



PUBLICA-SE NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MÊS

17.º do 39.º anno

LISBOA, 1 de Setembro de 1926

Numero 929

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Imp. Gazeta dos Caminhos de Ferro

5, Rua da Horta Sêca, 7

Colaboradores

Engenheiros J. Fernando de Souza, Delfim M. Monteiro, Carlos Roma Machado, C. Maniito Torres, Raul Esteves, Luna de Oliveira, Jayme Gallo, Gabriel Uriquen, 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

BELLO & BRAVO



Rua Augusta, n.º 177, 1.º-D.—LISBOA

Aços rápidos e para ferramentas
Alumínio, em chapas, barras, etc.
Alvalades de chumbo e zinco
Arames diversos, crú, queimado, galvanizado, cobreado
Ascensores e monta-cargas
Batelões e rebocadores
Caldelras e pertences de locomotivas
Carruagens de caminho de ferro para passageiros
Cartuchos «Bachmann» para caça, com todas as pólvoras
Chapas galvanizadas, lisas ou onduladas
Chumbo em barra e laminado
Cobre em bruto, laminado, tubos, arames, etc.
Creosote para injeção de travessas
Dragas
Engenhos de furar, de coluna, sensitivos, raiiais, etc.
Espingardas para caça e revolvers, da «Sté. Ame. Manufacture Liégeoise d'Armes à Feu»
Estanho
Ferro e aço macio **ITLU**, barras, chapas, etc.
Forjas fixas e portáteis
Fornos especiais para o tratamento térmico do aço por combustão de carvão, coke, gaz e óleos pesados.
Latão em bruto, laminação, tubos, etc.
Limadoras
Lixas para madeiras, ferro, etc.
Locomotivas a vapor, gasolina ou electricas
Machinas-fixas, semi-fixas e locomoveis
Maquinas frigorificas
Maquinas ferramentas

Maquinas para lavar roupa e instalações completas de lavandarias
Maquinas de rectificar e afiar
Maquinas de atarrachar
Maquinas de fresar, universais, horizontais e verticais
Maquinas para trabalhar madeira
Maquinas para fabrico de parafusos
Maquinas para todas as industrias
Material electrico de qualquer especie
Material fixo e circulante
Metal branco e anti-fricção
Oleos para lubrificação
Platina e Nickel
Pedras de esmeril
Pegamoides
Pontes e outras construções metalicas
Rails d'aço de qualquer perfil
Tintas em pó e preparadas
Tornos mecanicos
Tornos-revolver semi automaticos
Tornos verticais
Travessas metalicas
Tubos de ferro, pretos e galvanizados e d'aço paracaldeiras
Ventiladores
Vapores de qualquer tonelagem
Vias ferreas portateis, wagonetes, etc.
Wagons de qualquer tipo e tonelagem
Zarcão
Zinco em lingotes ou laminado

Endereço telegrafico: BEBRA—LISBOA

Telefone: CENTRAL 2931

SOCIEDAD ESPAÑOLA
DE CONSTRUCCIONES

Babcock & Wilcox

FABRICA E SÉDE PRINCIPAL:

BILBAU

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

Caldeiras
Aquo-
Tubulares
para usos
Terrestres
e Marítimos

Locomotivas

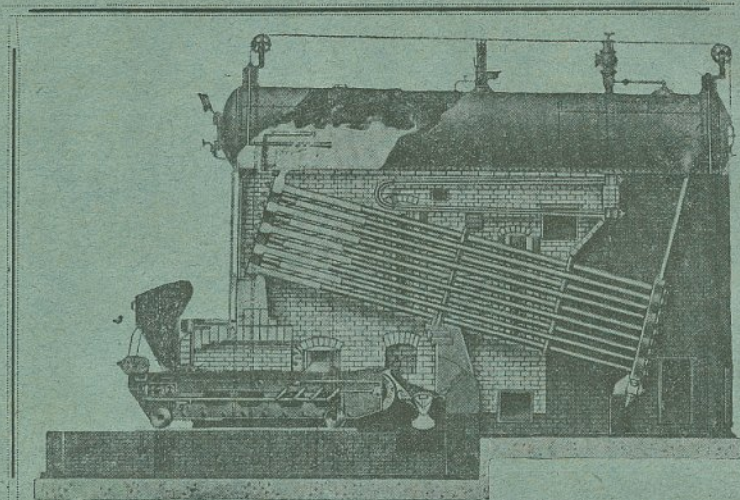
Guindastes
electricos
e de vapor

Bombas
de vapor
horizontaes
e verticaes
systema

«WEIR»

Bombas
Centrifugas
«DRYSDALE»

Fornalhas
automaticas



Sobre aque-
cedores
de vapor

Purificado-
res d'agua

Chaminés
de aço

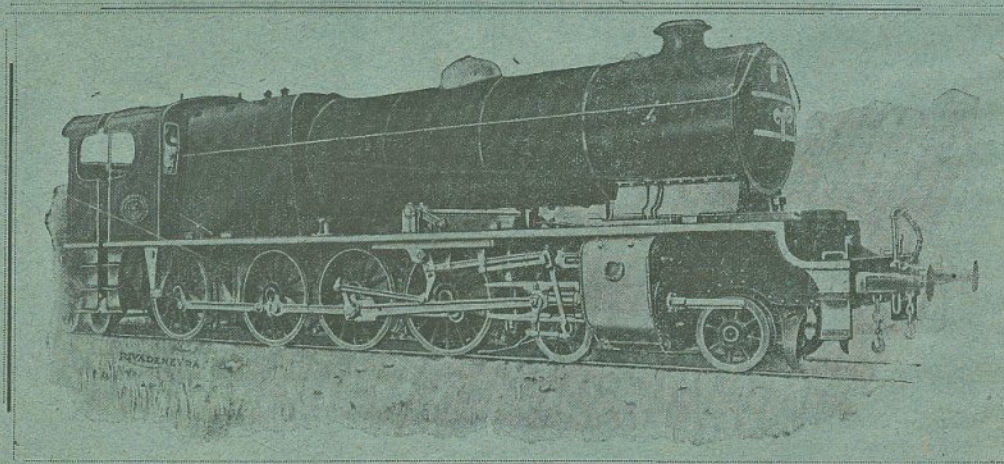
Economisa-
dores de
combustivel

Queimado-
res de oleo

Aparelhos
para a
combustão
de carvões
pulverizados

Tubagem
para todos
os effeitos

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



Typo de locomotiva «Mastodonte» de grande potencia, tres cylindros e simples expansão, construida expres-
samente 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, tenders, locomotivas-guindaste, bastidores, rodas, accessorios para locomotivas, chapas de aço.

Temos a maior fundição em toda a peninsula.

MAQUINAS - TUBAGEM - CORBEIAS

F. STREET & COMPANY LIMITED

== Serralheria e Fundição ==

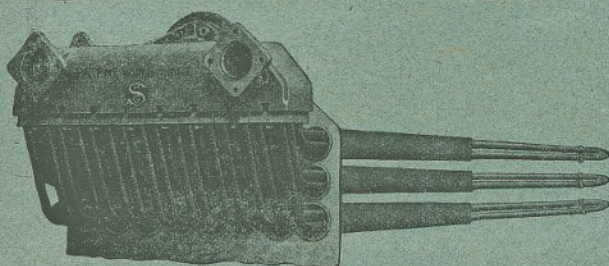
R. Poço dos Negros

LISBOA



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

Cassel-Wilhelmshoehe (Alemanha)



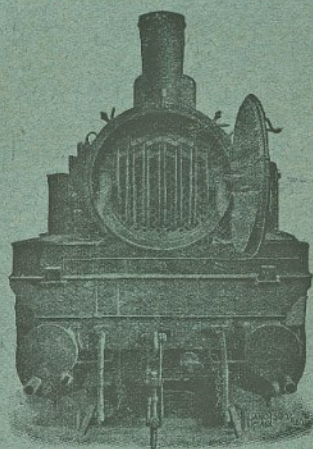
Sobreaquecedores Marca

«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 marítimas e terrestres

Insufladores de Hollín dos tubos «SCHMIDT»

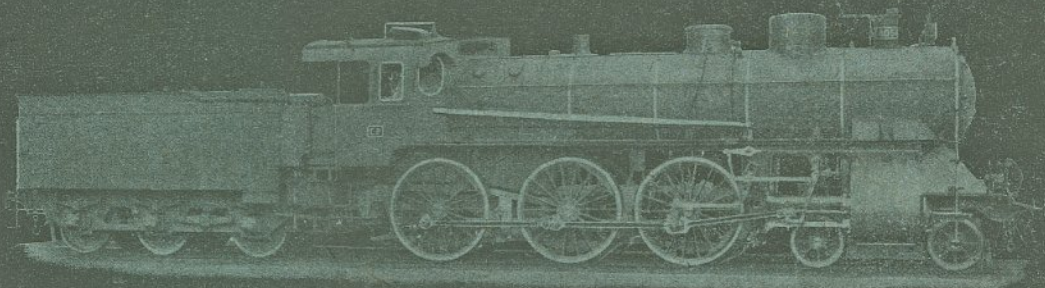
Para caldeiras marítimas

Representantes únicos para Portugal, Espanha, Marrocos e Colónias

Sociedad Española de Material Ferroviario, S. A.

MADRID—Fernánflor, 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 Ferroviário, S.A., MADRID
Teleg. / LOCOMOTORA

Fernanflor, 4.

DE MAG



De maior importancia para a rentabilidade das fabricas são os

guindastes giratorios normaes do

DE MAG

manobrados por miquelas 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. e m. 4, m. 5

Diferenciaes electricos patente

DE MAG

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

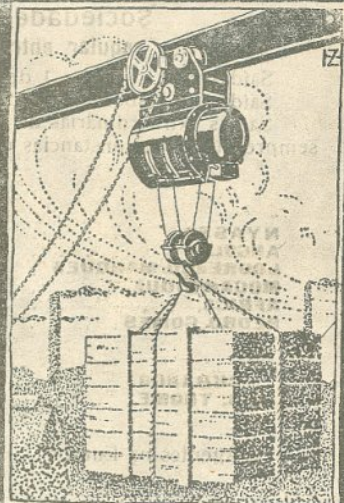
Peçam os nossos prospectos

Representante em Portugal e Colónias

AUGUSTO CUNZE

K. dos Fanqueiros, 44 C.º 3702

LISBOA



DE MAG



DESPERDICIOS QUE CUSTAM CARO

Menos de 0.1 % das despesas totais, é o custo da lubrificação numa fabrica ou officina

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 película de oleo.

Todavia não é qualquer oleo que satisfaz.

Cada máquina tem um lubrificante apropriado.

Existe sempre um oleo que pelo seu corpo, 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 possível o funcionamento contínuo e regular quando cada máquina seja lubrificada com o oleo que lhe é scientíficamente 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 a ha 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 circumstancias 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 Enropahaus
ROTTERDAM, H, Van Krieken & C., P. O. B. 653.

Rebocadores no Tejo: TEJO, D'URO, e CABINDA,

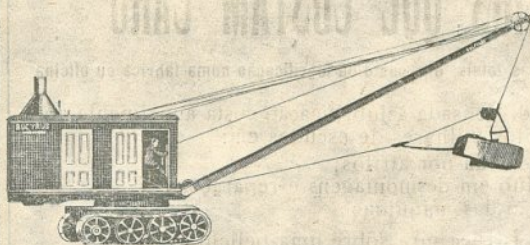
TODOS OS VAPORES d'esta Companhia tem frigorifico, luz electrica, excellentes acomodações e todos os modernos requisitos de navegação, proporcionando aos srs passageiros viagens rapidas e comodas

Escritorios da Companhia:

LISBOA, Rua de Comercio, 85

PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telefones : — Lisboa, P. B. X., Central 2365 a Central 237 .



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

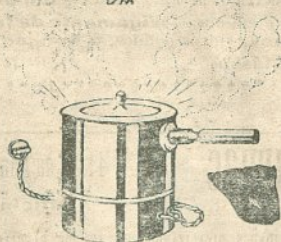
MEIAS
Camisaria Modelo

A CASA QUE MAIOR SOR-
TIDO TEM E A QUE MAIS
BARATO VENDE

Rua do Ouro, 117

Secções de luvaria, gravata-
ria 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 dispendo de maquinismos
mais aperfeçoados para a sua in-
dustria, tem sempre nos seus depósitos
papeis diversos da sua produção, taes
como almássos, escritas, impressões,
capas em diversas cores e outras es-
pecialidades que podem com vanta-
gem substituir os estrangeiros. São
os melhores que se fabricam no Paiz
e como taes consi lerados.

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

PÓS DE
KEATING

MATAM



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

José Monteiro

MARMORISTA

MARMORES SERRADOS
E POLIDOS

nacionais e estrangeiros

CANTARIAS

de varias procedencias

ARDOZIAS

para todas as applicações

SERRARIA A VAPOR

DE MARMORES

Deposito, Oficina e Escritorio:

Rua Nova da Trinda e, 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
aramé, ferro, cobre e zinco.

