

Gazeta dos Caminhos de Ferro

22.º DO 38.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Comercio e Comunicações e das Colônias, e dos Caminhos de Ferro de Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)
Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Bruxelas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908. medalhas de prata — Antwerpia, 1894. S. Lutz, 1904, medalhas de bronze
Representantes: — em Espanha, Henrique de La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 13 — HORTA (Açores) Manoel da Câmara Velho de Melo Cabral

NUMERO 910

FUNDADOR
L. de Mendonça e Costa
DIRECTOR
J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês
LISBOA, 16 de Novembro de 1925
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

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

ANEXOS DESTE NUMERO

Companhia dos C. Ferro Portugueses. — 8.º aditamento á Classificação Geral.—Pequena velocidade.
Caminhos de Ferro do Estado. — Aviso ao Público.—1.º aditamento ao Aviso ao Público C-n.º 98.—3.º Aditamento á Classificação Geral de Mercadorias.—Aviso ao Público.—Novos multiplicadores.

SUMMÁRIO

Conferências Internacionais por J. F. Sousa.	Pag. 305
Cambios	" 307
A situação dos Caminhos de Ferro Suíços	" 307
Moreira d'Almeida	" 308
Um novo tipo de locomotivas	" 309

Um plano Gigantesco	" 309
Exposição de viação	" 309
Tomé de Barros Queiroz	" 309
Parte Oficial	" 310
A electrificação da linha de Cascaes por R. Esteves dos Santos	" 311
Política Internacional por Antero Carreiro de Freitas	" 314
Companhia dos C. F. Portuguesa (Relatório).	" 315
Arrematações	" 315
Linhos Estrangeiras	" 316
Linhos Portuguesas	" 317
A Televisão	" 317
Gremio dos Açores	" 318
Viagens e Transportes	" 318

Conferencias Internacionais

A conferencia do tráfego franco-hispano-português e a de Haya

por J. FERNANDO DE SOUSA

SÃO de suma utilidade as conferencias semestrais ou anuais de delegados das oito companhias interessadas no tráfego franco-hispano-português pela via Paris-Lisboa, que assegura as relações rápidas para além dos pontos extremos, de um lado com o centro da Europa e a Inglaterra e, do outro com Marrocos e a América por via transatlântica.

Nessas reuniões desfazem-se atritos, estreitam-se relações, estudam-se combinações novas uteis para o público, caminhando-se através de todos os obstáculos para o objectivo do incremento do tráfego internacional.

Reuniu-se a conferencia deste outono em Paris, na véspera das conferencias internacionais de horários e carruagens directas, que se deviam celebrar em Haya de 20 a 24 de outubro. Fixou-se pois aquela para 16 e 17. É sabido que um dos dias destinava-se ao estudo do tráfego franco-hispano-português, em que tomam parte as companhias portuguesas C. P. e B. A., as hespanholas S. F. P., M. S. e Norte, as francesas Midi e P. O. e a Internacional dos W. L.

Na segunda, consagrada apenas ao tráfego franco-hespanhol, entram além das companhias mencionadas, M. Z. A. e Andaluces e a dos W. L.

Depois da sessão do segundo dia é uso reunirem-se todos os delegados em almoço fraternal oferecido pela companhia em cuja rede se efectua a conferencia, fixando-se nessa ocasião o local e data da seguinte.

Assim pois na manhã de 16 celebrou-se a conferencia P. H. F. numa sala da Direcção da P. O.

Começou-se por examinar a aceleração possível da marcha do Sud-Express e a remediar as irregularidades de que tem enfermado não raro, perdendo-se algumas vezes o enlace em Medina á ida para França, o que representa para o ramo português 12

horas de atraso e varios incomodos, visto que o ramo hespanhol vindo de Madrid espera apenas 40 minutos por aquele.

Reconheceu-se que essas irregularidades eram devidas principalmente á falta de maquinas apropriadas na B. A., que esta companhia vai receber achando-se dentro de mês e meio em condições de normalizar a marcha. Obteve-se do Norte que elevasse a 60 minutos, quando fosse preciso, a espera em Medina.

A aceleração do comboio depende da conclusão da segunda via no Norte e na C. P., do reforço das pontes de S. F. P. que comporta maquinas mais possantes e da inauguração da tracção electrica no Midi. E' pois um melhoramento que na hipótese mais favorável demorará dois anos pelo menos para parte dos seus factores.

A Companhia dos W. L. está fabricando novas carruagens, que lhe permitirão melhorar o serviço do Sud.

No intuito de facilitar a viagem directa Londres-Lisboa, evitando a permanencia de uma noite em Paris, e de assegurar a imediata correspondencia, em Lisboa, com as chegadas e partidas das carreiras marítimas, havia-se assentado em novo horário do comboio de luxo Paris-Lisboa, que ficaria sendo o seguimento do Pyrénées-Côte d'Argent, com o nome de Sud-Atlantique. Saía-se de Paris á noite e chega-se a Lisboa pela manhã e vice-versa, de modo que se gastavam duas noites e um dia na viagem em vez de dois dias e uma noite. Assim se desviava da navegação um tráfego de transito em substituição do percurso marítimo Lisboa-Bordeus ou Havre, assegurando-se o pleno aproveitamento do Sud que hoje, para o percurso entre Pampilhosa e Medina, é um encargo sem compensação suficiente.

Peoravam um pouco é certo, as relações do Porto com o estrangeiro, mas a sua exigua importancia não justificaria o sacrificio de uma combinação tão vantajosa.

Levantou-se porém celeuma em Portugal contra o projectado horario, a ponto tal que se resolveu sobrestar na alteração desejada pelas companhias espanholas e francesas e pela dos W. L.

No entanto a «Southern Railay C. I.» instava pelas ligações directas com Lisboa sem longa paragem em Paris, fazendo inscrever esse problema no programa da conferencia internacional da Haya.

Foi pois alvitrada com insistencia pela C. P., alem da conservação do Sud com a marcha actual, que dá o cruzamento do ascendente e descendente na Ilha do Norte proximo da Pampilhosa, com vantagem manifesta para o Porto, a criação do novo comboio em seguimento do «Pyrénées-Côte d'Argent». As chegadas, tanto a Lisboa como a Paris, seriam pela manhã e as partidas á noite, o que assegura ligação imediata com os comboios internacionaes em Paris e com a navegação em Lisboa.

Para isso o Norte d'Espanha manteria do inverno os C. n.º 13 e 14, desdobramento dos rapidos 9 e 10, dando neles certa tonelagem para as relações com Portugal. M. S. aproveitaria trez vezes na semana um comboio de ligação com os rapidos 13 e 14 e teria que o tornar diario. S. F. P. teria que crear um novo comboio diario de exiguo aproveitamento, que obrigaria ao aumento de 91.250 km. de percurso anual com a agravante de parte do serviço ser de noite, o que aumenta os encargos.

O mesmo sucederia á B. A.

Por isso as companhias entre Medina e Pampilhosa alegaram as grandes dificuldades de aceder á criação do novo comboio.

Foi proposto que a titulo de ensaio se começasse por fazer um serviço tri-semanal, o que para M. S. não tinha dificuldade, mas estas subsistem para S. F. P. e B. A., a não ser que esta tornasse trisemanal o actual rapido diurno, com prejuizo do trafego interno e agravamento de despesa pelo serviço de noite.

Assentou-se por fim em que as quatro companhias interessadas no percurso Medina-Lisboa estudassem o assunto e preparassem, numa conferencia especial dos seus delegados, a solução que pode ser proposta á proxima conferencia plenaria, de modo que não se prejudicasse o Sud, nem se contraissem encargos incomportaveis para algumas delas.

Estudou em seguida a conferencia o problema da circulação de carruagens directas entre Lisboa e Medina. Em vista de algumas dificuldades pendentes sobre preços de aluguer e sobre o material disponivel e tipos admissiveis resolveu-se entregar o estudo do assunto á conferencia parcial, a que atraç me referi, a qual, juntamente com o estudo do novo comboio, procurará chegar a uma solução viavel, podendo ao menos circular a carruagem directa entre Lisboa-Vilar Formoso, como primeira etapa do percurso directo Lisboa-Medina, que é o objectivo a cuja realização se visa.

Ocupou-se a conferencia, em seguida, da entrada já resolvida anteriormente, das companhias espanholas na União Internacional para bilhetes com «coupons» combinados. O Norte deu conta das formalidades a cumprir e preparativos em execução para entrar em exercicio a combiração resolvida.

Quanto ás tarifas directas de G. V. e P. V. para mercadorias, foi alegada pelas companhias espanholas a impossibilidade de as estabelecer enquanto se não pozerem em execução, no que respeita a tarifas, o novo

regime ferroviario vigente naquele paiz. Assentou-se por isso em ir fazendo os trabalhos preparatorios para terem seguimento logo que ser possa.

Tomou-se conhecimento do movimento de vagões directos Paris-Lisboa com mudança de eixos em Irún, que tende a desenvolver-se, maior seria se novas tarifas facilitassem o trafego.

Tinha sido pedida a admissão de delegados da Direcção de Minho e Douro ás conferencias, pretenção que data de ha muito.

A maioria dos membros da conferencia ponderou que esta existia para as relações Lisboa-Paris e subsidiariamente para o aproveitamento, pelo Porto, desses serviços com a correspondencia na Pampilhosa.

Não havia pois razão para admitir novas Administrações, como a de Minho e Douro, cuja admisão tinha como consequencia a de Madrid-Cáceres-Portugal. Demais, a Companhia de S. F. P. tinha que atender nos limites do possivel ás relações pelas duas fronteiras, Vilar Formoso e Barca de Alva, sendo pois a natural representante dos interesses do Minho e Douro, quando por acaso fossem afectados por qualquer combinação de serviços. Resolveu-se pois não alterar a composição da conferencia.

Assentou-se por fim em que a proxima conferencia se reuna na primeira quinzena de junho em Salamanca a convite das companhias M. S. e S. F. P.

Demos agora conta dos trabalhos conferencia da Haya.

A conferencia europea dos horarios e das carruagens directas para os anos de 1926-27 reuniu-se em Haya do dia 20 a 24 de outubro.

No seu programa figuravam 278 propostas especiaes e trez geraes emanadas de varias administrações.

Realisou-se a conferencia na magnifica sala do Trono, graciosamente cedida pelo Governo, no *Ridderzaal*, bela construcção medieval, que se encontra no pitoresco pateo do edificio dos Estados Geraes, á beira do Lago *Vijver*. Colocaram-se nela numerosas mésas, em torno de cada uma das quaes se reuniam os delegados de determinado paiz para examinarem as questões que respectivamente lhes interessavam. No dia 21 e 24 houve sessões plenarias para exame das propostas de ordem geral.

Tudo estava muito bem organizado, com o auxilio do *Office* do turismo local, que servia de intermedio para a procura de hoteis. Aos congressistas e pessoas de familia que os acompanhavam era dado passe nos caminhos de ferro da Holanda e nos *tramways* da Haya.

Dois problemas interessavam especialmente a Peninsula. Um, apresentado a pedido da *Southern Railway*, dizia respeito ás comunicações directas entre Londres e Lisboa, e a outra, emanada da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, ao melhoramento dos comboios de passageiros no percurso Lisboa-Madrid-Barcelona-Marselha-Nice-Genova-Pisa e Roma.

Achavam-se representadas apenas: a C. P. pelos srs. Ferreira de Mesquita e Manoel Rueda; o M. D. pelo sr. Manoel Domingues dos Santos, que representava tambem o governo portuguez; S. F. P. pelo seu inspector geral, signatario do presente artigo, e M. Z. A. pelo sr. Eyris.

Quanto ao primeiro ponto não havia mais que reproduzir as conclusões da conferencia de Paris,

celebrada poucos dias antes, acerca de melhorias do *Sud-Express* e da criação, em estudo, do novo comboio em seguimento do *Pyrenées-Côte d'Argent*.

