

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)

NUMERO 971

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. 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 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 mês
LISBOA, 1 de Junho de 1928
Propriedade da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO
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 revisôres	» 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 Portuguezes.	» 172
Viagens e transportes	» 174

AS ESTAÇÕES DE CAMINHOS DE FERRO EM LISBOA

II

Por J. FERNANDO DE SOUZA

ACHA-SE este importante assunto affecto ao estudo de uma comissão tecnica, a qual se deve pronunciar em breve sobre ele.

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

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

* * *

Reconheço a necessidade e urgencia 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 facilitar as relações de vapores transatlanticos com o caminho de ferro.

Entendo porém que se não deve sacrificar o futuro às sujeições e exigencias de momento. Julgo preferivel assentar num plano racional, que se vá executando gradualmente, minorando-se desde já os inconvenientes apontados.

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

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

É essa tambem a opinião da minoria da Comissão de 1926.

Poderá ser assim utilizada por alguns anos mais, enquanto se realizem as construções definitivas a que me vou referir.

Pugnei noutro tempo pela construção da estação fluvial no terrapleno da Alfandegá. Não havia surgido então a idéa de o aproveitar para a estação central e maritima e para atracação de transatlanticos.

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

E como julgo possivel a construção da ponte do Montijo, que assegura a continuidade da rede ferroviária em frente de Lisboa, entendo que só se deveria renunciar a essa estação, que naturalmente receberá 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 península de Setubal. Convém construí-la num sitio central, em aguas tranquilas e com facilidade de atracação, embarque e desembarque de pessoas e veiculos.

O melhor local para êsse efeito é o topo oriental da doca de Santos, onde o empedrado seja substituído 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 regularisação da margem, revestida de empedrado 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 cêrca de 27.500.^{m2}

Fica assim livre o terrapleno da Alfandega para outra applicação 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 trafego de mercadoria grossa e que são servidos em más condições por caminho de ferro. Convem 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 têtço 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 nivel 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 visinhança 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 nivel 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 localisação 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. organise 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 possível 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 êsse tempo é possível construir a estação da Alfandega e a respectiva estacada.

Póde ser estudada ao mesmo tempo a quadruplicação das vias de Braço de Prata a Alverca, para a hipotese de ser necessaria a especialisação 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.

Convem notar que essa quadruplicação vae 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, obtem-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 faltará na estação da Alfandega o espaço para atender largamente as exigencias do movimento.

O comprimento necessario obtem-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 affectas 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 e 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 inutilização de uma pequena doca para se fazer nas devidas condições uma instalação de transcendente utilidade, mais censuravel seria inutilisar para o grosso tráfego de mercadorias um cais a êle destinado para localisar o serviço de passageiros num bairro pobre, longe da parte mais importante da cidade.

Convem 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 aspécto 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 geologo 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 accusam um movimento. Não parece que uma linha de agua com tão pequena bacia de alimentação podesse dar lugar a importante cone de dejecção, nem está provado que a situação dêste correspondesse ao local terrapleno.

O que é certo é que as sondagens accusam maiores profundidades para juzante; que foi o torreão de oeste que desceu cerca de 0.^m50; que num e noutro 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, attribuindo-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 sôbre 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 êsse local superior ao do Arsenal para uma estação:

1.^o — Porque está inteiramente livre e a construção póde 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 consideravel de terreno de alto valor applicavel a outras construções;

4.^o — Porque no caso de não se querer construir sôbre a estação o hotel terminus, póde êsse 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 sufficiente 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 largueza 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, affectando pequenas distancias.

Tem a seu favor esse local as facilidades de construção.

A do Arieiro, ultimamente preconizada, 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 sôbre 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. Convem fazer esse 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 rêde 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, collocando-lhe à frente um pontão que facilite a atracação e desembarque;

2.º — Que se elabore o projecto, de execução immediata, da estação central e maritima 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 estacáda a construir na frente do terraplano. As obras poderão ser executadas logo que esteja aprovado o projecto, cuja elaboração poderá ser posta a concurso sôbre 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, realisando-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 regularisação devidamente alargado.

