JEAN LECARME

A anciedade que nos toma em face do desconhecido, a atracção tremenda que sobre nós exerce o misterio tem contribuindo largamente para o martirologio da humanidade.

Um dos misterios de mais tremenda atracção é, sem duvida, o do Polo.

Quantos sonhos de glória, quantas creaturas arrastadas pela febre dum arrojo extraordinario, tem ficado amortalhados nas neves eternas, nos eternos gelos daquela barreira colossal posta pela natureza em volta do ultimo grande misterio com que a superficie da terra desvaira o espirito dos sábios!

Hudson marca no começo de Século XVII o inicio da grande, da trágica série de martyres que com a vida pagaram os seus arrojos scientificos ou de aventura.

Ha poucas semanas, registou-se a perda do explorador norueguês Amundsen e do aviador francês Guilbaud que a bordo do avião Latham, se tinham lançado em socorro dos tripulantes do dirigivel *Italia* em que Nobile malgradamente empreendera a exploração do Polo norte.

D'antes, havia apenas, como instrumentos para essa exploração, os navios á vela ou a vapor que com frequência se deixavam entalar entre os gelos.

Com a descoberta e progresso da aviação, parecia que o mistério do Polo ia desaparecer e a organização da expedição Nobile deu-nos a impressão de que se tratava duma empreza organizada com confiança absoluta no seu pleno exito.

A Itália dá-nos hoje a ideia duma nação em que não tem apoio da parte dos seus dirigentes, empresas custosas que não tenham seguras garantias de exito.

E, tanta era a confiança italiana no pleno exito dessa empreza que o Vaticano, por intermedio dum dos mais categorisados membros do Sacro-Colegio confiou ao general Nobile uma cruz para ser cravada no Polo.

Mas, a tentativa malogrou-se com efeitos tragicos que roubaram á sciencia homens como Amundsen e Guilbaud.

E o Polo continua guardando ferozmente os seus segredos.

Que lição se póde extrair destes sucessos?

A lição de que a aeronautica e a aviação não estão ainda em condições de levar a cabo a empreza.

Não é uma lição extraida dos factos apenas pela observação desvaliosa dos leigos.

E' uma lição completada magistralmente pelo sabio professor Jean Lecarme, chefe da secção de

fisica do Conservatorio Nacional de Artes e Officios de Paris e enviada por J. P. Renaud-Rolland á revista brasileira «*Brazil Ferro Carril*», d'onde por acharmos o assunto interessante, a transcrevemos:

— Não conheço o Polo Norte, declarou o Professor Lecarme, mas conheço o frio e, sabendo do que ele é capaz, julgo que é a ele que se devem imputar os accidentes que tanto têm emocinado, ultimamente, o mundo civilizado. Ha cerca de trinta anos que tenho tido ocasião de estudar os efeitos do frio, em companhia de meu irmão Luiz Lecarme, e como colaboradores do illustre Professor J. Vallot, fundador e director do Observatorio do Monte Branco, asseguro-lhe que nos dedicámos a toda sorte de pesquisas, nas solidões glaciaes do mais elevado cimo dos Alpes francezes. E é em virtude dessas pesquisas que julgo do maior interesse, para aqueles que se quizerem aventurar nas regiões polares, ter em conta as experiencias feitas em outras regiões onde a temperatura se aproxima á d'aquelas.

«Já a 16 de Outubro de 1899, meu irmão e eu faziamos uma primeira comunicação á Academia de Sciencias, relatando as nossas observações acerca dos efeitos do frio sobre a resistencia de certos materiaes, como os fios de cobre, de arame, de ferro, e outros, por nós empregados na instalação de estações de T. S. F., naquelas regiões. Esses estudos têm proseguido, desde então, sem interrupção, no cimo do Monte Branco, e eu creio poder insistir sobre a importancia dos resultados obtidos, para a solução de certos problemas.

«Entre esses está o da construcção dos aparelhos aereos destinados a percorrer a atmosfera das regiões polares. Na minha opinião, esses aparelhos deveriam ser construidos com materiaes cujas propriedades tenham sido estudadas nos laboratorios de pesquisas, e, além disso, tambem se deveria estudar as suas condições de funcionamento em regiões que ofereçam condições atmosfericas similares áquelas que eles tenham de arrostar.

«Sem entrar em detalhes mais minuciosos, mas que a simples elocução do problema sugere, notemos apenas como causas provaveis dos accidentes verificados ultimamente, a cristalisação dos oleos pela emulsão com os cristaes de gelo dos stratus, e a deflagração de electricidade estatica provocada pela fricção dos aviões sobre o ar ambiente. O primeiro desses fenomenos póde paralisar a marcha do aparelho, e o segundo a desorientar o piloto, desnortando a agulha imantada da bussola.

Viagens e Transportes

Linhas Estrangeiras

SERVIÇOS DE CORREIOS

A Administração Geral dos Correios e Telegrafos de Lisboa, determinou que a partir do dia 18 do corrente mês, o serviço de correios nas linhas da Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração dos Caminhos de Ferro do Valle do Vouga, passe a ser feito entre Espinho e Vizeu pelos comboios 1 e 6 e entre Aveiro e Vizeu pelos comboios n.º 102, 41, 42 e 109.

