GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

PUBLICA-SE NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MÊS

18.º do 39.º anno | LISBOA, 16 de Setembro de 1926 | Numero 930

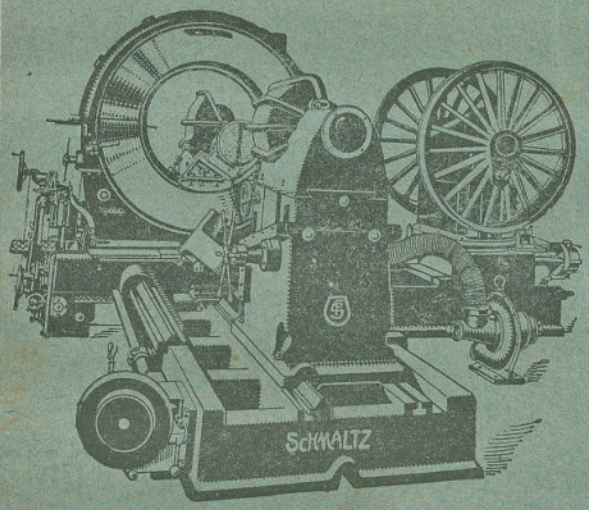
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Horta Sêca, 7

Colaboradores
Engenheiros J. Fernando de Souza, Delfim M. Monteiro, Carlos Roma Machado, C. Manitto Torres, Raul Esteves, Luna de Oliveira, Jayme Gallo, Gabriel Urigüen, e Raul E. Santos, Dr. Anthero Carreiro de Freitas, M. Andrade Gomes e Carlos d'Ornellas.

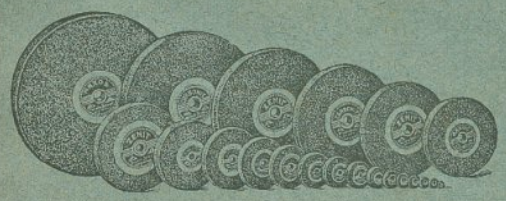
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7 - 1.º
Telefone: Trindade 27

Friedrich Schmaltz G. m. b. H., Offenbach a M. (Alemanha)

Fabrica de Maquinas de rectificar e Mós de esmeril



Aparelho universal «Schmaltz» execução O. J C. para polir superficies cylindricas, servindo para rectificar todos os moentes, isto é, tanto os interiores como também os da cambota e os minhões, tanto motores como de conjução.

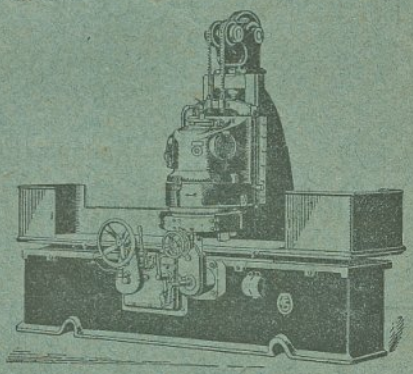


Mós de esmeril de alto rendimento para todos os fins industriaes.

Produz máquinas de construção moderna com acabamento esmerado e materiaes de 1.ª qualidade.

Maquinas de polir de alto rendimento e precisão, especialmente destinadas a oficinas de construção e reparação de locomotivas.

Maquinas automáticas d'afiar serras e maquinas de polir superficies planas e curvas.



Maquina de rectificar superficies planas «Schmaltz» de alto rendimento, execução «A. V. L. III.» para paralelos de locomotivas, etc.

Bello & Bravo

Rua Augusta, 177, 1.º, D.

LISBOA

"MENCK" MODELO IRA

Colher: 4 m3 Alcance: 20 m Peso em serviço: 250.000 kgs

A maior escavadora sobre lagartos que trabalha no mundo

MENCK & HAMBROCK G. M. B. H.

ALTONA—HAMBURGO

REPRESENTAÇÃO PARA PORTUGAL E HESPANHA:

Sociedad Española de Material Ferroviário, S. A., MADRID

Teleg.: LOCOMOTORA Fernanflor, 4

VAGO

MAQUINAS - TUBAGEM - CORREIAS

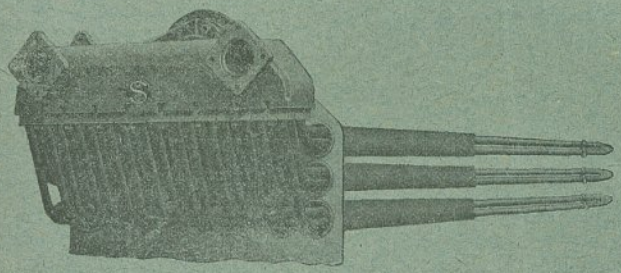
F. STREET & COMPANY LIMITED

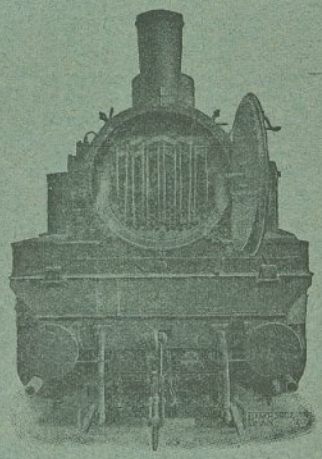
Serralheria e Fundição

R. Poço dos Negros LISBOA

Schmidt'sche Heissdampf-Gesellschaft, m. b. H.

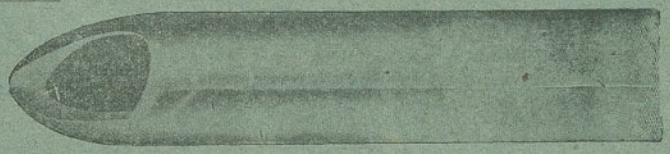
Cassel Wilhelmshoehe (Alemania)





Sobreaquecedores Marca «SCHMIDT»

LOCOMOTIVAS, LOCOMOVEIS
CILINDROS COMPRESORES,
CALDEIRAS MARITIMAS E TERRESTRES



Elementos de Sobreaquecedor «SCHMIDT»

Forjados à máquina, sem nenhuma Soldadura

Ventiladores aspiradores "SCHMIDT"

Com impulsão por turbinas de vapor para melhorar tiragem em caldeiras maritimas e terrestres

Insufladores de Hollin dos tubos "SCHMIDT"

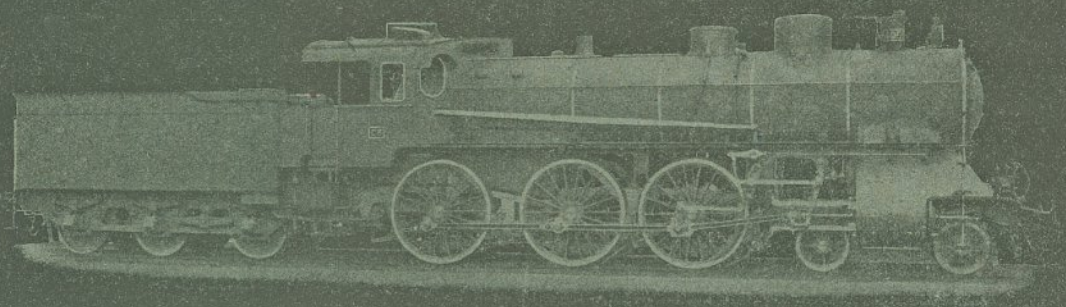
Para caldeiras maritimas

Representantes unicos para Portugal, Espanha, Marrocos e Colónias

Sociedad Española de Material Ferroviario, S. A.

MADRID—Fernanflor, 4 ✤ Telegramas: LOCOMOTORA

J.A.MAFFEI - MUNICH 2

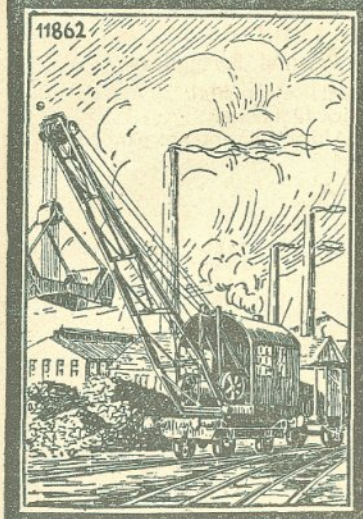


LOCOMOTIVAS

Locomotivas para Caminhos de Ferro principaes e industriaes de cada descripção e tamanho.
Locomotivas electricas.
Turbinas a vapor.
Cilindros de estrada.
Caldeiras a vapor.
Machinas-Ferramentas.
Machinas a vapor.

Representação para PORTUGAL E HESPANHA:
Sociedad Española de Material Ferroviario, S.A., MADRID
Teleg.: LOCOMOTORA
Fernanflor, 4.

DEMAG



De maior importancia para a rentabilidade das fabricas são os

guindastes giratorios normaes do

DEMAG

manobrados por maquinas de vapor ou motores de explosão para a elevação e o transporte de mercadorias. Carga util 2000 K com um alcance de 9m. 6000 K. com 4,m75

Diferenciaes electricos patente

DEMAG

blindados encontram-se muitos milhares em serviço. Carga util de 1/4 - 5 toneladas

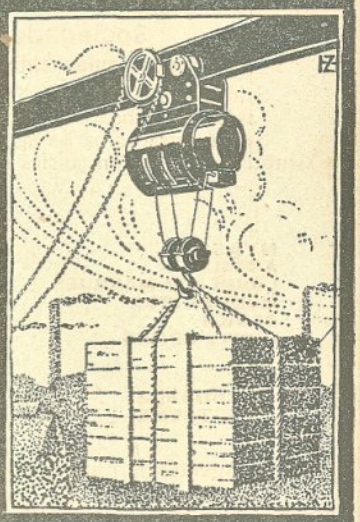
Peçam os nossos prospectos

Representante em Portugal e Colónias

AUGUSTO CUNZE

R. dos Fanqueiros, 44 C.al 3702

LISBOA



DUISBURG

DESPERDICIOS QUE CUSTAM CARO

Menos de 0,1 % das despesas totais, é o custo da lubrificação numa fabrica ou oficina

A pouca atenção dispensada à lubrificação custa anualmente aos nossos industriais muitos milhares de escudos em:

—potencia absorvida por atritos
—tempo perdido em desmontagens e reparações
—desvalorização das máquinas

Todo o trabalho duma fabrica gira sobre uma pelicula de oleo.

Todavia não é qualquer oleo que satisfaz. Cada máquina tem um lubrificante apropriado.

Existe sempre um oleo que pelo seu côrpo, qualidade e propriedades, se adapta a umas certas condições de funcionamento. Não pode empregar outro qualquer oleo com o mesmo resultado. Lubrificar ao acaso é caminhar para prejuizos certos.

Só é possivel o funcionamento continuo e regular quando cada máquina seja lubrificada com o oleo que lhe é scientificamente apropriado

A todos os industriais deve servir a experiencia da primeira autoridade do mundo em materia de lubrificação. Cooperando com elles, os nossos tecnicos teem por missão realizar a lubrificação nacional de cada máquina ou motor

Consultar a **Vacuum Oil Company,** é utilizar os serviços duma organização especializada há 60 anos em lubrificação. Os seus engenheiros visitam anualmente mais de 200.000 fabricas, e a sua experiencia está condensada em livros que são verdadeiros tratados de lubrificação.

Os oleos **Gargoyle** são recomendados por centenas dos melhores construtores de máquinas, e lubrificam industrias em todo o mundo

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

Serviço regular entre a Metropole e a Africa Ocidental e Oriental Portuguesa

Saídas de Lisboa em 1 de cada mez para os portos d'Africa Ocidental e Oriental
Saídas de Lisboa em 15 de cada mez para todos os portos da Africa Ocidental
Saídas extraordinárias de Lisboa e portos do norte da Europa para Africa, unicamente para carga, sempre que as circunstancias o exijam.

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes

NYASSA	8983 ton.	LUABO	1385 ton.
ANGOLA	8315 »	CHINDE	1382 »
LOURENÇO MARQUES	6355 »	MANICA	1116 »
MOÇAMBIQUE	5771 »	BOLAMA	985 »
AFRICA	5491 »	IBO	884 »
PEDRO GOMES	5471 »	AMBRIZ	858 »

Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.	CABO VERDE	6200 ton.
S. THOME	6350 »	CONGO	5080 »

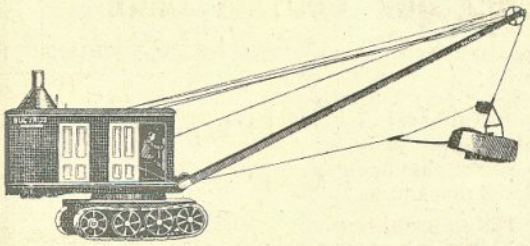
Agentes na Europa: — ANVERS, Eiffe & Cie., 10, Quasi V, Dyck, HAMBURGO, E Th, Lin, 39, Alsterdamm Europahaus ROTTERDAM, H, Van Krieken & C°., P. O. B. 653.

Rebocadores no Tejo: — **TEJO, DOURO, e CABINDA,**

TODOS OS VAPORES d'esta Companhia teem frigorifico, luz electrica, excelentes acomodações e todos os modernos requisitos de navegação, proporcionando aos srs passageiros viagens rapidas e comodas

Escriptorios da Companhia: **LISBOA, Rua do Comercio, 85** **PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34**

Telefones: — Lisboa, P. B. X., Central 2365 a Central 2370.



MAQUINAS BUCYRUS

PARA

Exploração de Pedreiras, Escavações, Construção de Diques, Abertura de Canais, Dragagens, Etc.

ESCAVADORAS de colher ou «Drag-Line», a vapor, electricas, ou com motor Diesel

Dragas de todos os tipos

REPRESENTANTES

MONTEIRO GOMES, LIMITADA

ENGENHEIROS

ALECRIM, 10 — LISBOA

MEIAS

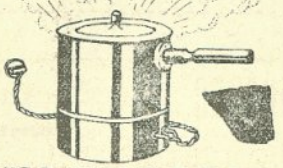
Camisaria Modelo

A CASA QUE MAIOR SORTIDO TEM E A QUE MAIS BARATO VENDE

Rua do Ouro, 117

Secções de luvaria, gravataria e chapelaria

A TODA A HORA AGUA A FERVER COM AS MAGNIFICAS CAFETEIRAS E BULLES DA



ELETRIGIA

Santa Justa, 87

Fabrica de Papel da Matrena

LIMITADA

Matrena-Tomar

Esta fabrica dispondo de maquinismos mais aperfeiçoados para a sua industria, tem sempre nos seus depositos papeis diversos da sua produção, taes como almássos, escritos, impressões, capas em diversas côres e outras especialidades que podem com vantagem substituir os estrangeiros. São os melhores que se fabricam no Paiz e, como taes considerados.

DEPOSITOS

Lisboa — 96, R. dos Douradores, 104

Porto — R. Duque de Loulé, 96 a 100

Telefone de Lisboa C. 2558

Telefone do Porto 864

End. telegr.: Fabrica Matrena — TOMAR

OLYMPIA

Exibição completa

A's 2,30 e 8 (em ponto)

Romance duma Engeitada

5 episodios 20 partes

Brevemente — Colossal estreia

José Monteiro

MARMORISTA

MARMORES SERRADOS E POLIDOS nacionais e estrangeiros

CANTARIAS de varias procedencias

ARDOZIAS para todas as aplicações

SERRARIA A VAPOR DE MARMORES

Deposito, Oficina e Escritorio:

Rua Nova da Trindade, 100, 105 e 107

LISBOA

Telefone Norte 3885

Antonio José Fernandes, L.da

CASA CONVENIENTE (REGISTADO)

Fund. em 1885 por ANTONIO J. FERNANDES

Ferragens, ferramentas, Cravo para ferrador, pregaria de arame, ferro, cobre e zinco. Tubo de chumbo, chumbo laminado e cutelarias. Louça esmaltada e fundida

44, Rua dos Remolares, 48

Telefone Central 3934

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 Sevilha

Encontra-se á 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 Seca, 7

Telefone T. 27—581—576

Papelaria Camões

— DE —

Augusto Rodrigues & Brito L.da

Secção de Tipografia, Encadernação e Pautação

Trabalhos simples e de luxo

Grande sortimento de objectos para pintura a oleo e aguarela

Grande variedade em objectos para 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

Encadernações simples e de luxo

Execução rapida-Preços modicos

A PROSPERIDADE

OFICINA DE ENCADERNAÇÃO

Francisco A. Prosper

Rua do Norte, 28-1.º

LISBOA

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRIPTORIO
Travessa dos Remolares, 23, 1.º
LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construcções metallicas da *Société de Beaume & Marpent*.—**Locomotivas,** tenders, e todos os pertences.—**Material electrico,** installações completas de força e de luz, motores, caldeiras, etc.—**Vias ferreas portateis,** vagonetes, etc., para todas as aplicações. **Ascensores** e monta-cargas hydraulicos e electricos de *Edoux & C.ª*—**Cimento «Candlot»,** deposito em Lisboa —**Machinas-ferramentas.**—**Metaes** em bruto e em obra.—**Vigamento de ferro e aço** em I T L U e todos os mais para construcções. — **Rails d'aço.** — **Espelhos,** vidros polidos. — **Artigos para incandescencia.**

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa NUMERO TELEPHONICO 586

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 FABRIANTES INGLEZES, ALLEMAES, E OUTROS

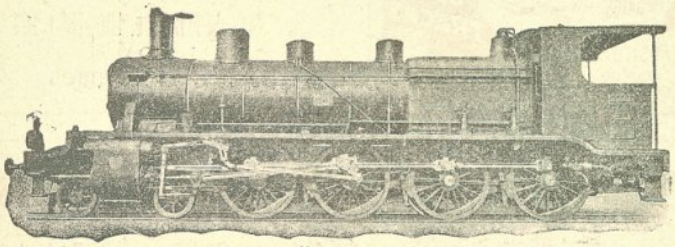
Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via e

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

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos
Amortecedores de **choques** para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE
ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILE
SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente, não falando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX nas de St. Louis, 1914; Liège, 1905; Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxellas, 1910 Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 20.000.000 de francos

Séde social e Direcção Geral:
5, Rue La Boëtie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUCÇÃO:
em Raismes (Norte-França) e La Croyère (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tamway
Locomotivas, tenders,
carruagens, vagons para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:
BELLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, 1.º

OFFICINAS DE CONSTRUCÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECHANICAS
Sociedade anonima dos **ATELIERS GERMAIN**
Séde social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

Secção MATERIAL CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS
Carruagens de luxo e ordinarias — Carruagens de tramways
Vagões de mercadorias de todos os typos. — Vagões-cisternas. — Vagões-tones. — Tenders. — Peças de sobrecelente.
Fornecedores das grandes administrações e belgas, francezas e estrangeiras.
Secção PONTES e VIGAS
Vigas em todos os generos. — Aparelhos para elevação.
Secção AUTOMOVEIS
Carruagens automoveis. — Motores fixos a essencia e a petroleo. — Peças mechanicas em todos os generos.
Endereço telegrafico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT
Representantes em Portugal — CARMO, Limitada
LARGO DE S. JULIÃO, 12 2.º **TELEFONE CENTRAL 246**

Gazeta dos Caminhos de Ferro

18.º DO 39.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)
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 Sande 34—Enghien—les—Bains
Representante em Angra do Heroismo: José Maria dos Santos

NUMERO 930

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 Setembro de 1926
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO
Manoel de Andrade Gomes
REDATOR E EDITOR
Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses - 16.º Aditamento á classificação geral—p. v.
—Aviso ao publico—ampliação do 5.º aditamento à tarifa especial interna n.º 1 de p. v.
—13.º Aditamento á tarifa internacional n.º 312—g. v.
—14.º Aditamento á tarifa internacional n.º 301—g. v.
—15.º Aditamento á tarifa internacional n. 312—g. v.
Caminhos de Ferro do Estado—Tarifa de camionagem entre a estação de Porto-Campanhã e o Despacho Central de Matosinhos, situado na vila de Matosinhos, Rua Brito Capelo n.º 665.
—4.º Aditamento ás tarifas internacionais P, H. F. n.ºs 1 e 2 de g. v.
—5.º Aditamento á tarifa especial interna n.º 1—g. v.