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

6.º — Que se organizem desde já transportes cômodos 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 circunvalação, 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 circunvalação, 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 sôbre 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 direita 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

Lama

RUA DO AMPARO, 51

LISBOA

Telefone, N 4020

EXCURSÃO AOS AÇORES

PROMOVIDA PELA SOCIEDADE PROPAGANDA DE PORTUGAL

NO dia 8 deste mês parte de Lisbôa para a Madeira e Açores uma grande excursão organizada 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 á 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 diminutissimo, os automoveis necessários para rápidas e pitorescas digressões pelo interior das ilhas.

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

E' preciso que os portuguezes 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 esplendido paquete «Lima», percorrendo mais de dez ilhas, cada uma delas, com a sua paisagem propria, com os seus costumes e a 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 portuguezes 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 tranquillidade, 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 portuguezes, que não só apreciam as belezas do estrangeiro.

Administração Geral do Porto de Lisboa

Da Administração Geral do Porto de Lisbôa 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 Lisbôa.

Agradecemos os exemplares oferecidos.

Aos nossos Assignantes

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

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 inúmeras assinaturas de habitantes de Algueirão, Bairro Novo, Mem Martins, Pero Pinheiro, Mon telavar e Lameiras, no sentido de que o apeadeiro de Algueirão, da linha de Sintra, sofra as necessarias beneficiações; que tenham ali paragem mais quatro combóios 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 precaria situação em que se encontram os aposentados daquela Companhia.

— A comissão liquidatória 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 combóio de trigo — Pela respectiva comissão organizadora não foi ainda fixada a data em que o combóio 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 combóio. Será utilizada uma carruagem de 3.^a classe, das grandes, das linhas Sul e Sueste, á qual serão retirados os bancos e montados, em seu lugar, as prateleiras para a exposição de sementes seleccionadas, adubos, produtos articroptogamicos e outros, que a comissão estava introduzir nas regiões a percorrer.

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

Material circulante adquirido pelo Estado e que se destina á C. P. — A Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro aprovou em sessão o pagamento de 13.967 libras ás Usines Raghenno, 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 combóios rápidos do Algarve e 3 carruagens mixtas destinadas aos combóios 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 este material com excepção do «fourgon» já foi expedido de Malines (Belgica) devendo entrar em Portugal dentro de breves dias.

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

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

— Por estes dias serão distribuidas pelas Camaras municipais, juntas geráís dos districtos 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 tecnica para esse 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 construida em leito próprio com os raios minimos de 75 metros e rampas maximas de 30 ^m/_m, a fim de manter a unidade de características ou rede secundaria e assegurar-se a circulação do material de todas as linhas, aproximando-se quanto possivel 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 sôbre o rio Lima, ficará fazendo parte da linha Braga-Monsão, devendo também a linha sêr abêrta á exploração por trôços 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 propôsto que a exploração desta linha seja concedida á companhia de caminhos de ferro do norte de Portugal mediante contracto.

Linhas Estrangeiras

Linhas espanholas. — Foi feito o acordo d'uma Empresa que vai reunir para solicitar do govêrno a construção do Caminho de Ferro Ciudad Real Cuenca-Fernel pela serra Albarracin a cuja reunião podem assistir representantes de todos os povos interessados.

— A Companhia de los Camiños de Hierro del Norte annunciou o restabelecimento de um novo serviço de carruagens de luxo, suprimindo o transporte de Vilabona com Avilé, cujos combóios partiram directamente.

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

Inaugurou-se igualmente a nova linha que une Villaluga 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 eléctricado 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 Pontevendra a Marin vai construir nesta ultima localidade uma estação com todas as modernas comodidades.

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

Linhas francezas. — A rêde de Alsacia Lorena acaba de mandar construir 30 carros de 2.^a classe, semi-metalicos, isto é com revestimento externo de metal e interno de madeira. A caixa externa é sériamente reforçada de fórma a poder resistir a um descarilamento. Tem 20^m,17 de comprimento e pesa 42 toneladas.

O carro é do typo de plantaformas e de inter-circulação e está dividido em oito compartimentos de oito logares cada um, ou sejam 64 logares, duas plantaformas, dois *water closets* e um corredor. E' munido de freio Westinghouse a ar comprimido, automatico, de acção rapida, e não automatico.