APEADEIRO DE SARILHOS

A partir de 1 de Dezembro de 1928, o apeadeiro de Sarilhos, situado no ramal de Aldegalega, entre as estações de Pinhal Novo e Aldegalega, passa a fazer sómente serviço interno de passageiros sem bagagem, não vendendo bilhetes e sendo as cobranças feitas em trânsito, pelo preço correspondente á estação imediatamente anterior ou posterior conforme se trate de de procedência ou de destino.



«Não esqueçamos também, antes de concluir, o simples deposito aderente de neve e de gelo sobre as azas do avião. Isso determina, em primeiro lugar, um consideravel aumento de peso do aparelho, e, em seguida, pelo acrescimo do volume intempetivo, uma notavel resistencia á propulsão, que, quando ultrapassa a equação de equilibrio, provoca a queda imediata.

«Eu ainda teria muito que dizer sobre o assumto, mas mesmo numa publicação tecnica isso ultrapassaria os limites de uma simples entrevista. Deixe-me, porém, dizer-lhe, para terminar, que é a esse ultimo fenomeno que attribuo o luto de que o desastre de Nungesser e Coli, no ano passado, e o de Guilbaud, agora, cobrem a França e a civilização contemporanea».

Não podemos deixar de reconhecer que é cheia de interesse a lição do eminente professor Jean Lecarme.

Aguardemos que a sciencia, segundo essas indicações, modifique as condições que tornam inviaveis todas as tentativas.

E enquanto aguardamos, podemos muito bem ir pensando que o Polo, provavelmente, não terá lá guardado nenhum misterio que merecesse ser desvendado á custa de tantas vidas.

C. Rodrigues.

Linhas espanholas — Parece que no fim do corrente ano deve ser publicado um decreto convidando concorrentes á electrificação de 5.000 kilometros de linhas ferreas em regiões varias.

— Com grande pompa foi inaugurado o caminho de ferro de via normal entre Casablanca e Marrakech na presença do sultão e do sr. Steeg, que demonstrou a importancia economica da politica de penetração na região de Marrakech, terminando por dizer que a obra criadora da França continua a marcar um passo no progresso da Humanidade. Aos festejos que foram grandiosos tomaram parte 10.000 guerreiros das tribus visinhas.

— A nova Companhia Nacional de Caminhos de Ferro do Oeste de Espanha, tomou conta, da totalidade das linhas, que até agora eram exploradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Madrid-Caceres-Portugal, bem como das linhas de Avila, Salamanca, Beñanzos e Vorrel, que eram até agora exploradas pelo Estado espanhol.

Linhas inglesas — Em varias fábricas de locomotivas inglesas estão a efectuar-se experiencias para uma nova locomotiva que queime oleo e carvão ao mesmo tempo.

A mesma locomotiva deve desenvolver grande velocidade com uma economia de 60 % de consumo de combustivel sobre outra locomotiva com igual potencia e com a mesma velocidade.

Linhas russas — Dentro de três anos vai construir-se uma linha de caminho de ferro subterranea que custará ao Govêrno 2.000.000 esterlinos.

A construcção desta linha deve ser auxiliada por varias firmas alemãs e dos Estados Unidos.

Linhas brasileiras — Chegaram já ao Rio de Janeiro varios engenheiros austriacos entre eles Felix Linter e Oscar Von Crasheck.

Dizem as gazetas que é o inicio do intercambio de tecnicos dos caminhos de ferro do Brasil e da Austria.



DESASTRE FERROVIARIO

Na estação de Metz um comboio «omnibus» que andava em manobras mudou de agulha para deixar passar um comboio rapido, e ultrapassou o sinal de paragem, tendo ido chocar contra a casa da guarda barreira, que ficou completamente destruida. A guarda barreira morreu. Dois vagões ficaram ligeiramente danificados.