Quanto ao segundo, foi examinada a possibilidade da criação de um rápido tri-semanal da C. P. até Badajoz, prolongado pelo correio de M. Z. A., devidamente acelerado para ter ligação imediata com os rápidos Madrid-Barcelona-França. Assentou-se nas bases do novo serviço, que será estudado nos seus pormenores pela C. P. e M. Z. A.

Devo observar que nem em tempo, nem em dispêndio, nem em comodidade se avantaja este serviço ao existente pela via Hendaya melhorado com a carruagem directa Lisboa-Medina, havendo-a já entre Hendaya e Ventimiglia.

E' todavia muito interessante por tornar diário o rápido Lisboa-Madrid, feito em dias alternados, conforme se combinou, pela via Cáceres, ou pela via Badajoz.

Nos problemas de ordem geral figurava a criação de um cartaz-horário internacional, emanado de cada país ou administração, indicando apenas os comboios internacionais e as principais estações servidas.

A discussão travada levou a julgar-se preferível a criação de um livrete-horário internacional com os serviços respectivos, confiando-se o estudo das bases da sua organização a uma comissão que a Administração gerente nomearia.

Resolveu-sã tambem que cada empresa de tráfico aéreo tivesse um voto como as das caminhos de ferro e navegação.

Discutiu-se ainda a conveniencia de dar o mesmo número em todo o seu percurso aos comboios de luxo e directos internacionais. Assentou-se em princípio na adopção dessa proposta dos caminhos de ferro do *Reich* alemão, acomodada porém nas suas modalidades de aplicação ás exigências de cada país, designando-se ainda os trens de luxo pela letra *L* e os outros directos internacionais pela letra *D*.

Resolveu-se finalmente que a conferência seguinte se realize em *Baden-Baden* na primeira quinzena de outubro de 1926.

Aproveitou-se o ensejo para utets negociações entre a C. P. e M. D. por um lado e M. D. e S. F. P. pelo outro para varias melhorias dos serviços de passageiros e carruagens directas.

A principal vantagem destas conferências internacionais está nas relações que nelas se estreitam e na generalidade dos pontos de vista que ali se estabelecem para a resolução dos problemas de interesse comum.

Curso de câmbios, comparados

	Em 30 de Setemb.		Em 13 de Novemb.	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres	95\$00	95\$25	—	95\$50
Paris	—	\$82,0	—	\$80,0
Madrid	—	2\$82,0	—	2\$81,0
Alemanha	—	4\$69,0	—	4\$68,0
Amsterdam	—	7\$92,0	—	7\$91,0
New York	—	19\$85,0	—	19\$60,0
Italia	—	\$78,0	—	\$78,0
Suissa	—	3\$82,0	—	3\$79,0
Bruxellas	—	\$88,0	—	\$89,0
Libras	—	95\$25,0	—	—

A SITUAÇÃO

dos caminhos de ferro suíços

Financeiramente, os caminhos de ferro federais suíços estavam em 1924 muito mais prosperos do que nos anos anteriores. O orçamento para o corrente ano figura com um aumento de receitas de 19.500.000 francos e uma diminuição nas despesas de 1.500.000 francos.

O custo da tracção por vagon calcula-se em 4.000.000 de francos menos do que em 1924, enquanto que as despesas em tracção eléctrica espera-se que não passem de 1.500.000 francos sobre as do mesmo ano.

Em 1924 fizeram-se varias reduções nos preços das tarifas de mercadorias para distâncias superiores a 100 quilometros; mas segundo os dados oficiais, a tarifa mais baixa tem os preços elevados apenas de uns 25 %, sobre os de antes da guerra, e a mais elevado aumento, que não excedem 126 %, em exceção dos da tarifa geral para distâncias inferiores a 100 quilometros em que o aumento sobe a 175 por cento.

Continuam, ainda que com uma certa lentidão, os trabalhos de electrificação dos caminhos de ferro federais suíços. Em fins de 1924 ficaram electrificados 721 quilometros rête do Estado que tem 6.025 quilometros. De então para cá concluíram mais seis secções num total de 240 quilometros.

Desde 1922 o custo do carvão e das energias eléctricas para os caminhos de ferro diminuiu de 56 %, devido em parte á baixa do combustível, mas principalmente á substituição do carvão pela força hidro-electrica.

Além dos trabalhos de electrificação que se estão efectuando, outras varias obras importantes se estão realizando, como a construção de novas estações, ampliação de linhas e cais, etc.

E' provável que venha a abrir-se outra vez ao serviço público a linha de Bressiguy a Morgues (Vaud), que encurta a distância entre Biel Neuchatel e Genebra.

A fim de reduzir as despesas de exploração, várias carruagens de passageiros têm sido transformadas em automotoras de 110 c. f. movidos a petróleo. Por este meio espera-se poder competir com os automóveis de correria que desde que terminou a guerra tiraram ao caminho de ferro uns 6 % do tráfego de mercadorias.

Em consequencia desta reforma e da electrificação das linhas que se está realizando, o numero de locomotivas a vapor ficou reduzido de 864 a 729. Em compensação a quantidade de máquinas eléctricas subiu de 167 a 269.

No ano de 1924 os caminhos de ferro federais suíços fizeram encomendas a várias casas nacionais para 142 locomotivas eléctricas, 8 auto-motoras e 60 carruagens, tudo para ser entregue de 1925 a 1926.

O caminho de ferro de Loetschberg encomendou tambem duas locomotivas eléctricas de 4.200 c. f. cada uma, para rebocar comboios de mercadorias.

Os resultados provisórios da exploração dos caminhos de ferro suíços em 1924 acusou uma receita total de 403.496.695 francos e uma despesa de francos 263.518.724, havendo portanto um saldo positivo de 139.977.971 francos.

Depois de atender aos encargos do capital, amortização de obrigações e fundo de reserva, ficou um lucro líquido de 21 milhões de francos em vez de 3.700.000 do ano anterior.

Moreira de Almeida

A DESPEITO do seu restrito carácter tecnico, não pode a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* deixar de se associar ao luto da imprensa portuguesa pela morte prematura do seu maior jornalista político, José Augusto Moreira de Almeida, falecido na casa de saude da Ordem Terceira de S. Francisco da Cidade, em Lisboa, no dia 1 do corrente, após prolongada doença e uma grave operação, com 56 anos apenas.

Ninguem o excedeu, se é que o igualou no vigor da argumentação, no brilhantismo da linguagem castiça e sugestiva, no calor das afirmações, na certeza dos golpes vibrados aos adversários.

Era um temível lutador, dotado ao mesmo tempo de um coração de ouro, cujos quilates de sensibilidade se manifestavam na sua afectiva vida de família e na efusão das relações amigáveis.

Espírito culto, que se dedicava especialmente ao estudo dos problemas políticos e do direito internacional, foi um dedicado paladino da monarquia, a cuja causa se conservou sempre fiel, julgando-a indispensável à prosperidade e dignidade de Portugal. Foi-o igualmente da Igreja católica, fiel á sua fervorosa fé religiosa, que professava desassom-

bradamente. Pelas suas convicções políticas e religiosas lutou e sofreu durante 15 anos, sem que lhe entibussem a coragem e a constância as prisões, o exílio, os atentados contra o seu jornal e contra a sua própria pessoa.

Ficou memorável a sua crítica da famosa lei da separação, que reeditou em opusculo.

Com grande clarividência e espírito patriótico versava brillantemente os problemas internacionais.

Honestamente viveu, sempre no seu posto, sem curar das vantagens materiais que lhe adviriam seguramente das transigências com o novo regime, no qual os seus altos merecimentos lhe asseguravam a situação que quizesse.

Preferiu viver e morrer pobre, hasteando bem alto a sua bandeira.

Por isso, perante o seu feretro curvaram-se respeitosos todos os partidos e abateram-se em sentida homenagem todas as espadas. Ha muito que em Portugal se não via tão grande e sentida homenagem pres-

tada ao grande jornalista, que nenhum dos sobriven-tes eguala e que deu, na morte como na vida, um grande exemplo de fidelidade ás suas crenças, pois morreu christãmente com plena consciencia do seu es-



Moreira de Almeida



A entrada no cemiterio dos Prazeres

UM NOVO TYP DE LOCOMOTIVAS

As oficinas de Epernay, França, acabam de construir uma locomotiva, dum tipo absolutamente novo, a qual se destina não só ao reboque dos trens de carga muito pesados mas tambem aos trens rápidos de passageiros. Esta locomotiva foi já posta em serviço pela Empreza Ferro Carril de Este.

Distingue-se de qualquer outra por possuir quatro eixos motores juntos, sendo certo que todas as locomotivas da classe dela, quer europeas quer americanas, só possuem três.

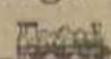
Os seus quatro eixos e o facto de possuir 16 metros de largura, sem contar o «tender», não impedem, de modo algum, que ela manobre nas curvas de pequeno raio e desta forma em qualquer linha normal pode deslizar sem o minimo embaraço.

Mas outras caraterísticas distintivas possue ainda a referida locomotiva. Assim é que as suas rodas motoras teem um diâmetro de 1,95 ao passo que as doutras locomotivas semelhantes teem apenas 1,85.

Portanto esse facto e a força motriz que ela possue, de 2480 cavalos, permitir-lhe-hão que reboque trens rápidos numa velocidade maxima compativel com a resistencia das vias, isto é, a 120 quilometros á hora.

Tambem a união de um quarto eixo, faz com que o seu peso aderente se eleve bastante e deste modo ao passo que uma Pacific 1919 tem um peso de 96 toneladas e um peso aderente de 55, a nova locomotiva possue respetivamente 112 e 74.

Em vista disso pode ela muito bem rebocar grandes cargas mesmo sobre dificeis perfis, e o aumento de tais cargas poderá atingir um terço.



Exposição de viação

Anuncia-se para Setembro de 1926 a realização em Milão de uma exposição de viação, para a qual já foi convidado o governo português a fazer representar o seu país nesse certame que deve ser muito interessante.

Oxalá não aconteça o mesmo que se deu com a exposição de Artes Decorativas de Paris, em que, Portugal, apesar de convidado, não se fez representar, podendo-o ter feito com certo brilhantismo.

E' que os super-homens da nossa terra não teem tempo para pensar nessas ninharias...



Tomé de Barros Queirós

Partiu no dia 12 no «Sud Express» para Paris o sr. Tomé de Barros Queiroz, deputado eleito por Lisboa e presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Teve na «gare» uma afectuosa despedida por parte dos seus amigos e politicos.

tado até ao ultimo instante, em que o seu gentil espirito se evolou do envoltorio terreno para ascender á região inefável da luz e da paz no seio do Senhor.

Uma homenagem nacional é devida á sua memoria. Vai ser prestada pela forma que mais sensivel seria ao seu coração.

Entretanto, a *Gazeta* associa-se respeitosa á restante imprensa, prestando ao nome glorioso de Moreira de Almeida tributo sentido de admiração e saudade.

UM PLANO GIGANTESCO

A ligação de Calais a Dover por caminho de ferro

(Do «Brazil-Ferro-Carril»)

O projecto de ligar a Inglaterra ao continente por meio de outra comunicação, que não a do vapor, é periodicamente retomado e repelido.

O tunel parece, de momento, caído em desagrado. Engenheiros franceses, menos obstinados — lemos em «La Science Moderne» — propõem agora uma via a ser restabelecida á superficie do mar. Sendo de 33 quilometros e 5 metros, mais ou menos, a mais curta distancia entre a Inglaterra e a França, a nova via não encontraria os declives de entrada e safda que exige um túnel para via ferrea.

Além disso, em caso de guerra, uma ponte ao ar livre é mais facil de vigiar, do que um túnel. Em 1889, os srs. Schneider e Hersent tinham concebido o projecto de uma ponte metalica sobre pilastras afastadas de 300 e 500 metros, muito altas (60 metros) para que navios livremente podessem passar por baixo.

Os srs. H. e L. Faron retomam hoje essa ideia, substituindo a ponte por dois quebra-mares de aceso, em cimento armado, de 1.500 metros para a costa inglesa e de 3.000 metros para a costa francesa; dois viadutos metalicos de 3.000 metros cada um e, emfim, uma doca central de 239 quilometros.