O aquecimento é de typo 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 affectuado ultimamente nas linha Paris-Orleans, varias experiencias das novas locomotoras electricas Oerlikon,

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

As experiencias affectuaram-se com um combóio composto de 58 vagões de mercadorias, vasics, 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 amperimetro 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 kilometro, 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 fórma, 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.

Linhas italianas. — O movimento de passageiros accusou em 1926 um aumento de 6 %. O trafego 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 distancias percorridas por meio de tracção electrica passaram de 11 a 13 milhões de kilómetros-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 exercicios 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 trafego publico.

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

COMPANHIA PORTUGUESA

MAU SERVIÇO DE RÉVISORES

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



Coronel Raul Esteves

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 Mario Melo de Oliveira e Costa e o engenheiro de minas sr. José Victor Duro

da Silva que já tomaram posse dos referidos cargos.

Uma comissão de portadores de assinaturas na linha de Cintra, procurou-nos para protestar contra a falta de correcção 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 correcta, 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 conflictos 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 Bemfica, detidos á ordem do revisor, que vinha em serviço no comboio 1242.

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

MANOEL DE SEIXAS

Em Mossamedes nasceu um filhinho do nosso presado amigo Manoel de Seixas ex-official do Exercito e hoje secretario da Fazenda d'aquela districto, a quem felicitamos.

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

PELA DIREITA

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 veiculos civis e militares passam a rodar pela direita, dando a esquerda ao centro das estradas e ruas em todo o territorio do continente e ilhas adjacentes.

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

Sociedade Commercial Portugueza PHILIPS

RUA DA BETESGA 57, 1.º Esq.º

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 doquela 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.

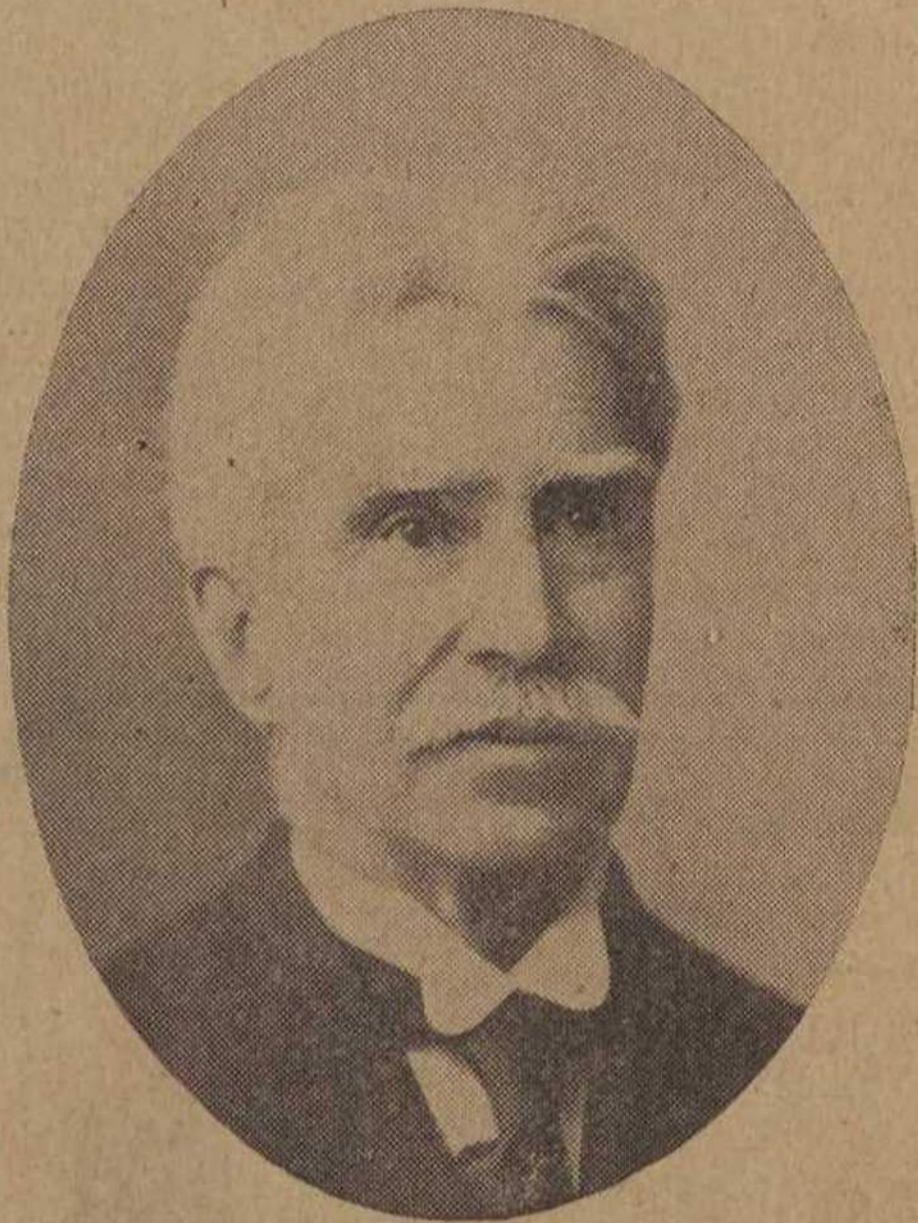
Já também está em estudo a proposta duma grande Empresa Construtora da Checo-Elovaquia, representada em Portugal por uma importante firma da nossa praça, para a construção rápida desse caminho de ferro e fornecimento de todo o material necessário.»