Tubo de chumbo, chumbo lami-
nado 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 Morta 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 flores 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

ESCRITORIO

Travessa dos Remolares, 23, 1.º

LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construções metálicas da *Société de Beaumont & Morpent* — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences — **Material eléctrico**, instalações com pilas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc., para todas as applicações. **Ascensores** e montacargas hydraulicos e electricos de *Edoux & C.* — **Cimento «Candlot»**, deposito em Lisboa — **Maquinas-ferramentas** — **Metaes** em bruto e em obra — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLLI** e todos os mais para construções — **Rails d'aço** — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.
Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboas
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 ESCRIVER 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 lato feito desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via e

Limpa pelo processo parisiense lato 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

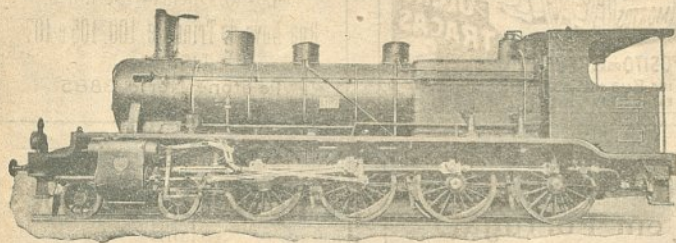
Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos
Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente não fajando 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

Sede social e Direcção Geral:

5, Rue La Boétie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

em Reims (Norte-França) e La Croyère (Belgica)

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

Agentes geras para Portugal e Colonias:

BELLO & BRAVO Rua Augusta, 177, 1.º

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECHANICAS

Sociedade anonima dos ATELIERS GERMAIN

Sede social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

Secção MATERIAL CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS

Carruagens de luxo e ordinarias — Carruagens de tramways
Vagoes de m. r. e de todos os tipos. — Vagoes-cisternas. — Vagoes-tones. — Tenders. — Peças de sobreelante.
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 telegraphico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-POINT

Representantes em Portugal — CARMO, Limitada

LARGO DE S. JULIÃO, 12 2.º

TELEFONE CENTRAL 246

Gazeta dos Caminhos de Ferro

17.º DO 39.º ANNO

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

NUMERO 929

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1906, 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, 17

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

Representante em Angra do Heroísmo: José Maria dos Santos

FUNDADOR
L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

LISBOA, 1 de Setembro de 1926

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO

Manoel de Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses—Aviso ao publico 9.º Aditamento ao aviso A n.º 102—Estação de Fontela.
—14.º Aditamento á tarifa especial P. H. F. n.º 5—g. v. Transporte de recovagens e géneros frescos entre Portugal e França.

SUMÁRIO

A rede secundária do Minho, por J. Fernando de Sousa	Pag. 257
Tubos de Aço	» 259
Sindicato dos Profissionais da Imprensa	» 259
Revisão de tarifas	» 259
Descarrilamentos	» 260
Fernando Borges	» 261
A electrificação da linha de Cascais	» 261
Linhas Estrangeiras	» 262
Palace Hotel da Curia	» 263
O centenário do primeiro caminho de ferro em Nova York	» 264
Nova catástrofe no Faial	» 265
Feira Internacional de Praga	» 266

O serviço dos correios nos E. U. da America	Pag. 266
Reunião em Paris da comissão permanente do Comité Consultivo das Comunicações	» 267
Telefónicas a grande distancia	» 267
Os carris de aço-manganésio	» 267
Assistencia aos ferroviários da Campanha do «Mid»	» 367
Viagens e Transportes	» 268
Linhas Portuguesas	» 268
Conselheiro Fernando de Sousa	» 268
Meuck & Hambrock G. M. B. H.	» 269
Imprensa	» 269
Preços de assinatura por ano, da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»	» 269
Vagões de Caixas tombantes proprios para carruagens de carvão, minerios e outras mercadorias a granel	» 270
A estação de Krenzberg do novo metropolitano de Berlim	» 270
Porto de Lisboa	» 270
Arrematações	» 270
Parte Official.	» 271
3.º Congresso da electricidade	» 272
Companhia dos C. de Ferro Portugueses	» 272

A rede secundária do Minho

«Cançado chá que ferve...»

por J. Fernando de Sousa

HÁ cerca de três anos surgiu o pedido de concessão de uma linha de 1.ª da Povoia a Espo-sende á margem esquerda de Lima em frente de Viana e outra do Vale do Cávado, de Espo-sende a Braga por Barcelos. O requerente, João de Sousa Magalhães, pedia a garantia de juro de 7 % para o capital de 300:000\$00 por quilómetro e mais o material fixo e circulante pelas reparações alemãs e as vantagens das bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de julho de 1899, entre as quais figuravam a cedencia dos impostos de transitio e selo durante 30 anos, a isenção de impostos no juro das obrigações e dividendo das acções e comparticipação nas receitas do afluxo de tráfego á linha do Minho por igual periodo e a isenção de direitos de importação do material fixo e circulante durante a concessão, pedida por 99 anos.

A este pedido se referiu largamente a *Gazeta* em artigos de 16 de novembro e 1 de dezembro de 1923 e 1 de abril de 1924.

Em parecer da Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro de 7 Agosto de 1923, insistia-se na doutrina assente em parecer anterior de 20 de feve-

reiro de 1920, que foi publicado na *Gazeta* de 1 e 16 de maio e 1 de junho do mesmo ano. Em artigos de 1 de março e 1 de abril do mesmo ano fôra o assunto largamente apreciado.

Qual era essa doutrina, cuja exposição em 1920 fôra provocada por varios pedidos de linhas em leito d'estrada com directrizes comuns ás de leito proprio?

Colocara-se a Junta perante um principio incontestavel: o da conveniencia da unidade da rede secundaria no Minho, devendo as linhas destinadas a constituir-la, ter direcção e administração comuns para diminuir gastos gerais, assegurar melhor aproveitamento de material circulante, evitar a multiplicação desnecessaria de oficinas e poupar o publico aos incomodos e despesas inerentes ás multiplas transmissões.

Demais essa rede vem convergir a um tronco unico entestando no Porto e em Leixões, eu emporio comercial e testa maritima.

Com esse principio coincidem factos que nos referidos pareceres eram postos em relevo.

Existem duas companhias, a da Pova e Guimarães, que exploram 120 quilómetros, bastando a construção de um troço de 22 quilómetros para as ligar. Essas linhas foram construídas sem auxilio do Estado e dão remuneração ao capital. Está preparada desde 1908 a sua fusão com a empresa concessionária de 158 quilómetros das linhas do Alto Minho, tendo sido até promulgada a lei de 20 de julho de 1912 autorizando a fusão das três empresas e concedendo o troço de ligação de Mindelo a Lousado.

Porque não se tornou efectiva essa combinação?

A concessão do Alto Minho abrangia a linha de Braga a Guimarães com 28 quilómetros, de Braga a Monsão com 64 e de Viana a Ponte da Barca com 46: total 158 quilómetros. Por lapso foi fixado o limite de 150 quilómetros à extensão com garantia de juro de 5 % sobre 19.999\$00 por quilómetro, com o limite de 3 % para o desembolso do Estado e as vantagens da lei de 1899. Havia ainda a obrigação de construir uma ponte extensa e cara, comum à estrada e ao caminho de ferro, sobre o Lima em Lanheres.

A lei de 1912 estipulava o praso de 80 anos para a duração de todas as concessões, incluindo as da Pova e Guimarães, de duração indeterminada nos respectivos diplomas de concessão. Não dava garantia ao troço de ligação, mas transferia todo o traçado da linha do vate de Lima para a margem direita, dispensando a ponte, que seria construída para estrada quando o dividendo das acções excedesse 8 %.

Apezar de tão apertadas condições o empreendimento, que estava pendente desde 1904, mercê das dificuldades que a burocracia e a política tinham suscitado, tornava-se viável, e as negociações financeiras entabuladas depois da lei de 1912 teriam surtido efeito sem a guerra, que sobreveiu em 1914 e tendo já feito retrair com os seus prenuncios os mercados, veiu desencadear a profunda perturbação mundial da vida economica cujas consequências estavam sofrendo.

Em tais condições tornava-se absolutamente inviável uma combinação baseada na garantia de juro baixo a um capital que representava oiro antes da guerra e se achava reduzido a uma cifra irrisória.

A empresa do Alto Minho demonstrara a seriedade do seu intento, fazendo um depósito de 50 contos e levando a cabo com perfeição, que foi objecto de louvores oficiais, a elaboração dos projectos definitivos de 92 quilómetros de linhas (Braga a Guimarães, Braga aos Arcos e Viana a Lanheres), trabalho executado pelo distinto engenheiro Vascelos e Sá.

A equidade e o interesse publico aconselhavam a actualização dos dados essenciais do contrato, em vista da depreciação da moeda, fixando em oiro o capital garantido, elevando a taxa do juro e dando a facilidade de aproveitamento parcial das estradas

em certos troços, como o dos Arcos a Monsão, em que o movimento seria menor e a estrada é larga e muita especialmente em pontes importantes.

Essa revisão seria sempre subordinada à clausula da fusão das três empresas.

Não se procedeu assim. Levantaram-se ignaras e grosseiras recriminações contra a empresa do Alto Minho, acusada de burlar a região, como se fosse ela a culpada da guerra e das suas consequências financeiras. Menospresou-se o esforço considerável realísado, assim como a conveniencia da unidade d'exploração e administração da rede secundaria.

Fizeram-se concessões em leito d'estrada de linhas que pertenciam à concessão do Alto Minho. E por fim declarou-se em 1924 caduca a concessão com perda do depósito, apesar d'estatuir a lei de 1912 que todos os prazos se contariam da data do contrato de fusão e revisão da concessão que fosse elaborado e *que o Governo nunca fez lavrar*.

Todos esses factos eram recordados nos referidos pareceres da Junta Consultiva, que pugnava pela constituição de uma companhia unica tendo por nucleo a fusão das três empresas e a qual fosse construindo sucessivamente os diverços troços da rede secundaria, começando por alargar a linha da Pova e construir a sua ligação com a de Guimarães.

Não se fez ouvir a voz da razão e do interesse publico.

Não houve a larga visão do futuro. Bastou um almoço festivo que lisonjeasse a vaidade de um ministro de ocasião para se fazerem as concessões em leito d'estrada apesar de ser obvia a impossibilidade de vingarem.

Quanto ao pedido de João de Sousa Magalhães em vez de se atenderam as ponderações da Junta Consultiva, classificaram as linhas da Pova por Esposende a Darque e de Esposende por Barcelos a Braga, duplicação dispensável por largo tempo do ramal de Nine no troço Barcelos-Braga. E por último a lei n.º 1632 da 16 de Julho de 1924 concedeu as linhas da Pova a Esposende e de Esposende por Barcelos e Braga a Guimarães, somando 76 K.^{os} ao requerente, com a garantia de 7 % sobre 12:000\$00 oiro por quilómetro construido sem fixar nem limite da extensão, nem de raios de curvas, nem de rampas, as condições técnicas das linhas e elementos essenciais que sempre o Estado prescreveu e cuja omissão deixa ao concessionário plena liberdade de alargar a linha, barateando a construção e avolumando a garantia.

Não se exigiu depósito de garantia; não se marcou praso para apresentação de projectos; não se lavrou até hoje contrato em que se consignassem claramente direitos e obrigações. Atirou-se para os concelhos interessados, sem se dizer quaes nem em que proporção, os encargos da garantia, que representavam 1.340 contos anuais.

Consentiu-se um simulacro de começo de construção sem haver projecto aprovado. Deram-se

sucessivas prorrogações semestrais, sem haver contrato a que se referissem.

E assim decorreram três anos até, que perante a manifesta impossibilidade de construir com 250 contos por quilómetro linha para que se pediram 400 (300 mais o material fixo e circulante) vem o concessionário pedir a elevação do juro garantido a 9 %, do capital a 18 contos-ouro, o que representa 378 papel e concessão dos empréstimos sucessivos pela Caixa Geral de Depósitos para a realização das obras.

Deste modo os encargos anuais dos 5 concelhos atravessados pela linha elevam-se a cerca de 2600 contos, acrescentados às contribuições gerais.

E porque o Conselho Superior de Caminhos de Ferro fiel ao critério do interesse geral, que condena o fracionamento da rede secundária do Minho e aconselha a sua unificação, foi contrário ao pedido, surgiram logo arremetidas injuriosas, inventando-se que o Conselho declarou suficientes, os 12 contos ouro por quilómetro, o que é absolutamente falso.

Chegou o momento de ser tomada pelo Governo a resolução que assegure por modo efectivo e definitivo a construção sucessiva das várias linhas secundárias que interessam ao Minho e de realizar ao mesmo tempo a unidade da rede.

Deu-se por caduca a concessão do Alto Minho, confiscando o depósito de 50 contos e fazendo perder o importante capital gasto com os estudos de 92 k.^m

Porque se não declara caduca a concessão Magalhães, que finda em 20 de Setembro, sem haver um depósito, um contrato, um palmo sequer de projecto apresentado?