Esta doca seria realmente original: reposaria sobre enrocamentos com um fundo uniforme de 20 metros e compartimentos em cimento armado com aberturas nas quais se introduziriam turbinas destinadas a utilizar a corrente do Passo-de-Calais: esses compartimentos teriam de 12 a 15 metros de espessura, 20 e 250 metros de extensão.

Sobre os compartimentos, que chegariam ao nível das altas marés, se colocariam grandes caixões tambem de cimento armado, contendo quatro especies de soalhos sobrepostos, recebendo cada um uma via normal.

Haveria, assim, duas vias para trens e duas para mercadorias. A face inferior do «tablado» ficaria a 40 metros acima do mar, permitindo a passagem de navios; as pilastras se distanciariam 500 metros uma da outra.

O custo total da obra, baseado em preços de antes da guerra, seria de três mil milhões de francos e meio.

Um outro projecto, devido ao sr. Veyrier, e do qual recentemente se ocupou a revista «Génie Civil», compreenderia uma parte de tunel e uma parte de ponte: ter-se-hiam tubos de cimento armado sobre o «soalho», dos quais seriam construidas as vias ferreas, mas esses tubos, em numero de dois, com 5 metros de diâmetro interior, seriam sustentados, de 200 em 200 metros, por pilastras, que os elevariam a 20 metros acima da superficie do mar; assim, os maiores navios poderiam passar livremente e os tubos não seriam submetidos a uma pressão esmagadora senão de dois quilometros por centimetro quadrado; a espessura de suas paredes seria de 0^m,70.

Cheios de ar, os tubos pouco pousariam na agua e as pilastras não precisariam de ser muito consideraveis (600 toneladas), tanto mais quanto a agitação das aguas é fraca a uma profundidade de 20 a 25 metros.

As paredes seriam sensivelmente mais espessas ao alto dos tubos, dos quais haveria 176 pares, associados a esteios metalicos, e 175 pilastros.

Este sistema poderia ser tambem aplicado ao estreito de Gibraltar, cuja grande profundidade exclue toda possibilidade de tunel cavado sob o fundo do mar.

Parte Oficial

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Decreto n.º 11.187

Considerando o que representa a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses sobre a aplicação em vigor do multiplicador 11 ao transporte, em caminhos de ferro, de mariscos de concha quando destinados a exportação;

Considerando que este, mariscos superabundam no país, não havendo, por isso, inconveniente para a economia nacional em facilitar a sua exportação pela via ferrea;

Considerando que da aplicação do multiplicador normal a que se refere o decreto n.º 9.771 resultou o afastamento para a via ordinaria de todo o tráfego deste género que era transportado para a fronteira em caminhos de ferro;

Considerando finalmente que sem prejuízo do consumo nacional, convém não impedir a exportação do marisco de concha, em beneficio da industria de pesca e do tráfego internacional;

Sob proposta do Ministro do Comercio e Comunicações, ouvida a Junta Consultiva de Caminhos de Ferro:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º — Em todos os caminhos de ferro do continente será aplicado o multiplicador 6 às tarifas bases das mercadorias a seguir indicadas e para elas será sempre dada preferencia no transporte:

Grande velocidade — Azeite, bacalhau, batatas, castanhas, frutas, hortaliças, legumes verdes ou secos, leite, mariscos de concha, peixe fresco e picado, salgado ou em gelo, taras vazias.

Pequena velocidade — Arroz, azeite, açucar, bacalhau, batatas, briquetes de carvão mineral nacional, farinhas de centeio, milho ou trigo em barricas ou sacaria ordinaria, carqueja, carvão vegetal, centeio, fachina, milho, motano, toros de pinho para minas nacionais, carvão mineral nacional, castanhas.

Art.º 2.º — Os mariscos de concha destinados a exportação ficam exceptuados do que dispõe o art. 1.º do Decreto n.º 9.771, de 5 de junho de 1924.

Art. 3.º — Fica revogada a legislação em contrario, com exceção do disposto no decreto n.º 10.143, de 30 de setembro de 1924, que continua em vigor.

O Ministro do Comercio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da Republica, 28 de Outubro de 1925.—Manuel Teixeira Gomes—Nuno Simões.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

DIVISÃO DE VIA E OBRAS

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses submetido á aprovação do Governo o projecto de alteração do tipo de muros de suporte de terras, a construir nas testas dos aterros, dos lados norte e este de Vila Nova de Gaia, no ponto onde vão ser instalados os novos cais de mercadorias: manda o Governo da Republica Portuguesa pelo Ministro do Comercio e Comunicações concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o referido projecto, que se compõe de uma memoria descriptiva e justificativa e dos desenhos nos 1.14 a 1.017.

Paços do Governo da Republica, 21 de outubro de 1925. O Ministro do Comercio e Comunicações, Nuno Simões.

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pedido autorização ao Governo para construir um apeadeiro ao quilometro 97.045,50, na linha de oeste, denominado o Dagorda, a fim de bem servir os interesses das povoações de D. goiá, Amoreira, Olho Marinho, Serra d'El-Rei, Vau e Sobral da Lagoa: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, que seja aprovado o projecto de desenho n.º 7.076, apresentado pela mesma Companhia, e autorizar a sua abertura á exploração logo que estiver concluída a sua construção.

Paços do Governo da Republica, 21 de outubro de 1925.—O Ministro do Comercio e Comunicações, Nuno Simões.

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

PORTARIA N.º 4514

Atendendo ao pedido das empresas ferroviárias, representadas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e ao parecer da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, que á actual rubrica «Toros de pinho nacional para queimar, do comprimento maximo de 1 metro» da classificação geral, sejam suprimidas as palavras «para queimar».

Paços do Governo da Republica, 31 de outubro de 1925.—O Ministro do Comercio e Comunicações, Nuno Simões.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, ouvida a Junta Consultiva de Caminhos de Ferro. Manda o Governo da Republica Portuguesa pelo Ministerio do Comercio e Comunicações, que a referida Companhia seja auctorizada a abrir á exploração o apeadeiro «Ceissa-Ourem» situado ao quilometro 132.235 da linha do Norte entre as estações de Caixarias e Chão de Maçãs.

Paços do Governo da Republica, 23 de Outubro de 1925.—O Ministro do Comercio e Comunicações, Nuno Simões.

DECRETO N.º

Considerando o que representa a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses sobre a aplicação em vigor do multiplicador 11 ao transporte em Caminhos de Ferro de mariscos de concha quando destinados a exportação;

Considerando que estes mariscos superabundam no país, não havendo, por isso, inconveniente para a economia nacional, em facilitar a sua exportação pela via ferrea;

Considerando que da aplicação do multiplicador normal a que se refere o Decreto n.º 9771 resultou o afastamento para a via ordinaria de todo o tráfego deste género que era transportado para a fronteira em caminhos de ferro;

Considerando finalmente que sem prejuízo do consumo nacional, convém não impedir a exportação do marisco de concha, em beneficio da industria de pesca e do tráfego internacional;

Sob proposta do Ministro do Comercio e Comunicações, ouvida a Junta Consultiva de Caminhos de Ferro;

Hei por bem decretar o seguinte:

Art.º 1.º — Em todos os caminhos de ferro do continente será aplicado o multiplicador 6 às tarifas bases das mercadorias a seguir indicadas e para elas será sempre dada preferencia no transporte:

Grande velocidade — Azeite, bacalhau, batatas, castanhas, frutas, hortaliças, legumes verdes ou secos, leite, «mariscos de concha», peixe fresco, salpicado, salgado ou em gelo, taras vazias.

Pequena velocidade — Arroz, azeite, açucar, bacalhau, batatas, «briquetes» de carvão mineral nacional, farinhas de centeio, milho ou trigo, em barricas ou sacaria ordinaria; carqueja, carvão vegetal, centeio, fachina, milho, motano, toros de pinho para minas nacionaes, carvão mineral nacional, castanhas.

Art.º 2.º — Os mariscos de concha destinados a exportação ficam exceptuados do que dispõe o art.º 1.º do Decreto n.º 9771 de 5 de junho de 1924.

Art.º 3.º — Fica revogada a legislação em contrario, com exceção do disposto no decreto n.º 10143 de 30 de Setembro de 1924, que continua em vigor.

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

Paços do Governo da Republica, em 23 de Outubro de 1925.

(a) Manuel Teixeira Gomes
Nuno Simões

No próximo numero

Iniciaremos o 1.º artigo do nosso distinto colaborador coronel sr. Carlos Roma Machado, intitulado:

Construções Irregulares

Características em Caminhos de Ferro Africanos

UM POUCO DE PROGRESSO

A ELECTRIFICAÇÃO DA LINHA DE CASCAES

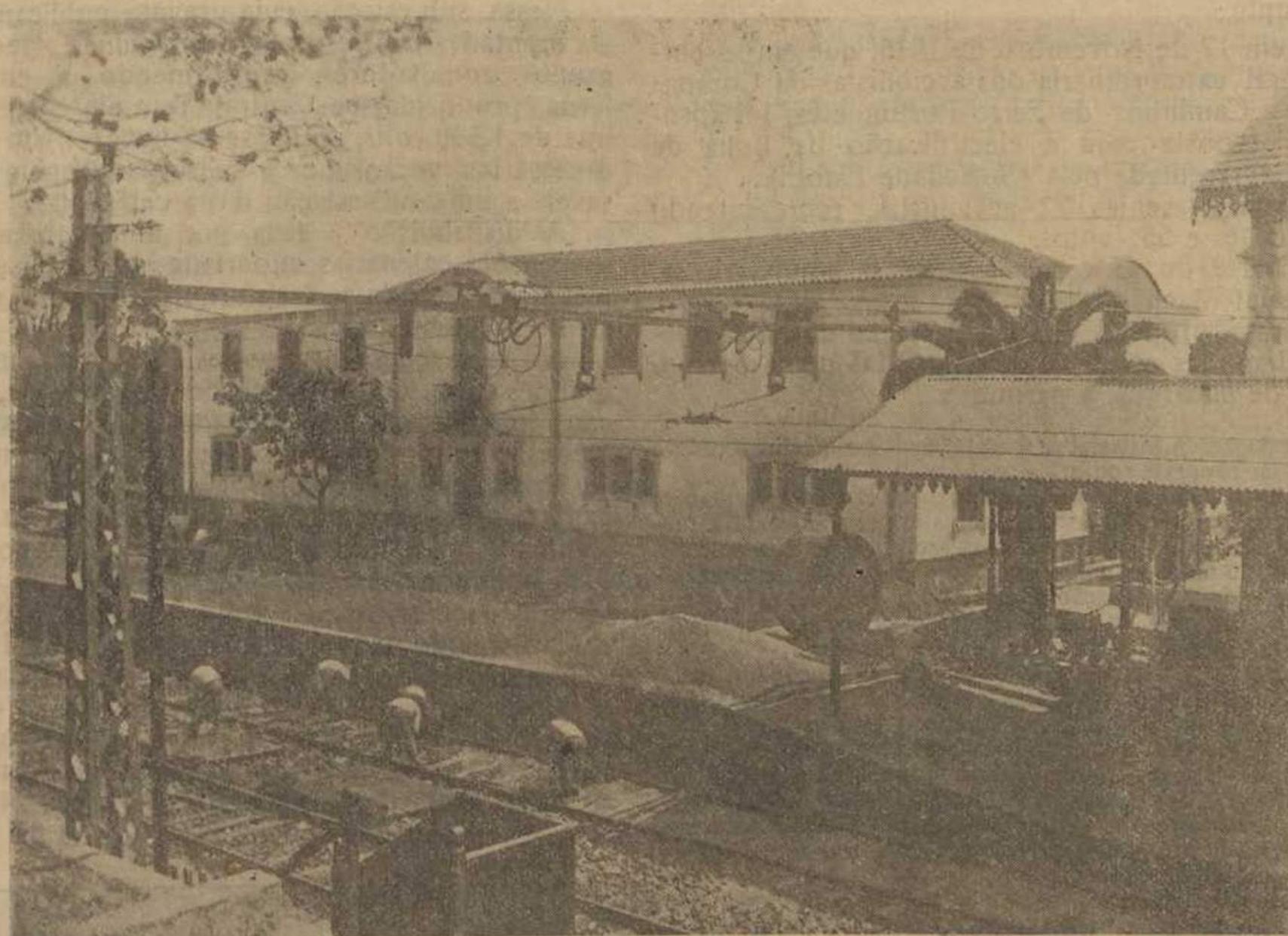
por R. ESTEVEZ DOS SANTOS

EM quasi todos os países, os caminhos de ferro electricos são já uma realidade. A velha maquina a vapor, cumprida a sua missão, começa a ceder o passo á locomotiva electrica de grande potencia e á auto-motora.