SUMÁRIO

O arrendamento das linhas do Estado, por *J. Fernando de Sousa* . . . . . Pag. 273
Depósito nos caminhos de ferro . . . . Pag. 275
Tubos de Aço . . . . . » 275
Engenheiro Vicente Ferreira . . . . » 275
Despesas da Fiscalização do Govêrno . . » 275
Nomeações . . . . . » 275
Vagãode 80 toneladas de carga . . . . . » 276
Uma cidade internacional. . . . . » 276
Viagens e Transportes . . . . . » 277
Um trecho do Caminho de Ferro Pan-Americano . . . . . » 278
Camara de água sistema «Nilcholson. . . » 279
Louvor . . . . . » 279
Catastrofe. . . . . » 280
Caminhos de Ferro do Estado . . . . . » 283
A nova locomotiva de grande velocidade dos Caminhos de Ferro Federais Suiços . » 285
Parte Oficial. . . . . » 286
Linhas Portuguesas . . . . . » 287
Acidente grave na estação inglesa de Naworth. . . . . » 287
Linhas Estrangeiras. . . . . » 288

O arrendamento das linhas do Estado

por J. Fernando de Sousa

Veiu a lume, a fim de dar lugar, antes da publicação oficial, a críticas e reclamações, cujo valor possa ser aquilatado na devida conta, as bases que o sr. Ministro do comércio tenciona propor ao Govêrno, de que faz parte, para o arrendamento das linhas do Estado.

Louvável prática, igualmente adoptada a seguir para o projécto de lei orgânica dos portos de mar.

Duas questões ha que esclarecer pela análise d'essas bases, que noutro logar publicamos: a conveniência e oportunidade do arrendamento, e os termos em que deve ser feito.

Predomina a opinião de que ao Estado falece, a competencia para exercer funcções industriais e comerciais, que devem ser confiadas à acção privada. Fabrico e venda do tabaco e fosforos, por exemplo, a que muitos atribuem grande produtividade quando constituem monopólio fiscal do Estado, mais podem render se o monopólio é concedido a uma empresa. O mesmo se afirma ácêrca dos caminhos de ferro, cuja exploração, de caracter comercial, mal se ajusta ás fórmulas burocráticas dos serviços oficiaes.

Entre nós tem-se vivido em regime electico. Boa parte dos nossos caminhos de ferro foram concedidos e são explorados por empresas. Foram-no os do Sul e Sueste, que desde 1909 se acham na posse do Estado. Foi este quem construiu directamente e tem sempre explorado os do Minho e Douro.

Até 1899 essa exploração enfermava de graves defeitos pela exiguidade das dotações, ingerência da política na admissão e acesso do pessoal, falta de pontualidade de pagamentos, morosidade das resoluções, a despeito do valor pessoal dos técnicos d'ela encarregada.

A reforma realisada pela lei de 14 de julho de 1899, creando uma Administração autónoma dentro de certos limites, que arrecadava receitas e pagava despesas e geria um fundo oficial destinado ao custeio de novas construções, obras complementares e aquisição de material circulante e aos encargos de emprestimos contraídos para o mesmo fim, operou profunda e benéfica transformação. Nos onze anos decorridos de 1899 a 1910 o novo regimen acreditou-se pelas melhorias operadas.

Acrescentaram-se cêrca de 300 quilómetros ás linhas do Estado, alem de cêrca de 130 com garantias de juro, levaram-se a efeito importantes obras complementares.

As receitas brutas subiram de 1.899 contos a 3.176 e as líquidas de 781 a 1.249. Gastaram-se cêrca

de8500 contos em obras e aquisições de conta do estabelecimento. As receitas do fundo especial atingiam mais de 500 contos anuaes. Creou-se e dotou-se largamente a Caixa de aposentações, melhoraram-se vencimentos, impediram-se de vez as abusivas ingerencias da política nas situações do pessoal. Os serviços e a dotação de material circulante melhoraram consideravelmente. O coeficiente de exploração, apesar das melhorias de serviço e da abertura de novos troços pouco productivos, manteve-se sem grande alteração, pois subiu apenas de 0,588 a 0,606.

A experiencia de onze anos mostrou que a administração por conta do Estado podia sofrer vantajoso confronto com a das companhias. O ponto estava em haver liberdade e continuidade de acção e a autonomia que lhe imprimisse feição comercial.

Veiu com a revolução de 1910 a mudança do regime que despertou paixões e o espírito de revolta e fez reviver as influencias políticas na Administração. As greves, até 1910 desconhecidas em caminhos de ferro, surgiram a cada passo. Os agitadores iam ameude conferenciar com os ministros, arrogando-se a pretendida representação do pessoal.

A autonomia tornou-se puramente nominal. A indisciplina e a desordem atingiram proporções assustadoras, ressentindo-se d'elas a regularidade dos serviços.

Agrediam-se os superiores, chegando-se a expulsar directores e chefes do serviço.

Essas causas internas juntas ás de ordem externa orginadas pela guerra e pela crise d'ela derivada crearam uma situação deplorável d'exploração deficitaria e de intoleravel deficiencia dos sserviços; que se manifesta sobre tudo no Sul e Sueste, em que a influencia dos agitadores mais preponderou.

Assim, vemos o coeficiente médio dc exploração elevar-se nas linhas do Estado a 0,775 em 1914, a 1,354 em 1921, em quanto nas linhas de companhias subui de 0,547 a 0,987.

O período de 1919 a 1922 foi o mais critico nas linhas do Estado, chegando o coeficiente a atingir 1.433.

No ano económico de 1922-1923 desceu a 1,250 e no de 1925-1926 a 0,913 segundo dados aproximados em que a despesa não compreende os adidos, cujos vencimentos na importancia de milhares de contos estão a cargo do Tesouro.

E todavia, mercê de sobretaxas, as receitas do tráfego cresceram de 3.544 contos em 1924 a 25.648 em 1911 e no ano económico de 1925-1926 atingiram 107.441.

Desde 1918 teem-se multiplicado as remodelações de serviços, chegando a publicar-se quatro dentro de um ano.

Após a revolução de 1921, sinistramente marcada por horriveis assassinios politicos, os C. F. E. cairam sob a ditadura de agentes subalternos sem categoria para presidir á sua administração e que agravaram enormemente a desorganisação. O que se passou com a reforma dos serviços é inacreditavel e o contrato relativo á transformação das oficinas é um dos maiores escandalos administrativos de que ha conhecimento. Financeira e tecnicamente foi um desastre e deu logar a tal perturbação das oficinas, junta á pouca activieade sistematica dos operarios, que a paralisação do material tornou-se aflitiva, chegando se a mandar duas remessas de locomotivas á Alemanha para serem reparadas.

Em 1924 decretou-se nova reforma de serviços, previamente estudada por uma Comissão, que foi de parecer que o único modo radical de melhorra a situação era o arrendamento das linhas, mas depois de se remediar um pouco a desordem de serviços para as valorizar. Foi nomeado novo adminisirador geral, o sr. engenheiro Pinto Teixeira, que procurou reconstituir as finanças dos caminhos de ferro, equilibrou receitas e despesas e melhorou a disciplina.

Bastou uma agitação revolucionária para determinar a suspensão dos dirigentes por imposição do pessoal, dando-se nova e funda machadada na disciplina.

Ao mesmo tempo reconheceu-se que no período anterior a 1924 não só tinham sido absorvidas as receitas pelas despesas, mas ainda se tinha recorrido largamente ao crêdito aberto ao Govêrno em Londres e estavam sem pagamento importantes fornecimentos.

Tais vicissitudes que se tem acentuado e agravado nos ultimos 8 ou 10 anos, mostram a quasi impossibilidade deuma gerencia satisfatoria, sob a autoridade directa do Estado; especialmente no Sul e Sueste. No Minho e Douro a desorganisação tem sido menos profunda, as oticinas trabalham satisfatoriamente, os serviços correm com certa regularidade. Com Govêrnos fortes e estaveis, que assegurem a disciplina social e impeça as invasões da politica particularmente temiveis quando a demagogia pretende imperar em nome de uma prestença democracia, seria possivel talvez faser voltar os C. F. E. a uma situação satisfatoria. Na falta desse apoio estavel, que escolha capacidades e lhes dê liberdade de acção, parece acertada a experiência do arrendamento, que se poderia porem limitar ás linhas do Sul e Sueste, mais afectadas pela crise, deixando o Minho e Douro sob a acção do Estado exercida nas devidas condições.

Noutro artigo examinaremos as bases preparadas para esse arrendamento.

Ao sr. ministro da Justiça

Pedimos a atenção do sr. ministro da Justiça para a situação daquele praticante da estação de Belem que, ha dois anos, foi preso como responsável pelo choque de combóios que ali ocorreu, e ainda aguarda julgamento.

Estamos certos de que o sr. ministro da Justiça providenciará de modo a modificar-se a situação que se criou ao empregado ferroviário.

Depósito nos caminhos de ferro

DE

Mercadorias estrangeiras em trânsito por Portugal

No intúito de evitar a permanência por períodos superiores a 45 dias, nos armazens dos caminhos de ferro, de mercadorias chegadas em trânsito, o Govêrno publicou recentemente o seguinte decreto:

Artigo 1.º Os prazos a que se referem os artigos 392.º e 393.º, § único, do decreto n.º 4.569 ficam reduzidos a quinze dias sendo a redução relativa ao § único do artigo 393.º só atinente aos transportes ferroviários.

§ único. O prazo máximo de quinze dias é extensivo a todos os depósitos ferroviários em que existam mercadorias sujeitas a acção aduaneira.

Art. 2.º As mercadorias cativas de despacho e existentes em depósitos ferroviários, quando tenham de ser vendidas, sê-lo hão com isenção dos respectivos direitos e mais imposições, rateando-se o preço da arrematação pela Fazenda e entidade ferroviária transportadora proporcialmente aos respectivos créditos quando o produto não chegue para o pagamento dos mesmos.

Art. 3.º Quando se trate de alcool, arguardente, tabaco, fósforos ou mercadorias de importação privativa ou proibida proceder-se há conforme os princípios consignados no decreto de 31 de Março de 1910 observando-se, sempre que seja possível, o que fica preceituado no artigo 2.º.

Despesas da Fiscalização do Govêrno

Nos Caminhos de Ferro

O Diario do Govrêno publicou uma rectificação ao art.º 6.º do decreto n.º 12.103 de 5 de Agosto último do teôr seguinte:

Art. 6.º A parte das receitas liquidas do tráfego de Caminhos de Ferro do Estado, que anualmente reverte para o Tesouro nos termos da base 3.º n.º 2.º da lei de 14 de Julho de 1899 é elevado de 700.000$ a 1.200.00$ sendo em compensão dispensada a contribuição da respectiva administração de 0,5 por centodas receitas para as despesas da fiscalização estatuida no artigo 5.º § único do decreto 11898 de 12 de Julho último.

Segundo o decreto n,º 12.222 que publicamos na *Parte oficial* a percentagem com que no presente ano económico as empresas particulares de caminhos de ferro têm de concorrer para as despesas da Fiscalização do Govêrno é de 0,7 por cento das receitas líquidas de impostos.

Nomeações

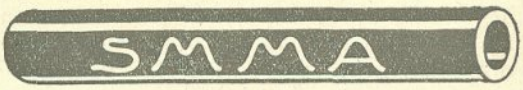
Foi nomeado pelo Govêrno para ir ao estrangeiro estudar a organização de Sanatórios para tuberculosos ferroviários o Sr. Dr. Carlos Lopes, Médico Chefe do Serviço de Saude da C. P.

—Foi nomeado vogal do Conselho Superior dos Caminhos de Ferro o sr. Alfredo A. Ferreira.

TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Tubos para vapor, agua, gaz, etc. Tubos reaquecedores



Peças forjadas, Garrafas de aço lisas para gaz comprimido

Representantes em Portugal e Colonias
SPECIA, Lda.
Praça de D. Luiz, n.º 9, 2.º — LISBOA

SOCIÈTÈ MÉTALLURGIQUE DE
MONTBARD-AULNOYE
22, Rue de l'Arcade—PARIS—FRANCE

Telegramas:
Monbacier — PARIS
(Codigo: A. B. C. 5.ª e 6.ª edição)

Engenheiro Vicente Ferreira

Embarcou no dia 2 no vapor «Angola» com destino a Loanda onde vai tomar posse do lugar de Alto Comissário para que foi nomeado, o Engenheiro sr. Vicente Ferreira, uma das figuras mais prestigiosas dos caminhos de ferro portugueses.

A' partida do sr. Vicente Ferreira um grande número de amigos e admiradores prestaram-lhe uma grandiosa manifestação que deve ter imprecionado bastante S. Ex.ª F.

A bordo, à despedida, foi servida uma taça de champagne, tendo-se trocado brindes entre os srs. Ministros das Colónias e atio Comissário, e tendo o sr, Ulrich' director da Companhia Nacional de Navegação brindado também o sr. Vicente Ferreira.

Ao distinto engenheiro e nosso ilustre amigo deseja a *Gazeta* todas as felicidades de que é digno, augurando para a província de Angola uma nova época de prosperidade graças às medidas que o novo Alto Comissário se propõe a adoptar.

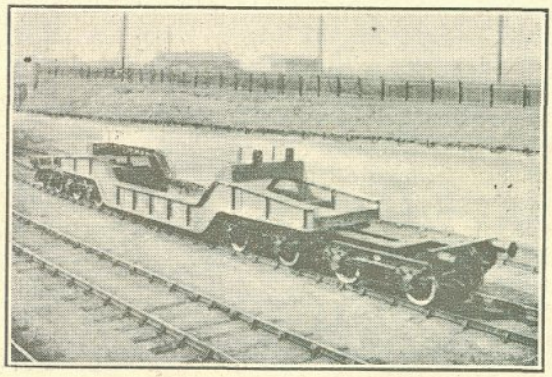
Vagão de 80 toneladas de carga

Para volumes de grandes dimensões

A companhia inglesa do «London Midland & Scottish Railway» fez construir recentemente um vagão especial para o carregamento de volumes de grandes dimensões, como vigas de madeira ou de ferro, carris, mastros, etc, que suporta a carga de 80 toneladas.

E' muito interessante êsse novo tipo de vagão de que vamos dar uma ligeira descripção.

O veículo é constituido por três partes que conjugadas formam um todo: dois chariots de «boggies» e a caixa que assenta sobre aqueles e lhes é ligada por meio de uns «pivots» que entram numas traves de compensão que podem correr por um sistema de cremalheira existente no «chariot» de forma a permitir a passagem do veículo em curvas apertadas.



Vagão de 80 toneladas para volumes de grandes dimensões

Os volumes de pequenas dimensões podem ser carregados nas traves laterais à altura de três pés e 5 polegadas do carril num comprimento básico de 10 pés ou mais.

Na caixa, num espaço de 20 pés entre as longarinas, ha um sistema de traves ajustáveis e amovíveis de 17 pés e meio de altura acima do carril capás de levar carga pesada igualmente distribuida no fundo da caixa. As traves podem ser movidas em várias posições conforme o feitio peculiar dos volumes carregados, podendo estender-se além do vão médio limite da estructura. Nos cabeçotes dos «chariots» rodados vão as correntes usuais de engates para atrelagem do material.

Para se poder adoptar êste veículo aos troços de linhas do antigo sistema, onde o peso por eixo é limitado pela resistência das pontes, etc, o peso da carga deve ser distribuido numa extensão de 73 pés e 8 polegadas.

Os dois «chariots» de oito pares de rodas são providos de travões e dum sistema de quatro alavancas duas de cada lado do trem, alternadas com as «boggies». As alavancas são compostas e para as fazer funccionar basta um pequeno esforço.