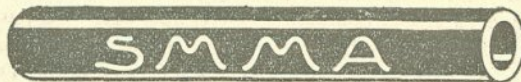
Promova-se ao mesmo tempo a imediata fusão das Companhias da Póvoa e Guimarães, construa-se o troço de ligação e o prolongamento à Trindade; tornem-se esse 140 k. de linha unificada para núcleo de rede secundária do Minho, assegurando-a a construção sucessiva pela garantia de juro sobre bases eficazes.

E' isto que aconselha o bem geral, semolhar aos interesses pessoais.

TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

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



Pecas forjadas,
Garrafas de aço
lisas para gaz
comprimido

Representantes em Portugal e Colonias
SPECIA, Ltda.
Praça de D. Luiz, n.º 9, 2.º — LI-BOA

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

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

Sindicato dos Profissionais da Imprensa

Reuniu ontem a Assembleia Geral da Caixa de Previdência do Sindicato dos Profissionais da Imprensa de Lisboa, pelas 17,30 horas para continuação dos trabalhos.

O sr. Presidente do Ministerio recebe na próxima quinta-feira pelas 15 horas a comissão delegada da Assembleia Magna dos Jornalistas de Lisboa e os representantes das colectividades gráficas que lhe vão apresentar as reclamações das classes interessadas na modificação da lei da imprensa no regime da censura previa.

A comissão Executiva da Exposição de Jardinagem, Pomicultura e Industrias Regionais de Cintra comunicou à Direcção do Sindicato dos Profissionais da Imprensa de Lisboa que tem livre entrada

Revisão de tarifas

Para proceder à revisão das tarifas ferroviárias, devendo concluir esse trabalho no mais curto espaço de tempo possível, foi nomeada hoje uma comissão composta pelo engenheiro geral de obras públicas Manuel Francisco da Costa Serrão, que servirá de presidente, por dois delegados dos Caminhos de Ferro do Estado e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por um delegado de cada um das outras empresas ferroviárias do continente e pelo engenheiro chefe da divisão do movimento e tráfego da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que servirá de secretário.

no recinto da exposição, os jornalistas mediante a apresentação da respectiva Carteira de Identidade. A exposição realisa-se nos dias 3, 4, 5 e 6 de Setembro próximo e é da iniciativa do jornal «Cynthia», gazeta semanal regionalista.

DESCARRILAMENTOS

Na estação de Santa Apolónia

oito vagões desligados dum comboio, descarrilam e chocam com outro material, provocando ferimentos em quatro pessoas

No dia 29 na Madre de Deus, dependencia da Estação de Santa Apolonia, na linha que liga essa estação à de Braço de Prata, deu-se um lamentável desastre, do qual resultou ficarem feridas quatro pessoas.

Cêrca das 14 horas, saiu da estação de Braço de Prata, com destino ao Campo Pequeno, um comboio de mercadorias n.º 3,661, composto de 11 vagões carregados de carvão. A maquina era tripulada pelo maquinista, Manuel Bento, levando como condutor Manuel Fernandes e guarda-freios os carregadores da secção de trens da C. P. Antonio Alexandre e Joaquim Mendes Pinto, de 30 anos, residente na rua Cavaleiro Oliveira, 33, 4.º Dt.º.

No trajecto de Braço de Prata para o Campo Pequeno manifestou-se incendio no terceiro vagão a contar da frente sem que o pessoal desse por isso. O chefe da Estação de Chelas, sr. Raul Pinto, notou, quando o comboio ainda vinha a uma certa distancia uma grande quantidade de fumo indício de incendio, e fez sinal ao maquinista para que parasse o comboio imediatamente, o que ele fez a 200 metros de distancia da estação.

O sr. Raul Pinto, verificando que de facto se tratava dum incendio violento, mandou recuar o comboio para a linha de Xabregas, a fim de dar passagem ao comboio n.º 102, que devia áquella hora partir da estação do Rossio. Em seguida ordenou ao guarda-freio da cauda, Mendes Pinto, que apertasse bem os freios e não abandonasse o seu lugar, enquanto ele, chefe, auxiliado por trabalhadores da via, colocava os calços automáticos nos rodados dos vagões que deviam ser separados daquelle onde se manifestára o incendio.

Depois, procedeu-se ao desengate, com o maximo cuidado, ficando os oito vagões completamente afastados do fogo.

Entretanto, compareceu o material e pessoal dos bombeiros. Como se verificasse falta de água, para localizar o incendio, o sr. capitão Rodrigues Alves, comandante do Corpo de Salvação Pública, mandou pôr a trabalhar o motor de um poço na quinta da Conceição, afastada da estação de Chelas uns 500 metros, conseguindo assim, apagar o fogo.

Como se deu o desastre

O chefe da estação de Chelas, que assistia aos trabalhos dos bombeiros, reparou que os oito vagões deslissavam lentamente pela linha de Xabregas, levando o guarda-freio Pinto e mais dois trabalhadores, julgando que os vagões parassem a curta distancia,

e não prevendo o desastre, andou alguns metros, gritando aos trabalhadores que se apeassem e ao guarda-freio que apertasse mais os freios.

O Mendes Pinto, não podendo travar mais, e vendo que os vagões começavam a descer vertiginosamente a rampa que vai de Chelas a Madre de Deus, saltou da guarita para dentro do vagão e poz-se em cima dos sacos do carvão, com as mãos no ar, gritando por socorro.

Entretanto, o sr. Raul Pinto correu à estação e comunicou para Santa Apolónia o que se havia passado. Quando o sr. chefe Teixeira recebeu a comunicação, já o comboio, desarvorado, ia a entrar pela linha de desvio, na Madre de Deus. Ali, descarrilou, primeiramente, indo, depois, chocar com outro comboio de mercadorias, composto de seis vagões O 20:709, carregado de cortiça; L 1:038, vasio; N 1:369, carregado pinho; L 7:654, carregado de cascos de vinho; O 5:751, e O 4:7s5, vasio.

O que então se passou é difficil de descrever. O terror, ao dar-se o desastre, apossou-se de todos os que a ele assistiram. Do embate, resultou o guarda-freio ser cuspidado a distancia, e ficaram debaixo dos vagões que se voltaram com a força do choque um soldado e dois empregados da Companhia Portugal e Colonias, que ali se encontravam.

Os primeiros socorros

Acudiram ao local do sinistro o chefe da estação de Santa Apolonia, sr. Teixeira; o chefe do pessoal de via, sr. Manuel Dias Faustino e dos trabalhadores Antonio Campôto e Francisco Nunes Domingos, que immediatamente iniciaram os trabalhos de salvamento.

Foram retirados dos escombros, feridos, João da Cruz, de 60 anos, residente na calçada dos Barbadinhos, 134. porta 7; Antonio Rodrigues Mariano, de 51 anos, morador na «vila» Dias, 41, e o soldado 484, da 5.ª bateria de artilharia 3 beco dos Toucinheiros, pateo José Podeiro, 2.

Rapidamente compareceu o material de pronto-socorro, efectuando-se a condução dos feridos, em auto-macas, para o hospital de S. José. No banco do mesmo hospital foram os feridos observados e pensados pelos srs. drs. Alberto Mac-Brid e Guilherme Alvelos. O Raul Mendes apresenta uma perna fracturada; João da Cruz, ferimentos na cabeça; o Antonio Rodrigues Mariano, ferimentos na cabeça e contusões nos braços; e o Pedro Ribeiro varios ferimentos pelo corpo. Os feridos recolheram á sala de observações,

em estado grave, excepto o terceiro que seguiu para casa.

As causas do sinistro

Como a origem do sinistro se tivesse dado próximo de Chelas; fomos ouvir o chefe da estação, sr. Raul Pinto, que nos disse:

—Supondo que alguma faúlha tivesse saltado da chaminé da locomotiva para o vagão, propagando imediatamente o fogo.

—A que atribuir o desastre na Madre Deus?

—A um resvalamento dos calços automáticos. Depois, como a rampa é um pouco íngreme e os freios não tinham resistencia para aguentar os vagões na descida, o combóio, com o rodado completamente travado desceu a rampa vertiginosamente, o que deu origem ao descarrilamento, seguido de choque.

—Previo o desastre?

—Não, mandei descer do combóio dois trabalhadores e o guarda-freio Antonio Alexandre, por não serem necessários, e ordenei ao Mendes Pinto que se mantivesse no seu posto a fim de travar, quanto possível, os vagões. Só minutos depois é que me convenci de que ia dar um desastre inevitável. E, tanto assim, que fui imediatamente ao telefone participar o ocorrido. Mas quando lá cheguei, era tarde.

—A que horas foi fogo extinto?

—Cerca das 18 horas. O vagão incendiado ficou totalmente destruído.

A quem cabem as responsabilidades

—A quem cabem as responsabilidades do desastre?

—A meu ver ninguém tem culpa. Eu, evitei que os vagões fossem pasto das chamas. O guarda-freio Mendes Pinto nunca abandonou o seu lugar até ao embate.

Depois de feitos os relatórios, para serem entregues na C. P., verificou-se que do combóio que se encontrava na Madre Deus quatro vagões ficaram destruídos e os restantes bastante danificados; do outro, só o primeiro vagão, O. F. 496, onde vinho o guarda-freio ficou completamente inutilizado.

A família do soldado Pedro Ribeiro, umas das vítimas, meia hora antes do sinistro havia embarcado, com varias famílias, a bordo de uma fragata, a fim de irem assistir às festas da Senhora da Atalaia.

 **Fernando**

FERNANDO BORGES

No «S. Miguel», partiu no dia 22 do corrente, para os Açores o sr. tenente-coronel Fernando Borges.

Este senhor vai primeiro passar uma temporada na Terceira, sua terra natal, em companhia da sua família. Fará depois uma digressão pelas outras ilhas, demorando-se quinze dias, no seu regresso ao Continente, em S. Miguel, que muito deseja conhecer nas suas belezas naturais e nas suas fontes de riqueza.

Com grande prazer receberão a sua visita os seus amigos micalenses que ao ilustre jornalista lhe devem prestar justa honra.

A electrificação da linha de Cascais

O serviço de tracção eléctrica na linha de Cascais ainda ha tão poucos dias inaugurado no meio de tanto regozijo, teve de ser suspenso, e sabe Deus por quanto tempo, em virtude das perturbações notadas no funcionamento dos cabos submarinos da estação de Carcavelos.

Sobre o assunto publicou o *Diário do Govêrno* a seguinte portaria:

Atendendo a que é necessario evitar que a exploração eléctrica da linha férrea do Cais do Sodré a Cascais perturbe o regular funcionamento dos cabos submarinos: manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo ministro do comércio e comunicações, que uma comissão constituída por delegados técnicos da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Administração Geral dos Correios e Telégrafos, Eastern Telegraph Company e Sociedade Estoril estude o assunto com a maior urgência e entregue o respectivo relatório com a brevidade possível.

E' pena que tenha havido um contra-tempo desta ordem, e que não tivesse sido previsto.

Os prejuizos que da interrupção dêste serviço a Sociedade «Estoril» tem de sofrer, são certamente grandes e difficeis de compensar.

Dado o conhecimento que já havia de fenómenos semelhantes ocorridos em outros países com a electrificação de linhas férreas, como consta succedeu com a do Midi, parece que se poderia ter evitado este precalço de que, ao que parece, se pretende atirar para cima da Sociedade «Estoril» que, no fim de contas, é talvez quem menos responsabilidade tenha no caso porque tendo apresentado todos os seus planos de electrificação a quem de direito lhe foram aprovados.

Sobre êste assunto publicou a *Época* um interessante artigo do nosso director do qual transcrevêmos o trecho que segue e que é mais um importante depoimento em favor do «Estoril».

«Se é porém certo o que de bõa fonte nos consta, o mal está na amarração relativamente imperfeita de alguns cabos.

São estes oito e só em três se produzem perturbações dignas de nota, quando a tracção eléctrica funciona além de Carcavelos e, sobretudo, na estação de Cascais.

Dá-se o caso de terem esses três cabos amarrações menos perfeitas que as dos outros cinco, cuja corrente é passada á terra no seu retorno a grande distancia da costa.

Quere isto dizer; que se todos os oito estivessem nas mesmas condições, pouco sensíveis seriamas perturbações.

Que culpa tem a Sociedade Estoril—se isto assim é—de tal disparidade de condições.

Havia de ficar a zona ribeirinha do Oceano privada do enorme beneficio que resulta da melhoria de comunicações? Não pesa esta na balança tanto como a importancia das comunicações telegráficas internacionais?»

Oxalá que em breve tudo seja bem esclarecido e se dê remédio a um mal que tantos prejuizos está causando e além disso serve de estorvo a um tão importante melhoramento como é a electrificação da linha de Cascais.

Segundo nos informam a C. P. como proprietária da linha e segundo o contrato com o «Estoril» interessada na sua electrificação, reclamou pelo facto da portaria que nomeia a Comissão para estudar a questão a não ter incluído nessa Comissão como é justo.