Que largo espaço de tempo não vai compreendido entre a descoberta de Stephenson—o emprego pratico do vapor como agente de tracção—e a moderna loco-

para o desenvolvimento do trafego, a substituir carros, a construir novas linhas, a melhorar, dum modo geral, todos os seus serviços e a renovar o respectivo material, aproveitando-se, em parte, para isso do que da Alemanha recebemos por conta das reparações.

São enormes as vantagens que a electrificação dá, figurando em primeiro plano a circunstancia de po-



O edificio da sub-estação de Paço d'Arcos

motiva electrica funcionando com corrente alterna e continua?

Em Portugal, mercê das constantes greves e da guerra, as empresas ferroviarias atravessaram nos ultimos anos uma crise dolorosa que impossibilitou o seu logico desenvolvimento, e fez mesmo reduzir, extraordinariamente, o nosso já velho e gasto material.

Chega a parecer inacreditavel como as nossas companhias de caminhos de ferro realizaram verdadeiros milagres nos ultimos anos, fazendo circular um grande numero de comboios, muitos dos quais rebocados por maquinas com mais de trinta anos de efectivo serviço.

Felizmente a época má passou, e as diversas empresas que exploram a rede ferroviaria do país, conscientes da sua alta missão, tem-se dedicado, afanadamente, aproveitando-se da melhoria cambial e das actuais tarifas, a ampliar algumas estações impotentes

dermos dispensar uma grande parte do carvão que consumimos, e que é dos principais factores do desequilibrio da nossa balança economica.

Pode efectuar-se maior numero de comboios, consegue-se um melhor aproveitamento de material, a multiplicação do trafego e um menor numero de reclamações fundamentadas no extravio de mercadorias em transito.

A despesa com a conservação e reparação do material torna-se muito reduzida. Decresce sensivelmente o numero de operarios e de funcionários. E como consequencia destes factos constata-se, imediatamente, um regular aumento de receita e uma apreciavel diminuição de despesa.

E' bom tambem não esquecer que no país existem algumas importantes quedas de agua, que, aproveitadas, muito simplificariam o problema, valorizando e enriquecendo algumas regiões.

A electrificação da linha de Cascaes, que a muitos parecia um sonho, entrou já nos domínios da realidade, devendo a sua inauguração realizar-se num dos primeiros meses do próximo ano.

Temos a certeza de que esse acto, pela solenidade de que se ha-de revestir, terá fôros dum verdadeiro acontecimento nacional, e essa data ficará em letras de ouro ao lado da de 28 de Outubro de 1856, dia da inauguração do primeiro troço de linha ferrea em Portugal.

Merece pois um relevo especial nas colunas desta "Gazeta" tão importante obra, a primeira que no seu gênero se realiza entre nós, mercê da corajosa iniciativa da "Sociedade Estoril", que tem como director o distintíssimo engenheiro sr. Manoel Belo, herdeiro dum nome respeitado na engenharia nacional e a quem esta muito fica devendo.

A largos traços, pois que uma desenvolvida notícia faremos aquando da inauguração oficial, apresentamos aos nossos presados leitores algumas das diversas fases porque inicialmente passou este momento assunto:

Foi em 17 de Novembro de 1915, que em assembleia geral extraordinaria dos accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, foi aprovada a proposta para a electrificação da linha de Cascaes, apresentada pela "Sociedade Estoril".

Estavam presentes 72 accionistas, representando 28.102 acções e 551 votos.

Por parte do Governo assistia o comissário sr. Dr. Gineiral Machado.

Por essa proposta a transformação da linha obedecia, alem das condições consignadas no respectivo caderno de encargos, a permitir:

A circulação do material de transporte da companhia locadora sobre as suas próprias rodas.

O material empregado na transformação e novas instalações será de primeira qualidade, como igualmente o material circulante deverá corresponder aos mais recentes aperfeiçoamentos.

O tipo do material, tanto fixo como circulante, será previamente submetido á aprovação do governo.

O pessoal empregado será de conta do locatario, com fiscalização exercida pela Companhia Locadora e Governo.

O locatario obriga-se a manter o serviço combinado de passageiros e mercadorias das estações da linha de Cascaes, para as da rede geral da companhia locadora.

Os trabalhos de transformação e respectivas obras começarão dentro de dez meses, a contar da data da assinatura do contrato da empreitada e seguirão sem interrupção, por modo a estarem concluídos dentro do prazo de dois anos, contados da referida data.

O arrendamento da exploração por este meio de tração é feito pelo tempo de cincuenta anos.

O prazo do concurso, terminou no dia 24 de Agosto findo, tendo concorrido satisfazendo as condições gerais do mesmo a "Estoril" Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada.

Esta Sociedade juntou á sua proposta os seguintes documentos:

Uma exposição ou memoria descriptiva dos trabalhos que se propõe executar para a transformação e subsequente exploração e modo de fazer esses trabalhos é certificado de ter feito o respectivo depósito.

Finalmente, a proposta votada, com excepção do accionista Henrique Kendol cujo protesto ficou apenso á acta, era concebida nos seguintes termos:

O abaixo assinado obriga-se a fazer a electrificação, do troço da linha de Cascaes, entre o Cais do Sodré e o seu terminio nessa vila, e a tomar de arrrendamento a sua exploração, nos termos pelo model. e nos prazos estipulados no programa do concurso e no caderno de encargos, que junta e subscreve, oferecendo como renda anual dez por cento da importancia total, excluido o imposto de transito, sugestando-se aos minimos fixados no caderno de encargos.

A memoria descriptiva dos trabalhos que se propõe executar é feita com competencia e certa minucia e nela se aten-

deu a todas as exigencias garantindo que quando tiver de apresentar os projectos definitivos, eles conterão todos os detalhes da instalação, assim como a solução dos trabalhos a realizar.

Iniciaram-se em seguida os trabalhos, mas a Grande Guerra, que tudo revolucionou impedio que as obras prosseguissem, e mais tarde, a dansa louca do cambio forçou novamente a prolongada paragem.

Vejamos agora as principais características de tão importante melhoramento:

A energia necessaria é fornecida pelas Companhias Reunidas Gaz e Electricidade. As magnificas instalações da Central Tejo, que são, sem favor, as melhores da Peninsula e que ainda agora estão sendo consideravelmente ampliadas, dão mais que segura garantia de exito para esse serviço.

A energia será conduzida por um cabo subterraneo, e sob a forma de corrente alternada a 10.000 volts, até á sub-estaçao transformadora de Paço d'Arcos.

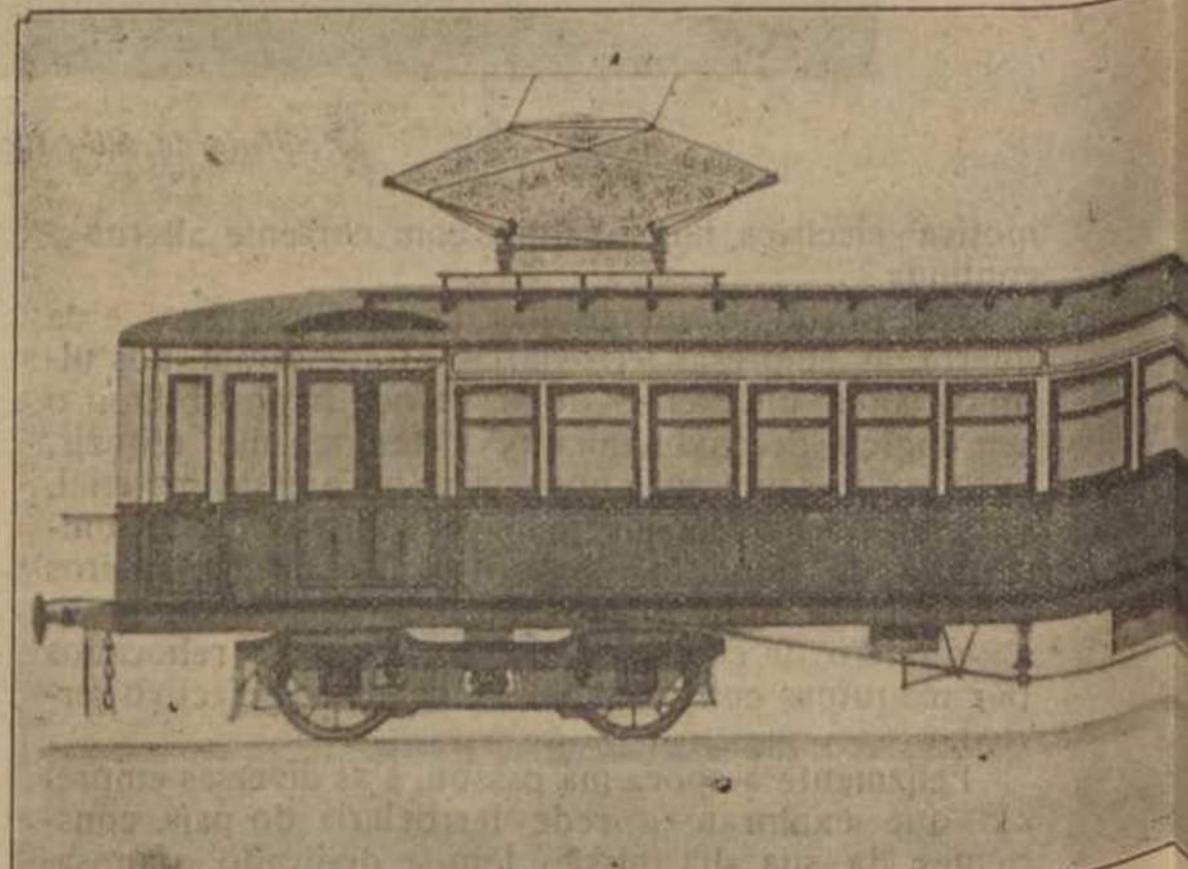
Nessa sub-estaçao, cuja gravura publicamos, estão já montadas as respectivas maquinas, que são três grupos comutadores, transformando a corrente alterna produzida na Central Tejo em corrente continua de 1.500 volts, a utilizar na tracção; isto além dos necessarios mecanismos e mais aparelhagem indispensaveis a uma sub-estaçao desta categoria.

A distribuição é feita por uma linha aerea com suspensões catenarias, suportada por postes e consolas metalicas, fazendo-se o retorno da corrente pelos carros de rolamento.

As fundações dos postes são constituídas por grandes massicos de beton com cerca de 1.^m² de secção, por 2.^m de profundidade, nos quais ficam os pernes de ferro a que se fixam os postes metali-cos.

Presentemente está já montada, excepto entre Alcantara e Cais do Sodré; e isto por só agora estar oficialmente resolvida a localização mais conveniente para a linha ferrea entre esses dois pontos, tendo em vista o melhor traçado futuro da Rua 24 de Julho e o alargamento das instalações do Porto de Lisboa.

Sendo assim, a linha ferrea será deslocada 10^m para o norte entre o Cais do Sodré e a Rocha do Conde de Obidos, de forma a facultar á Administração do Porto de Lisboa uma faixa importante de terreno para os seus armazens, sem prejuizo da Rua 24 de Julho que é excessivamente larga. Da Rocha do Conde de



Uma das

Obidos a Alcantara a linha segue pelos terrenos do lado do Tejo, porquanto a Rua 24 de Julho não tem ahi largura suficiente.