Completando esta informação, podemos acrescentar que já ha tempos foram solicitadas das Juntas Geraes de S. Miguel acêrca 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.



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 illustre engenheiro, pessoa cheia de invulgares qualidades de caracter e superior inteligencia.

MARECHAL GOMES DA COSTA

Vindo de Marselha, chegou a Lisboa o nosso prezado 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 intimo a que assistiram além do rei, Mussolini, Marechal Petan, General Dubois e outras personalidades de grande destaque.



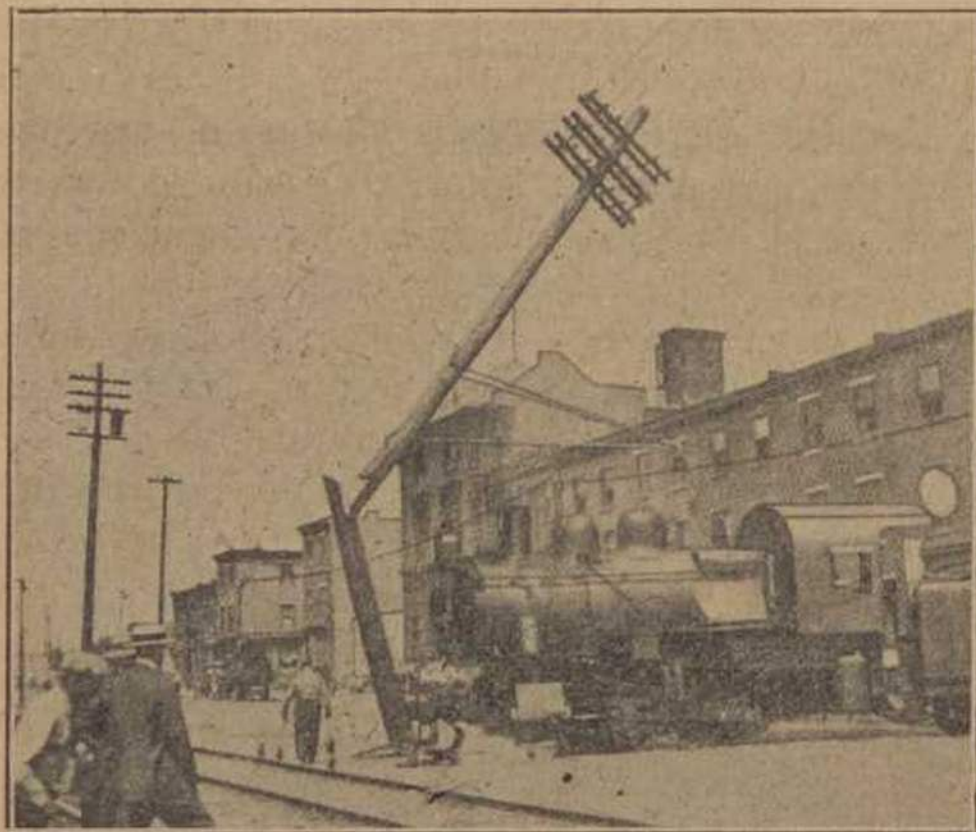
O rei Victor Manoel deu a direita ao illustre marechal para quem teve referencias interessantes á sua carreira militar.