E' de esperar que seja atendida. Consta-nos que o seu delegado será o sr. Engenheiro Costa Serrão, administrador da Companhia.

Linhas Estrangeiras

Linhas espanholas.—Foi aprovado com carácter provisório o novo regime combinado com as companhias.

Durante o tempo da sua duração é-lhes defeso aumentar as tarifas de transporte.

A partir de 1 de Julho último só poderão receber adiantamentos (*anticipos*) as companhias que se encontrem em determinada situação.

Nos exercícios futuros confrontar-se-ha a receita bruta que as companhias arrecadarem com o coeficiente de exploração das mesmas durante o anterior triénio. Se se verificar melhoria de situação, as companhias devolverão ao Estado uma parte proporcional dos *anticipos* recebidos.

Poderão aplicar até 10 % de novos lucros em aumento do fundo de reserva, mas não para dar aos acionistas dividendos superiores aos precedentes. Se houver *deficit* as companhias poderão pedir adiantamentos ao Governo, de um importância proporcional à perda.

—Foi posta a concurso a construção de três novas linhas férreas:

A de Teruel a Alcaniz, troço com 180 quilómetros de extensão, aproximadamente. A obra posta a concurso deve importar em 64 milhões de pesetas.

A de Bargas a Toledo, com 21 quilómetros que importa em 5.688.000 pesetas.

A de Totano a Pinilla, de uns 30 a 40 quilómetros de extensão.

Linhas belgas.—Como já tivemos ocasião de referir, o Estado Belga passou a exploração dos caminhos de ferro para uma empresa particular cuja designação é Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro. Esta empresa toma a seu cargo a indemnização pelas perdas ocorridas durante o último exercício e que atinge a importância de 95 milhões de francos, para o que tem de aumentar as tarifas e diminuir as despesas. O aumento das tarifas atingirá 30 % em Outubro próximo, (10 % em Junho, 10 % em Agosto e 10 % em Outubro). A redução de despesas é fácil de efectuar se se tiver em conta que os 5.000 quilómetros de caminhos de ferro belgas ocupam 103.000 empregados, pouco menos de 21 por quilómetro.

Linhas italianas.—No mês de Abril último foi inaugurado oficialmente o caminho de ferro eléctrico de dupla via Lestri-Levante-Specia, que tem a extensão de 44 quilómetros.

A linha Modena-Turin-Genova-Specia que tem 362 quilómetros, está toda eléctrica. No próximo outono deve ser inaugurado o troço Specia-Livorno, que

mede 95 quilómetros e cujos trabalhos estão muito adiantados.

Os caminhos de ferro italianos do Estado já explorados electricamente, têm 899 quilómetros de via normal. Brevemente deve estar concluída a electrificação das linhas de montanha Bolgne—Florença (133 quilómetros) e Roma-Sulmana (172 quilómetros).

A electrificação da linha Breunero-Verona está também resolvida, pelo menos até Bolzana (90 quilómetros) cujos trabalhos já vão ser iniciados.

Linhas albanesas.—Anuncia-se que o Governo albanês concedeu a um grupo financeiro italiano o direito de construir um caminho de ferro de Tirano a Durazzo, podendo mais tarde estende-lo até Valona. A linha terá o total de 44 quilómetros e será a primeira a ser construída na Albânia.

Linhas brasileiras.—Segundo as contas apresentadas pela Companhia do Caminho de Ferro de Paraná relativas ao trecho de Yaguariahyva a Afonso Camargo, ramal de Paranapanema, que tem a extensão de 133,351 quilómetros, a receita no segundo semestre de 1924 atingiu 362,403\$868 e a despesa 381.395\$581, havendo portanto, um *deficit* de 18,991\$713.

—Iniciou-se ha pouco a construção do ramal de Caxambú até o Parque das Aguas, da «Rêde Sul Mineira».

—Vae ser aberto provisoriamente ao serviço público o trecho concluído do ramal de Uruguayana, compreendido entre a estação de Santo António de de Caeté e a do Rio Deserto.

Linhas argentinas.—O Governo argentino aprovou o projecto de electrificação do Caminho de Ferro Central de Argentina, de Buenos Aires a Villa Balles-tes e Tigre que distam da capital 20 e 29 quilómetros, respectivamente.

—No vestíbulo de espera da estação de Buenos Aires, acha-se colocado um aparelho indicador automático que dá em caracteres bem visíveis, o número de estações e os seus nomes pela ordem seguida no percurso, entroncamentos, estações de trasbordo, gares de partida dos comboios e horas de saída e de chegada, etc.

Linhas Norte-americanas.—Os caminhos de ferro da America do Norte consome ao todo cêca de dois biliões de metros cúbicos de água por ano. Uns 15 % desta quantidade é manipulada ou combinada quimicamente, devido à sua má qualidade, em 1.200 das 16.000 estações que ha em todo o continente.

—No Caminho de Ferro Central de Nova York, foram instalados postos de telefonia sem fios nos grandes comboios de mercadorias, para os maquinistas poderem comunicar com os condutores dos comboios.

Linhas do Equador.—A Companhia que explora o caminho de ferro de Guayaquil dispunha em 31 de Dezembro de 1925 do seguinte material: 19 locomotivas, 23 carruagens de passageiros, 139 vagões para mercadorias, 25 veículos diversos de serviço e 9 barças.

Nos anos compreendidos entre 1916 e 1925, este caminho de ferro transportou 2.248.173 passageiros, 940.121 toneladas de mercadorias e 64.502 toneladas de materiais diversos pertencentes ao Governo, tendo tido a receita de 29.598.512 pesos.

No último ano foram transportados 268.069 passageiros contra 209.805 em 1916, e 112.116 toneladas de carga, contra 75.340 ha dez anos.

A receita de passageiros em 1925 foi de 1.350.039 pesos, contra 669.890 em 1916, e de carga geral, 2.693.035 pesos, contra 1.445.389 em 1916.

Linhas colombianas.—Já foi aberta definitivamente à exploração a linha de Bogotá a Chichinquirá cuja extensão é de 170 quilômetros.

O Caminho de Ferro do Pacífico.—As receitas totais do Caminho de ferro do Pacífico (Colombia) no ano passado elevaram-se a 2.585.605 pesos, contra 1.888.294 em 1924, 1.483.857 em 1923, 1.122.172 em 1922 e 1.078.380 em 1921, o que significa um rendimento de 8.153.243 pesos nos cinco últimos anos. As despesas de exploração no estado quinquênio atingiram 5.212.971, o que representa um produto líquido de 2.946.163 pesos, correspondendo 893.123 a 1921, 817.412 a 1922, 1.038.261 a 1923, 1.035.657 a 1924 e 1.457.616 a 1925. Os meses em que este caminho de

ferro teve no passado maiores receitas foram os de Julho, Agosto, Novembro e Dezembro.

Este caminho de ferro explorou em 1921, 269 quilômetros; em 1922, 306; em 1923, 330; em 1924, 392 e em 1925, 480.

Linhas bolivianas.—O Governo de Bolívia está em negociações com uma importante casa bancária inglesa para o lançamento de um empréstimo destinado ao Caminho de Ferro de Cachabamba a Santa Cruz.

Linhas bulgaras.—Os caminhos de ferro do Estado bulgaro aumentaram, a partir de Março último, as suas tarifas de grande e pequena velocidade de 25 % para remessas de detalhe e 20 % para os de vagão completo, com excepção do gado que foi só de 15 %, sobre os preços anteriores.

Linhas alemãs.—Em vista do exito obtido com as experiências de comunicações aerofónicas nos comboios da linha Berlim-Hamburgo, a «Deutsch Reichsbahn Gesellschaft» fundou uma sociedade para instalação e exploração de telefonia sem fios nos comboios. Esta Sociedade cujo capital é de 900.000 marcos, propõe-se instalar pontos aerofónicos em dezoito linhas alemãs, especialmente nos comboios de serviço internacional.

PALACE HOTEL DA CURIA



Aspecto do baile de inauguração no novo hotel das termas da Curia de que é proprietário o ex.^{mo} sr. Alexandre d'Almeida

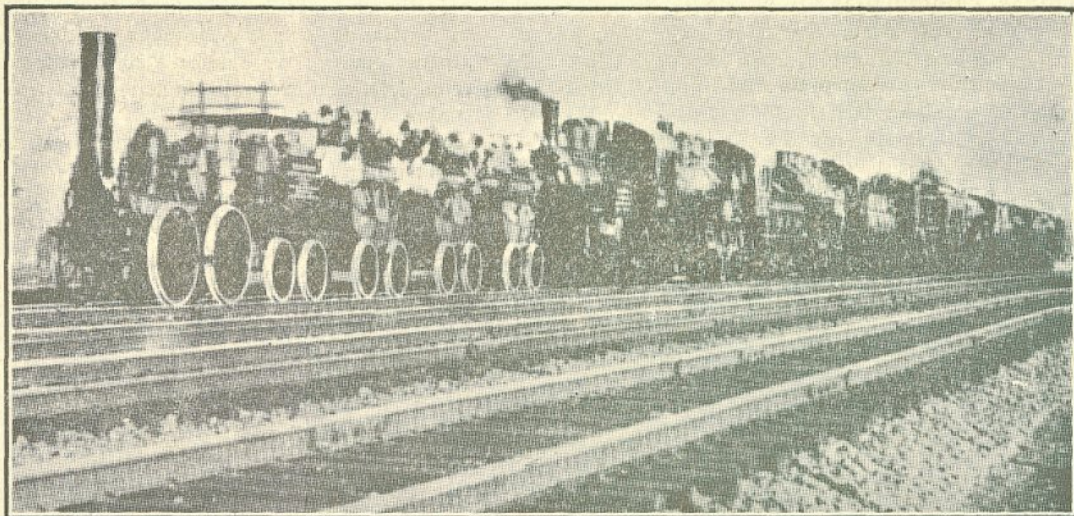
O centenário do primeiro caminho de ferro em Nova York

A Companhia do "New-York Central Railroad" realizou no mês de Abril último festejos comemorativos do primeiro centenário da primeira linha férrea que serviu a cidade de Nova York e uma das primeiras construídas na América.

A empresa que levou a efeito tão importante me-

tuído por dez locomotivas dos diferentes tipos que tem circulado na linha da «New York Central» desde o início da exploração da linha.

A' frente, em lugar de honra, destacava-se a pequena «De Witt Clinton», a primeira máquina da «Mohawk & Hudson», atrelada à qual seguia uma car-



O comboio triunfal de dez locomotivas, tendo à cabeça a «De Witt Clinton», na comemoração do centenário da «Mohawk & Hudson Railroad»

lhoramento foi a «Mohawk Hudson Railroad» que mais tarde passou para a «New York Central Railroad», hoje uma das mais poderosas empresas ferroviárias da América do Norte.

Realizaram-se sessões solenes em Nova York, Albany e Schenectady, tendo sido inauguradas nas estações destas duas últimas cidades placas de bronze comemorativas do notável acontecimento. Dentro, porém, dos números do programa das festas que se efectuaram, um houve que despertou grande entusiasmo, o qual foi o comboio «triunfal da força», a que os americanos chamaram «power pageant» e que foi consti-

tuagem de passageiros sua contemporânea que era tripulada por grande número de empregados da companhia e pessoas de suas famílias todos trajando à moda da época, o que deu ao curioso comboio uma nota original e muito alegre.

O público que assistia à passagem do «power pageant» victoriou-o com grande entusiasmo.

A «The Railway Gazette» publicou uma interessante notícia sobre estes festejos, e fazendo a história da «New York Central», acompanhada de magníficas gravuras das quais reproduzimos uma, mostrando o comboio triunfal.

Sociedade Estoril

Aos antigos assinantes de 3.ª classe

Comunica-nos a Sociedade «Estoril» que, por lhe ter constado que alguns antigos assinantes de 3.ª classe haviam transferido para a 2.ª classe as suas assinaturas no intuito de poderem utilizar desde já os comboios semi-directos eléctricos, podem aqueles srs. assinantes, se assim o desejarem, dirigir-se aos escritórios da Sociedade afim de lhes ser restituída a diferença do preço dessas assinaturas, visto que, por motivos embora estranhos àquela Sociedade e já de todos conhecidos foi suspensa temporariamente a tracção eléctrica.