Um dos problemas de mais difícil solução é o das passagens de nível. Embora o assunto esteja devidamente estudado de maneira a saber-se para cada passagem qual a forma da sua supressão, certo é que só ao Estado e ás Camaras Municipais compete realizar essas obras, que só não tem sido postas em execução por falta de verba.

Para remediar esse mal, e enquanto as obras não são superiormente autorisadas, aperfeiçoar-se-ha consideravelmente o serviço de guardas nas passagens de nível, de forma a reduzir ao minimo a duração das interrupções de transito na estrada.

Haverá, além disso, uma signalização especial, acionada automaticamente pelo proprio comboio que se aproxima de passagem, e por cujos sinaes luminosos o publico, para maior segurança, se pode guiar.

Ainda para simplificar, as cancelas serão substituidas por simples correntes, e haverá um guarda de cada lado da linha, conseguindo-se assim uma muito maior rapidez na utilização das passagens.

Para a segurança dos comboios em marcha, instalar-se-ha *block system*, automatico, o primeiro em Portugal, procedendo-se tambem á instalação dumha perfeita rede telefonica e aproveitando-se os reputados aparelhos ingleses do *train-dispatching*.

Tratando-se da adaptação do existente ao novo sistema de exploração, muitos trabalhos acessorios se tiveram que realizar, á margem dos que constituem, propriamente, a electrificação da linha.

Um dos principais foi o alteamento de todas as plataformas até ao nível do piso das carruagens, o que, além de ser um importante melhoramento, corresponde hoje ao processo seguido em toda a parte de acelerar a entrada e a saida de passageiros, objectivo esse de capital importancia numa exploração com um grande numero de paragens como esta.

Esses trabalhos, que hoje se podem considerar realizados em quasi todas as plataformas, foi efectuado morosamente, pois enquanto duraram as obras nem um só dos 36 comboios, que diariamente circulam na linha, foi suprimido!

A estação de S. João do Estoril encontra-se completamente remodelada e ampliada. Vae substituir-se por um novo e elegante edificio de alvenaria a velha barraca de madeira que serve de estação ao aristocratico

Monte-Estoril. A do Estoril ficará transformada numa espaçosa gare, construida num estilo arquitectónico identico ao das lojas do Parque. Finalmente, no Cais do Sodré, será construida uma estação com todas as condições modernas necessarias á rapidez de um enorme trafego e desaparecendo a velharia que hoje existe. O projecto respectivo foi já aprovado pelas entidades oficiais, estando essa construção dependente da remoção, por parte da Camara Municipal e das Alfandegas, de varias instalações relativas ao mercado do peixe.

Desaparecidos todos esses miseros barracões, eternamente provisórios e que são a vergonha duma terra civilizada, uma desenvolvidissima rede de linhas assegurará a possibilidade de um serviço intensissimo.

As enormes oficinas de reparação estão já em via de conclusão, ocupando uma extensa area de terreno junto ao Mercado Agricola.

Se a remoção dos referidos barracões se não fizer urgentemente, a "Sociedade Estoril" ver-se-ha forçada a realizar na actual estação algumas obras provisórias indispensaveis para se poder iniciar a exploração electrica.

As carruagens auto-motoras são construídas na acreditada casa belga Baume & Marpent, sendo a aparelhagem electrica da importante casa alema A. E. G. São mixtas, de 1.^a e 2.^a classes, com 20 metros de comprimento, comportando mais de 100 passageiros, e semelhantes, no conforto, ás do Caminho de Ferro electrico Paris-Versailles.

Haverá tambem locomotivas electricas e simples carruagens reboques destinadas a serem atreladas a essas locomotivas, e a completarem a composição dos comboios de auto-motoras.

E' muito possivel que a inauguração se faça utilizando ainda como reboques as carruagens actuais, devidamente melhoradas. Mas a sua substituição far-se-ha assim que chegar da Belgica o resto do material circulante.

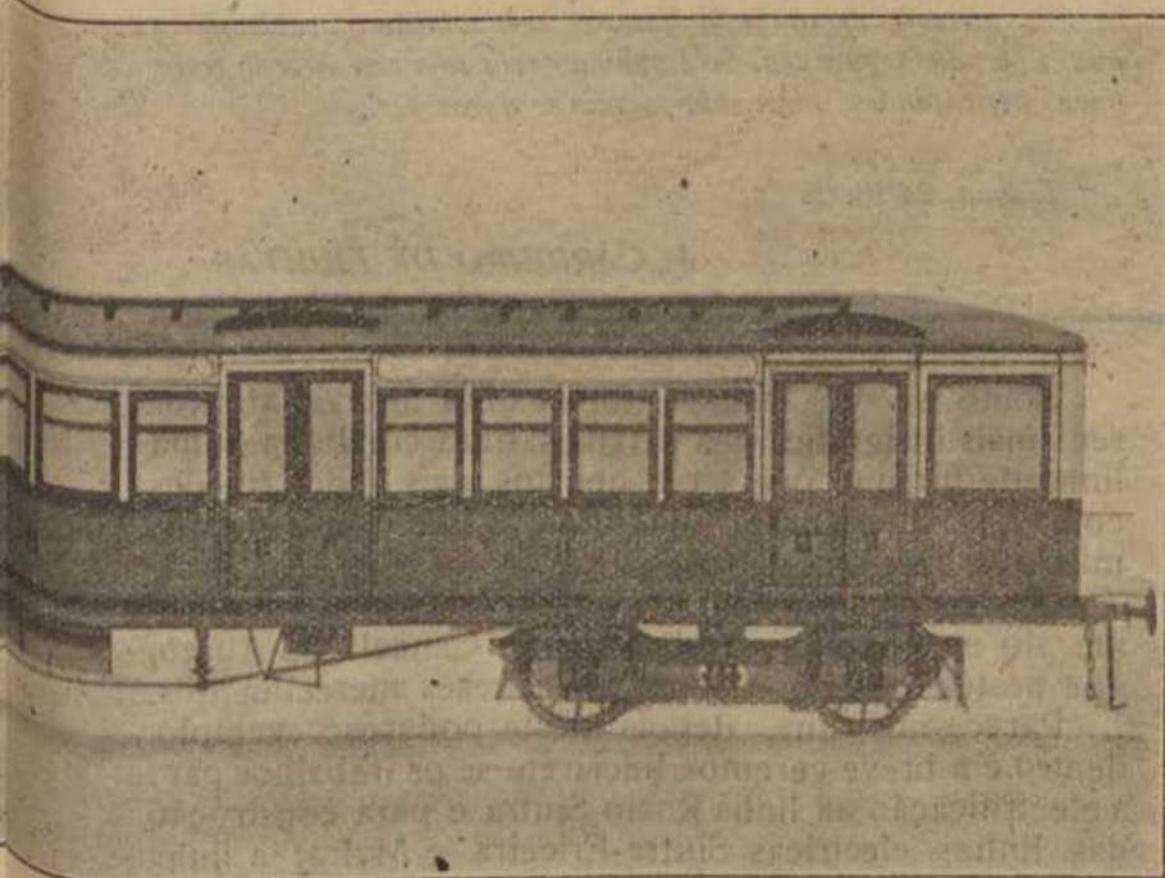
Os actuais comboios directos Caes do Sodré-Estoril deixam de existir; porque o estabelecimento desses comboios, conjuntamente com os omnibus necessarios para as outras estações, exige que haja entre eles um intervalo minimo de tempo. Ficava assim prejudicado o principal objectivo da electrificação—o da grande frequencia de comboios—visto que não poderia haver nunca mais de quatro por hora. Adoptar-se-hão portanto comboios semi-directos do tipo de paragens alternadas.

Esses comboios, estabelecidos aos pares, não pararão antes de Algés e de ahi em deante pararão alternadamente nas diferentes estações excepto nos Estoris onde todos terão paragem. Alem desses haverá comboios omnibus, com três classes, parando em todas as estações entre Caes do Sodré e Cascaes.

Vejamos agora qual o numero de comboios que com a electrificação se podem efectuar.

Com a signalização que se vai estabelecer, poder-se-ha atingir a frequencia correspondente a intervalos de cinco minutos. Logo no inicio da exploração haverá em cada sentido, nas horas de trafego intenso, três comboios por hora. Assim o numero de comboios diarios, que é actualmente de 36, passará, desde logo a ser de 90, sendo 66 semi-directos e 24 omnibus. Este numero poderá ser aumentado á medida que o desenvolvimento do trafego o exigir. Conservando um omnibus em cada hora, o maximo possível é de nove comboios por hora, em cada sentido, isto é, 360 comboios em 20 horas uteis de cada dia.

Os comboios semi-directos gastarão no percurso Caes do Sodré-Cascaes 37 minutos, menos quatro mi-



auto-motoras

POLÍTICA INTERNACIONAL

Conferencia de Locarno

(Conclusão)

E a Inglaterra, no desejo de conquistar e de lhe ser agradável contentando-se com uma estabilidade aparente das relações da Europa Central e Oriental, admitindo, como admite, apenas, como provisório o estatuto territorial dessa parte do velho Continente, reservando, como se deduz da sua correspondência com o governo de Paris, à Alemanha, o direito de pedir uma revisão das suas fronteiras orientais, pensando que podem ser regulares as relações do Ocidente Europeu, abandonando á sua sorte a Europa Oriental, negando-se a garantir pelo presente pacto as fronteiras da Polónia, como o fazia o Protocolo de Genebra, a Inglaterra dizendo, mais do que afastar a Alemanha da Russia, vem inconscientemente, parece-nos, facilitar e fortificar os designios daquela relativamente á revisão da sua fronteira com a Polónia.

Parece-nos pois que se enganam muito aqueles que em Londres pensam que, abandonando a Polónia aos desejos e ás ambições tentânicas que hão de tentar realisa-las, repetindo-lo, com a complicitade e com o concurso da Russia, conseguirão atingir os seus fins: desunir e malquistar esses dois Estados cuja colaboração se lhe afigura tão cheia de perigos para ele e para a Paz Mundial; de resto cento e cincuenta anos de história dizem-nos e provam-nos o contrário: as sucessivas partilhas da Polónia entre a Russia e a Prússia, mais tarde entre a Russia e a Alemanha só criaram entre esses dois Estados poderosos laços de solidariedade e pode bem dizer-se que aquelas partilhas aplanaram bastantes dificuldades, apaziguaram numerosos e graves conflitos, permitiram bastantes transações que em outras circunstâncias não se teriam realizado, nem concluído. E eis como nos aparece, pela primeira vez, no decorrer de te artigo ameaçada essa Paz na qual há dias os ideólogos tanta esperança puseram.

A propria entrada da Alemanha na Sociedade das Nações de que a Inglaterra fez questão sine qua non parece-nos mais uma bela ilusão da Inglaterra se ela pensa que esse facto originará uma ruptura entre a Russia e o Reich. Além das vantagens e concessões prometidas, segundo se diz, pela Inglaterra á Alemanha, em troca do seu pedido de admissão á Sociedade das Nações, essa entrada, tão inteligente neste desenhado pela República Imperial, só lhe traz vantagens pelo que respeita os seus intentos relativos á fronteira polaca. Com efeito admitida na S. das N. possuidora dum logar no Conselho mais facilmente poderia a Alemanha deter qualquer procedimento e impedir qualquer acção por parte da Sociedade. E ainda que o Tratado de Arbitragem germano-polaco fosse garantido pela França, que não foi, que o não conseguiu a Alemanha apoiada pela Inglaterra, como poderá a França intervir a favor da sua aliada de este, sabido que antes dessa intervenção o Conselho teria de estudar o conflito, determinar o agressor, tomar todas as medidas destinadas a evitar

nutos ainda que os rápidos actuaes, apesar de terem mais paragens. Estas serão apenas de meio minuto. O alcance das plataformas das estações, e o sistema aperfeiçoado de grandes portas laterais de correia nas carruagens permitirão fazer rapidamente a entrada e a saída dos passageiros, que depressa se adaptarão a esse sistema.