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 cerimonia do aniversario da coroação do Papa, que se realisou na capela Cestina, sendo-lhe dado o lugar de honra na primeira bancada ao lado do rei da Suecia e dos embaixadores.

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

Desastres Ferroviários



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

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 notabilissimos serviços que difficil 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 redacção pois tem o seu lugar reservado ao lado dos principais jornais da capital.

Imprensa

CORREIO DOS AÇORES

Entrou no nono ano da sua publicação, este diario michaelense, um dos mais importantes de todo o Archipélago 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 anniversario do seu valioso Diário, farêmos nossos os seguintes auctorisados conceitos do nosso distinto coléga *Diario de Noticias*:

«Jornal moderno, de leitura suggestiva, 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.

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 Sevillano*, *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.

Constituiu-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 Moniz 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 auctorisado a trabalhar e a promover a realização daquêlê empreendimento.

Lealmente a Comissão officiou logo ao Grémio dos Açores, solicitando representantes seus na referida Comissão. Aquele Grémio, porém, não sómente regeitou o atencioso convite; mas, logo após a minha partida para os Açores, appareceu em jornais de Lisboa e mais tarde em jornais do Arquipélago, a noticia 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 attitude 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 comessinha explicação referente— resolvi demittir-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'aquêlê Gremio, como justo protesto contra aquella attitude, 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 affectuosa 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 portugêsa e pela sua intelligencia culta e pela nobreza do seu character, 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 munuiu de um grande numero de documentos e noticias inéditas.

Esse livro que vai apparecer 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.

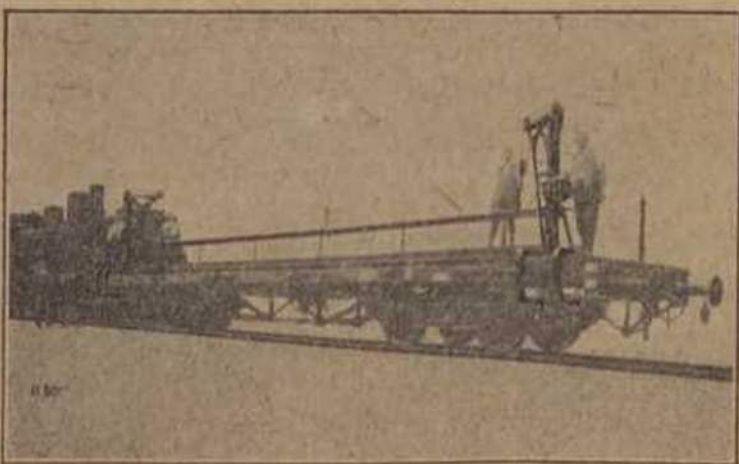
Nós, como velhos amigos de Pinto Correia, anciamos pelo apparecimento dessa obra porque ella, pela independencia da critica, pela sinceridade das suas afirmações, ha de com certeza, diminuir ou apagar, por completo, certas inimidades, certas asperezas de apreciações sobre o character a intelligencia, o sacrificio e o desinteresse patriótico do seu autôr.

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

Alberto Bessa

Passa no dia 13 deste mês as suas bodas de ouro por completar 50 annos de vida jornalística o nosso prezadissimo amigo sr. Alberto Bessa, illustre 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 S



Importante economia de tempo e despesas 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 CODELL-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 constituída 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;

Antonio 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 Comercio e Industria

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 15:351, 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 Portuguezes o engenheiro civil e de minas Fernando de Carvalho e Castro Morais 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, publicados 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. — ANTONIO 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 proximo 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 ás 12 h. do dia 15 do mez de Junho proximo futuro:

EM LISBOA: Na séde 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 Commercial; 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 válidamente 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 séde da Companhia: LISBOA, R. Augusta, 235 e na D. legação 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 amortizada por	40:000\$00	1 amortizada 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 amortizadas a	1:000\$00
99 » »	200\$00	148 » »	200\$00
<hr/> 103		<hr/> 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 respectivo 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 Titulos e entrega além da respectiva cautela, com os numeros definitivos por cada grupo de duas obrigações recebidas um escripto hipotecário do valôr nominal de Esc. **10\$00**.