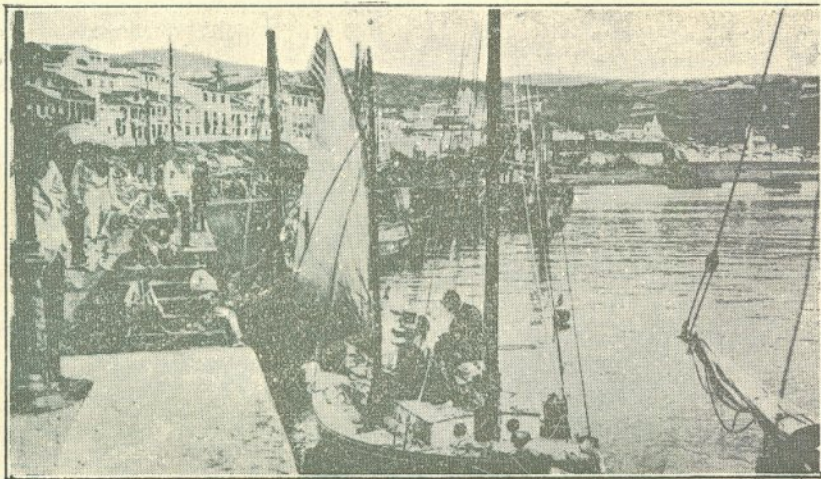
Curso de câmbios, comparados

	Em 16 de Agosto		Em 31 de Agosto	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres	—	95\$00	—	94\$75
Paris	—	\$64	—	\$57,5
Madrid	—	3\$00	—	2\$98
Berlim	—	4\$65,2	—	4\$67
Brazil	—	3\$00,5	—	3\$00
New York	—	19\$55,1	—	19\$60
Belgica	—	\$53,5	—	\$55
Suissa	—	3\$78,5	—	3\$78 5
Italia	—	\$65	—	\$64
Libras	—	—	—	—

Nova catastrofe no Faial

Ao encerrarmos a composição da nossa «Gazeta», chega-nos a desoladora noticia de mais um

No próximo número daremos referencias mais pormenorizadas.



Catastrofe no Faial (Açôres)—Região sinistrada Caes da doca do porto destruída completamente

abalo de terra ter destruído grande parte da linda cidade da Horta, na Ilha do Faial.

Na séde do «Gremio Açoreano» Rua da Horta Seca, n.º 7 r/c. recebem-se desde já do-



Catastrofe no Faial (Açôres)—Lomba dos Flamengos completamente destruída

O govêrno da metropole já tomou as necessárias providencias no sentido de acudir ás numerosas victimas, que se contam por centenas.

nativos, quer em dinheiro, generos ou roupas, destinados ás victimas daquela formosa cidade.

Feira internacional de Praga

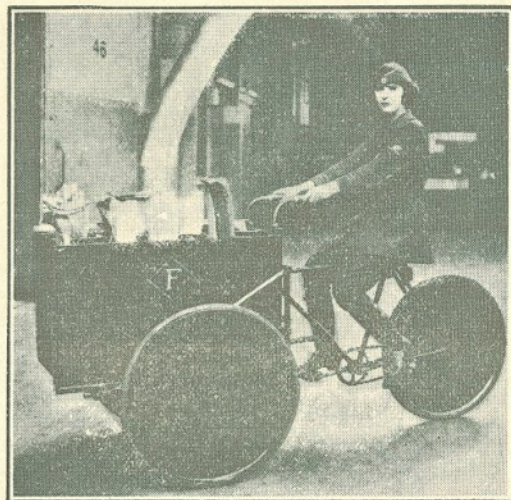
A Tcheco-Slováquia que com os seus quatorze milhões de habitantes, é sem dúvida, a parte mais rica, economicamente, e mais sólida, financeiramente, do antigo Império Austro-Húngaro, é, como se sabe, um país fortemente industrial. A novel República herdou a parte mais industrializada da antiga monarquia e são sobretudo os países do antigo Reino da Boêmia (a Boêmia, Morávia e Silésia) que contêm a maior parte, mais de 57 %, das empresas industriais da antiga Austria, cujo total era de cerca de 17.000.

Não ha dúvida que um dos meios mais rápidos e por vezes mais eficazes para tanto é o contrato directo entre a mercadorias e os mercadores, que têm lugar mais comumente nas grandes feiras internacionais. A feira de Praga não tem ainda uma longa história, mas manifesta uma vitalidade muitissimo notável. Fundada em 1920, por decreto do Governo, a feira de Praga não constitue senão o renovar de uma tradição histórica, tendo sua origem na Idade Média, quando a cidade de Praga era uma das principais encruzilhadas das velhas estradas comerciais da Europa. Graças à sua vantajosa posição geográfica, tornou-se rapidamente um mercado de primordial importância, quer para a produção estrangeira quer para a do próprio país. Assim é que hoje a feira de Praga em seus certames anuais de Março e Setembro, organizados nos espaçosos pavilhões da feira, congrega 2.500 expositores de todos os ramos da produção, assim como de 300 a 400.000 compradores vindos de todas as partes do mundo. Os resultados da ultima feira encerrada em 28 de Março ultimo não só foram melhores que os obtidos nas demais feiras recentemente realizadas na Europa Central, como até excederem os prognósticos que se faziam para a propria feira de Praga. O número de expositores foi de 2.474, cobrindo os seus mostruários uma área de 26.376 metros quadrados. Uma boa parte destes expositores eram estrangeiros, sendo especialmente digno de nota o grupo formado pelos expositores norte americanos congregados no Pavilhão dos Estados Unidos e que pela primeira vez compareceram à feira com representação de conjunto. Os expositores estrangeiros distribuíram-se por 36 países, dos quais 24 europeus e 12 de ultramar. Houve igualmente uma frequência *record*, de visitantes e compradores, de cujo numero de estrangeiros se distribuíam na seguinte ordem pelas várias nacionalidades: Austria, Alemanha, Yugoslavia, Polonia, França, Hungria, Romania, Suissa, Italia, Inglaterra, Bulgaria, Países Baixos, Suecia, Dinamarca, Russia, Noruega, Turquia, Grecia, China, India, Belgica, Hespanha, Estados Unidos, Albania, Letonia, Lituania, Finlandia, Egipto, Brasil, Guatemala, Argentina, Islandia, Palestina, Australia, Japão e Africa do Norte.

Para a feira do Outono, em Praga, acha-se assegurada a representação oficial de França que se reservou na sala direita do Palacio Industrial uma área de 1000 metros quadrados; dos Estados Unidos que se reservaram área igual, que constitue o dobro da área ocupada por esse país na Feira da Primavera, e a Italia que terá uma grande exposição, ocupando um espaço de 400 metros quadrados. A Alegria terá na Feira a sua exposição independente, de produtos coloniais africanos. Prossegue a troca de pontos de vista sobre a participação de outros Estados que também manifestaram a intenção de se fazerem representar. O total da área ocupada pela Feira será de 27.000 metros quadrados, que mal bastará no entanto para atender aos pedidos recebidos e aos desejos de participação manifestados.

O SERVIÇO DOS CORREIOS NOS E. U. DA AMERICA

Nos Estados Unidos o serviço dos correios é um dos problemas que mais preoccupa os dirigentes da administração pública, que procuram constantemente introduzir-lhe melhoramentos. No serviço de correios são aproveitados todos os meios de transporte acelerado. Conforme as conveniencias e necessidades das povoações e em harmonia com a sua constituição fi-



sica, mais ou menos acidentada, assim se empregam na distribuição da correspondência, veículos movidos mecanicamente ou velocípedes.

Na cidade de East Pittsburgh, a distribuição das cartas é feita por mulheres, em triciclos.

Interessantes e loiras «girls», trajando blusa e calção cinzento, e bota alta, montadas nos seus triciclos que, como se vê na nossa gravura, tem à frente uma grande caixa para a condução da correspondência, percorrem por ano no seu districto cerca de 3.500 milhas a distribuir cartas.

É um serviço irrepreensível que foi montado pela *Westinghouse Electric and Manufacturing Co.*, de East Pittsburgh.

Devemos acrescentar que a Feira é organizado por um Conselho de Administração, tendo como Presidente o Prefeito de Praga, e com a participação de 2.500 grandes casas tchecoslovacas, cujos mostruários se acham distribuídos por 25 grupos de produtos. O Governo do Brasil resolveu promover a representação do Brasil da Feira de Praga atendendo assim ao convite que lhe foi feito pela directoria daquele certamen.

A Feira de Outono realizar-se-á de 29 de Agosto próximo a 5 de Setembro.

Reunião em Paris

Da Comissão Permanente do Comité Consultivo das comunicações telefónicas a grande distância

Nos dias 23 a 28 de Junho último reuniu em Paris a Comissão permanente do Comité consultivo das Comunicações telefónicas a grande distância para estudar especialmente as questões seguintes:

1.º Projecto de directivas para a protecção das linhas telefónicas contra a acção perturbadora das instalações de energia de corrente forte ou de alta tensão.

2.º Efeito indutivo exercido pelas linhas de energia eléctrica sobre as linhas telefónicas vizinhas.

3.º Protecção dos cabos contra a eléctrolise e acções químicas.

Convidada a tomar parte nos trabalhos desta Comissão, a União Internacional dos Caminhos de Ferro fez-se representar, como na reunião de 30 de Novembro a 7 de Dezembro de 1925, pelos delegados de Alemanha, Belgica, França, Itália e Suíça a seguir indicados:

M. M. Max Suhlze, *Conselheiro superior, Membro da Direcção de Bertin dos Caminhos de Ferro alemães, e Alfredo Schieb, Conselheiro, Membro da Direcção de Halle dos Caminhos de Ferro alemães;*

M. Joaquim Engenheiro Chefe, Director dos Serviços de electricidade dos caminhos de ferro do Estado Belga;

M. Bachellery, Engenheiro Chefe do Material e tracção e M. Laigle, Engenheiro Chefe adjunto ao Engenheiro Chefe da Via da Companhia do Midi de França.

M. M. Reguoni e Micarelli, Engenheiros dos Caminhos de Ferro italianos do Estado;

M. Muller, Adjunto do Engenheiro Chefe da Via dos Caminhos de Ferro Federais Suíços.

Assistência aos ferroviários da Companhia do «Midi»

A maneira das empresas ferroviárias, como de resto as de qualquer natureza, terem ao seu serviço um pessoal forte e disciplinado, pronto sempre a desempenhar-se habilmente das suas funções e com aquela dignidade profissional que dá ao homem o orgulho do papel que desempenha na sociedade, é rodeá-lo de um certo número de confortos que lhe amenisem o mais possível a agitação da vida trabalhosa.

Assim o tem compreendido as empresas de caminhos de ferro francesas que se estão esforçando por prestar aos seus agentes uma assistência digna dos maiores elogios.

Várias são as medidas que as companhias e o próprio Estado tem adoptado nêsse sentido, destacando-se de entre as mais recentes o magnífico dispensário que a Companhia do Midimanguron recentemente em Bordeos destinado exclusivamente ao pessoal das secções de Bordeos e Tarbes e que é idêntico a outra já antes inaugurado para as secções de Toulouse e Montpellier.

Estes dispensários estabelecidos à custa da Caixa de Previsão do Midi que é administrada por uma gerência constituída por seis representantes da Companhia e outros seis do pessoal, sob a direcção dum engenheiro, custaram um milhão de francos cada um.

O novo dispensário pode prestar assistência a umas 8.000 pessoas, número em que se encontram incluídos todos os empregados, operários e suas famílias, das secções de Bordeos e Tarbes.

O dispensário compreende todos os ramos de medicina e cirurgia: tuberculose, doenças infectiosas, radiografia, química, biologia, doenças das mulheres grávidas, puericultura, oftalmologia, etc., etc., tendo também um serviço de parteiras encarregadas de visitar nos domicílios as empregadas que careçam dos seus serviços.

Como se vê não pôde ser mais completa uma instituição desta natureza, mas não fica por aqui a assistência do Midi ao seu pessoal, pois além dessa famosa instituição resolveu abonar a quantia de dois milhões de francos para estabelecer próximo de Font Romeu um sanatório onde só poderão ser admitidos os ferroviários que careçam de uma cura de ar puro.

uma combinação de enxofre e de fósforo que dá ao aço uma durabilidade excepcional.

Fizeram-se também pesquisas para determinar se a presença do molibdénio não exigia uma parte maior de manganésio, mas o autor do artigo demonstrou que para uma combinação que não ultrapasse de 1,90 % o molibdénio é inútil.

A combinação preconizada é a seguinte:

Carbono, 0,30 % a 0,85 %; manganésio, 1,15 % a 1,90 %; fósforo, 0,0 % no máximo; silício, 0,30 %; no máximo; e para os outros elementos 0,25 %, no máximo.

Os carris de aço-manganésio

Depois de várias experiências nas rêsdes da «Delaware, Lackwanna and Western Railroad», foi adoptado um tipo de carril de aço-manganésio que parece ter uma resistência muito superior à dos carris ordinários.

O aumento da velocidade média e do peso dos vagões, assim como o crescente emprego de rodas de aço, muito concorre para que os carris se estraguem mais depressa. Para remediar isso, aumentou-se o peso dos carris, tendo-se procurado igualmente modificar a composição do aço com um aumento máximo de 0,85 % de carbono e de 0,75 % de manganésio. Mas os carris tornavam-se frágeis e quebravam-se facilmente, à mais baixa temperatura.