AS NOVAS CARRUAGENS

DO

SUD-EXPRESS

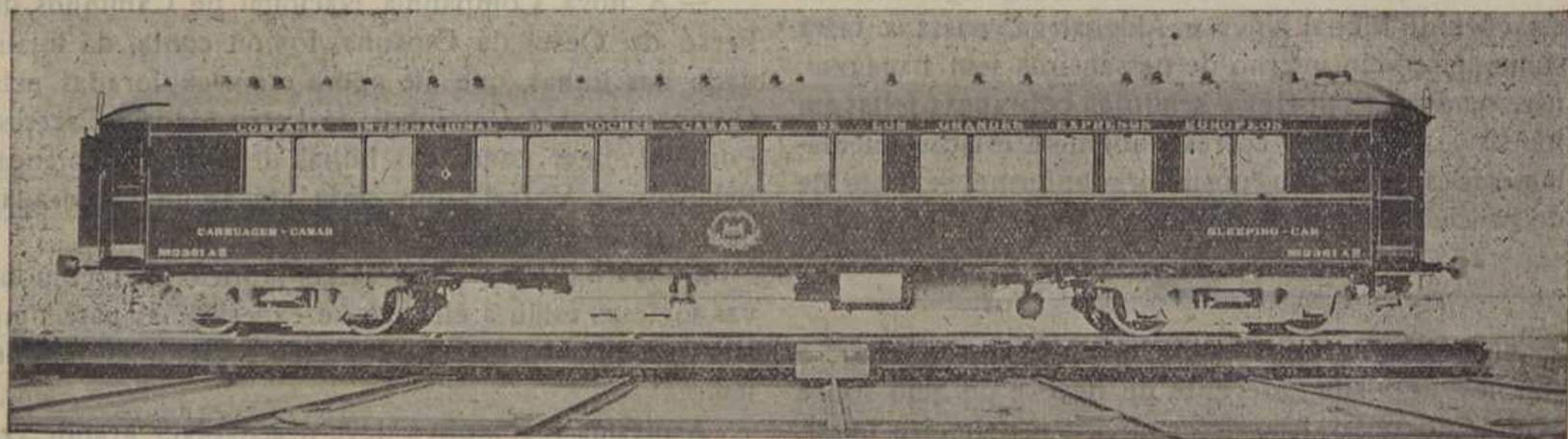
DESDE AS VIAGENS DE DOM FREI BERTOLAMEU DOS MARTIRES
ATÉ ÀS VIAGENS DE HOJE

COMO se viajava em outros tempos e como se viaja hoje ! Eu calculo e os leitores podem calcular também o que seria uma longa viagem antigamente.

Por exemplo as viagens que fez o grande Arcebispo Dom Frei *Bertolameu* dos Martires, para ir ao Concilio de Trento, dizer aquelas

mamente confrontos entre esse homem que arrancou à desigualdade social e às sociais contendas de Assis a designação *minores* para a sua Ordem, e os aspectos tão diferentes e incoerentes que nos oferecem tantos homens das modernas democracias.

Mas... ia eu dizendo que devia ter sido



Uma das novas Carruagens-camas

coisas que o sr. dr. Brito Camacho — que infelizmente para as letras começou a escrever tarde e felizmente para a critica de certos personagens historicas não começou a escrever mais cedo — nos tem apontado e comentado em fundos do «Século».

Eu tenho por Dom Frei *Bertolameu* — e escrevo assim porque era assim que se escrevia antigamente — uma admiração quasi igual àquela que todos os cristãos medianamente cultos dedicam a esse formidavel filho de Pierre di Bernardone, que, como *batisseur d'églises* e pela colossal grandeza da sua humildade e da sua renuncia, fêz eterno o seu nome: S. Francisco d'Assis.

O simples escrever deste nome eminente do agiologio cristão, obriga-me a fazer inti-

bem tormentosa a viagem de Dom *Bertolameu* para o Concilio.

Por essas estradas empedradas à romana, no solavancar estrondoso da berlinda — ou como melhor haja de apelar-se o veículo que lhe serviu — devia ter sido bem tormentosos os jornadaeios numerosos do Arcebispo.

Mas, não precisamss de ir tão longe nos tempos nem nos caminhos, para fazermos ideia do que seriam as viagens antigamente.

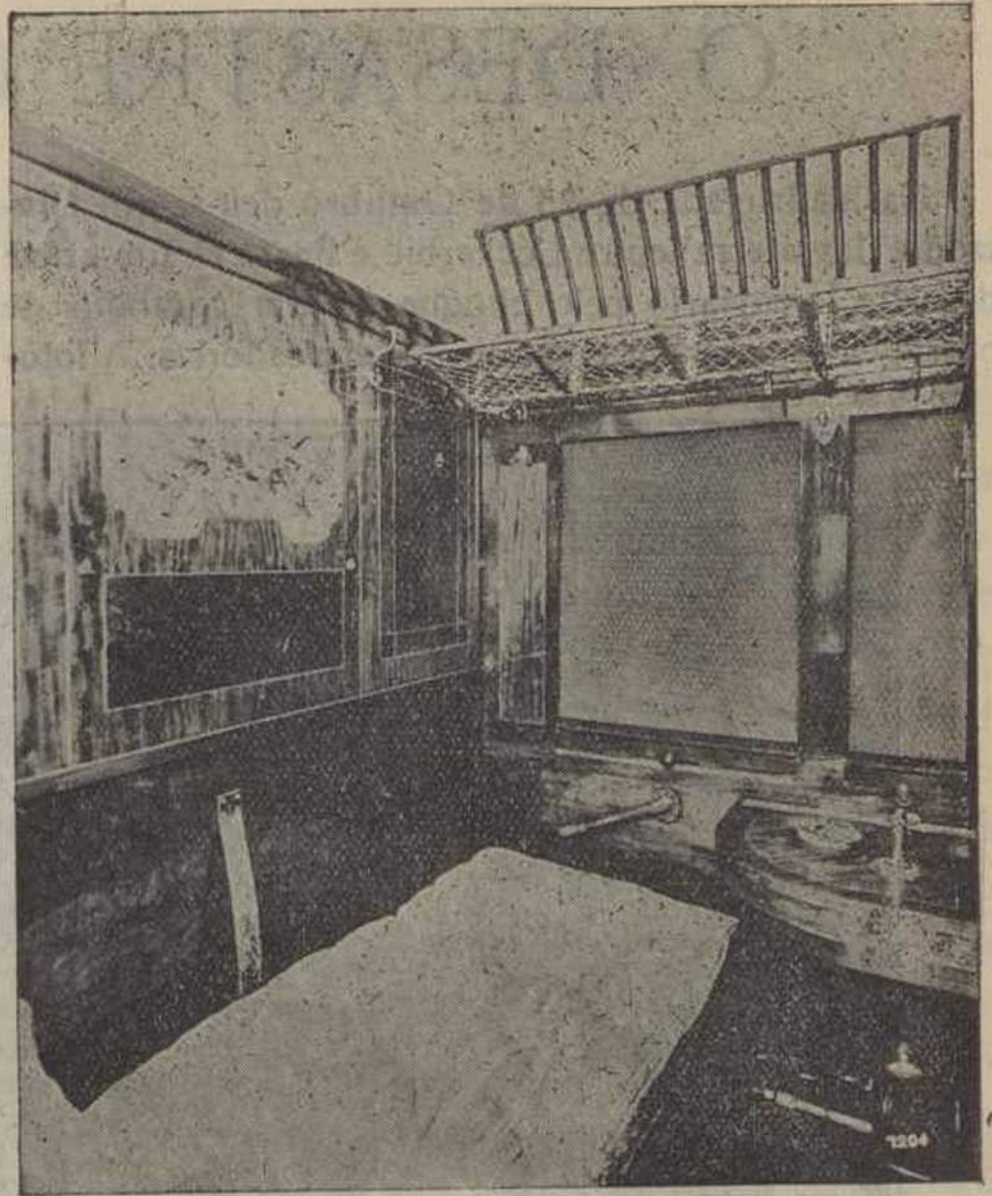
No seculo XVIII e mesmo na primeira metade do seculo XIX, quando os fidalgos do Minho ou das Beiras se viam forçados a descer á côrte a solicitar mercês ou a apertar as justiças para o bom desfecho de suas demandas, ou mesmo quando o Dom Abade de Alcobaça vinha à capital a convite do *Senhor*