Estes escriptos 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 amortizados:

1 por Esc.	100.000\$00
1 » »	25.000\$00
50 » «	500\$00

Para os subscriptores que preferam 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 mez)	20\$00

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

Viagens e Transportes

Companhia Portuguesa para a Construcção e Exploração
de Caminhos de Ferro

Linhas do Vale do Vouga

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

Tarifa de Camionagem

Em vigôr 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 conducção de passageiros far-se-ha entre a estação de Vizeu e as povoações acima indicadas em camionetes apropriadas, montadas sobre pneus ou «bandages» massiças, com todas as comodidades compatíveis com este genero de transportes.

§ 2.º — A Empresa 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:

	Simple	Ida e 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 Empresa de Transportes de Gouveia, póde tambem aceitar passageiros nas condições do § 2.º fornecendo bilhetes passe-partouts.

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

§ 6.º — Aos passageiros que tomarem as camionetes nas povoações onde não esteja estabelecido despacho central, fornecerá a Empresa 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 Empresa 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 indivisivel de 10 Kg.
para Mangualde \$90 por fracção indivisivel 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 Empresa 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 auctorisada a venda de bilhetes directos, serão transportadas até á estação de Vizeu pela Empresa 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 pêso no Caminho de Ferro, dinheiro amoadado 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 alinea 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 Empresa de Transportes de Gouveia, Limitada, quer na estação, quer nos despachos centrais.

N. B. — A Empresa 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 applicavel a citada tarifa.

§ 2.º — As taxas a aplicar são as resultantes da ligação dos preços da tarifa em referencia com a de \$90 por cada volume, correspondente á 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.

CONDIÇÕES 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 creados mais, noutras povoações.

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

Quaisquer outras remessas a que corresponda no Caminho de Ferro á applicação de tarifas especiais que exijam o pagamento de portes pagos á partida serão aceitas em portes a pagar. No entanto, a Empresa 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 deposito que fôr arbitrado pela mesma Empresa, para garantia de todos os debitos da remessa.

Quando a importancia do deposito exigido fôr superior aos debitos da remessa, a Empresa 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 Armazem da Empresa de Transportes de Gouveia, pelos consignatários no prazo de 48 horas, ficarão cativos do pagamento da taxa de \$10 por periodo indivisível de 24 horas e fracção indivisível de 10 Kg.

A referida Empresa não conservará por mais de dez dias em seu poder as remessas não retiradas, as quais, findo esse praso, serão consideradas como abandonadas e entreguos ao Serviço de Tráfego dos Caminhos do Ferro do Vale do Vouga, nativas do pagamento de todos os debitos 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 contrario ao que a presente tarifa estipula, serão os transportes de que ela trata regulados pelas disposições legais applicaveis ao Caminho de Ferro e, em especial, pelas tarifas: geral, especiais de grande e pequena velocidade e despesas accessórias, 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.

Espinho. 1 de Abril de 1928.

Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro

Linhas do Vale do Vouga

AVISO AO PUBLICO

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 publico que, a partir de 1 de Maio proximo deixam de fazer serviço de correios os comboios n.ºs 1 e 6 da linha Espinho-Vizeu.

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

Entre Aveiro-Sarnada-Vizeu, 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 contrario 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 automoveis

Aço oitavado

Limas

Inglesas 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 FABRICA



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 include-se vinho de pasto, comida à portugueza, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com

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

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

À TODA A HORA A GUARDA FERVA
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 Sêca, 7, 1.º

TELEPHONE: TRINDADE, 581

LISBOA

PÓS DE
KEATING

MATAM



DEPOSITO PARA REVENDA

103. Rua dos Figueiros, 1.º

TEL-C. 1717 LISBOA

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

Manual do Viajante em Portugal

— DE —

L. DE MENDONÇA E COSTA

Concluido por

Carlos d'Ornellas

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

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 Sêca, 7
Telefone T. 27—581—576

Papelaria Camões

— DE —

Augusto Rodrigues & Brito L.ª

Secção de Tipografia, Encadernação e Pautação

Trabalhos simples e de luxo

Grande sortimento de objectos para pintura a óleo e aquarela

Grande variedade em objectos para escritorio, livros para escritorio e escolares, estojos para desenho, papeis para flôres 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 feio 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