Este sistema tem dado durante anos seguidos muito bons resultados. Na parte superior ha umas traves transversais e outras longitudinais para ajudar a fixar e carregar os volumes.

O veículo tem de comprimento total, isto é, de cabeçote a cabeçote, 10 pés e oito polegadas.

A largura exterior é de 8 pés e a inferior de 6. O diametro das rodas sobre o carril é de 2 pés e 8 polegadas.

O peso total do veículo com as traves é de cêrca de 48 toneladas.

Êste vagão foi construido sob a direção do L. B. W. Reid, superintendente das carruagens e vagões da L, M, S. R.

Uma cidade internacional

Diz uma correspondência de Roma que o engenheiro e arquitecto americano sr. Hendrik Andersen apresentou ao primeiro Ministro Mussolini, que o aprovou, o projeto de uma cidade internacional, perto da embocadura do Tibre, nas proximidades de Ostia. Será uma super-Genova, em que não sómente os problemas políticos do mundo serão resolvidos, como também serão representadas e coordenadas todas as actividades do homem.

«O Duce—disse o sr. Andersen ao representante da United Press—declarou-me que daria o terreno necessário para a projetada cidade, desde que tenhamos amadurecido os respectivos planos.

O sítio escolhido fica entre Ostia e Fregne no litoral thyrrénico e compreende uma área de 144.000 jardas quadradas.

Os promotores da construção da Cidade Internacional ou Centro do Mundo, cujos planos foram detalhadamente estudados por vinte arquitectos, pretendem fazer primeiro uma cidade pequena, que se vá desenvolvendo gradualmente.»

O sr. Andersen, que mora em Roma e dedicou muitos anos ao desenvolvimento dêsse plano, declarou que ele compreende a construção de palácios para a arte, indústria, comércio, música, pintura, agricultura, afinal todas as formas da actividade humana.

Viagens e Transportes

Me cadorias estrangeiras em trânsito por Lisboa

Graças às varias medidas ultimamente adoptadas pela C. P. tem tomado grande incremento o tráfego de mercadorias estrangeiras vindas por caminho de ferro a Lisboa para seguirem para outros países em regime de trânsito pela via maritima.

Dêste arrescimo de tráfego resultou serem insuficientes os armazens que a C. P. tem na estação de Santa Apolonia afectos ao trânsito, luctando os importadores com certa dificuldade para poderem despachar com brevidade as suas remessas e embarca-las. Para abreviar a êste inconveniente a C. P. de acordo com a Alfandega tomou o expediente de, sem qualquer despesa para os importadores, fazer remover para a séde da Alfandega no Terreiro de Paço os volumes pedidos a despacho, que em Santa Apolónia teriam de esperar a vez de serem desembaraçados o que na séde se consegue mais ràpidamnete.

Serviço especial para Elvas por ocasião da Romaria ao Senhor Jesus da Piedade e feira de S. Mateus

A romaria que todos os anos no mês de Setembro se realiza em Elvas ao Senhor Jesus da Piedade é das mais grandiosas que se efectuam em Portugal.

Este ano teem logar nos dias 20 a 24 dêste mês, e estão anunciadas festas deslumbrantes que arrastarão além dos devotos, grande número de forasteiros ávidos de espectáculos pitorescos.

Só para assistir à chegada dos romeiros vale a pena ir a Elvas nêstes dias. Milhares de crentes sinceros, levando promessas ao Senhor Jesus a quem atribuem um milagre qualquer — a salvação da morte dum filho, a volta dum ente querido que se supunha já ha muito perdido, etc. etc., — vão até à engraçada capelinha erguida ao fundo dum jardim, onde após as suas ingénuas orações depositam as suas oferendas, algumas delas muito curiosas; quadros representativos dos milagres atribuidos ao Senhor Jesus, pintados, a maioria, por creaturas que da arte tem uma noção muita vaga, mas que pela fé conseguem deixar na tela a expressão da sua ingenuidade e do seu sentimento.

Ao longo do jardim ha um grande arruamento onde se alinham centenares de carros alemtejanos em que se transportam centenas de devotos com suas famílias, e que durante os dias das festas são as habitações dos seus proprietários. Cada um dêles fica de noite confiado à guarda de um cão que se acoita humildemente agachado debaixo do carro, mas que é sentinela contra a qual ninguem ousa investir.

As festas de S. Mateus que se efectuam pela mesma época costumam ser deslumbrantes. Ha, como em todos os arraiais portugueses, as iluminações à moda do Minho, os fogos de artificio, descantes populares em que o amor é glosado e cantado em todos os tons.

Qual o português que não sente estas festas populares tão caracteriscamente nossas?

Sabendo isso, a C. P. voltou a fazer como antigamente um serviço especial de bilhetes de ida a Elvas e volta a preços reduzidos válidos para ida de 19 a 23, e para volta até 27 dêste mês.

As principais estações da rêde vendem destes bilhetes. Os de Lisboa — Rocio a Elvas e volta custam 161$00 em 1.ª, 106$30 em 2.ª e 69$20 em 3.ª classe.

Bilhetes entre Portugal e França

Em virtude das Companhias francesas terem aumentado desde 16 do mês findo as suas tarifas de de passageiros em 30 %, os partícipes das Companhias do Midi e de Orleans nos bilhetes de Portugal para França ou vice-versa das tarifas internacionais da C. P. n.os 301 (bilhetes simples), 302 (bilhetes de ida e volta), 312 (bilhetes simples via Madrid), e do Minho e Douro P. H. F. n.º 1 (simples) e n.º 2 (ida e volta) foram todas aumentadas dessa mesma percentagem.

Horários de comboios

Desde o dia 20 dêste mês, o comboio n.º 17 que parte de Alcantara-Terra para o Porto ás 22 horas, passa a ter paragem nas estações de Lamarosa, Chão de Maçãs, Vermoil, Soure, Anços, Formoselha e Taveiro, para serviço de passageiros sem bagagem; e o n.º 2017 que parte também de Alcantara à mesma hora passa a ter paragem em Torres Novas, para o mesmo serviço.

O comboio n.º 2101 que sai do Entroncamento às 4 horas deixa de fazer serviço de passageiros.

Romaria à Senhora da Ajuda em Espinho

Outra grande romaria portuguesa que faz movimentar muitos milhares de devotos e não devotos, é a que se realisa em Espinho anualmente à Senhora da Ajuda.

O aspecto que oferece a linda vila de Espinho no dia da romaria é muito pitoresco. Os romeiros vindo das povoações dalgumas léguas em redor, com os seus trajes domingueiros, alegria a transparecer-lhes no rosto ingénuo, vão em grandes ranchadas a caminho da capelinha onde se ergue aimagem da Virgem que veneram. A volta mais alguns ainda, tendo feito já várias libações com o belo vin o verde que escorre das pipas montadas em carroças, desfilam pela estrada fóra a cantarolar.

Este ano tem lugar no dia 26 dêste mês e a calcular pelos anos procedente a concorrência deve ser enorme. principalmente se não chover.

A C. P. voltou a fazer como antigamente, nêste dia um serviço especial intenso de combóios entre Campanhã e Espinho com paragens em todas as estações e apeadeiros de trajécto.

Ha combóios quasi de hora a hora desde as 6 e meia, num total de 16 combóios de ida e outros tantos de volta.

Tarifa de camionagem entre Campanhã e o Despacho Central de Matosinhos

Entrou em vigor no dia 10 dêste mês a nova tarifa dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, combinadas com a Empresa Geral de Transportes para serviço de camionagem entre a estação do caminho de ferro em Porto Campanhã e o Despacho Central de Matosinhos e o molhe norte do porto de leixões.

A Tarifa estabelece preços para o transporte de volumes tanto em grande como em pequena velocidade.

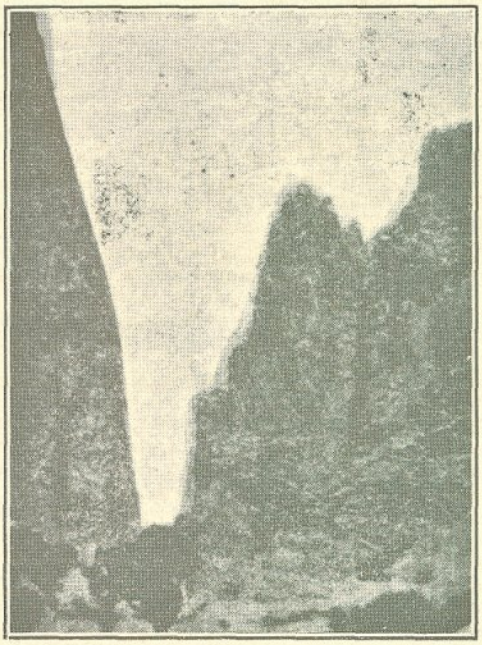
Um trecho do Caminho de ferro Pan-Americano

O grande sonho dos americanos do caminho de ferro ligando as capitais das três Américrs,—do Norte, Central e do Sul—está quasi tornado realidade.

A linha de Villazon-Atocha que liga a Argentina à Bolívia, inaugurada em 1924, deu uma forte contribuição para a realização dêsse soberbo projécto que é o caminho de ferro Pan-Americano que, em virtude da facilidade de comunicação entre todos os países da America fomentará a união fraternal dos seus habitantes e quiçá a união política sonhada pelo Libertador cujo nome Bolívia tomou em reconhecimento dos assinalados serviços que o insigne filho da Venezuela prestou à causa da liberdade.

A linha férrea que acima nos referimos é a que une La Quiaca, cidade da fronteira argentina, a Atocha, povoaçao do Bolívia, uma extensão de 200 quiló-metros. Atocha é o lugar onde ha muitos anos tinham chegado os últimos carris de um dos ramais da linha de Antofogast a à La Paz, e que, partindo de Uyuni, se dirige para a fronteira argentina.

Como a linha a que nos referimos fica toda dentro do território boliviano, o nome porque se tornou conhecida é: — Linha Villazon-Atocha, tomando o primeiro nome da cidade boliviana de Villazon, situada na linha divisória com a Agentina, em frente á La Quiaca, da qual é separada por uma quebrada por onde corre um rio do mesmo nome da cidade argentina.



O desfiladeiro «El Augosto», onde ha um túnel cavado na rocha viva

As estações de La Quiaca e Villazon estão unidas por uma linha que cruza o rio de La Quiaca sobre uma linda ponte de três arcos perfeitamente proporcionados.

A linha Villazon-Atocha, que, como temos dito, serve de êlo do Caminho de Ferro Pan-Americano, tem a vantagem prática e imediata de outra rota transandina que permite chegar a qualquer dos portos do Pacífico. Antofogasta, A'frica e Mollendo. Esta linha tem uma superioridade sobre a linha transandina chilena: é que durante todo o ano apresenta sobre a cordilheira uma passagem livre das interrupções provocadas pela neve e outras inclemências das estações.

Partindo de Buenos Aires ou de qualquer ponto situado nos milhares de quilómetros que conduzem à mesma capital, como ao Uruguay, Paraguay ou Brazil, a linha atravessa as riquíssimas províncias agrícolas de Cordoba e Tucuman, e desta última cidade, pelo Caminho de Ferro do Estado, passa pelas cidades de Salto e Jujuy até chegar a La Quiaca. Daqui cruza o rio do mesmo nome e chega a Villazon, conhecida tambem ali com o nome de La Quiaca boliviana.

Dêste ponto a linha segue para o norte pela nova rota e chega a Tupizaque que é um oasis no deserto do planalto boliviano.

A linha continua até chegar a Atocha desde o lugar em que o caminho de ferro já existente conduz a Uyuni pela linha principal que vai a La Paz. Em Uyuni bifurca-se: uma das linhas vai para o Oceano Pacifíco e a outra contiuua até La Paz.

Neste lugar a estrada divide-se também em dois ramais: um vai para Arica, passando por declives muito fortes e com alguns quilómetros de estrada de cremalheira; e o outro dirige-se pelo Molendo, passando pelo lago Titicaca e por Arequipa, esta última metrópole do sul do Peru é famosa como centro exportador de lãs.

Molendo, porto sobre o Oceano Pacífico, fica a 3.550 quilómetros de Buenos Aires, seguindo a aludida rota.

Como se vê, esta extensa linha apresenta facilidades enormes para transporte de mercadorias e é, além disso, um dos caminhos mais interessantes para o turista que visita estas regiões, guiado pelo desejo de gosar formosas paisagens e conhecer o interior do continente, tal qual é, nessa parte da America do Sul. A viagem para ir de Buenos Aires a La Paz antes de terminar o trecho Atocha-Villazon era de oito e mais dias, dependendo do tempo empregado em conseguir homens e animais para fazer a travessia entre Atocha e La Quiaca; mas agora, terminada a linha, foram estabelecidos itenerários que permitem percorrer essa distância em três dias.

Por muitos anos a Bolívia dependeu quasi em absoluto do Chile e do Peru para o transporte de suas importações e exportações, pois muito poucos carregamentos puderam chegar via Argentina em consequência dos péssimos serviços de comunicação.

Estas condições determinaram necessariamente o aumento do preço das mercadorias importadas, especialmente de muitas substâncias alimentícias que não se produzem em quantidade suficiente na costa ocidental desses países. Terminada a ligação ferroviária de Atocha a Villazon e estabelecido o tráf-go de mercadorias por êsse lado, a Bolívia poderá obter grandes quantidades de alimentos da Argentina, que, como se sabe, é um país de grande produção e poderá exportar também os seus próprios produtos remetendo-os para as costas do Atlântico pelos portos de Santa Fé, Rosário o Buenos Aires.

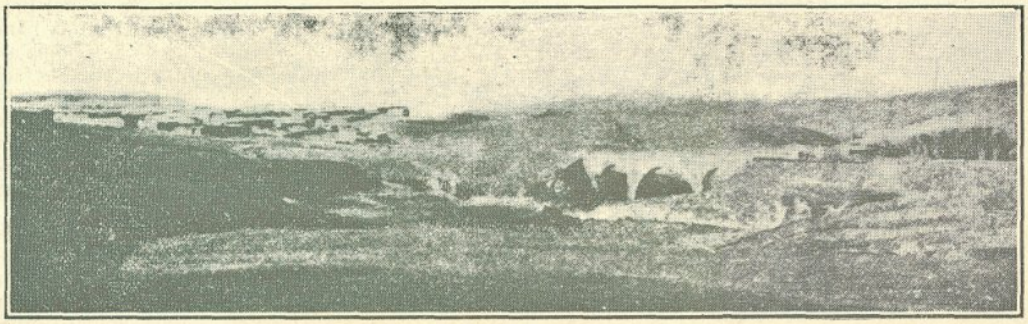
A construção desta linha foi contratada ha cêrca de 12 anos com uma companhia francesa, mas por causa da Grande Guerra paralizaram os trabalhos; em 1921 estando a linha muito atrazada, o Govêrno da

Bolívia contratou com a «Ulen Contracting Corporation» a construção e custeio da linha. Esta Companhia então comprou o *bonus* de 10.000 000 de dolares que actualmente tem boa cotação na bolsa de Nova York e com os produtos dêsses *bonus* construiu o caminho de ferro que importou aproximadamente emdez milhões de dolares.

O trecho de Atocha a Villazon, tal como foi construido, passa por um terreno sumamente tortuoso e a sua extensão total é de duzentos quilómetros. A entrevia é de um metro, as pendentes máximas são de 3 o/o e a curvs máxima de 82 metros de raio. O ponto mais elevado tem a altitude de 4.950 metr s de altitude do ponto mais baixo perto da estação de Nazareno, 2.805.

lhantes se conservam em bom estado por muitos anos. Todavia, a maioria das travessas levou uma capa de matéria betuminosa.

Os carris empregados nos primeiros 33 quilómetros da parte norte e nos últimos 100 quilómetros da parte sul são de aço e pesam à rasão de 30 quilos p r metro; no resto da linha puseram-se carris mais pesados, de 40 quilos por metro linear, correspondendo àquelas partes da linha que têm os declives mais pendentes e maior urvatura. A maioria dos carris foi fornecida por fábricas belgas, com a excepção de 3.000 toneladas que foram adquiridas nos Estados Unidos. assim como as pranchas e cavilhas de união muitos dos cavaletes de aço para as pontes e todos os encanamentos.



Ponte internacional entre Vilazon (Bolívia), e La Quiaca (Argentina vista dêste último ponto

A linha tem desenvolvimentos muito extensos e importantes: um deles, conhecido pelo nome de Cerro Yuruma, principia ao separar-se o traçado do rio La Quiaca; e o outro, ao norte da linha, conhecido pelo nome de Haucacanha, é uma das obras ferroviárias mais difíceis em toda a America do Norte.

Na Bolívia ha muitas minas de prata, chumbo, estanho e ainda outros metais, cujo exploração se está desenvolvendo extraordinariamente com a nova linha que transporta os minérios, que são muito ricos, para o Chile e Argentina onde alcançaram bons preços.

Quatro quintas partes da linha são construidas com madeira de quebracho levada da Argentina. O resto da linha tem travessas de abeto. de Oregon. Não se pensou em preparar as travessas com creosota, por se julgar desnecessária tal precaução, pois tem-se visto que as travessas dessa madeira em regiões seme-

O material circulante em 1924 consistia em cinco locomotivas de 100 toneladas, tipo Mikado, com fogões para queimar petrólio; duas destas máquinas são alemãs e três são de fábricas americanas. Além disso ha trinta e cinco plataformas e um bom número de carruagens-leitos e carruagens-restaurantes feitas em fábricas belgas.

Todo o cimento empregado nas obras de alvenaria das pontes e esgotos foi comprado em fábricas dos Estados Unidos e da Argentina. O contrato vigente foi assinado em 1921 e desde então os trabalhos progrediram satisfatoriamente. Em Maio de 1924 abriu-se ao tráfego um trecho de 100 quilómetros entre Villazon e Tupiza e desde essa data a linha tem sido dirigida pelo Govêrno, à excepção de 33 quilómetros na parte norte que estavam sendo explorados pela casa contratante.