Marquez, podemos calcular o que isso representava em materia de tempo gasto e de moedela do corpo.

Mas, ainda mais perto.

Quando os comboios começaram a circular em Portugal, quem poderia supôr, por exemplo, que se iria de Lisboa a Paris em menos tempo do que aquele que o côche de viagem de Dom Frei *Bertolameu* gastava para ir de Braga ao Porto?

E, principalmente, quem suporia que chegaríamos em materia de comodidades ao ponto em que hoje nos encontramos e de que nos dão ideia as novas carruagens-camas da Companhia Internacional dos *wagons-lits* com que a Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro, sempre empenhada em tornar mais perfectos os seus serviços, dotou agora o *sud-express*.



Interior dum compartimento

REVISTA INSULAR E DE TURISMO

ACABA DE SER POSTO Á VENDA
O N.º 26 DESTA INTERESSANTE REVISTA

Foi posto á venda mais um numero da *Revista Insular e de Turismo*, dirigida pelo nosso camarada na Imprensa Carlos d'Ornellas.

O numero 26 desta Revista é um numero que marca não só graficamente, como também pela excelente colaboração que insere, marcando assim, um logar de destaque ao lado das revistas portuguesas.

E' a unica Revista que no genero se publica em Portugal, e graças ao esforço da sua direcção e redacção, a sua apresentação gráfica é excelente e a colaboração dos melhores escriptores portugueses.

O sumário é o seguinte:

Mais Alto, (o raid aerio a Moçambique); *Cintra*, (a obra e os projectos da sua Comissão de Iniciativa de Turismo), por Tacitus; *Os combates navais nas aguas do Vidago*, (homenagem ao comandante Raul Esteves), pelo dr. Ferreira Deusdado; *Um morgado açoreano no século XVIII*, por J. d'Albuquerque Bettencourt; *Viajando pela Tchecoslovaquia*, por Fernando F. Varella; *As nossas entrevistas*, (Ramada Curto & Victoriano Braga), por Gualter Cardoso; *Artes e Letras*, (uma glória da literatura portuguesa)

por Arnaldo Bezerra; *Sacrario de Ilusões*, por Chaves Costa; *Portugal*, por Arnaldo Bezerra; *Os quatro caçadores de elefantes*, (novela), por J. Amaral Junior e J. Fidalgo dos Santos; *Risos e Caricaturas*, por G. C.; *Uma excursão de jornalistas aos Açores*; *Alfredo Soares*; *General Freire d'Andrade*; *Silveira de Lemos*; *Caixa de Previdência dos Profissionais da Imprensa*; *Frank Furzer*; *O nome do Pico*; *Monumento aos mortos da guerra em França*; *Um gesto nobre*; *Major José Agostinho*; *A Exposição de Sevilha e a nossa Revista*; *Jornalistas Portuenses em Lisboa*; *Carteira do Agricultor*; *Pelos Jornais*; *Imprensa*; *Os nossos mortos*; *Teatros*; *Pelo Estrangeiro*; *da Redacção*.

Agradecemos o exemplar enviado e felicitamos por mais este numero que deve constituir um verdadeiro triunfo.