Num artigo publicado na *Iron Age*, o Sr. M. Force mostra que, para uma parte de carbono de 0,50 % a 0,60 %, é preciso uma parte de manganésio de 1,50 % e uma parte menor de carbono exige uma parte maior de manganésio, que vai a 1,90 % por 0,30 % de carbono. Uma porção mais forte de manganésio tendo a neutralizar o efeito do enxofre e a formar

Viagens e Transportes

Linhas Portuguesas

Transportes entre Espinho e Porto

A partir do dia 21 d'êste mês, a C. P. põe em circulação mais dois combóios tramways, um que parte de Espinho às 0-40 e chega ao Porto à 1-46, e outro que parte do Porto às 19-14 e chega a Espinho às 20-10.

Estação de Fontela

Abre no dia 5 do corrente à exploração a estação de Fontela, situada na linha do Oeste entre Lares e Figueira da Foz.

A nova estação está habilitada a prestar todo o serviço de passageiros, animais e veículos, em g. v. e p. v.

Desde a mesma data são encerrados os apeadeiros de Fontela e Santo Aleixo.

Apeadeiro de Santos

Segundo um Aviso recentemente publicado pela Sociedade «Estoril», o apeadeiro de Santos deixou, desde 15 do mês passado, de fazer serviço de mercadorias, passando a fazer exclusivamente serviço interior de passageiros, bagagens e cães.

Transporte de explosivos

Segundo um decreto publicado no *Diário do Governo* de 24 do mês findo passam a ser permitidos os carregamentos mixtos de rastilho ou mecha e cápsulas detonantes destinadas a cargas de polvoras ou outros explosivos e destas substâncias explosivas quando o peso d'êsses artifícios e cápsulas não exceda 200 quilogramas e quando as cápsulas e detonantes sejam acondicionados em cunhetes duplos, separados o interior do exterior por uma camada de pano, serradura ou palhas da espessura de 5 centímetros.

Pelo mesmo decreto são permitidos os carregamentos de 4000 quilogramas de polvoras ou de 2.500 de explosivos propriamente ditos, e de rastilho e mecha, nos vagões do caminho de ferro.

Serviço de tramways entre Lisboa, Queluz e Cintra, e entre Aveiro, Ovar, Espinho e Porto

Segundo os avisos recentemente publicados pela C. P. os bilhetes semanais e mensais de assinatura de 3.ª classe do art.º 4.º da Tarifa especial n.º 14 de g. v. são válidos para os combóios tramways: n.º 1339 que parte do Rocio para Cintra às 20-15, e 1530 que parte de Campanhã para Espinho às 19-25.

Rápidos Lisboa-Porto

A partir do próximo dia 5 e até aviso em contrário, realizar-se-hão aos domingos os combóios rápidos que circulam entre Lisboa e Porto, (n.ºs 55 e 52) de onde partem respectivamente às 17,30 e 8,7 horas.

Linha de Salamanca a Barca d'Alva e a Vilar Formoso.—O *Diário do Governo* do dia 11 do mês findo publica as portarias aprovando as contas de garantias de juro apresentadas pela Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares, relativas à linha de Salamanca a Barca d'Alva e a Vilar Formoso, correspondentes aos anos de 1923, 1924 e 1925 mandando pagar como liquidação da garantia de juros as quantias de 135.000\$, 201.916\$31, 218.295\$08 e 227.220\$61, respectivamente ao 2.º semestre de 1922, e aos anos de 1923, 1924 e 1925.

Linha do Oeste.—O Governo já aprovou a abertura ao serviço da estação de Fontela, situada próximo a Figueira da Foz, na linha do Oeste.

Dentre em poucos dias effectuar-se-ha a abertura solene dessa estação que está destinada a prestar optimos serviços.

Linha de Cascais à Marinha e Praia do Guincho.—Consta que a empreza concessionária desta linha vai, dentro em breve, dar começo aos trabalhos da sua construção.

Conselheiro Fernando de Sousa

Parte hoje para Madrid o nosso Director sr. Conselheiro Fernando de Sousa, que vai tomar parte numa conferencia de Caminhos de Ferro que se reúne no dia 3, na sede da Companhia do Norte de Espanha, esperando estar de regresso no sábado.

Tramways entre Lisboa e Sacavem

Foi alterada, a partir de hoje, a marcha do combóio tramway de Sacavem para Lisboa n.º 1.408, passando a sair de Sacavem às oito horas em ponto, para chegar ao Rocio às 8,43.

Rápidos Lisboa-Figueira

Desde 28 do mês passado os combóios rápidos n.ºs 211 e 212, que circulam entre Lisboa e Figueira da Foz, passaram a ter um minuto de paragem na estação de Cella, donde partem, respectivamente, às 10-38, sendo suprimida a sua paragem na estação de Valado.

Rápido Porto-Medina

A direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro acelerou o seu combóio internacional Porto-Medina del Campo, tornando Expresso até Barca de Alva, pois era-o só até Tua, o que representa um importante beneficio para os passageiros.

Este comboio que foi o primeiro combóio expresso com que, em Portugal, foi introduzida a 3.ª classe está dando excellentes resultados.

"MENCK" MODELO IRA

Colher: 4^m3Alcance: 20^mPeso em serviço: 250.000^{kg}

A maior escavadora sobre lagartos que trabalha no mundo

MENCK & HAMBROCK G. M. B. H.
ALTONA-HAMBURGO

REPRESENTAÇÃO PARA PORTUGAL E HESPAÑHA:

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

Teleg.: LOCOMOTORA

Fernanflor, 4

IMPRENSA

«Jornal da Madeira»

Em virtude de desarranjos das suas oficinas, suspendeu temporariamente a sua publicação o «Jornal da Madeira», de que é director o dr. Luiz Vieira de Castro.

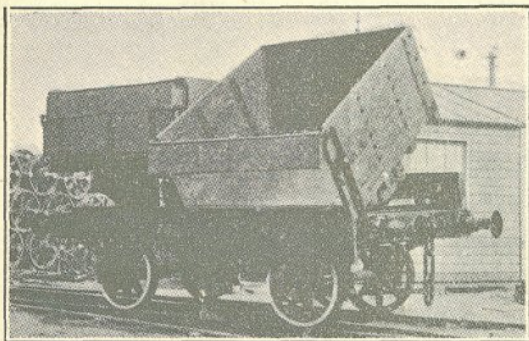
Fazemos votos pelo pronto reaparecimento do «Jornal da Madeira», um dos mais brilhantes órgãos da imprensa insulana.

Preços de assinatura por ano, da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Portugal.	Escudos	30\$00
Espanha.	Pesetas	25, 00
Inglaterra, Alemanha e E. Unidos	Libras	1. 00
França, Belgica e Suíça	Franco	50, 00
Italia	Liras	50, 00
Brazil.	Reis	100\$00
Africa.	Escudos	42\$00
Assinatura para o pessoal dos Caminhos de Ferro		25\$00

Vagões de caixas tombantes próprios para carregamentos de carvão, minérios e outras mercadorias a granel

A casa inglesa Cambrian Wagon C.^o Ltd., de Cardiff tirou o privilégio para a construção de vagões de caixas tombantes próprios, para carregarem carvão, minérios e outras mercadorias que se possam transportar a granel e cuja descarga convenha efectuar o mais rapidamente possível.



Vagão de caixas tombantes da casa Cambrian Wagon C.^o Ltd.

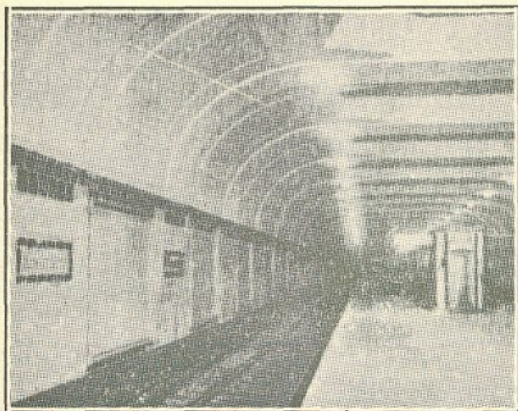
Esses vagões constam de duas caixas rectangulares montadas num só leito sobre uns quadribentes permitindo-lhes o tombarem com extrema facilidade para qualquer dos lados. Basta imprimir um pequeno impulso sobre as bordas das caixas para as tombarem e descarregarem a mercadoria que conduzem.

Estes vagões medem uns 6 metros de comprimento incluindo os tambores, e as caixas medem interiormente 2 metros de comprimento por 2 metros de largo cada uma e comportam umas 7 toneladas de carga.

A nossa gravura representa um desses vagões com uma das caixas tombadas.



A estação de Kreuzberg do novo metropolitano de Berlim



A estação de Kreuzberg do novo metropolitano de Berlim

Foi recentemente aberto à exploração o novo metropolitano de Berlim. A nossa gravura representa uma das mais belas estações desse metropolitano, a de Kreuzberg.

PORTO DE LISBOA

O Governo nomeou uma comissão encarregada de revêr e actualizar o projecto de organização e exploração do porto de Lisboa, elaborado pelo falecido engenheiro sr. José Castanheira das Neves, antigo presidente do Conselho de Administração do referido posto.

Essa comissão que terá como presidente o engenheiro sr. Coelho de Sá, será constituída por um representante da Administração Geral do Porto de Lisboa, um delegado de cada um das Associações Industrial, Comercial e Comercial dos Lojistas de Lisboa, de Agricultura, um delegado dos despachantes da Alfandega de Lisboa, outro dos Armadores de Navios e ainda outro da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.



ARREMAÇÕES

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

LEILÃO

Em 6 de Setembro próximo futuro e dias seguintes, às 11 horas na estação desta Companhia em Lisboa, Cais dos Soldados, e em virtude do Aviso ao público A. n.^o 1 de Fevereiro de 1920, do Artigo 114.^o da Tarifa Geral e do Artigo 9.^o da Tarifa de despesas accessórias, proceder-se-há à venda em hasta pública de todas as remessas incursas nos respectivos prazos bem como de outros volumes não reclamados, entre os quais um engenho de furar radial com reduplicação de engrenagem, um motor a gaz e uma enfiadeira.

Avisa-se, portanto, os respectivos consignatários, de que poderão ainda retirá-los, pagando o seu débito à Companhia, para o que terão de dirigir-se à Repartição de Reclamações e Investigações na estação do Cais dos Soldados, todos os dias úteis até 4 do referido mês, das 10 às 17 horas.

O leilão realiza-se no Armazem situado ao fim do molhe n.^o 5 da referida estação de Lisboa, com serventia pela porta existente na rampa da Calçada de Santa Apolónia defronte de gradeamento.

Lisboa, 20 de Agosto de 1926.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Aero-Motor «INVICTA»

Esta Companhia tem para vender um Aero-motor «Invicta», completamente novo, composto por uma torre de aço macio com 18 metros de altura, roda velleira com 4.^o 20 de diametro, 7 metros de tubo galvanizado de 4 «com um T de 4» 1 bomba cilíndrica de cobre de «7 X 4» — um rolo chupador de 4 — «1 prato de ferro fundido com rosca de 4 — 1 pendural de tubo de ferro de 1 e um suporte em cantoneira de ferro, com travão de manivela.

Possue engrenagens e tirantes duplos e é de lubrificação automática; — tira por hora, com vento medio, a profundidade de 8 metros; 7.000 litros de agua, e com vento a 25 kilometros á hora, 12 a 14.000 litros.

Pode ser visto ao kilometro 7 da linha da Beira Alta, proximo do apeadeiro de Brenha.

Recebem-se propostas na Direcção da Exploração, em Figueira da Foz, até ao dia 15 de Agosto p. p.

O Engenheiro director da Exploração
Joaquim Abranches

Parte Oficial

Inspecção Geral dos Caminhos de Ferro

Divisão Central

Decreto n.º 11:898

(Continuação do N.º 928)

Art. 4.º Os impostos de trânsito e respectivos adicionais, de selo, de assistência nacional, de transacção e de emolumentos do Ministério das Finanças, que actualmente recaem sobre as receitas brutas dos caminhos de ferro e reverterem para o Estado, serão, a partir de 1 de Julho do corrente ano, liquidadas mensalmente pelas empresas exploradoras de caminhos de ferro do continente, mediante a aplicação de uma percentagem global à receita bruta do tráfego, incluindo os impostos, do mês a que dizem respeito, com prévia dedução dos reembolsos. Essa percentagem será arredondada para um número exacto de décimos.

§ 1.º A percentagem global prevista no presente artigo será determinada por decreto, que a fixará para cada empresa, de modo que represente a relação entre a soma dos impostos por ela devidos em 1925 e a receita bruta total do tráfego do mesmo ano.

§ 2.º O mesmo decreto fixará para cada empresa, e sobre a mesma base das receitas e impostos de 1925 as percentagens parciais correspondentes a cada imposto, de modo que a respectiva soma seja igual à percentagem global fixada.

Art. 5.º Sobre a receita do Tráfego, líquida de impostos, é lançada, a partir de 1 de Julho do corrente ano, uma contribuição para ocorrer às despesas da fiscalização do Governo, não podendo ser inferior a 0,5 nem exceder 0,8 por cento das receitas.

§ único. A Administração dos Caminhos de Ferro do Estado concorrerá com a percentagem de 0,5 por cento das suas receitas de tráfego líquidas de impostos, a favor das despesas da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro; a percentagem relativa às outras empresas será fixada por decreto, mediante proposta da mesma Direcção.