Camara de água sistema «Nicholson»

A vaporização nas caldeiras das locomotivas atinge o máximo de intensidade nas partes que formam as paredes da grelha, havendo, por consequência, todo o interesse em dar-lhe a maior profundidade. Exigências da construção, porém, não permitem dota-la da superfície que seria para desejar.

Diversos sistemas têm sido tentados para êsse fim: um dos mais conhecidos é a caldeira Ten Brinck, empregada durante muito tempo na rêde dos Caminhos de Ferro d'Orleans. Recentemente, um dispositivo do mesmo género inventado pelo sr. Drummond, foi empregado na «London and South Western Railway».

Outro sistema espalhado nos Estados Unidos desde 1918, é a camara de água «Nicholson», já aplicada a cêrca de 1.800 locomotivas, pertencentes a mais de 70 rêdes, o que comprova os seus bons resultados.

Louvor

O *Diario do Govêrno* inseriu ha dias uma portaria louvando o antigo secretário da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, sr. José Maria Barbosa Pita, pelo zelo, competencia e inexcedível dedicação ao serviço onde se tem tornado distinto no exercício das suas funcções, dando-lhe assim uma recompensa de ordem moral apenas, visto a situação financeira dos Caminhos de Ferro não permitir, outra recompensa.

E' com prazer que a *Gazeta* regista êste acto de justiça do Govêrno para com o sr. Barbosa Pita a quem felecitamos.

A CATÁSTROFE NA HORTA

A Gazeta dos Caminhos de Ferro queria elucidar os seus leitores do que foi a catástrofe da Horta mas a falta de espaço impede-nos de satisfazer a nossa vontade.

Em 7 do corrente em resposta a um telegrama enviado ao nosso delegado n'aquela cidade recebemos a seguinte comunicação telegráfica:

«*Impossível descrever catástrofe vitimou dezenas pessoas contando-se dois mortos, cento e dezesete feridos trinta gravidade todos socorros necessários cidade arruinada mais quatrocentas casas fendadas bastante destruídas.*»

Catastrofe no Faial – Açôres – em 5-4-926. – Região sinistrada – cidade da Horta

No dia 11 chegaram a Lisboa *Carvalho Araujo* e *Adamastor* de regresso do Faial, cruzadores que áquela cidade foram levar mantimentos para os sinistrados.

Por acharmos interessante a cronica do nosso camarada da *Epoca* Sebastião Cardoso que áquela cidade foi colher as suas impressões, transcrevemos alguns períodos:

«Entrando na cidade, vou direito ao acampamento da Praça Infante D. Henrique, onde áquela hora já estão reunidos os principais elementos da cidade.

Soldados de engenharia e civis, sob a direcção do capitão Nunes Freire e do tenente Carvalho, prosseguem na montagem de barracas de campanha, que ha pouco desembarcaram do *Adamastor* e na barraca onde está instalado o comando militar procede-se ao içar da bandeira, como determina a ordenança que se faça aos domingos.

Olhando a cidade, desde o promontório da Guia até os altos do Monte Pilar, surgem, mais nítidos, os vestígios das derrocadas, algumas das quais, sobrevieram durante a noite.

Não ha uma cimalha, uma empena que não tenha, profundamente vincada, a garra do monstruoso cataclismo; e ao longe, nas encostas, alguns aglomerados de habitações dão a impressão de grandes corpos, que, ao despenharem-se, fossem deixando farrapos das entranhas presos nas cristas rochosas. Os vultos esguios das igrejas, aqui e além espalhados, duma brancura imaculada, são pontos de referência para os meus olhos que a comoção e a tristeza embaciam.

Em contraste, os raios de sol espalhavam uma pulverisação de luz doirada. A' minha direita, o mar, de ondas cerúleas, parece ter perdido o aspecto dementado da véspera e esquecido o seu lamento lutuoso.

Fico-me no acampamento, interessado pelo despertar de toda aquela gente, que logo começa a viver uma vida intensa, e vou assistindo à destribuição do pão, do café, da carne, em rações, que gente de toda a ordem, sem distinção de classes, numa igualdade de desgraça aguarda.»

A meu lado, como espectador, encontra-se um homem herculeo, de aspecto bondoso, que me olha, talvez notando a minha qualidade de intruso.

Qualquer palavra, uma observação, põe nos em contacto, e em breve, obtenho dele a descrição da catástrofe feita numa crispação nervosa, numa pungidora renovação das dores sofridas.

Segundo o meu informador—que aparenta ser um homem do mar, – na manhã do dia do terramoto, que aparecera suave e límpida, entrava no porto da Horta o vapor *S. Miguel*, que nesse mesmo dia devia retirar, como de costume, para S. Jorge e Terceira, seguindo o seu habitual itinerário.

Na Horta como em todas as cidades das ilhas, o dia da chegada de vapores, que não aparecem frequentemente, e de grande movimento chamando à cidade, e sobretudo ao cais, grande número de pessoas a maior parte e das quais veem do interior da ilha.

Portanto nessa manhã, cedo ainda, o cais e as ruas principais da cidade, que acompanham de perto a linha sinuosa da praia, tinham desusada frequencia, dando uma impressão invulgar da vida da Horta.

Por um destes fenomenos, que tantas vezes sucedem à aproximação de um perigo, os habitantes aparentavam ter grande alegria aguardando, interessados, o desembarque de passageiros e mercadorias, do *S. Miguel*.

A's 8,40 da manhã, quando a azáfama era intensa, ouviu-se, repentinamente, um troar formidável, um ronco sinistro, seguido de tremendas oscilações do solo.

A' direita, o Monte Queimado, alto cabeço de terra escurva, sobranceiro à cidade, fende-se de alto a baixo, e uma das suas pontas despenha-se com medonho fragor nas aguas revoltas do mar.

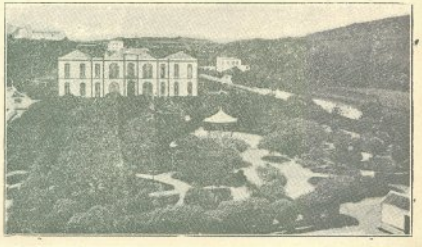
Catastrofe no Faial – Açôres – em 5-4-926 – Região sinistrada – cidade da Horta

O horizonte toma uma côr pardacenta e da terra, em convulsões, ascendem flocos de uma poeira fumarenta, que parece anunciar o início de um incêndio grandioso ou do rebentar duma cratera.

O solo arfa convulso, e os fragores dos desabamentos enchem o espaço. Nas ruas, de todas as casas, surgem vultos em desalinho, cheios de pânico, a correr em todas as direcções, desorientados.

Os que estavam na praia, invadidos pelo terror,

Catastrofe no Faial – Açôres – em 5-4-926 – Região sinistrada, estrada da Ribeirinha



Catastrofe no Faial—Açôres em 5-4-926 Região sinistrada—Hospital e parte da freguesia da Conceição e Lomba

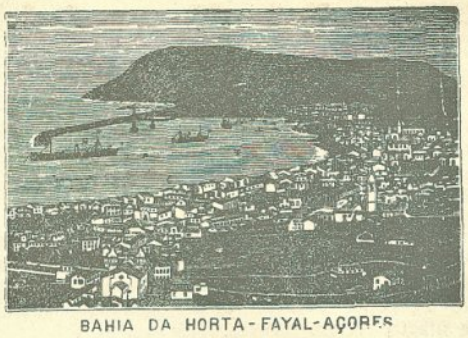
procuram a saída do mar, querendo precipitar-se, fugir á tragica visão — mas tambem o mar, convulsionado, se mostra ameaçador.

Foram doze segundos tragicos, em que os espiritos tiveram a visão do juizo final e a desagregação do orbe.

Tudo isto, que durou para muitos uma vida, tão indelevelmente se lhes gravaram na retina os lances desta scena horrivel, teve a duração dum instante, o que evitou que a ilha desaparecesse nas profundidades ignoradas do oceano.

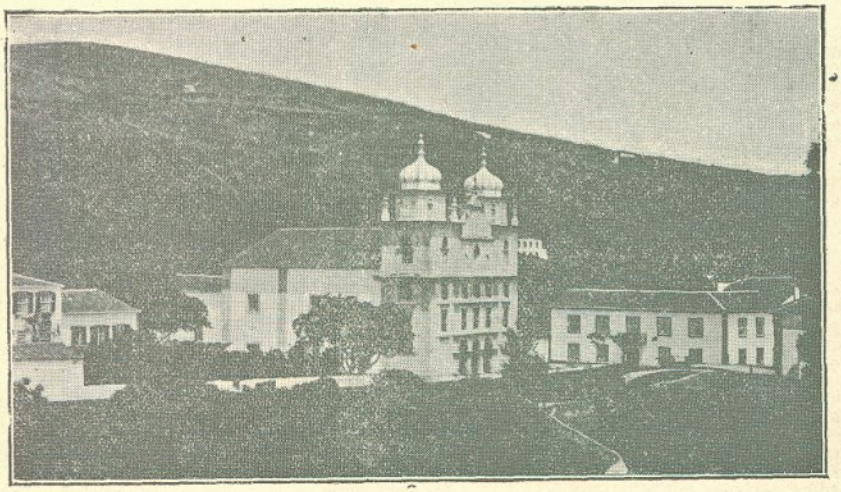
Ainda a terra tremia, já menos assustadoramente, quando se desvaneceram as ultimas nuvens de poeira e os habitantes, lividos, com o olhar esgaseado, puderam encarar os efeitos da catastrofe.

Foi um pasmo, uma sensação horrorosa, nunca sentida.



BAHIA DA HORTA - FAYAL - AÇORES

Freguezia dos Flamengos completamente destruida



Egreja da Conceição completamente destruida

Caminhos de Ferro do Estado

Arrendamento das suas linhas

Bases do concurso

O Govêrno, segundo as notas oficiosas enviadas aos jornais diários, vai abrir concurso para o arrendamento da exploração das linhas do Estado— ul e Sueste e Minho e Douro.

São dessas notas as palavras que seguem:

«O govêrno, tendo o maior empenho em que sejam conhecidas, apreciadas e devidamente discutidas as bases em que projecta arrendar os Caminhos de Ferro do Estado, receberá pelas vias hierarquicas todas as representações, quer do pessoal, quer de outras entidades por ventura interessadas sobre a materia nelas contida, as quais serão devidamente estudadas e ponderadas, a fim de se atender tudo quanto não prejudique os interesses do Estado e a resolução fundamental do govêrno acêrca do arrendamento.»

O projecto relativo às bases em que se deve realizar o concurso para o arrendamento já foi elaborado pelo Ministerio do Comércio e é do côr seguinte:

BASE I

O presente concurso de arrendamento de exploração abrange todas as linhas e ramais construidos, que actualmente são explorados pelo Estado por intermédio das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, sobordinadas á Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado.

BASE II

Esse arrendamento compreenderá tambem a exploração das linhas e dos ramais que venham a ser construidos durante o prazo do arrendamento e até ao termo do mesmo, mediante as condições estipuladas nas Bases XV e XVI.

BASE III

Serão aceites propostas para a exploração de qualquer das rêdes (M. D. ou S. S.) em separado, e tambem para a exploração das duas rêdes em conjunto.

BASE IV

A concessão da exploração será feita pelo prazo de 30 anos, podenan qualquer das partes pedir a revisão destas bases de 5 em 6 anos a partir do termo de 10.º ano, reservando-se o Govêrno o direito de rescindir a concessão a partir do 15.º ano e bem assim o de prorrogá-la até á data do termo de qualquer outra concessão de caminhos de ferro com a qual lhe convenha englobar a presente.

Não havendo acôrdo entre as partes, no caso de revisão das Bases; será o litigio resolvido por arbitragem organizada como se estipula na Base XXVIII.

BASE V

Pelo decreto de 31 de dezembro de 1864 as Companhias arrendatarias têm a livre escolha do seu pessoal no entanto, para garantir quanto possivel os direitos adquiridos pelo pessoal dos Caminhos de ferro do Estado que pertençam ao quadro privativo seguir-se-hão as seguintes normas na referida escolha:

1.º O Estado tomará a seu cargo todo o pessoal que já que já se encontra adido aos quadros, incluindo o que actualmente vence pelo ministerio das finanças;

2.º Nomear-se-á uma Junta Medica para cada uma das rêdes a adjudicar, composta por um medico dos Caminhos de Ferro do Estado. Um outro nomeado pela Companhia adjudicataria e um terceiro, presidente, escolhido pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

A estas juntas serão submetidas para exame, todos os funcionarios do serviço do escritorios e estações que tenham mais de 60 anos de idade ou mais de 30 anos de serviço e todo o pessoal de maquinas; de trens e de revisão que tenha mais de 55 anos de idade ou mais de 25 anos de serviço.

Serão reformados por conta da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado todos os agentes que as referidas Juntas não considerem com as aptidões fisicas necessarias ao bom desempenho das funções que lhes competem.

3.º Dos restantes agentes, as Campanhias adjudicatarias escolherão o pessoal que julgarem necessario e suficiente para a boa exploração das redes que lhes tenham sido adjudicadas.

4.ª A escolha a que se refere o numero anterios deverá ficar terminada no prazo de um ano a contar do início da exploraçãs por conta das Companhias adjudicatarias, devendo o pessoal sobrante, se houver, ser colocado na situação de adido com 50, 60, 75 ou 90 % dos seus vencimentos, conforme conte menos de 10, de 15, de 20 ou mais de 20 anos de serviço efectivo prestado ao Estado. As vagas que se forem dando no pessoal escolhido pelas adjudicatarias deverão ser preenchidas pelos adidos,

5.ª O pessoal que ficar ao serviço das Companhias adjudicatarias não ssfrerá diminuições nos seus vencimentos, a não ser que todo o pessoal ferro-viario das outras Companhias venha a sofrer por uma forma geral, que por valorisação da moeda, quer por outro qualquer fenomeno social que a tal baixa geral dê lugar.

Fica ressalvado o caso de baixa de classe ou perda de vencimentos derivados de pena disciplinar.

6.ª Será permitida a troca de situações entre o pessoal adido e o pessoal do quadro das Companhias adjudicatarias sempre que qs agentes de igul categoria façam pedidos conjugados em tal sentidp e que as Companhias adjudicatarias a tal se não oponham.

BASE VI

As companhias adjudicatarias ficam responsaveis pela conservação e renovação do material fixo das vias e dos edificios, que são plena pertença do estado e serão devidamente inventariados mediante inspecção simultanea pelo Estado e pelas Companhias adjudicataaias, devendo os livros de inventario ser assinados por delegados de ambas as partes.

BASE VII

Do material circulante, locomotivas e seus acessorios fivos, e material fixo das oficinas far-se-á tambem um inuentario valorizado em escudos-ouro por meio de vistoria passada por três peritos, sendo um nomeado pela adjudicaria, um pelos Caminhos de ferro do Estado e um presidente nomeado pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

Terminada que seja a concessão do arrendamento, proceder-se-á de forma identica, fazendo-se o balanço entre os valores recebidos e entregues pelas Companhias adjudicatarias, sendo estas obrigadas a completar o valor material que lhes foi entregue pelo Estado se o que entregarem fôr inferior áquele e revertendo para a posse do Estado o excesso de valor se o ouver.

BASE VIII

O material circulante, e material fixo das oficinas, já encomendado pela Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado será por este pago e entregue ás Companhias adjudicatarias, aumentando-se ao inventario a que se refere a Base imediatamente anterior pelo preço de custo no local da entrega ás adjudicatarias expresso na unidade monetaria que na mesma Base VII se indica.

BASE IX

O carvão, oleos e outros materiais de consumo, incluindo o material da via, ferramentas manuais etc. existentes em armazem, ou já encomendados e não recebidos

serão pagos ao Estado pelo seu valor de custo no local da da entrega, quando a Companhia adjudicatária os não julgue dispensáveis por motivos justificadas.

No caso de dúvida sobre o supracitado valor será ela resolvida pela comissão de peritos estabelecida na Base VII.

Terminada que seja a concessão do arrendamento, proceder-se á por forma identica á valorização das existencias e encomendas, que serão pagas pelo Estado á Companhia adjudicatária cessante.

BASE X

Os pagamentos a que se refere a base imediatamente anterior poderão ser feitos no prazo maximo de dois anos em pagamentos trimestrais que vencerão o juro equivalente á taxa de desconto do Banco de Portugal, mediante a prestação de garantias suficientes ou a entrega de letras avalizadas por um Banco de Lisboa ou Porto, conforme se trate das linhas do S. S. ou M. D.

BASE XI

A Caixa de Reformas e Pensões continuará a satisfazer os encargos que tenha para com o pessoal reformado, ou suas familias e para com o pessoal inscrito ao abrigo do seu regulamento, sendo-lhe mantidas as receitas que pelos regulamentos actuais lhe pertencem.

Havendo necessidade de lhe ser atribuido qualquer subsidio para cobrir os seus encargos, será ele repartido entre o Estado e as Companhias adjudicatárias proporcionalmente ao total das quotas pagas respectivamente á data da transferencia da exploração e posteriormente a essa data, pelos agentes reformados e falecidos produtores das pensões de reforma e de sobrevivencia do ano social considerado.

BASE XII

Para o pessoal novo que venha a ser admitido pelas Companhias adjudicatárias durante o seu periodo de exploração poderão ser estabelecidos novos regulamentos ou novas Caixas, por acordo entre as partes interessadas. As reformas de pensões e de sobrevivencia derivadas de tais Caixas e regulamentos não serão consideradas para o computo do subsidio a que se refere a Base XI.

BASE XIII

As Companhias adjudicatárias manterão em funcionamento os Armazens de Viveres e anexos á Caixa de Reformas e Pensões, podendo porém revêr o seu regulamento e tomar as medidas necessárias para que tal instituição não dê nem lucros nem prejuizos sensiveis.