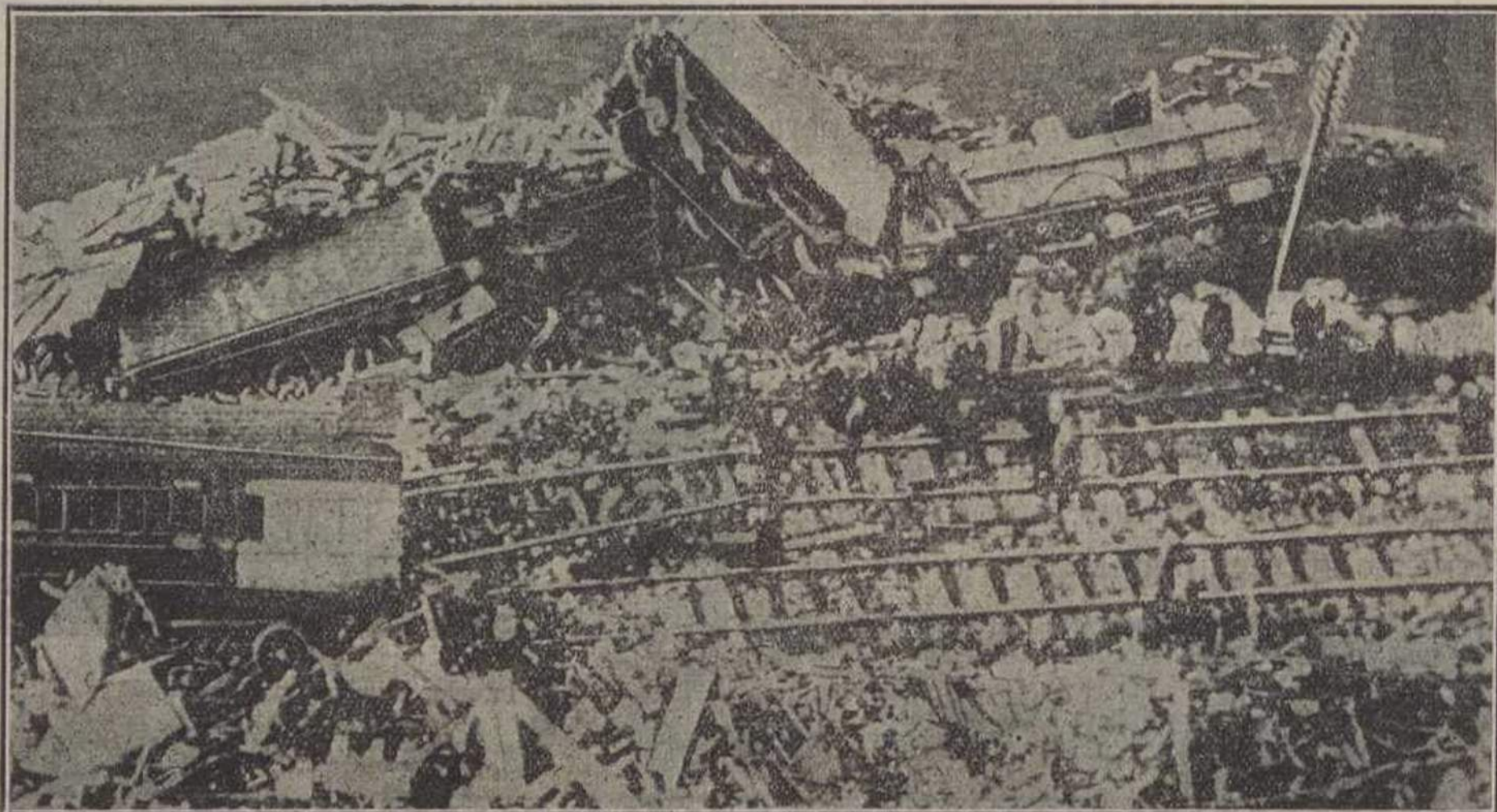
CAMINHOS DE FERRO DA MANDCHURIA

O jornal *Hochi* diz que o commissário financeiro japonês em Nova-York deve partir para Londres, a fim de negociar alí um emprestimo de seis milhões de libras, destinado aos caminhos de ferro da Mandchuria.

O DESASTRE DE DINWODIE

Na madrugada de 25 de Outubro deu-se em Dinwodie (Inglaterra) entre Lockerbie e Beattock um grave desastre ferroviario pelo choque de um comboio de passageiros com um comboio de mercadorias. A foto-

grafia que publicamos e que mostra a gravidade do acidente, é sobretudo interessante por ter sido tirada do aeroplano da carreira de Manchester e transmitida telegraficamente para Londres.



GRUPO INSTRUTIVO FERRO-VIARIO DE CAMPOLIDE

Da Direcção desta prestante instituição ferro-viaria recebemos a carta que a seguir gostosamente publicamos, contribuindo assim para a publicidade que merece a obra realisada.

Ex.^{ma} Sr. Director da Gazeta dos Caminhos de Ferro: — A Direcção do Grupo Instructivo Ferro-viario de Campolide vem por este meio pedir a fineza de mandar publicar na Gazeta a carta que segue:

Tem estado um pouco calada a propaganda do Grupo Instructivo Ferro-viario de Campolide, mas o seu progresso não tem quedado um momento.