Art. 6.º O produto da aplicação da percentagem global dos impostos às receitas de cada mês, assim como o imposto de fiscalização, serão entregues no prazo de dois meses depois daquele a que dizem respeito, mediante guias passadas pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, em relação a cada um dos cofres em que hajam de dar entrada as importâncias dos diversos impostos tanto dos que por lei reverterem para o fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, que são depositados na Caixa Geral dos Depósitos à ordem da respectiva Administração, como os que por diversos títulos reverterem para o Tesouro.

Art. 7.º É proibido às empresas ferroviárias aumentarem os seus encargos financeiros obrigatórios, quer no que respeita ao seu quantitativo quer no que respeita a forma, modalidade e pagamento, salvo quando para isso sejam previamente autorizadas pelo Governo.

Art. 8.º Enquanto forem aplicadas às taxas bases das tarifas multiplicadores correspondentes às sobretaxas determinadas pela desvalorização da moeda e encarecimento da exploração, as receitas assim obtidas revestirão carácter jurídico igual ao das que provêm das taxas bases, devendo ser-lhes dada pelas empresas a aplicação prevista nas leis e nos respectivos contratos.

Art. 9.º Proceder-se há sem demora à revisão das tarifas gerais e especiais das diversas empresas, incluindo os Caminhos

de Ferro do Estado, em vista dos resultados da experiência, de modo que se mantenha a desejável unidade, se operem as possíveis reduções e se eliminem disparidades injustificadas de preços.

§ 1.º Essa revisão será realizada em harmonia com as bases que oportunamente serão decretadas pelo Governo, sob proposta da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, ouvido o Conselho de Caminhos de Ferro.

§ 2.º As tarifas assim revistas deverão entrar em vigor em 1 de Janeiro de 1927.

Art. 10.º Ficam revogados os artigos 7.º e 8.º da lei n.º 925, de 5 de Março de 1920, artigos 29.º e 30.º do decreto n.º 7:036, de 17 de Outubro de 1920, e todas as disposições do mesmo relativas à fiscalização de caminhos de ferro, a portaria n.º 2:282, de 15 de Maio de 1920, decreto n.º 7:017, de 12 de Outubro de 1920, decreto n.º 11:283, de 27 de Novembro de 1925, e dum modo geral toda a legislação em contrário dos preceitos do presente decreto com força de lei e organização anexa.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpriam e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 12 de Julho de 1926.—*António Oscar de Fragoso Carmona—José Ribeiro Castanho—Manuel Rodrigues Lúcio—João José Sinel de Cordes—Jaime Azeiteiro—António Maria Bettencourt Rodrigues—Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa—João Belo—Artur Ricardo Jorge—Felixberto Alves Petrosa.*

Organização da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

TÍTULO I

Da organização dos serviços

CAPÍTULO I

Atribuições da Direcção Geral

Artigo 1.º A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro superintende, sob a autoridade do Ministro do Comércio e Comunicações, em todos os assuntos de interesse geral relativos à exploração e construção de caminhos de ferro no continente e ilhas adjacentes e exerce a fiscalização técnica e comercial sobre as empresas concessionárias de linhas férreas, dentro das leis, regulamentos e contratos.

§ único. A gerência, estudos, construção e exploração dos Caminhos de Ferro do Estado continua a cargo da respectiva Administração Geral, devendo todavia ser enviados à Direcção Geral, para serem submetidos à apreciação do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, os projectos referentes a novos tipos de material fixo e circulante, alterações às tarifas e em geral tudo quanto se relacione com o interesse comum da rede ferroviária do País.

Art. 2.º Fica a cargo da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro a fiscalização técnica e comercial dos serviços de construção e exploração dos caminhos de ferro sobre estradas, sendo também da sua competência fiscalizar o assentamento da linha férrea e informar nos respectivos projectos sobretudo o que se refere ao perfil da via, material fixo e circulante, oficinas e outras instalações necessárias para a regularidade e segurança da exploração.

CAPÍTULO II

Da distribuição de serviços

Art. 3.º A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro comprehende:

- a) Uma Divisão Central e de Estudos;
- b) Três Divisões fiscais e de exploração e uma secção, a saber:

1.º Divisão de Via e Obras;

- 2.ª Divisão do Movimento e tráfego;
- 3.ª Divisão de Material e Tracção e Serviços Eléctricos;
- 4.ª Secção de Serviços Sanitários.

§ 1.º Junto da Direcção Geral funciona o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, entidade Consultiva, cujas atribuições adiante se fixam.

§ 2.º Para ser consultado sobre os assuntos da sua especialidade haverá junto da Direcção Geral um consultor jurídico.

(Continua).

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral das Indústrias

1.ª Repartição Industrial

Decreto n.º 12.190

Atendendo ao que foi exposto pelos fabricantes de explosivos, no que respeita ao transporte dos mesmos explosivos em caminho de ferro: Tendo sido ouvida a Comissão de Explosivos:

O Governo da República Portuguesa, sobre proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, decreta o seguinte:

Artigo 1.º E' permitido o transporte de rastilho ou mecha e cápsulas detonantes destinadas às cargas de polvoras e de explosivos propriamente ditos, juntamente com estas substâncias explosivas, numa mesma expedição e num mesmo vagão, quando o peso desses artificios e cápsulas não exceda 200 quilogramas e quando as cápsulas e detonantes sejam acondicionados em cunhetes duplos, estando o cunhete exterior separado do interior 5 centímetros pelo menos em todas as faces, e havendo entre os dois cunhetes palha, pano ou serradura que amortecia os choques.

rt. 2.º E' permitido o transporte em cada vagão das vias férreas, de 4.000 quilogramas de pólvora ou de 2.500 quilogramas de explosivos propriamente ditos, e os artificios a que se refere o artigo 1.º.

Art. 3.º Ficam modificados por este decreto os artigos 237 e 238 do regulamento sobre substâncias explosivas a que se refere o decreto n.º 2241 de 29 de Fevereiro de 1916.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar.

Paços do Governo da República, 24 de Agosto de 1926 —
Antonio Oscar de Fragoso Carmona—Abilio Augusto Valdês de Passos e Sousa.

Administração Geral de Estradas e Turismo

Repartição de Estradas

O Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, assentando com o parecer n.º 38.187 do Conselho Superior de Obras Públicas, manda aprovar o projecto dado de 20 de Novembro de 1925, da variante entre quilómetros 19.000 e 20.581 do projecto primitivo do caminho de ferro eléctrico para transporte de passageiros e mercadorias, ligando a Vila de Cezimbra por um lado com a cidade de Setúbal e por outro lado com a Vila de Cacilhas, assente parte em leito próprio e parte no leito de estradas, apresentado pela Companhia dos caminhos de ferro Tejo—Oceano—Sado, em harmonia com o preceituado na alínea a) de condição 4 e do contrato de concessão publicado no *Diário do Governo* n.º 11, 2.ª série de 14 de Janeiro de 1924.

Paços do Governo da República, 19 de Agosto de 1926.

O ministro do Comércio e Comunicações — *Abilio Augusto Valdês de Passos e Souza.*

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão do Movimento e Tráfego

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que a mesma Companhia seja autorizada a abrir à exploração a estação de Fontela situada ao quilómetro 212, 095 da linha do Oeste, logo que esteja protegida com os aparelhos de sinais respectivos.

Paços do Governo da República 14 de Agosto de 1926. —
O Ministro do Comércio e Comunicações *Abilio Augusto Valdês de Passos e Sousa.*

O 3.º Congresso de Electricidade

No dia 2 do mês passado reuniu em Coimbra a comissão Organizadora do 3.º Congresso de Electricidade. Tomou nota no grande número de inscrições já registadas, assim como das teses já anunciadas, tendo resolvido solicitar dos autores destas e de comunicações ao Congresso o seu rápido envio, a fim de os trabalhos de impressão poderem ser convenientemente adiantados. Foi resolvido manter definitivamente os dias 16, 17 e 18 de Outubro para a realização do Congresso e solicitar das Empresas Ferroviárias a concessão dos bonus habitual de 50 % para os congressistas. Tratou-se igualmente de assuntos de Exposição de Radiotelegrafia e Radiotelegrafia a realizar por ocasião do Congresso. Serão versados no Congresso os problemas da produção, do transporte e da distribuição de energia eléctrica, o regime dos aproveitamentos hidro e termoeléctricos; a regulamentação dos assuntos referentes a iluminação e tracção; telegrafia e telefonia sem fios; a nomenclatura técnica e outros assuntos da maior actualidade e do maior interesse para o nosso País.

No desejo de contribuir quanto em suas forças caiba para o bom exito do congresso, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* põe à disposição da Comissão Organizadora as suas colunas para a publicação de quaisquer noticias de seu interesse, ao mesmo tempo que, acedendo gostosamente à solicitação da mesma comissão, tem a honra de convidar a apresentar teses ou outras comunicações sobre o objecto do Congresso, aqueles dos seus colaboradores que se dedicam à especialidade.

Os trabalhos podem ser enviados directamente para Coimbra dirigidos ao Sr. Secretario Geral do 3.º Congresso de Electricidade.

A taxa de inscrição é de 50\$800.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

SERVIÇO DE CONTABILIDADE CENTRAL

CAIXA DE REFORMAS E PENSÕES

EDITOS DE 30 DIAS

A contar da publicação do presente anuncio, correm editos de 30 dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de Maria Emilia tambem conhecida por Maria Emilia de Andrade, guarda reformada n.º 575 e de José Jorge, conductor de 1.ª cl. contribuinte n.º 927 á pensão de sobrevivencia por ele legada, como Contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do Regulamento de 1887, concorrendo á sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de Ermelinda Andrade, filha solteira de Maria Emilia Andrade; e de Leonor da Anunciação dos Santos Jorge tambem conhecida por Leonor dos Santos e por Leonor d'Anunciação Santos, Maria Leonor Jorge e Afonso Jorge.

Findo este praso será tomada deliberação, na conformidade das disposições do citado Regulamento, para os devidos efeitos.

Lisboa, 20 de Agosto de 1926.

O Chefe do Serviço da Contabilidade Central

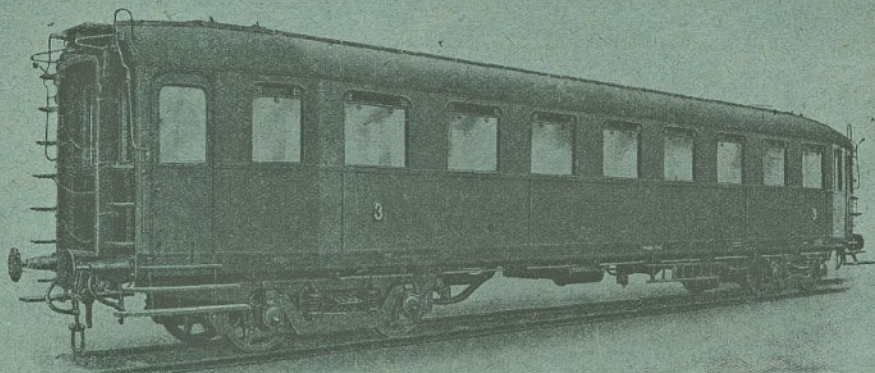
M. Barqueira

VAGO

WAGGON-und MASCHINENFABRIK A-G vorm BUSCH

Bautzen

Weimar



Experiencia delargos años

Dão-se as melhores referencias

Constructores de: **Carruagens** para passageiros, bagagens, mer. adorias 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 Portuguesa, L.^{da}

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Vinhos licorosos e de pasto para consumo e exportação

TELE } Ione 4020 Norte
gramas - PARCECOLASUL

CODIGOS } A. B. C. 5.ª 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 principais Companhias de Navegação

— Para os mais importantes portos do mundo —
— entre as quaes —

CAES DO SODRE, 64

T ELEGRAMAS — «PINTO» LISBOA 3 601-3 60
ELEFONES — C. 3 603-3 605

The Pacific Steam Navigation Company — Para Brazil e America do Sul
The Union Castle Mail Steamship Co. Ltd — Carga e Passageiros para os portos de Africa
Cosulich Società 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. Hogarth & 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 CONSTRUCTOAS E ESTRANGEIRAS

The Baldwin Locomotive Works — Locomotivas de todos os typos, a vapor, electricas, sem fornalha e de combustão inte na. Accessorios e sobreelentes. Toda e qualquer obra de fundição e officina 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 vagon. Toda e qualquer obra de officina metalurgica.