BASE XIV

O Estado toma a seu cargo todos os encargos financeiros provenientes de actos e contratos já realizados, ou em curso, por intermedio da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado e suas direcções subordinadas devendo porém as Companhias adjudicatárias satisfazer ás obrigações que lhe são impostas pelas Bases VIII, IX e X

BASE XV

As Companhias adiudicatárias pagarão ao Estado a renda fixa anual de 5.000 (tres mil) contos por cada um dos grupos de linhas em que está dividida actualmente a sua rêde total e uma percentagem «variável» com os lucros liquidos, que aumentará com estes e cuja escala será indicada pelos proponentes.

BASE XVI

O capital social das Companhias adjudicatárias não poderá ser inferior a 2.000 (dois mil) contos para cada um dos grupos de linhas a explorar, devendo os proponentes indicar nas suas propostas quais as garantias bancarias com que contam para poder elevar aquele capital ao duplo no caso do Governo assim o julgar indispensavel e lho exigir.

BASE XVII

O Governo nomeará, pelo ministerio do Comercio e Comunicações, e sob proposta da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, um seu delegado, por cada um dos grupos de linhas a explorar, junto das Administrações das Companhias adjudicatárias.

Estas Companhias estabelecerão ou modificarão os seus Estatutos por forma que dos seus orgãos executivos de Administração façam parte os delegados nomeados pelo Governo.

As propostas da Direcção Geral de Caminhos de Ferro deverão recair em entidades que sejam reconhecidamente competentes em materia de exploração comercial de caminhos de ferro e legislação tarifaria, bases essenciais para a defesa dos interesses do Estado numa exploração ou comparticipações de lucros.

BASE XVIII

Nenhuma alteração tarifária, contrato de transporte ou de serviço combinado, bonificação, redução ou isenção de taxas ou multiplicadores, e regras de repartição de trafego; que possam afectar as linhas adjudicadas em exploração; serão propostas á homologação do Governo pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, sem que, além dos outros requisitos indispensáveis tenha sido obtido, por escrito, o parecer do delegado do Governo junto da Companhia adjudicatária.

BASE XIX

As empresas adjudicatárias serão encarregadas de proceder aos estudos e á construção de novas linhas e ramais já classificados, ou que venham a ser, como afuentes das rêdes cuja exploração lhes tenha sido adjudicada, pela ordem que o Governo entender mais conveniente.

Feitos e verificados contraditoriamente os orçamentos de tais construções e depois de aprovados pelo Governo, a adjudicataria fara a obra, com as verbas do Fundo Especial dos Caminhos de Ferro, a tal fim destinadas, recebendo uma percentagem por administração, se não tiver já sido incluida no orçamento, e outra percentagem por economias sobre o orçamento.

Estas percentagens serão préviamente concordadas entre a adjudicataria e a Direcção Geral de Caminhos de Ferro e homologadas pelo Governo, devendo ter-se em conta, para o computo das economias, a resultante da aplicação, nos tranfportes relativos á obra, de qualquer tarifa especial para transportes de serviço.

BASE XX

Aberta á exploração a nova linha depois das formalidades legais, a Companhia adjudicatária terá de pagar ao Estado um aumento de renda fixa proporcional ao aumento quilométrico da rêde em exploração, tomando para base do calculo a renda fixada pela Base XV ou aquela que a venha substituir por uma revisão das presentes bases.

BASE XXI

As obras complementares de primeiro estabelecimento e a aquisição do material circulante serão custeadas pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro quer directamente quer garantindo emprestimos para tal fim negociados pela entidade administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro mediante aprovação governamental.

A execução das obras complementares e a aquisição de material circulante poderão ser feitas por iniciativa do Governo ou mediante requisição justificada da Companhia adjudicatária, com prévio parecer favorável, das instâncias oficiais que por lei devam ser consultadas.

BASE XXII

A exploração da rêde do Estado será feita nos precisos termos das leis reguladoras da exploração de Caminhos de Ferro.

A empresa adjudicatária em todos os seus actos de exploração ficará, pois, sujeita á fiscalização exercida pelo Governo sobre as empresas de Caminhos de Ferro por intermedio da Direção Geral de Caminhos de Ferro ou do organismo que porventura o substitua, sem prejuizo da fiscalização comercial a que se refere a Base XVIII

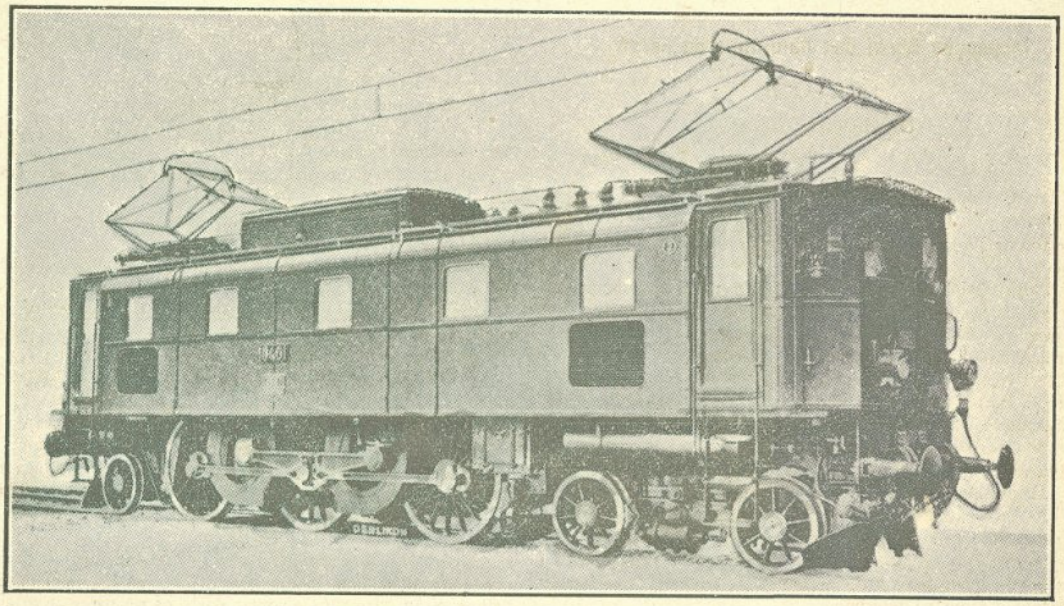
BASE XXIII

A empresa adjudicatária fica obrigada a conservar durante todo o prazo da concessão á linha ferrea e suas dependencias, assim como o material fixo e circulante em perfeito estado de prestar serviço, fazendo para esse fim á sua custa todas as reparações que forem necessários.

(Continúa)

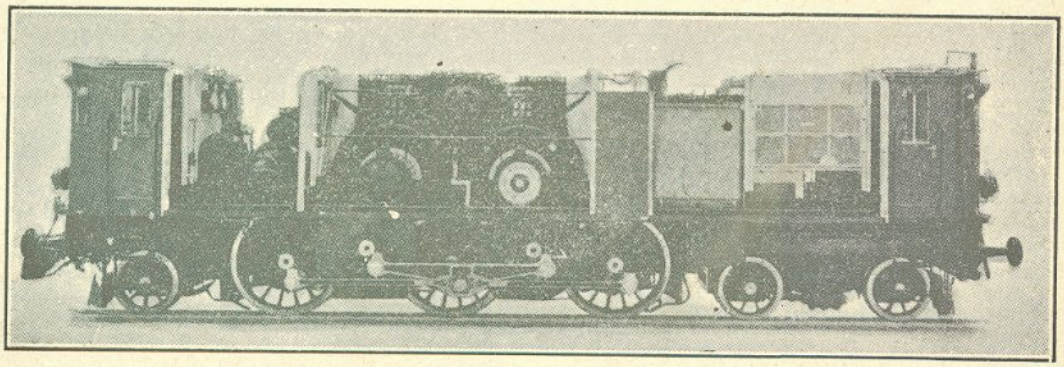
A nova locomotiva de grande velocidade dos Caminhos de Ferro Federais Suiços

Entre os diversos tipos de locomotivas eléctricas que os Caminhos de Ferro Federais Suiços têm tido ultimamente ao serviço, a que parece tem dado resultados mais satisfatórios é a que foi construida nas oficinas da «Oerlikon Company» cuja disposição das rodas é 4-6-2.



A nova locomotiva electrica dos C. F Federais Suiços

As duas séries de motores compensadores são comandadas pela frenagem principal. O transformador está alojado a um lado do compartimento do motor, e do outro está colocado o motor regenerador que fornece corrente para o circúito do «control» e iluminação da locomotiva, o compressor para o suprimento do ar para o funcionamento dos freios, e a bomba do ólio.



A locomotiva sem cobertura

A corrente de 15.000 vólts, monofásica, 16 $\frac{2}{3}$ períodos por segundo, é tomado numa linha aéria por meio de dois pantógrafos colectores do tipo Oerlikon, que tem dado excelentes provas na linha de St. Gothardo. Esta disposição foi propositadamente estudada para uma velocidade de 100 quilómetros à hora.

Uma das sérias de locomotivas é equipada com freios regeneradores que permitem, como na linha do S.t Gothardo, a sua circulação em rampas de 1 por 38,5. O mesmo sistema de frenagem tem sido adoptado nas locomotivas Oerlikon para combóios de mercadorias com optímos resultados.

Estas novas máquinas foram planeadas para combóios da carga de 480 toneladas e velocidade de 103 quilómetros à hora em rampas fáceis como as de 1 por 500 e com a velocidade de 75 quilómetros à hora em rampas de 1 por 100.

Um facto que depõe a favor destas locomotivas é o de terem feito três viagens entre Zurich e St. Gall e Zurich e Villeneuve em 10 e 11 horas respectivamente, rebocando cargas de 480 toneladas, incluidas nêsse lapso de tempo as paragens num total de 15 minutos.

Estas locomotivas medem 15,^{m}28 de comprimento por 3,^{m}25 de largura. A altura maxima do carril ao tejadilho é de 4 metros, O diâmetro das rodas que comandam é de 1,^{m}75 e o das rodas das «boggies» de 1 metro.

O peso total pronta a entrar em marcha é de 94 toneladas.

Parte Oficial

Inspecção Geral dos Caminhos de Ferro

TÍTULO II

Do director geral

(*Continuação do N.º 929*)

Art. 4.º Compete ao director geral:

1.º Presidir, na ausência do Ministro, às sessões do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e dar execução às suas deliberações;

2.º Inspeccionar as linhas férreas exploradas pelas emprêsas concessionárias, exercendo directamente ou por intermédio dos serviços da sua direcção a fiscalização técnica e comercial das referidas linhas;

3.º Orientar e dirigir superiormente os diversos serviços da Direcção em harmonia com as leis, decretos, regulamentos e instruções que estiverem em vigor;

4.º Autorizar o pagamento das despesas compreendidas no orçamento da Direcção;

5.º Apresentar contas mensais das despesas da Direcção;

6.º Apresentar ao Ministro os assuntos que necessitem da de resolução superior, informando-os com o seu parecer;

7.º Preparar as propostas de lei, decretos, regulamentos, relatórios e quaisqner outros trabalhos relativos a caminhos de ferro que o Ministro determinar;

8.º Propor ao Ministro as reformas e melhoramentos que julgue necessários para o bom regime dos caminhos de ferro em exploração ou em construção, ouvido o Conselho Superior de Caminhos de Ferro;

9.º Fazer lavrar os contratos relativos a caminhos de ferro em que o Ministro ou o referido director geral, por delegação sua, hajam de outorgar;

10.º Estabelecer a divisão das linhas para os efeitos da sua fiscalização e determinar a colocação do pessoal;

11.º Exigir das emprêsas o exacto cumprimento de todos os contratos, alvarás de concessão e disposições regulamentares, empregando para êsse fim os meios que as leis e regulamentos lhe facultem;

12.º Celebrar ou alterar convénios com as emprêsas para a concessão de passes e bónus ao pessoal de serviços públicos, submetendo-os à apreciação do Ministro;

13.º Exercer relativamente ao pessoal dependente da Direcção Geral a acção que nos termos dêste regulamento lhe compete no que se refere a nomeações, promoções, demissões, transferências, licenças, recompensas, castigos e aposentações e propor ao Ministro o que exceda a sua competência;

14.º Corresponder-se directamente com outros Ministérios, serviços autónomos e emprêsas concessionárias sobre assuntos que interessam à Direcção Geral.

TÍTULO III

Do Conselho Superior de Caminhos de Ferro

CAPITULO I

Constituição

Art. 5.º O Conselho Superior de Caminhos de Ferro é constituído da maneira seguinte:

a) O Ministro do Comércio e Comunicações, presidente;

b) O director geral de Caminhos de Ferro, vice-presidenter

c) O director geral de Minas;

d) Um delegado da Comissão Superior de Obras Públicas;

e) Um delegado da Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministério da Guerra;

f) Um delegado da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado;

g) Um delegado da Administração Geral das Estradas e Turismo,

h) Um delegado da Administração Geral dos Serviços Hidráulicos;

i) Um delegado da Administração Geral dos Correios e Telégrafos;

j) Um delegado do Ministério da Agricultura;

k) O administrador geral das Alfândegas;

l) O director de serviços da 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública;

m) Três delegados das emprêsas que exploram caminhos de ferro;

n) Um delegado de cada uma das Associações Comerciais de Lisboa e Pôrto;

o) Um delegado de cada uma das Associações Industriais de Lisboa e Pôrto;

p) Um delegado da Associação Central da Agricultura Portuguesa;

q) Dois engenheiros da livre escolha do Govêrno;

r) O consultor jurídico da Direcção Geral de Caminhos de Ferro;

s) Os engenheiros chefes das divisões da Direcção Geral, servindo de secretário o da Divisão Central e de Estudos;

§ único. Os engenheiros civis a que se refere a alínea *q*) deverão ser técnicos de comprovada competência em assuntos de de ferro, sendo nomeados pelo Ministro, sob proposta do director geral de Caminhos de Ferro.

Art. 6.º O director geral e os quatro engenheiros chefes de divisão formam uma secção técnica do Conselho, em cujos trabalhos serão chamados a tomar parte os relatores de processos importantes que hajam de ser submetidos ao Conselho.

CAPÍTULO II

Atribuições

Art. 7.º Compete ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro dar parecer fundamental sobre:

1.º A classificação, estudos, concessões, fusões e resgates de linhas férreas e respectivos contratos;

2.º Planos gerais e ordem de preferência de construção das linhas do Estado;

3.º Os novos tipos de material fixo e circulante;

4.º A exploração comercial de caminhos de ferro, abrangendo as contravenções de leis e regulamentos;

5.º Todas as propostas de tarifas gerais e especiais, internas e combinadas, de quaisquer administrações, incluindo a dos Caminhos de Ferro do Estado;

6.º O exame, sob o ponto de vista do interessse público, do estabelecimento de novas estações ou apeadeiros;

7.º Os contratos de qualquer natureza entre as emprêsas, ou destas com particulares, que por lei estejam sujeitas à sanção do Govêrno;

8.º A unificação técnica e comercial dos elementos essenciais de construção e exploração de caminhos de ferro;

9.º O exame de litígios entre o Govêrno e as emprêsas, emergentes da execução dos contratos de concessão;

10.º A liquidação das garantias de juro, quando acêrca delas se levante qualquer questão litigiosa que convenha ser prèviamente esclarecida;

11.º Em geral, todos os assuntos relativos a caminhos de ferro que pelo director geral, em nome do Ministro, forem submetidos ao seu exame.

Art. 8.º O Conselho Superior de Caminhos de Ferro poderá propor ao Govêrno as medidas que julgar úteis e oportunas

para o estudo e resoluções de todos os problemas que possam interessar ao desenvolvimento da rêde férroviária e ao aperfeituamento dos serviços em todos os seus aspectos técnicos, economicos e sociais.

(*Continua*).

Caminhos de Ferro do Estado

Administração geral

Decreto n.º 12:221

Considerando quanto convém simplificar os processos de adjudicação de fornecimentos de materiais a fazer aos Caminhos de Ferro do Estado, harmonizando-os com os princípios em que assenta a superior administração dos mesmos Caminhos de Ferro estabelecidas no decreto n.º 7.036 de 17 de Outubro de 1920:

Considerando que o que se encontra estabelecido ácêrca dêste importante assunto nem sempre é compatível com as urgentes necessidades do serviço nem com os interesses da Administração:

Considerando que a autonomia de que gozam os mesmos Caminhos de Ferro do Estado tem de permitir às respectivas administrações a maneira de proceder que nem sempre póde ser exercida adentro das disposições legais agora vigentes:

Em nome da Nação, o Govêrno da República Portuguêsa decreta, para valer como lei, o seguinte:

Art. 1.º Á Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e às Direcções dela dependentes é permitido, sempre que as circunstâncias o tornarem necessário, o proceder à adjudicação de quaisquer materiais destinados aos mesmos Caminhos de Ferro, sem necessidade de se elaborarem préviamente os instrumentos comprovativos dos mesmos contractos, bastando a correspondência trocada entre os forneeedores e os Caminhos de Ferro para prova da existência dos aludidos contratos.

Art. 2.º A acção ou ingerências do Conselho Superior de Finanças em tudo o que disser respeito aos Caminhos de Ferro do Estado fica restrita ao exame e aprovação das contas que anualmente e pela Administração dos Caminhos de Ferro lhe fossem apresentadas.

Art. 3.º Fica revogada toda a legislação em contràrio.