E' com bastante satisfação que pedimos á Gazeta dos Caminhos de Ferro, a quem muito devemos pela forma desinteressada por que nos tem auxiliado com a sua propaganda, para fazer sentir a todos os nossos companheiros de trabalho, ferro-viarios o progresso que ultimamente a nossa escola tem tido, tendo-se notado a grande frequência de sócios, não só aqueles que estudam para a sua vida profissional, como também grande numero que diariamente frequenta a instrucção elementar que é ministrada pelo distinto professor, sr. Julio Martins de Almeida, antigo professor da Escola Normal de Aveiro.

Nesta instrucção têm-se notado optimos resultados. Em virtude deste grande desenvolvimento, resolveu a Direcção deste Grupo, pensar na construcção de um edificio escolar, pois o actual, pelo qual pagamos 300\$00 mensais

de renda, torna-se demasiadamente pequeno para o desenvolvimento que esta simpatica colectividade tem tomado.

Já principiamos na aquisição de capital. Para esse fim adoptamos quotas supplementares de 120\$00 divisiveis em 12 fracções de 10\$00, que todos os sócios têm comprado, de uma até cinco quotas; registamos numerosas entidades superiores da C. P. que nos têm comprado muitas quotas, prestando-nos assim um valioso auxilio.

Contamos já uma inscripção de quotas na importância de 35.000\$00 Esc.; com o saldo do cofre do Grupo que é de 6.000\$00 Esc., prefaz um total de 41.000\$00 Esc. Este é o capital com que presentemente podemos contar, mas ainda talvez não seja metade do capital de que precisamos para a construcção do nosso edificio. Mas esperamos conseguir a importancia total, porque notamos a grande vontade de todos os associados e contamos também com alguns auxilios que nos sejam prestados.

Por esta carta, a Direcção agradece penhoradamente a todos os ferroviarios de Tracção, que tão generosamente têm auxiliado esta colectividade com compra das suas quotas; citamos os Depositos, onde prestam serviço esses nossos belos companheiros de trabalho, Depositos de: Gaia, Alfarelos, Entroncamento, Campolide, Lisboa-P e Barreiro.

Agradecemos penhoradamente a publicação desta carta.

Séde do Grupo, 12 de Novembro de 1928.

Somos de V. etc.

Pela Direcção,

O Tesoureiro do Grupo

José Geraldo Lopes

A PONTE DO ISONZO

UM INTERESSANTE TRABALHO DA ENGENHERIA ITALIANA

DURANTE a grande guerra, abateu, na parte austriaca, a grande arcada central em pedra talhada da ponte sobre o Isonzo, perto da estação de Gorizia, na linha ferrea de Gorizia a Piedicolle.

Esta arcada é considerada em todos os livros que tratam do assunto como a mais notavel das obras de engenharia da sua especie, pois que tem 85 metros de abertura maxima.

Tratando-se de reconstruir o arco, logo se impôz a opinião de se fazer a reconstrução por fôrma a manter-se integralmente o seu aspecto primitivo, em respeito a uma obra do genio humano considerada justamente como excepcional.

Isto, porém, não impediu que se estudassem minuciosamente todas as outras soluções possiveis, no sentido de se conseguir maior solidez da construção, maior rapidez na conclusão da obra ou menor dispendio.

E surgiram tres projectos:

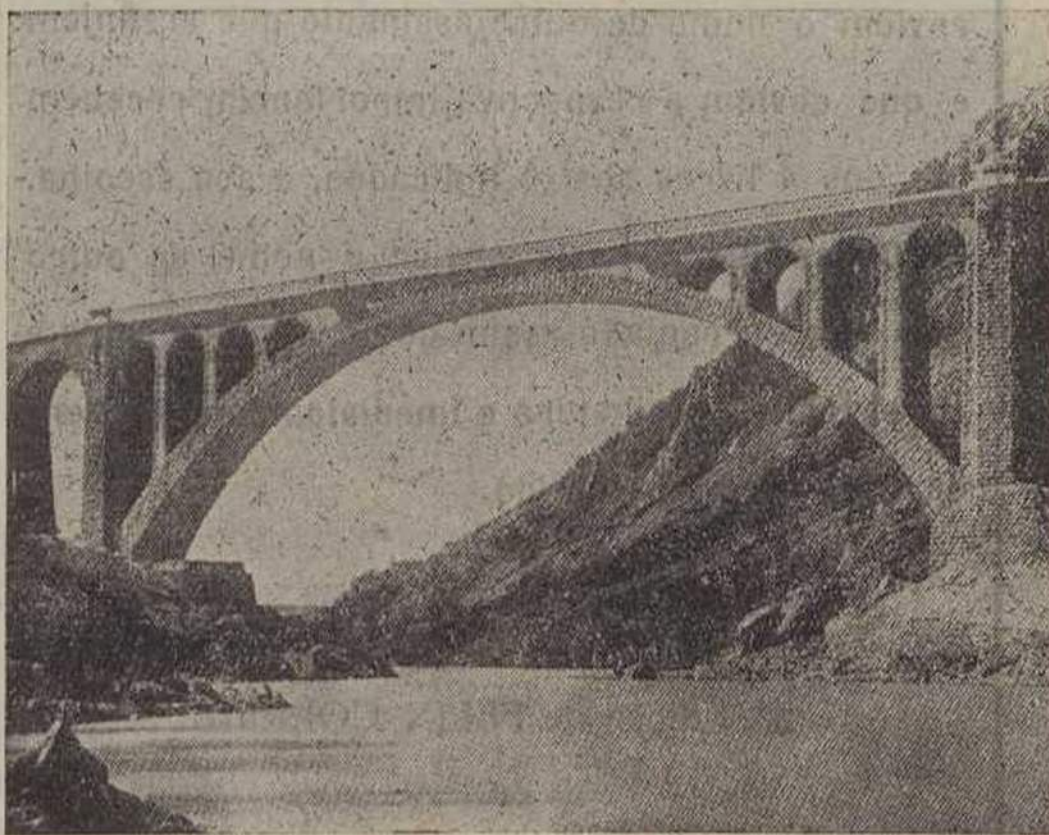
O da ponte recta de ferro do tipo normal; o do viaduto com varios arcos e o do arco unico em cimento armado.