Os taludes serão arborisados. Os recintos das estações ajardinados. As plataformas calcetadas, com viraço de Paço d'Arcos e nalgumas delas instalados abrigos envidraçados. As barracas dos guardas e do pessoal da via garnecidas com trepadeiras, sendo conferidos prémios pela "Sociedade" aquelas que melhor se apresentarem.

o conflito armado e finalmente autorizar a França a intervir. Que de tempo perdido para todos, menos para a Alemanha que tem mostrado em tantas circunstâncias saber tão bem aproveitá-lo, inclusivamente para provar que era ela, a vítima, a agredida. Quere-nos pois parecer que se a Inglaterra tomou essa iniciativa com o desejo sincero de garantir á Europa uma paz duradoura, errou, como errou ainda se pensou servir os seus interesses separando a Alemanha da Russia, desviando aquela da sua política Rapallo. E a França terá na realidade ganho alguma coisa com o presente acordo?

A Alemanha com efeito renunciou pelo pacto rhenano á Alsácia e á Lorena e reconhece espontaneamente o estatuto territorial criado pelo tratado de Versailles respeitante ás fronteiras de França e Bélgica com a Alemanha; esse reconhecimento, porém, não teria sido tão doloroso para a Alemanha como a muitos se afigura, conhecida a impossibilidade em que está se encontra de por estes anos mais chegados pensar na revisão das suas fronteiras ocidentais, sabido que de momento só o preocupa as suas fronteiras com a Polónia. A França, porém, esquecida de que tratados por vezes são «chifons de papier» acreditará facilmente nas boas intenções da Alemanha, na sua lealdade, e levada por aquele idealismo que sempre pôz nas suas relações externas, mesmo em face de nações práticas e utilitárias, deixar-se-ha adormecer, go-sará o seu belo sonho de Paz e de Amor universais e suavemente embalado por sedutoras harmonias que as sereias do mar do Norte entoarão ou fascinada pelo magico efeito de varinha das fadas do Rêgo, generosamente, filantropicamente fará as suas concessões á Alemanha; a pouco e pouco, mas fará: hoje evacuação de Colonia, amanhã a margem esquerda do Reno, depois a bacia do Sarre, depois o seu tacito consentimento á abertura da Áustria; os seus políticos, a extrema esquerda, vivendo eternamente num grande sonho de Democracia, para maior glória da Paz desarmarão, desarmarão, até que a Alemanha reconheça oportuno, rever as suas fronteiras de Este, quem sabe mesmo se as de Oeste. O facto não seria novo; mas a França depois de Luiz XIV só dorme e sonha e esses sonhos levando-a á prática de erros fatais, só lhe tem trazido momentos de tragica amargura. Que importa se é belo sonhar! Esses erros e suas consequências para outras nações se iam lições formidáveis. Para a França não são mais do que episódios que depressa esquecem.

Chegamos ao fim deste rápido exame do acordo de Locarno e dele sem grande receio de errar, podemos concluir que a única parte com lucros positivos e certos, neste negócio fechado há dias em loco no é a Alemanha.

Protestos dos nacionalistas alemães e da sua imprensa? Deixemo-lhos tolhar e encaremos esses gritos como uma maneira de tornar a fazer a alemã mais apetecida, mais desejada; e o futuro nas dirá se é certo ou não, que a Inglaterra toma ido a iniciativa do pacto de garantia ou para servir a causa da paz ou para servir os seus interesses deixando ainda desta vez sem solução o problema da paz e da segurança. Se é que não veio com esse acordo criar novas dificuldades, quem sabe mesmo se novos perigos.

Lisboa, 24/10/25.

A. CARREIRO DE FREITAS

Como se vê, trata-se dum obra notável até nos seus mais insignificantes detalhes, obra condigna dumha linha de turismo que serve um dos mais lindos rincões com que a natureza nos dotou, e que é visitada por milhares de estrangeiros.

E seria grande injustiça, não pôr em relevo o nome do engenheiro sub-director sr. Cancela de Abreu, que nestes trabalhos demonstrou reaes merecimentos.

Parece-nos que, depois deste poderoso exemplo, dentro em breve veremos iniciarem-se os trabalhos para a electrificação da linha Rocio-Sintra e para construção das linhas electricas Sintra-Ericeira e Mafra, a linha de Cezimbra, etc., etc. cuja imperiosa necessidade julgamos inutil justificar.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Relatório do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal

VI

Continuação do n.º 908

Liquidation do exercicio de 1924

Saldo credor da CONTA GERAL DA EXPLORAÇÃO em 31 de Dezembro de 1924...	37:857.121\$59
Deduzindo :	
Despesas com :	
Novas construções, trabalhos complementares e outros	8:608.129\$83
Material circulante	3:799.440\$38
Mobilia, utensílios e ferramentas	2:125.196\$81 14.531.767\$61
Insuficiencia na exploração da linha de Arganil (Coimbra a Louzã).	691.933\$17
Saldo da exploração da linha de Setil a Vendas Novas.	977.551\$69
Adeantamentos a liquidar com a Companhia dos Meridionaes	422.561\$69
Subvenção á Caixa de Socorros.	135.942\$96
Diferença entre a previsão feita para o pagamento de impostos sobre obrigações de 1.º grau e a importancia paga neste ano	126.557\$76 262.500\$72
Impostos pagos ao Fisco Francez, sobre obrigações de 2.º grau, relativos aos Exercícios de 1923 e 1924, os quais não podem ser deduzidos aos portadores dos respectivos coupons, em virtude de não se poder dar cumprimento ás alíneas e) e f) do § 1.º do § 1.º do Art.º 61.º dos Estatutos	653.024\$81
Impostos, idem, sobre accões da Companhia, relativos a este ano, os quais não podem ser deduzidos aos portadores dos respectivos títulos em virtude de não se poder dar cumprimento á alínea h) do Art.º 61.º dos Estatutos	434.437\$46
Diferença entre a previsão feita nas contas dos respectivos Exercícios e o custo no ano dos francos necessarios para pagamento dos coupons anunciados	4.206\$53 1:091.668\$80
Actualisacão do cambio e do custo das obrigações necessarias para a amortisacão estatuaria dos anos de 1918 a 1921	6:888.746\$72
Actualisacão do valor em Escudos, dos nossos depositos nos Bancos do estrangeiro, não afectos ao pagamento de coupons ou a Reserva	1:741.910\$52
Encargo segundo o Art. 61.º dos Estatutos:	
Alinea a) — Juros das obrigações privilegiadas de 1.º grau	8:436.970\$68
" b) { Amortisacão ordinaria das obrigações privilegiadas de 1.º grau, neste Exercicio	655.417\$20
Dita acelerada, idem	—\$—
" c) — Reserva Especial (<i>completa</i>)	655.417\$20
" d) { Amortisacão ordinaria das obrigações privilegiadas de 2.º grau, neste Exercicio	160.948\$25
Dita acelerada, idem	—\$—
	160.948\$25
	160.948\$25 9:253.336\$13 34:238.990\$52
Saldo credor da conta «Ganhos e Perdas» no Exercicio de 1924, que, deduzido dos saldos devedores até 31 de Dezembro de 1923, na importancia de reduz o saldo devedor da conta «Ganhos e Perdas» em 31 de Dezembro de 1924, a	3:618.131\$07
	30:215.358\$16
	26:597.227\$09

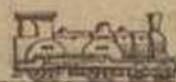
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.—Lisboa, 27 de Maio de 1925.

O Presidente do Conselho de Administração

Thomé José de Barro Queiroz

Seguem os mapas da Caixa de Reformas e Pensões: (Balanco em 31 de Dezembro de 1924); (Ganhos e Perdas); (Existencia em 31 de Dezembro de 1924); (Contribuintes, Movimento durante o ano de 1924); (Reformados e Pensionistas-Movimento durante o ano de 1924); Seguem-se os «documentos».

Continua



ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta

Caldeireiros de cobre

Admitem-se e paga-se bem.

Trata-se da Direcção da Exploração, em Figueira da Foz.

—Lobo & Freitas, Ld., Rua do Infante D. Henrique, 39, Porto : e na Administração da Companhia, Rua Victor Cordon, n.º 1—LISBOA.

Venda de sucata de ferro e aço

Esta Companhia tem para vender na estação da Figueira da Foz os seguintes lotes de ferro e aço cujos pesos são indicados aproximadamente.

Sucata miuda em aço macio, 10.000 kilos.

Sucata grossa e miuda em ferro forjado, 10.000 kilos.

Sucata de aço (aros de rodas), 8.000 kilos.

Sucata de aço (eixos), 9.000 kilos.

Sucata de aço (fracções de carris), 30.000 kilos.

Recebe propostas até ao dia 5 de Novembro p. f. dirigidas à Direcção da Exploração, na Figueira da Foz.

As propostas devem indicar o preço oferecido por cada lote e a Companhia reserva-se o direito de adiar a venda se o maior preço oferecido lhe não convier.

No caso da aceitação de alguma proposta, o proponente depositará na Thesouraria da Companhia na Figueira da Foz, ou na de Lisboa, importancia correspondente a 50% do valor da venda, logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 22 de Outubro de 1925.

O Engenheiro Director da Exploração

JOAQUIM ABRANCHES

Linhos Estrangeiros

Linhos inglesas. — A "London Midland & Scottish Railway", uma das principais companhias inglesas, inaugurou recentemente um novo serviço nas suas linhas que, além de contribuir fortemente para o desenvolvimento do tráfego de mercadorias, constitui objecto de uma nova receita que fará crescer muito razoavelmente a rubrica "receitas fóra do tráfego".

Esta Companhia aluga ao público os armazéns que tem disponíveis bem como os terrenos sobrantes ao longo das suas linhas para a construção de depósitos de mercadorias a transportar na sua sede.

O aluguel é feito por meio de um contrato de arrendamento do qual constam as condições a que os alugadores teem de se sujeitar.

Ao que consta, esta novidade produziu sucesso, sendo grande o número de comerciantes e industriais que já alugaram depósitos e terrenos, para o que corre muito o facto da guarda e vigilâncias das mercadorias ficar a cargo dos agentes da Companhia. Esta medida que veio prestar ao comércio um magnífico serviço pois permite a facilidade de estabelecer sucursais em vários pontos da linha, parece que vai ser imitado por outras companhias inglesas.

— A Companhia do "London & North Eastern Railway" construiu recentemente algumas carroagens automotoras para o transporte de passageiros e correspondência nas suas linhas de curto trajecto.

Estas carroagens compõem-se de duas partes independentes: numa acha-se o motor com a sua caldeira, tanques, carvoeira e aparelhos de marcha: a outra é exclusivamente destinada a conduzir os passageiros, podendo acomodar-se 56 sentados em cada carroagem.

A máquina é da força de 70 cavalos e tem dois cilindros de dupla ação e alta pressão de 16 centímetros de diâmetro interior; a distribuição é por obturadores e a lubrificação é automática, estando as caixas herméticamente fechadas para não entrar o pó.

A caixa da carroagem é construída sobre um "chassis" de duas secções longitudinais. Um dos lados assenta sobre uma carreta de quatro rodas, cuja base é de 1,67, e o outro descansa num suporte fixo, por baixo do "chassis" na parte da máquina, próxima ao eixo traseiro, dando por esta forma uma certa flexibilidade às duas partes em que a carroagem se divide.

A caixa é de prancha de aço com janelas de madeira e portas de corrediça de ambos os lados tendo corredor central. Internamente comunica por uma porta o compartimento da máquina com o dos passageiros. Os assentos são como os dos tramways eléctricos, forrados de veludo verde, com costas reversíveis.

Estas carroagens caminham nos dois sentidos sem terem que dar volta, para o que têm em ambos os extremos um regulador e assento para o condutor do comboio. São dotadas de freio de vácuo e de iluminação eléctrica, sistema Stone.

Linhos francesas — Está em construção a linha de Saint-Dié a Sales combinada com a de Espinal a

Strasbourg cuja exploração, quando concluída, ficará a cargo da Companhia dos Caminhos de Ferro da Alsacia e Lorena.