Determina-se portanto a todas as auctoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nêle se contem.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Govêrno da República, em 25 de Agosto de 1926. — *Antonio Oscar de Fragoso Carmona — Manuel Rodrigues Junior — João José Sinel de Cordes — Jaime Afreixo — Antônio Maria de Bettencourt Rodrigues — Abílio Augusto Valdês de Paços e Sousa — João Belo — Arthur Ricardo Jorge — Felisberto Alves Pedrosa.*

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Decreto n.º 12:222

Nos termos do § único do Art. 5.º do decreto n.º 11:898, e sob proposta da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, em nome da Nação, o Govêrno da República Portuguesa decreta, para valer como lei, o seguinte:

Art.º As emprêsas ferroviarias particulares concorrerão no actual ano civil para as despêsas de fiscalização do Govêrno com a percentagem de 0,7 por cento sobre as receitas do tràfego líquidas de impostos.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contràrio.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Govêrno da República, 26 de Agosto de 1926. *Antonio Oscar Fragoso Carmona — Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa.*

Linhas Portuguesas

Linha do Norte.—Prosseguem com grande actividade os trabalhos da construção da 2.ª via na linha do Norte, entre Entroncamento e Chão de Maçãs.

Dentro em breve deve-se começar na estação de Albergaria com a obra de alongamento dos dois túneis que se encontram naquele trajecto.

Linha de Coimbra a Louzã e a Arganil. - A Companhia do Caminho de Ferro do Mondego proprietária destas linhas vai alterar alguns artigos dos seus estatutos e aumentar o capital.

Espera-se que para meaods do ano que vem se proceda à abertura à exploração do 2.º troço da linha de Arganil, compreendido entre Louzã e a margem esquerda do rio Ceira.

Linhas do Sul e Sueste.—Pelo Ministério do Comércio foi publicada uma portaria mandando proceder à compra de uma casa de habitação e terreno anexo em Tunes, Algarve, propriedade de David Pereira Mascaranhas, para se construirem casas de habitação para o pessoal dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Acidente grave na estação inglesa de Naworth

Nove pessoas mortas e várias feridas

No dia 30 de Agosto último deu-se na estação de Naworth da Companhia «London, North and Eastern Railway» um grande desastre de que resultou a morte de algumas pessoas e muitas outras com ferimentos mais ou menos graves.

Um-auto omnibus que ia a atravessar a passagem de nível em frente da estação com uns setenta passageiros, foi colhido por um combóio que seguia de Newcastle para Canlisle, ficando o auto-omnibus destruido e muitos passageiros feridos e nove mortos.

Os passageiros do combóio não sofreram mais do que o susto.

Está-se averiguando das causas de desastre e de quem o responsável.

Linhas Estrangeiras

Linhas espanholas.—Foi elevado à categoria de estação o antigo apeadeiro de Zuyando situado na linha de Castejón a Bilbao, da Companhia do Norte.

Os apeadeiros de Durana, Villareal e Landa, situados na linha de Victória a Mecolalde, do Caminho de Ferro Vasco Asturiano que é explorado pelo Estado, acham-se habilitados a fazer todo o serviço de grande e pequena velucidade, interno e combinado.

—Foi recentemente inaugurado o caminho de ferro eléctrico de Vigo a Bay na de Galiza, cuja instalação e material são espanhois.

Tem 20 quilómetros de extensão e atravessa uma importante região marítima.

—As receitas das principais companhias desde 1 de Janeiro a 31 de Julho do ano corrente apresentam todas um saldo positivo sobre as de igual período do ano passado, como se vê no quadro que segue:

Companhias	Receitas	Diferenças
Norte	180.754	+ 3 956
M. Z. A.	170.732	+ 4.409
Andaluzes	34.429	+ 1.431
Sul	5.888	+ 185
M. C. P.	7.417	+ 257
P. A. (Oeste)	5.045	+ 296

A companhia de Medina e Zamora e de Orense a Vigo até 30 de Junho tinha a receita de 3.765.000 pesetas; mais 37.000 de que em igual período do ano passado.

—Continuam com grande actividade os trabalhos na vertente francesa da construção da linha transpirenaica.

Espera-se que lá para fins de 1927 já se possa ir de Madrid a Paris e vice-versa pela linha de Canfranc-Somport.

—As linhas de Linares a Almeria e Moreda a Granada, da Companhia do Sul de Espanha, tiveram em 1925 uma receita de 10.312.872 pesetas, e uma despesa de 8.725.075, sendo o produto liquido de 1.587.818 pesetas menos que em 1924.

Linhas russas.—O Govêrno dos Sovietes está fazendo todos os esforços para levar de novo os caminhos de ferro ao gráo de prosperidade que haviam atingido antes da guerra.

Actualmente estão ensaiando uma locomotiva *Diesel* para substituir a tracção a vapor. Ha cêrca de um ano que uma destas locomotivas, que foi construida na Alemanha, se encontra em experiência, tendo já percorrido mais de 48.000 quilómetros Agora já entraram em experiência outras máquinas do mesmo tipo construidas em Leninegrado. e outras se estão construindo em varias fábricas da Rússia e da Alemanha, tendo para esse efeito o govêrno aberto concurso.

A extensão das linhas russas em exploração atinge 74.000 quilómetros, para os quais se estão construindo 450 locomotivas, sendo necessário que dentro de um ano estejam prontas pelo menos 300.

Segundo noticiam algúns periódicos, o Govêrno russo propõe-se continuar a construção de linhas principiadas antes da guerra e iniciou outras novas numa proporção de 4.800 quilómetros por ano.

Nos últimos dois anos tem-se notado um considerável aumento de tráfego. Em 1924 houve um aumento de 38 %, e em 1925 de 41 % sobre o ano de 1923. Este ano já vai em 86 % sobre o ano de 1913.

Segundo a opinião de um engenheiro russo, dentro de uns dez anos todos os caminhos de ferro da Russia devem estar electrificados.

Linhas inglesas.—Em resultado do inquérito a que se procedeu para se apreciar da necessidade dum aumento de tarifas, as companhias resolveram pedir antorização para fazer êsse aumento, o mais tardar desde 1 de Janeiro do próximo ano.

Esse aumento será de 10 % para todas as Tarifas, gerais e especiais, o que representa o aumento total de 60 % sobre os preços de antes da guerra.

Estes 10 % são o número que as companhias entendem como indispensável para poderem equilibrar os seus orçamentos.

Linhas brazileiras.—A receita por transporte de passageiros das linhas do Central do Brazil durante o período de 1920 a 1925, apresenta a seguinte marcha ascendente, conforme o apuramento feito pela Sub Contadoria Seccional da República:

1920	25.502:684$939
1921	27.824:143$965
1922	33.584:704$965
1923	37.197:446$785
1924	38.747:730$180
1925	43.270:303$920

O aumento no período acima, na referida rúbrica foi de 70 %.

—Foi prorrogado até 7 de Junho de 1928 o praso para a conclusão da construção da linha de Victória a Itabira de Matto Dentro.

—Segundo as contas apresentadas ao govêrno pela Companhia Brazileira Carbonífera de Araranguá, a receita do caminho de ferro de Thereza Christina no 1.º semestre de 1925 foi de 581.519$122, e a despesa 668 204$536, havendo, portanto, um *deficit* de 86.685$414.

Linhas bulgaras.—O ministro dos Caminhos de ferro do Estado incumbiu uma comissão de elaborar um projécto de reorganização dos caminhos de ferro comportando a sua autonomia administrativa, e até certo ponto, a autonomia financeira, recuperando o caminho de ferro a sua liberdade de acção para emitir os empréstimos necessárias para a ampliação das suas instalações.

A responsabilidade da exploração e da administração imcumbiveis, ao ministro dos caminhos de ferro.

Linhas marroquinas.—Em 27 de Junho foi inaugurado o primeiro troço da linha do caminho de de ferro de Tanger a Fez, que se estende desde o mar até à zona espanhola, atravessando por completo a zona Tangerina num percurso de 17 quilómetros até à ponte internacional sobre Oued Mharrar.

Por meio de um serviço de automóveis é ligado o dêste caminho de ferro com o da zona espanhola que está quasi a chegar a Touachra. Um serviço análogo a êste já existe na zona françesa em Koar-el-Keir sobre o Lonkkos.

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIONES **Babcock & Wilcox**

FABRICA E SÉDE PRINCIPAL: BILBAU

Filial para Portugal e as Colonias — Praça dos Restauradores, 78, 1.° — LISBOA

Caldeiras Aquo-Tubulares para usos Terrestres e Maritimos

Locomotivas

Guindastes electricos e de vapor

Bombas de vapor horizontaes e verticaes systema «WEIR»

Bombas Centrifugas «DRYSDALE»

Fornalhas automaticas

Sobre aquecedores de vapor

Purificadores d'agua

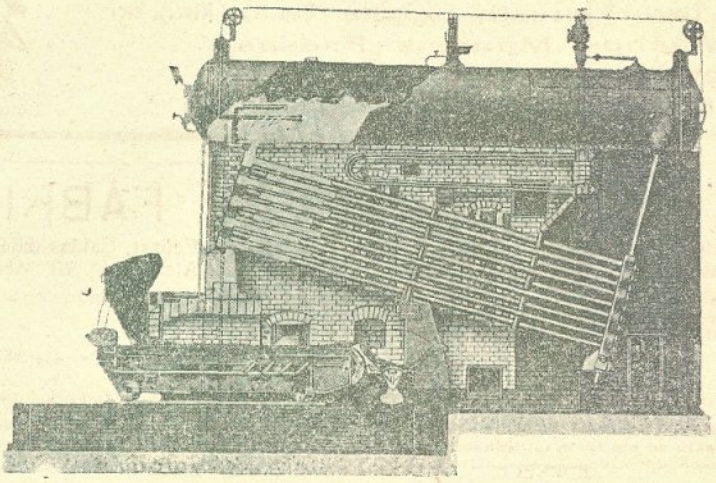
Chaminés de aço

Economisadores de combustivel

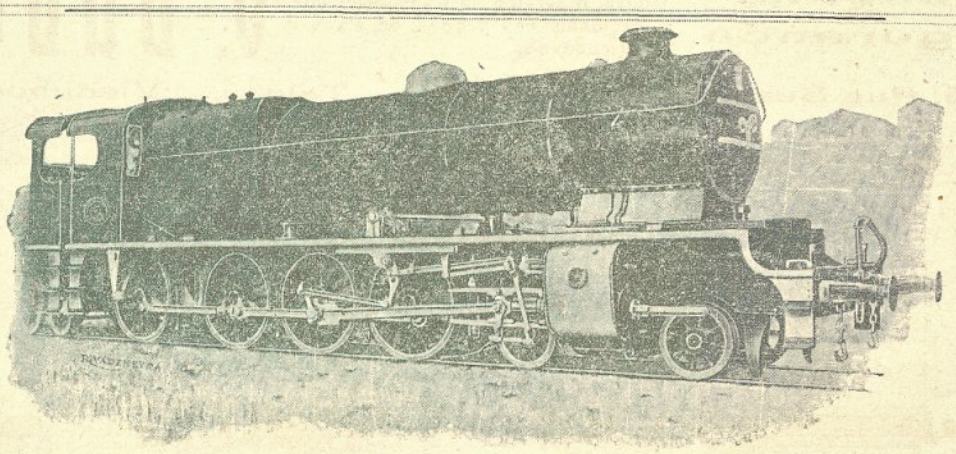
Queimadores de oleo

Aparelhos para a combustão de carvões pulverisados

Tubagem para todos os effeitos



Caldeira «*Babcock & Wilcox*» typo terrestre, munida de sobreaquecedor e fornalha automatica



Typo de locomotiva «Mastodonte» de grande potencia, tres cylindros e simples expansão, construida expressamente para as vias ferreas da peninsula da maior potencia que existe na Espanha ou Portugal.

Construimos tambem locomotivas pequenas e especiaes para manobras, minas etc., de vias reduzidas, para as Colonias e explorações

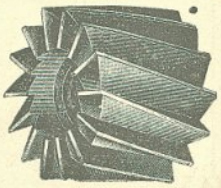
Locomotivas, terders, locomotivas-guindaste, bastidores, rodas, acessorios para locomotivas, chapas de aço.

Temos a maior fundição em toda a peninsula.

MANUFACTURA DE FERRAMENTAS DE PRECISÃO

Estabelecimentos FERDINAND DURAND

20, Rue St. Fargeau 20
PARIS



Calibres de corrediça (pieds a coulisse) — Parafusos micrométricos — Régoas — Esquadros — Graminhos — Planos — V para traçador — Compassos — Calibres — Níveis, etc.

Machos — Mandris — Fresas

Brocas helicoidais — Escariadores — Porta ferramentas, etc.

Enviam-se catalogos gratis

COMPANHIA UNIÃO FABRIL

Vende nos seus depositos do Barreiro, Alferrarede, Obidos, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Santarem, Torres Novas, Tomar, Pampilhosa, Cantanhede, Gaia, Regua, Alcacer do Sal, Mertola e Sines.

Superfosfatos, *Adubos compostos*, *Massa de purgueira*, com 8, 12 e 16 por cento de acido fosforico solúvel em água. para todas as culturas para batata, milho, e hortas.

Sulfato de cobre, — cuja qualidade rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras com 89/99 por cento de pureza, garantida por análise.

Enxofre, moido, refinado, ventilado e sublimado, — instalações estabelecidas nas fábricas desta Companhia no Barreiro.

Cloreto de potássio — Sulfato de potássio e Kainite **Bagaços oleaginosos para alimentação de gado**
Tourteaux em pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mendobi, de coco e de coconote

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

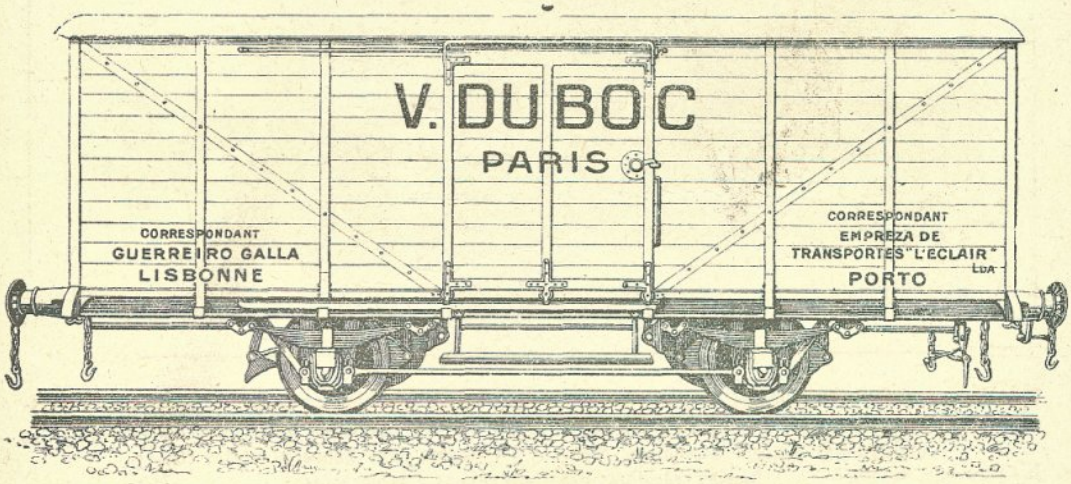
LISBOA — R. do Comercio, 49 — PORTO — R. Mousinho da Silveira, 257
e seus depósitos em toda a provincia

Rapidez
Economia
Segurança

Não mais trasbordos nas fronteiras
Não mais roubos de mercadorias
Utilizai o servico de transportes internacionais nos vagões de eixos intermudáveis

V. DUBOC

15, Rue Beaurepaire PARIS Telegr.: "Vieduboc



AGENTE EM LISBOA
GUERREIRO GALLA
Largo de S. Domingos, 11, 1.º — Telegr.: «MARAIVA»

AGENTE NO PORTO
Empreza de Transportes L'ECLAIR, LDA
Rua da Fabrica, 5 — Telegr.: «SILREIS»

Telefone—C. 890 Tel.—KOPPELRAIL

ORENSTEIN & KOPPEL-
ARTHUR KOPPEL S. A.

BERLIM-MADRID Barcelona — Bilbau — Cartagena — Lisboa

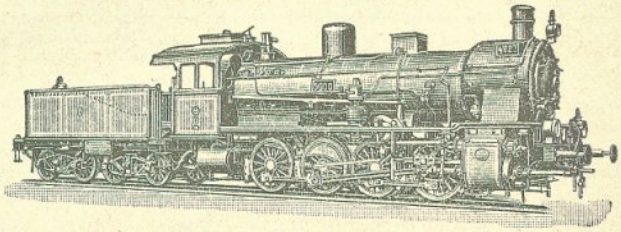
FABRICAS:

Bochum, Dorstfeld, Drewitz, ordhausen, Spandau, St. Loerincz-Budapest, Vysocan-Praga

Locomotivas

Escavadoras

Guindastes



Vias ferreas portateis e fixas

Carros de todas as classes

Orçamentos e informações gratis por peritos tecnicos

Deposito de material «Koppel» de via reduzida em armazem no paiz

Dirigir-se á representação ROBERTO·PEGADO E Fernandes, Bragança & Pereira, L.da RUA DE JULIÃO, 41 1.º Apartado de Correio-97 LISBOA

SOCIEDADE TORLADES

LIMITADA

32, Rua Aurea — LISBOA

AGENTES DA

Furness, Withv & Lt. Bureau Veritas

CORRESPONDENTES:

Em Londres — Lloyds Bank Limited: London County & Westmnster Bank Limited; Brown, Shpley & C.ª; Hambro & Son; Barng Brothers & C.ª.

Em New-York — Brown Brothers & C.ª.

Em Paris — Crédit Lyonnais, Banque de l'Union Parisienne, Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Société Marsellaise de Crédit Industriel et Commercial, Lloyds Bank (France) Limited.

Em Bordeos — Lloyds Bank (France) Limited.

No Brazil e Rio da Prata — The British Bank of South America Limited.