Stothert & Pitt Limited — Guindastes electricos, a vapor e manuaes de todos os typos. Titans, pontes rolantes etc. Garras para descarga 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 estancas para anteparas e bombas manuaes para exgoto. Bussolas e Telegraphos de navegação. Escotilhas, Lavatorios de cabine e restante material para instalações de bordo. Metal anti-frição 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 basteis 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, vagon, etc. Balanças de todos os typos. Instalações de mactadours. Machinas para ensaios de materiaes

Th. & Wm. Smith, Ltd. — Cabos de aço para todas as applicações. 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 enfiar

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

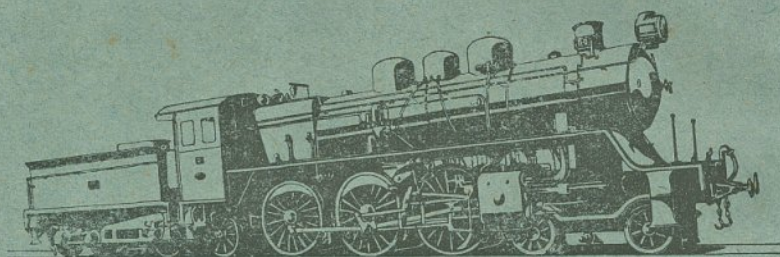
HENSCHEL & SOHN G. m. b. H.

CASSEL (Allemanha)

A MAIOR FABRICA DE LOCOMOTIVAS DA EUROPA

Fundada em 1810

Produção até hoje superior a 22.000 locomotivas



Typo de locomotivas para comboios 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

Tipos 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»

HENSCHEL & SOHN - Secção Commercial

HATTINGEN-RUHR

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

TABLE

VAGO


 apides
 conomia
 e gura

GILBERT

MANUFACTURA DE FERRAMENTAS DE PRECISÃO

Estabelecimentos FERDINAND DURAND

20, Rue St. Fargeau 20
PARIS

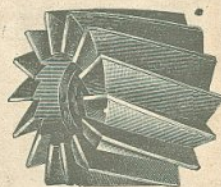


Calibres de correição (pieds à coulisse) — Parafusos micrométricos — Régoas — Esquadros
— Graminhos — Planos — V para traçador — Compassos — Calibres — Níveis, etc.

Machos — Mandris — Fresas

Brocas helicoidais — Escariadores — Porta ferramentas, etc.

Enviem-se catalogos gratis



COMPANHIA UNIÃO FABRIL

Vende nos seus depósitos 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 qualid de rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras com 89,99 por cento de pureza, g rentia por análise.

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

Cloreto de potássio — Sulfato de po ásido e Kreinito **Bagaços oleaginosos para alimentação de gado**
Tourteaux em pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mendobi, de coco e de cocoato
FORNECE À LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

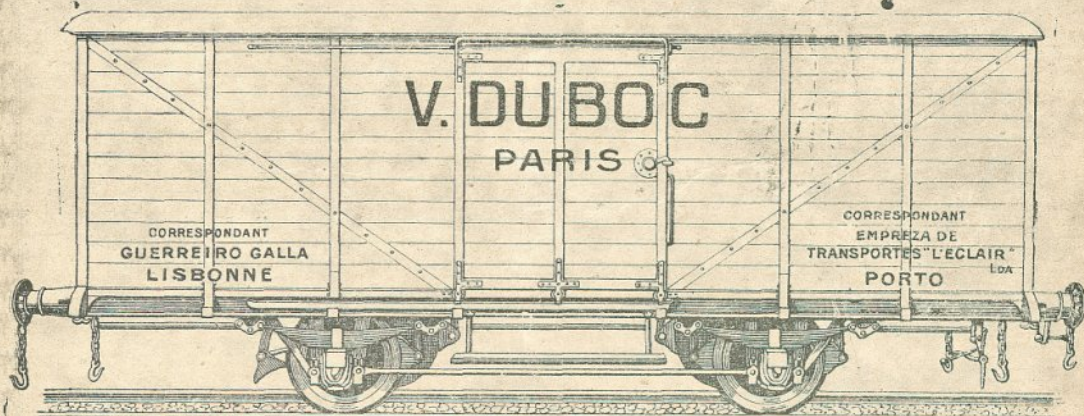
L. BOA — R. do Comercio, 49 — PORTO — R. Mousinho da Silveira, 257
e seus depósitos em toda a província

Rapidez
Economia
Segurança

Não mais trasbordos nas fronteiras
Não mais roubos de mercadorias
Utilizai o serviço de transportes inter-
nacionais nos vagões de eixos in-
termudáveis

V. DU BOC

15, Rue Beaurepaire PARIS Telegr.: "Vieduboe"



AGENTE EM LISBOA

GUERREIRO GALLA

Largo de S. Domingos, 11, 1.º — Telegr.: "MARAIVA"

AGENTE NO PORTO

Empresa de Transportes L'ECLAIR, Lda

Rua da Fabrica, 5 — Telegr.: "SILREIS"

E em todas as principaes cidades

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL
Esc. 48.000:000\$00

FUNDOS DE RESERVA
Esc. 38.000:000\$00

CAPITAL REALIZADO
Esc. 30.000:000\$00

BANCO EMISSOR DAS COLONIAS

SÉDE EM LISBOA

Rua do Commercio

AGENCIA EM LISBOA

Caes do Sodré

CODIGOS: RIBBET, A. B. C. (5th EDITION), LIEBER'S, PIRCO, BENTLEY'S, IMPERIAL, PETERSON'S
ENDEREÇOS TELEGRAPHICOS: COLONIAL & EM LONDRES, PARIS, NEW-YORK & KINSHASSA ULTRANACIO

FILIAES E AGENCIAS NO CONTINENTE

Aveiro, Barcellos, Beja, Braga, Bragança, Castello Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Évora, Estremoz, Famalicão, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Olhão, Ovar, Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Rego, Santarém, Setúbal, Silves, Tomar, Torres Vedras, Vianna do Castelo, Vila Real e Traz-os-Montes, Vila Real de Santo António e Vizeu.

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

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

AFRICA ORIENTAL—Feira, Lourenço Marques, Inhambane, Chinda, Tete, Quelimane, Moçambique e Ibo.

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

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

FILIAES NA EUROPA—Londres, 9 Bishopsgate E—Paris 8, Rue du 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 & Sotó 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 estrangeira.

Saques sobre o paiz e estrangeiro.

Descontos e transferencias.

Operações financeiras.

Fundos publicos nacionaes e estrangeiros.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

AVISO AO PUBLICO

(9.º Aditamento ao Aviso ao Público A n.º 102)

ESTAÇÃO DE FONTELA

A partir de 5 de Setembro de 1926 é aberta à exploração a estação de **Fontela** situada ao quilómetro 212,095 da linha do Oeste, encontrando-se habilitada a prestar todo o serviço de passageiros, mercadorias, animais e veículos em grande e pequena velocidade, tanto interno como combinado.

As distâncias quilométricas a contar para a aplicação das tarifas são as seguintes:

Da estação de FONTELA às abaixo indicadas ou vice-versa

Distâncias das estações abaixo indicadas a FONTELA	Quilómetros	Distâncias das estações abaixo indicadas a FONTELA	Quilómetros	Distâncias das estações abaixo indicadas a FONTELA	Quilómetros
Alcantara-Terra	213	Conceição	158	Monte Redondo	35
Campolide-Bif.	209	Runa	153	Guia	28
Cruz da Pedra	213	Macheia	153	Carriço	28
S. Domingos	213	Torres Vedras	148	Lourical	21
Bemfica	206	Ramahal	141	Telhada	13
Buraca	206	Outeiro	134	Bicanhos	13
Damaia	206	Bombarral	125	Banhos d'Amieira	13
Amadora	203	Paul	125	Amieira	8
Queluz-Bellas	201	S. Mamede	118	Bif. de Lares	8
Barcarena	201	Dagorda-Peniche	118	Lares	6
Cacém	195	Cbidos	113	Figueira da Foz	6
Meleças	195	Caldas da Rainha	108	Revelles	13
Sabugo	187	Bouro	100	Verride	13
Pedra Furada	187	S. Martinho	96	Marujal	21
Mafrã	179	Cela	87	Montemor	21
Alcainça-Moinhos	179	Vallado	82	Alfarellos	21
Malveira	174	Pataias	82	Rio de Monro	205
Jerumelo	174	Martingança	68	Mercês	205
Sapataria	174	Marinha Grande	62	Algueirão	205
Pero Negro	164	Leiria	52	Cintra	205
Feliteira	164	Regueira de Pontes	52		
Dois Portos	158	Monte Real	40		

Por este motivo são encerrados ao serviço público, a partir da mesma data, os apeadeiros de Fontela e Santo Aleixo.

A nova estação de Fontela serão aplicáveis, temporariamente, os preços dos bilhetes das seguintes tarifas e serviços especiais :

- Tarifa especial interna n.º 3 de grande velocidade (§ 3.º) — preços que nela figuram para o apeadeiro de Fontela ;
- Tarifa especial interna n.º 11 de grande velocidade (§ 4.º) — preços que nela figuram para o apeadeiro de Santo Aleixo ;
- Serviço especial interno de banhos (cartaz E. 1264 de 29 de Maio p.º p.º) — preços estabelecidos no mesmo apeadeiro de Santo Aleixo para Amieira, Banhos d'Amieira e Bicanho.

Fica pelo presente anulado na parte respeitante aos apeadeiros de Fontela e de Santo Aleixo, o Aviso ao Público A n.º 102 de 12 de Abril de 1926.

Lisboa, 27 de Agosto de 1926.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

A n.º 116

Exploração — Serviço do Tráfego

Expediente n.º 1.857

300 exemplares

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

14.º ADITAMENTO À TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.º 3—GRANDE VELOCIDADE

TRANSPORTE DE RECOVAGENS E GÉNEROS FRESCOS ENTRE PORTUGAL E FRANÇA

Em consequência da alteração das sobretaxas cobradas pelos Caminhos de Ferro Franceses, os preços da tarifa acima indicada são, desde 1 de Setembro de 1926, os que constam do seguinte quadro :

PERCURSOS	Quilómetros	Até 5 quilos		Mais de 5 até 10 quilos		Mais de 10 até 20 quilos		Mais de 20 até 30 quilos		Por expedições de peso mínimo de 50 quilos ou pagando como tal (e) Por tonelada	
		Reco- vagens	Géneros frescos	Reco- vagens	Géneros frescos	Reco- vagens	Géneros frescos	Reco- vagens	Géneros frescos	Reco- vagens	Géneros frescos
Destino ou procedência de Paris											
Percurso português (a)		ESCUDOS									
Das estações da frente a Todas as estações da Com- Fuentes de Oñoro-Vi- panhia Portuguesa ..	402	4,07	4,07	8,13	8,13	16,24	16,24	24,37	558,25	476,74	
	lar Formoso ou vice- Todas as estações da Beira versa .. Alta ..	253	2,55	2,55	5,09	5,09	10,17	10,17	15,25	353,10	316,36
Percurso espanhol (b)		PESETAS									
De Fuentes de Oñoro a Hendaye ou de Irun a Vilar Formoso ..	635	1,73	1,73	3,45	3,45	6,90	6,90	9,20	230,58	165,03	
Percurso francês (b)		FRANCOIS									
De Hendaye a Paris ou de Paris a Irun ..	820	5,85	5,55	11,70	11,10	23,40	22,20	32,80	831,25	568,50	
Destino ou procedência de Bordeaux-St. Jean											
Percurso português (a)		ESCUDOS									
Das estações da frente a Todas as estações da Com- Fuentes de Oñoro-Vi- panhia Portuguesa ..	402	4,07	4,07	8,13	8,13	16,24	16,24	24,37	558,25	476,74	
	lar Formoso ou vice- Todas as estações da Beira versa .. Alta ..	253	2,55	2,55	5,09	5,09	10,17	10,17	15,25	353,10	316,36
Percurso espanhol (b)		PESETAS									
De Fuentes de Oñoro a Hendaye ou de Irun a Vilar Formoso ..	635	1,73	1,73	3,45	3,45	6,90	6,90	10,35	243,80	172,50	
Percurso francês (b)		FRANCOIS									
De Hendaye a Bordeaux-St. Jean ou de Bordeaux- St. Jean a Irun ..	236	1,85	1,80	3,50	3,35	7,00	6,65	10,55	266,95	184,30	

(a) Nos preços indicados para o percurso português está incluído o imposto de saída e emolumento e a sobretaxa que, duma forma geral, onera as tarifas portuguesas.
(b) Nos preços indicados para o percurso espanhol e francês estão incluídas as sobretaxas que oneram as tarifas espanholas e francesas.
(c) Estes preços aplicam-se, respectivamente, às recovagens de peso superior a 20 quilos e aos géneros frescos de peso superior a 20 quilos.

As taxas portuguesas e francesas de que trata a alínea B) da condição 1.ª são as seguintes :

Taxas portuguesas por expedição	{	Imposto de Assistência ..	Escudos
		Registo à partida das estações portuguesas ..	15
Taxas francesas por expedição	{	Imposto de selo ..	Francos
		Direito de registo à partida das estações francesas ..	0,50
		Recovagens ..	1,65
		Géneros frescos ..	1,55

O presente anula e substitue o 13.º Aditamento à citada tarifa, datado de 10 de Maio de 1926.

Lisboa, 27 de Agosto de 1926.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Serviço do Tráfego

Expediente n.º 676

300 exemplares