Esta importante linha que terá apenas uns 25 quilómetros de extensão, em dupla via, tem um túnel de 1.610 metros através a cordilheira dos Vosges, e um viaduto de 87 metros além de outras obras de arte de menor importância.

As obras do túnel já começaram simultaneamente pelos dois extremos, furando-se uns quatro metros por dia, empregando-se o mesmo processo das pontas de diamante que se usou na perfuração do Simplon e do Loetelaberg.

Esta nova linha, que se calcula estar pronta em princípios de 1927, encurtará o trajecto de Saint Dié a Strasbourg de 85 quilómetros, e o de Espinal também a Strasbourg de 29 quilómetros.

Linhos russas. — Em virtude de um recente acordo entre a Russia e a Polónia, as linhas russas vendem bilhetes directos com destino às estações das linhas polacas, e estas para as linhas russas.

No mesmo tempo o governo dos Soviets aboliu um certo número de formalidades para as entradas no país.

Segundo os informes das agências russas em Washington, a extensão das linhas ferreas russas tem aumentado consideravelmente de 1913 para cá. Actualmente acham-se em exploração 245.000 quilómetros de via, e das 3 762 pontes que foram destruídas durante a guerra, já estão reconstruídas 2.301 e foram restaurados 2.015 quilómetros. Só no ano de 1924 foram colocadas 17.500.000 travessas.

Actualmente os caminhos de ferro russos têm em serviço 20.300 locomotivas e 442.200 vagões. O movimento de passageiros actualmente nas linhas russas é igual ao de antes da guerra.

Linhos brasileiros. — Segundo o último relatório e contas da *Leopoldina Bahvray* relativo à linha do Sul de Espírito Santo, de que é concessionário a receita do trecho em exploração entre Cacheiro do Sapêrinha e Victoria, que tem cerca de 160 Kms., correspondente ao 1.º semestre de 1924 foi de 536.590\$658. Somada esta receita à apura da no semestre anterior, o total geral eleva-se a 23.131.090\$261.

Esta Companhia vai construir mais duas linhas ferreas entre Praia Formosa e Friagem, das quais já estão apuradas as plantas e respectivos orçamentos.

— Foi recentemente inaugurada a estação de Jussurel, na linha da Barra Mansa a Angra dos Reis pertencente à Companhia Oeste Minas.

Com inauguração desta estação ficaram abertas à exploração mais 16 quilómetros da linha que a Oeste Minas está construindo, a fim de irregar, através a Serra do Mar, o caminho natural e directo da extremidade oeste do Brasil, quase inexplicável por falta de comunicações rápidas.

— No dia 27 de Agosto passou o 50.º aniversário da inauguração da linha ferrea de Campinas a Mogi-Mirim.

Foto:

FALTA DE ESPAÇO

Por absoluta falta de espaço somos forçados a retirar neste número algumas das nossas secções e vários artigos, o que faremos no próximo número.

A TELEVISÃO

Grande descoberta do professor Jenckins

A transmissão do cinematógrafo por meio da rádio parece tornar-se um facto. Dentro de pouco tempo, não só se poderão escutar as transmissões de *broadcasting* mas também vê-las distintamente!

O problema da televisão ha muitos anos que se encontra suspenso e tem sido tratado por numerosos sabios em todas as partes do mundo; entretanto todos tem tropeçado sempre com algumas dificuldades de carácter técnico que pareciam insolúveis.

Primeiramente fez-se a experiência da transmissão de fotografias pela rádio, a qual deu excelentes resultados.

Da transmissão de fotografias á televisão propriamente dita ha só um passo em teoria, mas na prática o caso torna-se mais difícil.

Daremos, primeiro, uma breve explicação do processo empregado para transmitir fotografias, e por ele se fará uma ideia da televisão.

Para a transmissão duma imagem deve-se apreender-a totalmente, ou por processos mecânicos ou por um raio de luz que absorva a sua superfície por inteiro. Em seguida deve-se imediatamente provocar a conversão das variações de claros e escuros em correntes eléctricas de intensidade variável e pela rádio elas serão logo transmitidas á estação receptora. Aqui é necessário que um raio de luz, variando de acordo com a intensidade da corrente recebida sensibilise uma chapa fotográfica por um mecanismo semelhante.

E' claro, é preciso um certo tempo para se recolher todos os pontos da imagem que se pretende transmitir, e esse tempo é, em geral, de cinco a seis minutos.

Nessas condições, no caso de se poder transmitir 16 imagens por segundo, a transmissão do cinematógrafo torna-se um facto.

Desde que já se transmitem imagens satisfatoriamente, a única cousa que faltava fazer para o aperfeiçoamento da televisão era um aumento considerável na velocidade e transmissão de cada imagem.

A maior dificuldade a vencer era precisamente esta.

Antes de mais nada torna-se indispensável um dispositivo que possa responder ás variações da luz com uma velocidade instantânea, isto é, tomando em conta 50.000 variações por segundo.

Nenhuma das válvulas foto-eléctricas conhecidas como o selenio, pode alcançar esse resultado, sendo certo que tal substância é muito pouco rápida e por tanto inútil nò caso em questão.

Ultimamente inventou-se porém a válvula foto-eléctrica de potassio, funcionando com uma velocidade vertiginosa devida ao movimento dos electrões.

Essa válvula é formada por uma ampola de cristal onde se faz o vacuo, encontrando-se ela coberta interiormente por potassio metálico; nela ha apenas um pequeno espaço livre para que o raio de luz possa penetrar até ao fundo da ampola.

No seu centro ha um eletrodo em forma de arco e no meio dele é que passa o raio de luz que ao atingir o potassio liberta alguns electrões, provocando a corrente entre o potassio e o referido eletrodo.

Estas variações de corrente podem ser ampliadas até onde se quizer por um amplificador de lampadas.

O prof. Jenkins conseguiu também recolher todos os pontos das imagens num segundo. E' por meio de dois discos que isto se faz. Um possui 48 lentes na sua periferia. O outro é de cristal e o seu bordo exterior é um prisma de ângulo variável de forma que quando gira, desloca o raio de luz que passa pelo seu bordo com um movimento em linha reta, de vaivém.

Pelo prisma é imediatamente pela lente passa o raio de luz que recolhe a imagem a transmitir: é diversa a velocidade que anima ambos os discos sem deixarem de estar os dois de acordo. E' em vista deste processo que todos os pontos da imagem são recolhidos vertical e horizontalmente pelo raio de luz a uma velocidade enorme.

A válvula de potassio recebe as variações de luz, deste modo obtidas, e convenientemente ampliadas elas modulam a onda contínua de um transmissor da rádio.

O prof. Jenkins, inventor de todo esse processo, arranjou também um dispositivo que se ilumina e se apaga com uma velocidade de mais de 50.000 períodos por segundo, sem que surja nisso o mínimo inconveniente. Uma lampada inventada por ele e pelo prof. Moore, é que consegue isto, lampada que também aproveita os electrões para o seu trabalho.

Finalmente um dispositivo de discos com lentes e prismas, semelhante ao da estação transmissora e girando com a mesma velocidade, reproduzirá as imagens na estação receptora.

Tudo isto foi levado a efeito com excelentes resultados e

Linhas Portuguesas

Apeadeiro de Entre-Campos. — Encontram-se já concluidas as obras da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses melhorando consideravelmente o apeadeiro de Entre-Campos.

As suas plataformas estão agora bastante amplas e exaplendidamente iluminadas a electricidade.

Na plataforma da linha ascendente, foi construído para abrigo de passageiros, um belo edifício, em cujas fachadas predomina a elegância dos arcos de volta inteira.

O acesso ao apeadeiro faz-se por uma rampa suave, com origem na Avenida da República.

Emfim tem a luxuosa zona das avenidas novas de Lisboa, um apeadeiro de caminhos de ferro elegante e cômodo.

Teem paragem neste apeadeiro apenas os comboios rápidos ascendentes n.ºs 51 e 55 e descendentes n.ºs 52 e 56, alem dos tramawys. Certamente porém que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, virá a tornar extensiva a paragem a todos os comboios, obtendo um descongestionamento apreciável da estação de Lisboa-Rocio, visto que o apeadeiro de Entre-Campos, pela sua exaplendida situação na parte oriental da capital, pode melhor do que essa estação servir a populosa area das novas avenidas, Arco do Cego e Estefânia.

Não é de resto rasoável que se ofereça ao público a comodidade do apeadeiro, apenas quando precisa viajar na linha do norte e, se lha recuse quando necessite utilizar as linhas de leste e Beira Baixa.

E' facil prever que o movimento de passageiros tomando e deixando os comboios em Entre Campos, aumentará consideravelmente desde que a paragem seja extensiva a todos os comboios de norte, leste e Beira Baixa.

A estação do Rocio sendo conveniente para servir a parte Ocidental e a area mais comercial de Lisboa é contudo sempre evitada por causa do incomodo ambiente deletério que oferecem os 2.600 metros de extensão do tunel, só possível de eliminar pela electrificação entre Rocio e Campolide.

Por isso, servindo admiravelmente o apeadeiro de Entre-Campos a parte oriental da capital e, sendo esta possuidora duma magnifica rede de carros electricos, certamente dentro em pouco a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses terá também necessidade de ampliar o serviço desse apeadeiro estabelecendo nele, venda de bilhetes, recepção e expedição de bagagens.

Instalações proprias virão a ser necessarias em tal caso, mas, para elas possue a C. P. ainda terreno bastante no local.

juntamente com esta transmissão de imagens dá-se a transmissão da voz pelo mesmo aparelho.

Taes experiencias de laboratório leva-nos á convicção de que o progresso da televisão tornar-se-ha brevemente enorme, e nessas condições não será difícil termos cinematógrafos nas nossas casas, transmitido por estações situadas a milhares de quilometros de distancia.

A descoberta e os inventos do pr. Jenkins tem pois um grande alcance e são importantissimos.

O "Gremio dos Açores"

Do "Diario de Lisboa"

Têm-se referido ultimamente os jornais á formação do «Gremio dos Açores» destinado a todos os naturaes dos Açores que se encontram dispersos pela Metropole.

Como esse importante arquipelago merece, pelas suas belezas naturais, pela sua extensão, pelas iniciativas dos seus habitantes, enfim, pelo valor dos seus variadíssimos produtos, as maiores atenções do público, achámos conveniente saber de boa fonte quais os fins desse gremio.

São de todos conhecidos os esforços que Carlos de Ornelas, nosso camarada de Imprensa, tem empregado como bom açoreano que é, para levar a bom fim a obra do referido gremio, sendo ele, por assim dizer, a alma dessa iniciativa. Ninguem melhor do que o redactor principal e administrador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* nos podia, pois informar sobre essa obra, que julgamos ser de grande interesse público.

O seu fim fundamental é reunir todos os açoreanos dispersos pelo país, desenvolvendo entre eles uma forte comunhão de interesses, e levando-os a ser, como bons conterraneos, profundamente solidarios uns com os outros, de maneira a auxiliarem-se mutuamente em todos os campos. Assim se creará um forte bloco que conseguirá obrigar os governos e as autoridades administrativas a cuidarem a serio do problema açoreano, que merece bem as atenções dos políticos e dos financeiros.

— E pode dizer-nos o que entende por problema açoreano?

— Muito simplesmente. Possuindo os Açores inúmeras riquezas naturais, e sendo os açoreanos homens de grandes iniciativas, e, em geral, duma lucida inteligencia que se manifesta em toda a ordem de trabalhos, desde os intelectuais aos mais praticos e profissionais, não têm, porém, encontrado o minimo apoio nem auxilio nos governos e autoridades que esqueceram por completo os Açores como se o nosso arquipelago não fizesse parte de Portugal. Nessas condições, apesar de todos os nossos esforços, atravessamos uma crise grave, que urge resolver. Antes da guerra, a iniciativa individual podia por si só vencer todas as crises, mas actualmente tudo que se faça ou necessite fazer-se, joga com tantos interesses complicadíssimos e tantas operações, de importancia fundamental, que o individuo não pôde hoje isoladamente resolver a situação económica dessa região, carecendo em absoluto do auxilio dos poderes públicos. Basta considerarmos a situação cambial para nos convencermos de que o apoio do Estado é cada vez mais indispensavel na nossa vida de negocios, que mais não seja desenvolvendo o fomento, subsidiando as empresas e, sobretudo não lhes criando peias administrativas e pesados tributos que se podem tornar altamente prejudiciais para a vida das regiões.