E em todas as principaes cidades

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL **Esc. 48.000:000$00** — FUNDOS DE RESERVA **Esc. 38.000:000$00** — CAPITAL REALISADO **Esc. 30.000:000$00**

BANCO EMISSOR DAS COLONIAS

SÉDE EM LISBOA **Rua do Commercio** — AGENCIA EM LISBOA **Caes do Sodré**

CODIGOS: Ribeiro, A. B. C. (5TH Edition), Lieber's, Pibco, Bentley's, Imperial, Peterson's

Endereços Telegraphicos: COLONIAL e em Londres, Paris, New-York e Kinshassa ULTRANACIO

FILIAES E AGENCIAS NO CONTINENTE

Aveiro, Barcellos. Beja, Braga, Bragança, Castello Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas Evora, Extremoz, Famalicão, Faro, Figueira da Foz Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Olhão, Ovar. Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Regoa, Santarem. Setubal, Silves, Tomar, Torres Vedras, Vianna do Castello, Vila Real de Traz-os Montes, Vila Real de Santo Antonio e Vizeu.

ILHAS ADJACENTES—Funchal (Madeira), Angra do Heroismo e Ponta Delgada (Açores).

AFRICA OCCIDENTAL—S. Vicente de Cabo Verde, S. Thiago de Cabo Verde, Bissau, Bolama, Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Principe, Cabinda, Loanda, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguella, Vila Silva Porto, Mossamedes e Lubango.

AFRICA ORIENTAL—Beira, Lourenço Marques, Inhambane, Chinde, Tete, Quelimane, Moçambique e Ibo.

INDIA—Nova Goa. Mormugão, Bombaim, (India Ingleza)—CHINA—Macau. —TIMOR—Dili

FILIAES NO BRAZIL—Rio de Janeiro, S. Paulo, Pernambuco, Pará e Manaus

FILIAES NA EUROPA Londres, *9 Bhishopsgate E*—Paris, *8, Rue do Helder*

AGENCIA NOS ESTADOS UNIDOS — New-York, *93, Liberty Street*

Operações bancarias de toda a especie no Continente, ilhas adjacentes, Colonias, Brazil e restantes paizes estrangeiros

Pinto & Sotto Maior

BANQUEIROS

LISBOA — Rua do Ouro, 18, 22

PORTO — Praça da Liberdade, 28, 29

Representantes em Portugal do

BANCO PORTUGUEZ DO BRAZIL

Depositos á ordem e a prazo.

Contas correntes em moeda nacional e extrangeira.

Saques sôbre o paiz e estrangeiro.

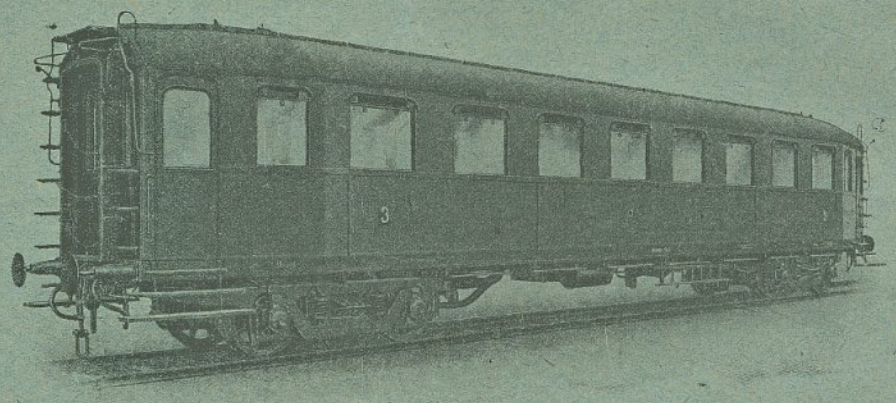
Descontos e transferencias. Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

VAGO

WAGGON-und MASCHINENFABRIK A-G
vorm BUSCH

Bautzen **Weimar**



Experiencia delargos anos Dão-se as melhores referencias

Constructores de: **Carruagens** para passageiros, bagagens, mercadorias e carris de ferro de toda a especie e em toda a largura de via

Especialidade: **Wagons** desmontaveis para o Ultramar.

Representante para Portugal e Colonias

Gustav A. Zickermann

Avenida da Liberdade, 11-2.º **LISBOA**

Telephone 5485 N. End. tel.: GAZICKMANN Codigos A. B. C. 5.ª ed. e RUDOLF MOSSE

Parceria Vinicola Portugueza, L.da

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Vinhos licorosos e de pasto para consumo e exportação

TELE { fone 4029 Norte / gramas — PARCECOLASUL

CODIGOS { A. B. C. 5 th / RIBEIRO

Armazens

Praça David Leandro da Silva

Telefone 161 P. B.— Poço do Bispo

Escriptorios

Rua da Prata, 234, 2.º **LISBOA**

E. PINTO BASTO & C.ª, L.DA

Agente das principaes Companhias de Navegação

Para os mais importantes portos do mundo

entre as quaes

CAES DO SODRE, 64

TELEGRAMAS — «PINTO» LISBOA

TELEFONES — C. 3601-360 3603-3605

The Pacific Steam Navigation Company — Para Brazil e America do Sul

The Union Castle Mail Steamship Co. Ltd — Carga e Passageiros para os pòrtos de Africa

Cosulich Societá Triestina di Navigazioni — Carga e Passageiros para os portos de Italia e Mediterraneo

John Hall & Co. Ltd. — Carreiras regulares entre Londres e Lisboa, portos do Algarve e Sul de Hespanha

Mac-Andrews & Co. Ltd. — Carreiras regulares entre Liverpool, Glasgow e portos de Hespanha

H. Hogath & Sons — Carreiras regulares entre Lisboa & Glasgow

FORNECEDORES DE CARVAO E ANTHRACITE

Unicos Importadores para Portugal do Carvão Cardiff «LEWIS MERTHYR»

REPRESENTANTES DIRECTOS DAS PRINCIPAIS CASAS CONSTRUCTORAS E ESTRANGEIRAS

The Baldwin Locomotive Works — Locomotivas de todos os typos, a vapor, electricas, sem fornalha e de combustão interna. Acessorios e sobrecelentes. Toda e qualquer obra de fundição e oficina metalurgica. Instalações de soldadura electrica para aço, *ferro fundido, cobre e suas ligas, aluminio*, etc. Instalações de soldaduras autogenea. Oleos especiaes de lubrificação.

Standard Steel Works Company — Rodados, aros, molas, etc., para locomotivas e vagons. Toda e qualquer obra de oficina metalurgica.

Stothert & Pitt Limited — Guindastes electricos, a vapor e manuaes de todos os typos. Titans, pontes rolantes etc. Garras para descaga de carvão e minerios. Aparelhos de gare. Cabrestantes electricos. Roldanas de lubrificação automatica. Bombas para oleos e liquidos viscosos.

J. Stone & Co. Ltd. — Bombas e grupos electro e turbo bombas. Helices Stone de grande rendimento e duração. Portas estanques para anteparas e bombas manuaes para exgoto. Bussolas e Telegraphos de navegação. Escotilhas, Lavatorios de cabine e restante material para instalações de bordo. Metal antifricção para chumaceiras. Pregos e rebiques de toda a especie. Trompas de vapor ou ar comprimido para vapores e fabricas.

Sir William Arrol & Co. Ltd. — Pontes metalicas e sua montagem incluindo fundações e alvenarias. Portas e bateis para docas. Instalações completas de descarga de carvão. Transportadores fixos e moveis para carga e descarga. Bombas e machinas de rebitar hydraulicas. Prensas hydraulicas. Guindastes e guinchos hydraulicos. Material e pessoal para trabalhos com caixões de ar comprimido

Yarrow & Co. (1922) Ltd. — Vapores de carga e passageiros. Caldeiras Yarrow de tubos de agua. Rebocadores e lanchas automoveis. Vapores de calado minimo para navegação fluvial.

Lobnitz & Co. Ltd. — Dragas de todos os typos, sucção baldes, colher, etc. Excavadores para abertura de canaes. Quebradores de rocha submarina, etc.

Falcot, Charpentier & Cie. — Basculas para viaturas vagons, etc. Balanças de todos os typos. Instalações de matadouros. Machinas para ensaios de materiaes

Th. & Wm. Smith, Ltd. — Cabos de aço para todas as aplicações, pesca, guindastes, elevadores, minas, etc.

P. H. Muntz & Co. Ltd. — Chapas «Muntz», prego e feltro para forro de embarcações. Tubos de latão e cobre para caldeiras e condensadores.

AZEITES

AGENTES DIRECTOS DA AFAMADA CASA HIJOS DE YBARRA DE SEVILLA

Folha e Estanho para conservas e Lithographia — Arame e arco para enfardar

SECÇÃO DE DESPACHO E DE TRANSITO PARA OS PRINCIPAES PORTOS DO MUNDO

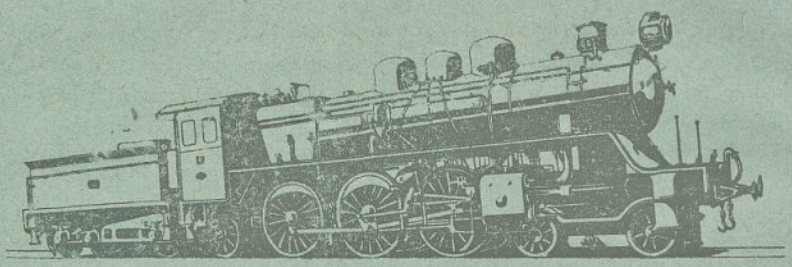
HENSCHEL & SOHN G. m. b. H.

CASSEL (Allemanha)

A MAIOR FABRICA DE LOCOMOTIVAS DA EUROPA

Fundada em 1810

Producção até hoje superior a 22.000 locomotivas



Typo de locomotivas para combóios expressos fornecidas em 1925 à Comp. dos Cam. de Ferro Portugueses

As machinas HENSCHEL servem actualmente todas as principaes linhas de Caminho de Ferro de Portugal

Fabricação de locomotivas de qualquer typo e força, para todos os fins, de via normal e reduzida, para empresas de construcções, explorações agricolas e industriaes (queimando lenha), locomotivas-guindaste, etc., etc.

Os typos de locomotivas mais correntes para empreitadas d'obras, ligações de ramaes explorações agricolas, etc., estão constantemente em fabricação, sendo portanto muito rapida a sua expedição de CASSEL

Typos especiaes de locomotivas para as Colonias

A Casa HENSCHEL fornece toda a especie de peças de recambio e encarrega-se de reparações de todo o genero de locomotivas.

HENSCHEL & SOHN - Secção «Henrichshütte» — HATTINGEN-RUHR

HENSCHEL & SOHN - Secção Commercial — BOCHUM

Peças de aço fundido e de aço forjado, pesando até 60 toneladas, para construcções de navios, de machinas e de locomotivas. Grande fundição de ferro. Rodas montadas (jogos de rodas) e seus accessorios para locomotivas, tenders, wagons e tramways. Chapas para caldeiras, chapas para bastidores (quadros, châssis), chapas para navios, etc.

Pedidos de offertas ou quaesquer outras indicações ao:

REPRESENTANTE GERAL PARA PORTUGAL E COLONIAS

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 1.º = LISBOA

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Minho e Douro

Tarifa de camionagem entre a estação de Porto-Campanhã e o Despacho Central de Matosinhos, situado na vila de Matosinhos, Rua Brito Capelo n.º 665

EM VIGOR DESDE 10 DE SETEMBRO DE 1926

Preços de camionagem desde a estação de Campanhã até o Despacho Central de Matosinhos ou vice-versa:

a) Remessas de pequenos volumes transportados nas linhas desta Direcção ao abrigo do Capitulo IX da sua Tarifa Especial Interna n.º 1 de G. V.

—por cada volume $05

b) Quaisquer outras remessas de grande ou de pequena velocidade (tendo-se, porém, em vista as restrições abaixo *):

— até 40 quilogramas $20
— de 41 até 60 . . . . . $25
— » 61 » 80 . . . . . $30
— » 81 » 100 . . . . . $36
— por cada 10 quilogramas além de 100, mais $03

* Para os objetos volumosos mas de pouco pêso (menos de 100 quilogramas por metro cúbico); matérias explosivas, inflamáveis ou perigosas; garrafões cheios ou vazios; mobília engradada ou desacondicionada (esta, sem responsabilidade por falta de acondicionamento), os preços de camionagem serão correspondentes ao **duplo dos acima indicados** na alínea *b*).

OBSERVAÇÃO IMPORTANTE

Além dos transportes acima previstos, de ou para o Despacho Central de Matosinhos, Emprêsa Geral de Transportes, Limitada encarrega-se tambêm, por intermédio dêste mesmo Despacho Central, de fazer a camionagem desde ou até o molhe do porto de Leixões (molhe do lado Norte) das mercadorias que cheguem ou saiam por êsse pôrto.

Em tal caso, devem os expedidores indicar nas respectivas notas de expedição **Central Matosinhos-Leixões** como ponto de destino das remessas, e os preços a cobrar, pela camionagem desde ou até á estação de Porto Campanhã, serão, não os indicados na anterior alínea *b*), mas sim os seguintes:

— até 40 quilogramas $22
— de 41 até 60 . . . . . $28
— » 61 » 80 . . . . . $33 } * *
— » 81 » 100 . . . . . $39
— por cada 10 quilogramas àlém de 100, mais $04

* * Estes preços serão elevados ao dôbro, quando se tratre de mercadorias já designadas nas restrições da alínea *b*,)

CONDIÇÕES

1.ª—As horas regulamentares da abertura e encerramento diário do Despacho Central, para o efeito de recepção e expedição de mercadorias ou quaisquer volumes, nas condições desta tarifa, serão as mesmas que fôrem observadas na estação de Porto Campanhã.

2.ª—Os portes das remessas, compreendida a importância correspondente à camionagem, serão satisfeitos na estação de procedência ou na de destino, conforme se trate de remessas em portes pagos ou a pagar. Exceptua-se, porém, a camionagem das remessas de cuja condução se encarregue a Emprêsa Geral de Transportes, Limitada, por ajuste prévio, cuja importância será sempre paga directamente à mesma Emprêsa.

3.ª—As remessas que não forem retiradas do Despacho Central, dentro do prazo regulamentar, ficarão ali em depósito à ordem dos consignatários, cativas de todos os débitos que as gravem, inclusivamente dos competentes direitos de armazenagem, em harmonia com a tarifa de despesas acessórias em vigor no caminho de ferro.

E decorridos que sejam 10 dias, depois do prazo citado, serão as remessas consideradas como abandonadas e entregues pela Emprêsa Geral de Transportes, Limitada ao Serviço do Movimento, Tráfego e Reclamações aplicando-se lhes as condições em vigor, para as remessas abandonadas ao caminho de ferro.

4.ª—Em todas as estações das linhas exploradas por esta Direcção (tidas em conta quaisquer restrições devidamente anunciadas sôbre o serviço que estejam habilitadas a fazer), se registarão ou facturarão remessas de grande ou pequena velocidade para o Despacho Central de Matosinhos (ou para Matosinhos-Leixões) e vice-versa, incluindo-se nas taxas correspondentes ao trajecto em caminho de ferro, mas com designação especificada, a taxa de camionagem entre a estação de Porto-Campanhã e o Despacho Central de Matosinhos (ou Matosinhos-Leixões) em conformidade com esta tarifa.

5.ª—A Emprêsa Geral de Transportes, Limitada abonará todas as despesas com que venham oneradas, ao serem lhe entregues na estação de Porto-Campanhã, as remessas destinada ao Despacho Central de Matosinhos ou Matosinhos-Leixões, despesas estas que a mesma Emprêsa cobrará directamente dos consignatários no acto de lhes fazer a entrega das remessas.

Ficam a cargo da Emprêsa Geral de Transportes, Limitada todas as despesas e formalidades fiscais, camarárias, etc., necessárias para que as remessas de ou para o Despacho Central de Matosinhos ou Matosinhos-Leixões atravessem a cidade do Porto, desde ou até à estação de Campanhã, sob o regime de **condução,** isto é, sem necessidade de serem abertos os volumes e verificado o seu conteúdo pelas autoridades encarregadas da fiscalização e cobrança de impostos de consumo na cidade do Porto.

Pela prestação dêstes serviços cobrar-se-há, independentemente da taxa de comionagem propriamente dita, a seguinte comissão:

Por cada remessa do capitulo IX da Tarifa Especial Interna n.º 1 de G. V. sem distinção de pêso		$02
Por cada remessa ao abrigo de outras tarifas	até 200 quilogramas .	$06
	de mais de 200 quilogramas	$11

As taxas prescritas nesta condição 5.ª serão sempre cobradas directamente pela Emprêsa Gera de Trasportes, Limitada aos donos das remessas.

6.ª — A Emprêsa Geral de Transportes, Limitada não se obriga ao transporte de volumes de pêso indivisivel superior a 500 quilogramas, nem de dimensões incompatíveis com o seu material circulante, prestando-se, contudo, a efectuá-lo, em qualquer dos casos, mediante ajuste prévio.

7.ª — No despacho Central estará sempre à disposição do público um livro em que os expedidores ou consignatários poderão formular quaisquer reclamações que tenham por oportunas contra o serviço no mesmo Despacho, quando não prefiram enviá-las directamente ao Engenheiro Director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

8.ª — Em tudo o que não seja contrário ao que a presente estipula, serão os transportes a que ela se refere regulados pelas disposições legais aplicáveis ao caminho de ferro e, em especial, pela Tarifa Geral e de Despesas Acessórias em vigôr.

NOTA IMPORTANTE

Todos os preços fixados nesta tarifa ficam sujeitos aos multiplicadores que incidirem sôbre os preços das tarifas internas da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou sôbre os seus participes nos preços de quaisquer tarifas combinadas.

Porto, 20 de Agosto de 1926.

TRÁFEGO

Expediente T. N.º 580

Pel'O Engenheiro Director,

Henrique Bravo Junior.

Tip. Artes & Letras—PORTO—1500 ex.