O primeiro projecto foi logo posto de parte em face da circumstancia da grande inclinação para o rio dos pilares sobre os quais estavam assentes as bases do arco, com o receio de que sob a acção duma pressão exclusivamente vertical pudesse dar-se o deslize dos dois encontros para a corrente.

O segundo projecto foi tambem abandonado não só por aquella razão mas ainda por não se julgar conveniente assentar pilares no leito dum rio de corrente tão impetuosa.

Tomou-se pois a resolução de substituir o arco demolido por um outro arco mas ainda então se discutiu se devia adqôr-se o arco em pedra ou, segundo

o criterio moderno, uma estrutura em cimento ou em cimento armado, solução esta que teria permitido realisar uma notavel economia. Assim, uma empresa de Trieste apresentou em 1923 á Direcção Geral dos Caminhos de Ferro do Estado um projecto para a reconstrução da ponte por meio dum arco em cimento armado, comprometendo-se a fazer a obra dentro dum orçamento de 1.650.000 liras. Mas o conjunto do cimento ou cimento armado com a pedra natural dos viadutos de acesso foi julgado inadmissivel.



Houve ainda a proposta, que não foi aceite, do professor Denusso para a construção do arco com estrutura interior em cimento armado e revestimento de pedra natural.

Ficou, pois, resolvido que se reconstruisse o arco tal como era anteriormente e com as mesmas dimensões, sendo o projecto respectivo elaborado pela Secção de Obras dos Caminhos

de Ferro do Estado de Udine, dirigida pelo engenheiro Ferruccio Voghera, sendo depois apresentado um novo projecto, que foi o definitivo pela Secção de Obras dirigida pelo engenheiro Ceradini Filippo que fixou a despesa em 3.000.000 liras.

E em 8 de Agosto de 1927 era inaugurada essa obra prima da engenharia em cujos pilares de encontro ficaram erguidos os emblemas fascistas fundidos com o bronze de canhões austriacos.

Para terminar é interessante deixar registado que, segundo a opinião dos entendidos, esta obra permitirá resolver, logo que estejam estudadas as observações feitas, um problema, que é o de fixar com precisão a variação de temperatura no interior da massa duma ponte em pedra com a sucessão das estações.

C. R.

BRINDES

AOS

NOSSOS ASSINANTES

QUEM ARRANJAR UM ASSINANTE
RECEBE UM BRINDE

«GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO» resolveu

oferecer a todos os seus assinantes que tenham pago os seus recibos da segunda anuidade e que enviem o nome de outro assinante que arranjem e que enviem a respectiva importancia, recebem um dos 4 livros abaixo indicados, á sua escolha.

O assignante basta enviar o nome de outro que tenha arranjado assim como a importancia e a respectiva assinatura e imediatamente lhe será enviado o livro escolhido.

SANGUE - MOCIDADE - AMOR

2.^a Edição de FELIX CORREIA

SANGUE BARBARO

Por CASTELLO DE MORAES

CRONICAS DE QUALQUER DIA

Por MAIA ALCOFORADO

Uma Campanha Tradicionalista

Por BEIRÃO DA VEIGA

TCHECOSLOVAQUIA

PAÍS DE TURISMO

UMA viagem pela Tchécoslovaquia oferece uma infinita multiplicidade de deliciosas e estimulantes impressões. A deversidade da sua paisagem desde os montes de Sumava até aos altos Tatras, os seus magníficos tesouros, as belas reliquias do passado, deixadas no seu solo pela Grande Moravia, as suas celebres cidades historicas de vetustos panoramas, as suas maravilhosas termas e estancias balneares, as suas industrias, tudo na Tchécoslovaquia concorre para atrair, captivar e deleitar o turista. Saúdam-me na Tchécoslovaquia as imponentes cumeadas dos Altos Tatras com a sua exuberante vegetação e silentes lagos azues, as romanticas montanhas frondosas de Sumava com valles profundos e fragosos rios, como o Vltava, Danubio, Labe e outros, como pequenas cidadezinhas antigas, e os vastos terrenos ferteis com soberbas vistas sobre campos esmeradamente cultivados, airoas aldeias e espessos bosques.