Viagens e Transportes

Cortiça virgem prensada

Por despacho ministerial de 20 do mês passado, foi reduzido a 6 toneladas o minimo de 9 estabelecido na classificação geral para carregamentos de vagão completo.

Transporte de marmore nas linhas de Sul e Sueste

Segundo um recente Aviso ao Publico da Direcção do Sul e Sueste, foi tornada extensiva áqueles caminhos de ferro a concessão do bonus de 25 °l., nos preços do transporte aos expedidores que tivessem transportado no prazo dum ano 5.000 ou mais toneladas de marmore.

Esta concessão é aplicável ás remessas transportadas desde 1 de Julho ultimo.

Esta medida atinge em especial os magníficos marmores de Extremoz que bem merecem essa protecção.

Toros de pinho nacional

Conforme a portaria que publicamos na *Parte Oficial* foram autorizadas as empresas ferroviarias a alterar a rubrica da classificação geral de mercadorias — *Toros de pinho nacional para queimar, do comprimento maximo de um metro*, suprimindo-lhe as palavras *para queimar*.

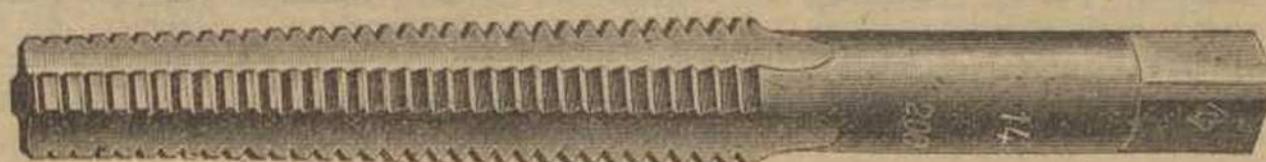
Faxina—Motano—Lenha

As empresas ferroviarias acabam de publicar avisos esclarecendo o que se entende por *faxina* e *motano*, para não haver duvidas sobre a aplicação do multiplicador que corresponde a essas mercadorias. Também o mesmo Aviso esclarece que são considerados para o mesmo efeito como *Lenha*, os toros de pinho nacional com o comprimento maximo de 1 metro, embora com diâmetro superior ao estipulado de 10 centimetros, desde que sejam *rachados*, em duas partes pelo menos a mostrar que não pode ser utilizada para outro fim.

— Nessas circunstancias o Gremio dos Açores propõe-se obrigar o Estado a olhar mais pelos Açores?

Sem dúvida; e é por isso que precisamos de que o Gremio seja uma forte organização que saiba reagir contra quaisquer prejuizos causados pelos desmandos da vida governativa, e que saiba ainda provocar as atenções favoraveis dos poderes publicos sobre o que nos interessa. Para conseguirmos isso, precisamos de nos unir em absoluto, convencendo-nos de que possuímos nós, os açoreanos, importantíssimos interesses comuns que urge defender com um profundo espírito de solidariedade.

MANUFACTURA DE FERRAMENTAS DE PRECISÃO

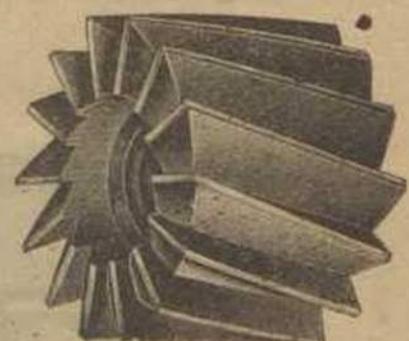
Estabelecimentos FERDINAND DURAND20, Rue St. Fargeau 20
PARIS

Calibres de corredeira (pieds a coulisse) — Parafusos micrométricos — Régoas — Esquidios — Graminhos — Pianos — V para traçador — Compassos — Calibres — Níveis, etc.

Machos — Mandris — Fresas

Brocas helicoidais — Escariadores — Porta ferramentas, etc.

Enviam-se catalogos gratis

**COMPANHIA UNIÃO FABRIL**

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

Superphosphatos

Adubos compostos

Massa de purgueira

com 8, 12 e 16 por cento de ácido phosphorico

soluvel em agua para todas as culturas

Sulfato de cobre, cuja qualidade rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras com 89/99 por cento de pureza garantida por analyse da Freeport Sulphur Cy. Texas moido na mais antiga e perfeita

Enxofre americano instalação de moagem de Portugal estabelecida nas fabricas d'esta Companhia no Barreiro.

Agente e revendedora da Deutsohe Kalisyndical

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

Cloreto de potassio — Sulfato de potassio e Kainite

Tourteaux em pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mandobi, de coco e de coco rote

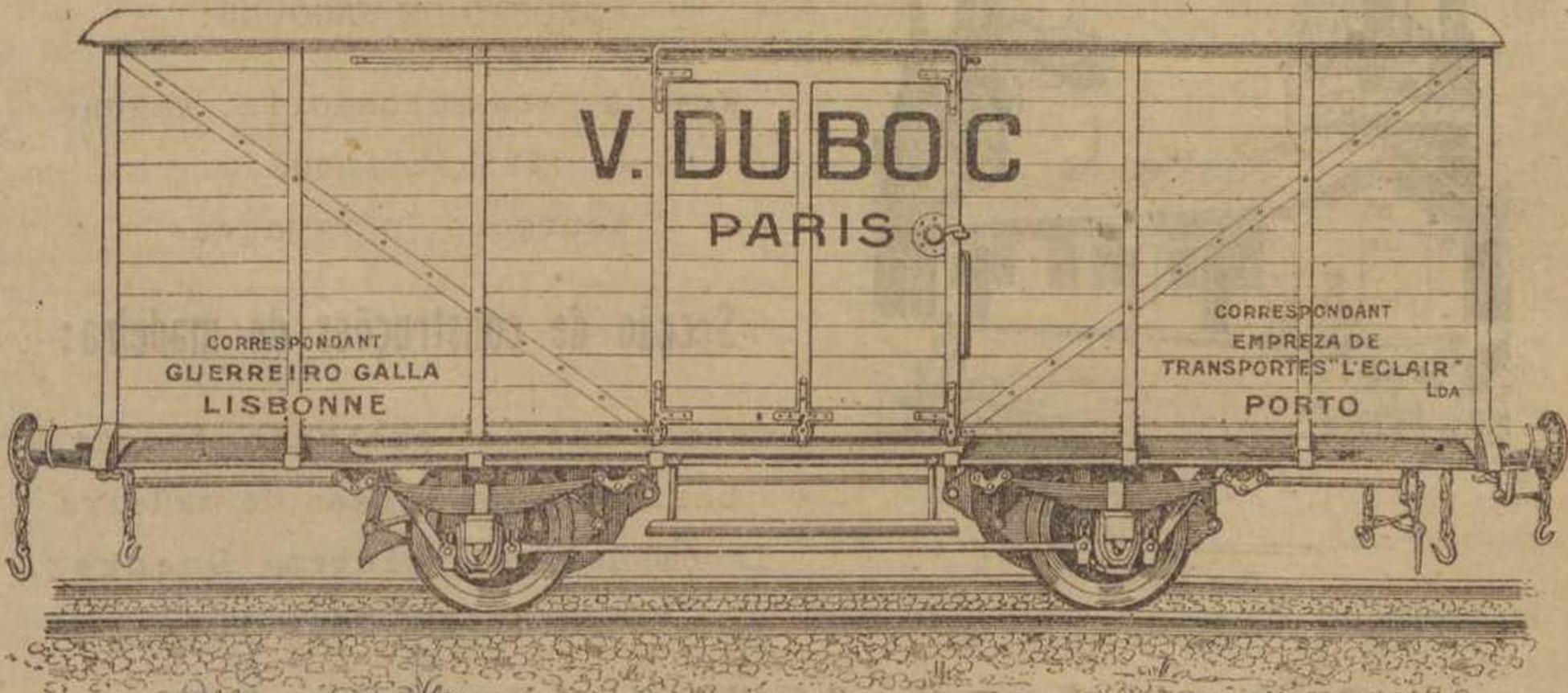
LISBOA — R. do Comercio, 49 — PORTO — R. Mousinho da Silveira, 237

**Rapidez
Economia
Segurança**

Não mais trasbordos nas fronteiras. Não
mais roubos de mercadorias. Utilisae o
serviço de transportes internacionaes

V. DUBOC

15, Rue Beaurepaire PARIS Telegr.: "Vieduboc"



AGENTE EM LISBOA

GUERREIRO GALLA

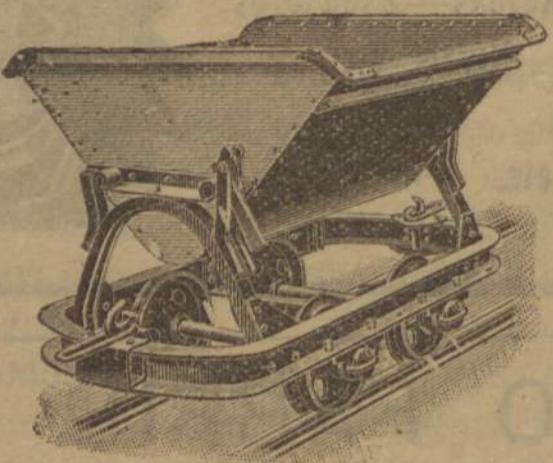
Largo de S. Domingos, 11, 1.^o — Telegr.: "MARAIVA"

AGENTE NO PORTO

Empreza de Transportes L'ECLAIR, L.^{DA}

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

CARLOS BUSSE

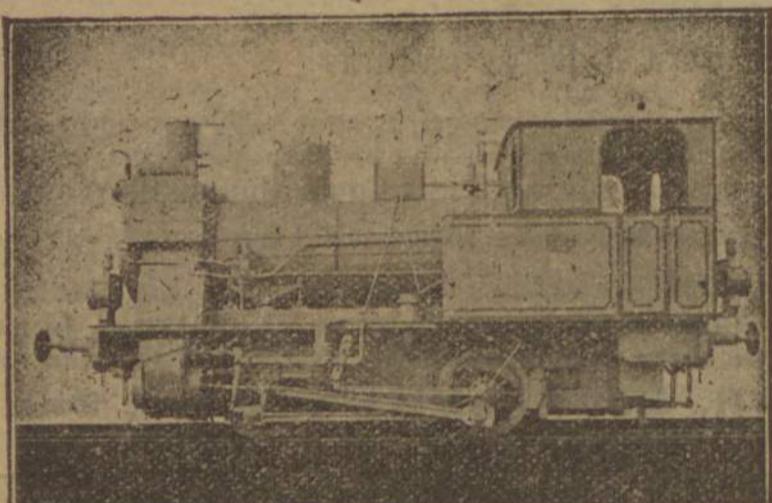


REPRESENTANTE DE:

Ferroviás y Siderurgia, S. A.

Madrid - Bilbau

Carris, travessas, placas
giratorias, etc.



Arn. Jung Lokomotivfabril G. m. b. H.

Jungenthal (Alemanha)

Locomotivas a vapor, electricas,
sem fornalha de combustão interna
para todas as bitolas



Christoph & Unmack A.-G.

Niesky (Alemanha)

SECÇÃO DE WAGGONS:

Wagons para mercadoria, wagons
frigorificos,
fourgons, carruagens

Secção de construções de madeira:

Casas, hoteis, armazens, hangars,
barracas, pavilhões de madeira
incombustivel, sistema Doecker.
Montagem rapida.

Avenida da Liberdade, 14

LISBOA