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Minho e Douro

4.º Aditamento ás Tarifas Internacionais P. H. F. n.os 1 e 2 de grande velocidade (Reimpressão de 1925)

Em consequencia da alteração das importancias de imposto do sêlo cobradas pelos Caminhos de Ferro Espanhois, os preços das tarifas acima designadas são substituidos pelos que a seguir se indicam:

PREÇOS DOS BILHETES

Percursos	Quilometros	Tarifa Internacional P. H. F. N.º 1—G. V. (Bilhetes simples)						Tarifa Internacional P. H. F. N.º 2—G. V. (Bilhetes de ida e volta)						BAGAGENS Por fracção indivisivel do 10 quilogramas, compreendidas as despesas de transporte e imposto de transporte.
		Inteiros			Meios			Inteiros			Meios			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	
Portugueses		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Do Porto a Barca d'Alva ou vice-versa.	203	70$35	51$65	35$25	35$20	25$85	17$65	105$55	77$45	52$80	52$80	38$75	26$40	—
Impostos para o Govêrno Português	—	3$70	2$80	2$00	2$00	1$55	1$15	5$70	4$35	3$15	3$15	2$50	1$90	—
		74$05	54$45	37$25	37$20	27$40	18$80	111$25	81$80	55$95	55$95	41$25	28$30	4$15
Espanhois		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
De Barca d'Alva a Hendaya ou de Irun a Barca d'Alva	645	93,35	70,15	42,00	46,65	35,05	21,15	123,60	92,40	55,65	61,85	46,15	27,80	8,58
Franceses		Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos
De Hendaya às estações da frente ou destas a Irun . . — S. Jean de Luz	14	4,85	3,30	2,15	2,45	1,65	1,05	7,30	4,95	3,20	3,65	2,45	1,60	(a) 0,43
Biarritz (Ville)	30	10,45	7,05	4,60	5,20	3,50	2,30	15,65	10,55	6,90	7,80	5,30	3,45	(a) 0,65
Bayonne . .	37	12,85	8,70	5,65	6,45	4,35	2,85	19,30	13,00	8,50	9,65	6,50	4,25	(a) 0,75
Bordeaux (S. Jean)	235	81,65	55,10	35,95	40,85	27,55	17,95	122,50	82,70	53,90	61,25	41,35	26,95	3,51
Paris (Quai d'Orsay)	823	286,00	193,05	125,85	143,00	96,50	62,90	429,00	289,55	188,75	214,50	144,75	94,35	11,95

(a) Minimo de cobrança—Francos 1,55.

PREÇOS PARA O TRANSPORTE DE BAGAGENS

Além dos preços indicados, cobra-se por cada expedição de bagagem . . .

Sem pêso excedente .

Á partida de Portugal:
- Registo . . . . . Escudos $55
- Despesas de trânsito em Fregeneda. . . . . Pesetas 6,70

Á partida de França:
- Registo e sêlo — Bicicletas, carros para creanças, doentes ou feridos . . . . Francos 0,80
- Registo e sêlo — Outras bagagens . . . . . „ 1,00
- Despêsas de trânsito em Irun . . . . . Pesetas 6,70

Com pêso excedente .

Á partida de Portugal:
- Registo . . . . . Escudos $55
- Sêlo, 5 0/0 sôbre o preço do transporte . . . . „ $
- Assistencia . . . . . „ $15
- Despesas de trânsito em Fregeneda . . . . Pesetas 6,70

Á partida de França:
- Registo e sêlo — Bicicletas, carros para crianças, doentes ou feridos . . . Francos 0,80
- Registo e sêlo — Outras bagagens . . . . „ 1,00
- Sêlo, 5 0/0 sôbre o preço do transporte. . . . Escudos $
- Assistência . . . . . „ $15
- Despesas de trânsito em Irun . . . . . Pesetas 6,70

Quando a importância total a perceber para o percurso espanhol for superior a 5 pesetas, ha a cobrar mais 0,10 pesetas.
A' partida das estações portuguezas deve ser cobrada, por cada expedição de bagagem, para o Governo francês uma taxa de fr. 0,25 de imposto de sêlo.

NOTA — Nestes preços estão compreendidos todos os impostos e sobretaxas em vigor.
No que não fôr contrario ao disposto no presente, continuam em vigôr as disposições das supracitadas tarifas (Reimpressão de 1925).
Fica anulado o 3.º Aditamento, datado de 31 de Maio de 1926.
Porto, 10 de Agosto de 1926.

Pel'O Engenheiro Director,

Henrique Bravo Junior

Tip. ARTES & LETRAS — Porto — 1500 ex.

Nos preços de bagagens estão compreendidos o imposto de sêlo português e as sobretaxas em vigor em Portugal, Espanha e França, havendo a cobrar mais, por cada expedição:

			Sem pêso excedente	Com pêso excedente
Á partida das estações portuguesas	Direito de registo e imposto de assistência	Esc.	$55	$70
	Despesas de trânsito em Valencia d'Alcantara	Pt.ª	6,25	6,25
	Imposto de sêlo em Espanha	»	0,10	0,10
	» » » » França	Fr.ª	0,25	0,25
Á partida das estações francesas	Direito de registo e sêlo em França — Bicicletas, carros de crianças, de doentes e de feridos	Fr.ª	0,80	0,80
	Direito de registo e sêlo em França — Outras bagagens	»	1,05	1,05
	Despesas de trânsito em Irun	Pt.ª	6,25	6,25
	Imposto de sêlo em Espanha	»	0,10	0,10
	Imposto de assistência em Portugal	Esc.	–	$15

Transporte entre as estações de Madrid	Pelos primeiros 30 quilos	Pt.ª	0,60	Mínimo por expedição Pt.ª 2,30
	Por cada fracção indivisível de 10 quilos além de 30	»	0,25	

O presente anula e substitue o 12.º Aditamento à tarifa internacional n.º 312 de grande velocidade.

Lisboa, 10 de Setembro de 1926.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Exploração — Serviço do Tráfego

Expediente n.º 857

200 exemplares

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

14.º ADITAMENTO

Á

TARIFA INTERNACIONAL N.º 301 — GRANDE VELOCIDADE

Em conseqüência da alteração dos preços das tarifas dos Caminhos de ferro franceses, a partir de 16 do corrente os preços da tarifa acima indicada passam a ser os seguintes:

Percursos		Distâncias quilométricas	PREÇOS — Bilhetes inteiros — 1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Meios bilhetes — 1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Bagagens — Por fracção indivisível de 10 quilogramas
PORTUGAL			**ESCUDOS**						
Das estações da frente a Fuentes de Oñoro ou de Villar Formoso às da frente	Lisboa-Rocio	442	153$65	107$75	70$20	77$25	54$20	35$40	8$91
	Entroncamento	328	114$05	80$00	52$20	57$45	40$35	26$30	6$67
	Coimbra	219	76$35	53$65	35$00	38$55	27$10	17$70	(1) 4$53
	Porto (Campanhã)	308	107$15	75$20	49$00	53$95	37$95	24$70	6$28
	Pampilhosa	203	70$70	49$65	32$40	35$65	25$10	16$40	4$10
	Guarda	47	16$70	11$85	7$65	8$40	5$95	3$80	(2) 1$04
ESPANHA			**PESÊTAS**						
De Fuentes de Oñoro a Hendaia ou de Irun a Villar Formoso		635	91,30	68,50	41,05	45,65	34,25	20,55	8,28
FRANÇA			**FRANCOS**						
De Hendaia às estações da frente ou das estações da frente a Irun	St. Jean de Luz	14	6,30	4,25	2,80	3,15	2,15	1,40	(3) 0,61
	Biarritz-Ville	30	13,50	9,10	5,95	6,75	4,55	2,95	(3) 0,94
	Bayonne	37	16,65	11,25	7,35	8,35	5,65	3,65	(3) 1,08
	Bordeaux-St. Jean	235	105,85	71,45	46,60	52,95	35,75	23,30	5,04
	Paris (Quai d'Orsay)	823	370,75	250,30	163,10	185,35	125,15	81,60	17,15

(1) Mínimo de cobrança por expedição: Esc. 5$97
(2) » » » » » » 1$87
(3) » » » » » Frs. 2,25

Nos preços dos bilhetes estão compreendidos todos os impostos e sobretaxas em vigor.

Nos preços de bagagens estão compreendidos o imposto de sêlo português e as sobretaxas em vigor em Portugal, Espanha e França, havendo a cobrar mais, por cada expedição:

			Sem pêso excedente	Com pêso excedente
Á partida das estações portuguesas..	Direito de registo e imposto de assistência	Esc.	$55	$70
	Despesas de trânsito em Fuentes de Oñoro	Pt.ª	6,25	6,25
	Imposto de sêlo em Espanha	»	0,10	0,10
	» » » » França..	Fr.ª	0,25	0,25
Á partida das estações francesas ..	Direito de registo e sêlo em França .. .. — Bicicletas, carros de crianças, de doentes e de feridos ..	Fr.ª	0,80	0,80
	Direito de registo e sêlo em França .. .. — Outras bagagens	»	1,05	1,05
	Despesas de trânsito em Irun	Pt.ª	6,25	6,25
	Imposto de sêlo em Espanha	»	0,10	0,10
	Imposto de assistência em Portugal..	Esc.	–	$15

O presente anula e substitue o 13.º Aditamento à tarifa internacional n.º 301 de grande velocidade.

Lisboa, 10 de Setembro de 1926.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Exploração — Serviço do Tráfego

Expediente n.º 828

200 exemplares

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

15.º ADITAMENTO

Á

TARIFA INTERNACIONAL N.º 302 — GRANDE VELOCIDADE

Em conseqüência da alteração dos preços das tarifas dos Caminhos de ferro franceses, a partir de 16 do corrente os preços da tarifa acima indicada passam a ser os seguintes:

Percursos		Distâncias quilométricas (ida ou volta)	PREÇOS — Bilhetes inteiros — 1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Meios bilhetes — 1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Bagagens — Por fracção indivisível de 10 quilogramas
PORTUGAL			**ESCUDOS**						
Das estações da frente a Fuentes de Oñoro ou de Villar Formoso às da frente	Lisboa-Rocio	442	230$80	161$70	105$50	116$05	81$30	53$20	8$91
	Entroncamento .. .	328	171$50	120$25	78$50	86$35	60$60	39$70	6$67
	Coimbra	219	114$75	80$65	52$60	57$85	40$75	26$70	(1) 4$53
	Porto (Campanhã) .	308	161$05	113$00	73$70	81$05	56$95	37$40	6$28
	Pampilhosa	203	106$35	74$65	48$80	53$65	37$70	24$80	4$10
	Guarda	47	25$15	17$55	11$60	12$75	8$65	5$70	(2) 1$04
ESPANHA			**PESÊTAS**						
De Fuentes de Oñoro a Hendaia ou de Irun a Villar Formoso		635	120,50	90,40	54,20	60,25	45,20	27,15	8,28
FRANÇA			**FRANCOS**						
De Hendaia às estações da frente ou das estações da frente a Irun	St. Jean de Luz	14	9,45	6,40	4,15	4,75	3,20	2,10	(3) 0,61
	Biarritz-Ville	30	20,25	13,70	8,90	10,15	6,85	4,45	(3) 0,94
	Bayonne	37	25,00	16,90	11,00	12,50	8,45	5,50	(3) 1,08
	Bordeaux-St. Jean ..	235	158,80	107,20	69,85	79,40	53,60	34,95	5,04
	Paris (Quai d'Orsay)..	823	556,15	375,40	244,70	278,10	187,70	122,35	17,15

(1) Mínimo de cobrança por expedição: Esc. 5$97
(2) » » » » » » 1$87
(3) » » » » » Frs. 2,25

O prazo de validade dêstes bilhetes, que normalmente é de 45 dias, é elevado a **90 dias,** sem faculdade de prorrogação, **quando vendidos juntamente com bilhetes para a viagem marítima de Casablanca (Marrocos) para Lisboa ou inversamente.**

Nos seus preços estão compreendidos todos os impostos e sobretaxas em vigor.

Nos preços de bagagens estão compreendidos o imposto de sêlo português e as sobretaxas em vigor em Portugal, Espanha e França, havendo a cobrar mais, por cada expedição:

			Sem pêso excedente	Com pêso excedente
Á partida das estações portuguesas..	Direito de registo e imposto de assistência	Esc.	$55	$70
	Despesas de trânsito em Fuentes de Oñoro	Pt.ª	6,25	6,25
	Imposto de sêlo em Espanha	»	0,10	0,10
	» » » » França.	Fr.ª	0,25	0,25
Á partida das estações francesas ..	Direito de registo e sêlo em França .. .. — Bicicletas, carros de crianças, de doentes e de feridos ..	Fr.ª	0,80	0,80
	Direito de registo e sêlo em França .. .. — Outras bagagens	»	1,05	1,05
	Despesas de trânsito em Irun	Pt.ª	6,25	6,25
	Imposto de sêlo em Espanha	»	0,10	0,10
	Imposto de assistência em Portugal..	Esc.	–	$15

O presente anula e substitue o 14.º Aditamento à tarifa internacional n.º 302 de grande velocidade.

Lisboa, 10 de Setembro de 1926.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Exploração–Serviço do Tráfego

Expediente n.º 829

200 exemplares

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

AVISO AO PUBLICO

AMPLIAÇÃO

DO

5.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de P. V.

CONCESSÃO ESPECIAL

Pelo presente se faz público que esta Companhia concede aos consignatários que, durante **o prazo máximo de um ano,** contado da data da primeira remessa, tiverem recebido, ao abrigo da Tarifa Especial Interna n.º 1 de pequena velocidade, **remessas de resinas de pinheiro, em bruto ou refinadas; borras de resina; breu vegetal ou mineral; colofónia; pez louro ou negro; água-raz; essências de terebentina e terebentina sêca,** por expedições de vagão completo ou pagando como tal, **quando destinadas a exportação pela barra do Douro ou pelo Porto de Leixões,** os mesmos bónus de 10 %, 15 % e 20 %, conforme a tonelagem transportada, que pelo 5.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de pequena velocidade, se concedeu para a exportação das mesmas mercadorias pela barra de Lisboa.

Observar-se-hão para esta concessão todas as condições constantes do supra-citado Aditamento, que o presente amplia, não podendo, porém, agruparem-se as remessas exportadas por um consignatário pela barra de Lisboa com as que o mesmo exporte pela barra do Douro ou Porto de Leixões.

Aproveita-se tambem a oportunidade para se esclarecer que a concessão estabelecida pelo 5.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de pequena velocidade diz respeito aos consignatários das remessas, que é de facto quem exporta as mercadorias, e não aos expedidores como foi indicado.

Lisboa, 16 de Setembro de 1926.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

A n.º 117

Exploração—Serviço do Tráfego
Expediente n.º 2 462/1.174

500 exemplares

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Minho e Douro

5.º Aditamento á Tarifa Especial Interna n.º 1 de G. V.

Viagens de recreio em comboios especiais de ida e volta com a redução de 50% sôbre os preços da Tarifa Geral

Porto ou Campanhã a Braga, Barcelos, Viana, Valença, Monsão, Penafiel, Amarante, Vila Rial, Pedras Salgadas, Vidago, Chaves, Pinhão, Tua e Barca d'Alva

A partir do dia 18 do corrente mês de Setembro, a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro organisará, quando o julgar conveniente, comboios especiais de ida e volta para viagens de recreio, sendo as bases dos preços dos bilhetes as abaixo indicadas:

Do Porto ou Campanhã às estações abaixo e volta	Bases		
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Braga	1$71	1$26	$86
Barcelos	1$59	1$17	$80
Viana	2$55	1$87	1$28
Valença	3$99	2$93	2$00
Monção	4$50	3$30	2$25
Penafiel	1$26	$93	$63
Amarante	2$16	1$69	1$08
Vila Rial	3$96	3$12	1$98
Pedras Salgadas	5$04	4$20	2$52
Vidago	5$49	4$65	2$75
Chaves	6$12	5$28	3$06
Pinhão	3$90	2$86	1$95
Tua	4$29	3$15	2$15
Barca d'Alva	6$09	4$47	3$05

Observação — Estas viagens serão préviamente anunciadas em Aviso ao Publico pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, devendo os bilhetes ser adquiridos nas bilheteiras das estações do Porto ou Campanhã, desde a data da publicação do Aviso até tres dias antes do indicado para a realisação do comboio especial.

Os comboios especiais anunciados partirão do Porto ou Campanhã na manhã do dia indicado e regressarão á noite ou na madrugada do dia seguinte.

No caso de os bilhetes vendidos para a viagem de recreio anunciada serem em numero tão diminuto que não permita a organisação do comboio especial os seus possuidores seguirão no primeiro comboio ordinário a efectuar no dia indicado, que vá ao ponto do destino da excursão, regressando a Campanhã ou Porto no ultimo comboio ordinário desse dia ou no primeiro do dia seguinte.

Estes bilhetes só teem validade para o comboio especial anunciado ou, no caso de este se não realisar por falta de número de passageiros que tal permita, para os comboios ordinários indicados pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

Porto, 10 de Setembro de 1926.

TRÁFEGO

Expediente T. n.º 580

P'elo Engenheiro Director,

Henrique Bravo Junior

Tip. Artes & Letras—Porto—2500 ex.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES
Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

16.º ADITAMENTO

Á

Classificação Geral

PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 20 de Setembro de 1926 a Classificação Geral para o transporte de mercadorias, animais e veículos em pequena velocidade, em vigor desde 26 de Fevereiro de 1923, é alterada, na parte que respeita a esta Companhia sòmente, como segue:

NOMENCLATURA	Tarifa geral — Classe ou Capítulo	Tarifa especial n.º 1					Tarifa geral ou especial	
		Capítulo	Tabela de aplicação geral — Número	Preços especiais		Mínimo de pêso ou quantidade a taxar	Carga mínima de vagão completo ou pagando como tal	Notas a consultar no fim desta Classificação
				Zona	Tabela número			
							Ton.ª	
Pólvora infumígena	–	II (c)	3	–	–	100	2	(2)
Pólvora sem fumo	–	II (c)	3	–	–	100	2	(2)

Lisboa, 15 de Setembro de 1926.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Exploração—Serviço do Tráfego
Expediente n.º 1.171

500 exemplares