A Tchécoslovaquia póde e com razão, gloriar-se de possuir algumas das mais belas cidades antigas da Europa e os mais lindos e sumptuosos castellos

e burgos, situados nas cumeadas dos montes e margens dos rios, onde encerram momentos de resplendor, lutas e tragedias apoz a queda da Moravia.

Pequenas vilas angulosas, singulares praças, altos neiros baluartes e portas, casas com telhados baixos e fachadas em telha, por cujos sumtuosos portais passaram outrora donzeis cavaleiros, damas fidalgas e altos burguezes, evocam misteriosamente eras passadas.

Os amantes da arte architectonica, encontram uma copiosa abundancia de beleza — magestade gothica e sublimidade romantica.

Para elucidar o leitor do que é esta florescente republica, passarei a pu-

blicar artigos com o titulo «Viajando pela Tchécoslovaquia».

FERNANDO F. VARELLA.

* * *

Por esquecimento da redacção deixamos de inserir em primeira mão, o prohemio das cronicas «Viajando pela Tchécoslovaquia» da autoria do nosso distinto colaborador Sr. Fernando F. Varella, pelo que inserimos hoje com a devida vénia.



Um trecho dos Altos Tatras

MANUAL DO VIAJANTE

EM PORTUGAL

L. Mendonça e Costa

ITINERARIOS DE EXCURSÕES EM TODO O PAÍS

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

—EM PREPARAÇÃO A 6.^a EDIÇÃO—

Completamente actualisada por Carlos d'Ornellas

Pedidos—R. da Horta Seca 7, Redacção desta Revista—Telefone, Trindade 481 e 27

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

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

Linha do Vale do Tamega

TARIFA DE CAMIONAGENS

Em vigor desde 1 de Novembro de 1928

Transportes entre a estação da Chapa

E O

Despacho Central de Celorico de Basto

CAPITULO I

Passageiros

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

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

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

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

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

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

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

CAPITULO II

Transportes de Bagagens

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

Artigo 8.º — As bagagens serão transportadas entre a estação da Chapa e Celorico de Basto ao preço de \$10 cada quilograma com sujeição ao minimo de 1\$00. O peso de 30 quilos gratis concedido em cada bilhete ou 15 quilos em cada meio bilhete no caminho de ferro não tem efeito para a camionagem. E' permitido o transporte gratis de volumes de mão que os regulamentos do caminho de ferro autorizam.

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

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

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

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

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

CAPITULO III

Volumes de peso não superior a 10 quilogramas

(Transporte ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1 de 6. V.)

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

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

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

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

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

CAPITULO IV

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

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

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

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

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

Minimo de cobranças, 1\$00

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

Minimo de cobrança, por expedição, 1\$00

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

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

Condições gerais

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

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

A palavra portes compreende a taxa de camionagem.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O Engenheiro Director da Exploração,

A. A. de Vasconcellos Porto



PREVENÇÃO

As administrações da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO e da REVISTA INSULAR E DE TURISMO, previnem os seus anunciantes, assinantes e amigos que Francisco de Oliveira que tambem usa os nomes de Francisco Valle, Francisco Valle de Oliveira e Francisco de Oliveira Valle, residente na rua Rafael de Andrade, 17, r/c. já não é empregado nas mesmas administrações e que não se responsabilisa por quaisquer actos praticados por este senhor.

Pela Direcção
Carlos d'Ornellas

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

SERRADURA DE MADEIRA

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

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

Figueira da Foz, 11 d'Outubro de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração

J. Abranches



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

Venda de barris vasio

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

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

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

Figueira da Foz; 13 de Setembro de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração

J. Abranches



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

VENDA DE MATERIAL ELECTRICO

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

2 motores electricos, blindados, de corrente continua, com excitação em série com as seguintes caracteristicas:
Volts-220-Amperes 33,8-HP 6/8. Rotações por minuto, 610.
2 controllers para arranque, inversão de marcha e regulares velocidades.

2 resistencias para os mesmos.

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

Figueira da Foz, 15 de Novembro de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração

J. Abranches



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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

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

Tomás da Cruz & Filhos

Armazens de Madeiras

— E —

Fabricas Mecanicas de Serração

Praia do Ribatejo, Pampilhosa
do Botão, Caxarias e Carriço

CAIXOTARIA

Doca de Alcantara—LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda
a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO
PORTUGAL

Telegramas: THOCRUZILHOS
PRAIA DO RIBATEJO

Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de pro-
paganda dos Arquipélagos
dos

Açores e da Madeira
e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração
de
cotados escritores

REDACÇÃO E
ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

TELEFONE: TRINDADE, 181

LISBOA

PÓS DE KEATING

MATAM

FORMIGAS BARATAS PERCEVEJOS PULGAS TRACAS

DEPOSITO PARA REVENHA
103, Rua dos Fanqueiros, 1.º
TEL-C. 1717 - LISBOA

VAGO

Manual do Viajante em Portugal

L. DE MENDONÇA E COSTA

Actualizado por

Carlos d'Ornellas

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

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

Para os assinantes da Gazeta
20 % de desconto.

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

VAGO

TINTURARIA Cambournac

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

Officinas a vapor—RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCRIVER 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