

Gazeta dos Caminhos de Ferro

6.º DO 39.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Comercio e Comunicações e das Colenias, 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. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Representante: — em Espanha, Henrique de La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 13

NUMERO 918

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

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês
LISBOA, 16 de Março de 1926
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

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

ANEXOS DESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — 1.º Aditamento á tarifa especial interna n.º 12 grande velocidade.
10.º Aditamento á classificação geral pequena velocidade.
11.º Aditamento á classificação geral pequena velocidade.
Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta — 3.º Aditamento á classificação geral pequena velocidade.
Caminhos de Ferro do Estado — Direcção do Minho e Douro
— Aviso ao publico, serviço combinado com as linhas Espanholas e Francesas.
2.º Aditamento ás tarifas Internacionais P. H. F. n.º 1 e 2 de grande velocidade
3.º Aditamento á tarifa especial interna n.º 1 de g. v. Viagens de recreio em comboios especiais de ida e volta.

SUMÁRIO

Uma penhorante manifestação a Portugal, dos alunos de engenharia e arquitectura de Madrid. pag 85
Linhas férreas de penetração e exploração no planalto da Huilla, pelo coronel Carlos Roma Machado 86

Linhos estrangeiros	pag. 88
Carruagens para a linhas de Cascais	" 89
Parte Oficial	" 90
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (Relatorio)	" 91
A evolução dos Caminhos de Ferro, por Jayme Gallo	" 92
Miguel Afonso Soares	" 93
Monte pio ferroviário	" 93
Caminho de ferro intercontinental França-Africa	" 93
Normas alemãs para locomotivas	" 93
A reforma da Fiscalisação	" 93
Como os americanos calculam e projectam as pontes dos seus caminhos de ferro, por José Luiz Bantista	" 94
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	" 96
Parte financeira	" 96
Companhia Carris de Ferro de Lisboa	" 97
O maior ascensor de minas do mundo	" 97
O paquete "Asturias"	" 98
Conselho Superior dos Caminhos de Ferro	" 100
Viagens e transportes	" 100

Uma penhorante manifestação a Portugal, dos alunos de engenharia e arquitectura de Madrid

DA Scholarum, Associação de Alunos de Engenharia e Arquitectura, de Madrid, recebemos o honroso ofício que a seguir transcrevemos:

La Asociación de Alumnos de Ingenieros y Arquitectos, á propuesta de su Representante Géneral Presidente, ha acordado en su Junta de Gobierno habida el 14 de Diciembre próximo pasado, suscribirse á la revista *Gaceta dos Caminos de Ferro* que V. Ex.ª tan acertadamente dirige.

Al tomar este acuerdo, nos place enviar á los Ingenieros y Alumnos de Ingeniería Portugueses, y á los elementos intelectuales en general, nuestros votos de fraternal cariño por la nación Hermana, cuyas Glorias compartimos y cuyos pesares siente la juventud Hispana como propios y de nosotros mismos. Iberia, nuestra Patria Común, nos acoje á todos con nuestras personalidades distintas e independientes, pero unidos por lazos de un parentesco que exaltados y glorificados podrían hacer de Portugal y de los Pueblos Espanoles la más poderosa influencia espiritual del mundo.

Rogamos á V. Ex.ª haga público estos sentimientos, porque así interesa á la nobleza de nuestro sentir, y haremos presente á los Colaboradores de la *Gaceta dos Caminos de Ferro* y á V. Ex.ª la adhesión corporativa de la "Scholarum" y personal de los que suscriben.

Madrid á 8 de Enero de 1926.

El Secretario General: J. Alcántara. — El Representante General Presidente: Antonio M. Sbert.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que sempre se tem manifestado favorável ao desenvolvimento do intercâmbio intelectual de Portugal e Espanha, sente-se devêras sensibilizada com a honra que aquela ilustre Associação lhe vem de conferir, não só fazendo-se incluir no número dos seus assinantes, como ainda mais, concedendo-lhe a distinção de ser sua interprete junto dos Engenheiros, alunos de engenharia e demais intelectuais portugueses, dos seus protestos de fraternal amizade.

A *Scholarum* é uma associação em que se encon-

tra agremiado o verdadeiro escoa da mocidade dos estabelecimentos de ensino técnico de Madrid, pelo que, o ofício que se dignou dirigir-nos tem uma importância especial.

E' de entre a mocidade das escolas que saem os homens que vêm a presidir aos destinos das nacionalidades. Quantos dos rapazes que hoje estão agremiados na *Scholarum* não virão a desempenhar papéis importantes na política espanhola, e por consequência nas suas relações internacionais?

Não nos pode, pois de maneira alguma, ser indiferente que êsses homens sejam ou não amigos de Portugal.

Pela afinidade de raça e pela comunidade de interesses que, indubitavelmente existe, em muitos casos, entre portugueses e espanhóis, uns e outros só têm a ganhar com o estreitamento cada vez maior das suas relações.

E caminhando a par nessa senda de civilização de que foram os grandes percursores, leal e nobremente, portugueses e espanhóis poderão, como delicadamente se frisa no ofício que transcrevemos, «com as nossas personalidades bem distintas e independentes», contribuir para o engrandecimento das suas pátrias e tornarem-se sem dúvida um bloco destinado a ter «uma poderosa influência espiritual, em todo o mundo».

A *Gazeta* inserindo nas suas colunas êste precioso documento, cujo largo alcance bem deve ser considerado por todos aqueles a quem é dirigido, julga desempenhar-se da missão de que a *Scholarum* a encarregou, e ao mesmo tempo aqui deixa consignado por si e em nome de todos os seus compatriotas atingidos pela gentil manifestação, o seu penhoradíssimo agradecimento.

LINHAS FERREAS DE PENETRAÇÃO E EXPLORAÇÃO NO PLANALTO DA HUILLA

pelo Coronel CARLOS ROMA MACHADO

ESTANDO o sul de Angola na ordem do dia e em pouco tempo or certo ainda mais, não me parece descabidos vir aqui n'esta prestigiosa gazeta, expandir algumas ideias e referir ainda que muito incompletamente, o que conheço acerca de estudos proje-

não permitia a formação de lacetes. Era em 1886. Ficava em projecto, ligado o porto de Mossamedes com o planalto, saíndo a linha pelo vale do Bero que atravessava em ponte alta, passando ao vale do Giraul e de lá à pedra da providencia seguindo depois o vale do rio Munhinho até encostar à Chela perto da Biballa que galgava em zig-gags.

Anos depois em 1890 o Sr. Costa Serrão tendo subido ao planalto da Huila, cremos pela Quilemba, fez o reconhecimento do melhor traçado até Mossamedes, acompanhado pelo antigo explorador dos dois planaltos da Huila e Benguela o Sr. Arthur de Paiva, descendo da Chitia por Mocuma e Vane Velombe, e encontrando na base da Chela como melhor caminho e mais economico, para o mar, o terreno a sul do Bero, não encostado á margem esquerda d'este rio, que é muito acidentada, mas afastado d'esta margem, uns 20 kilometros em media, por meio da rica região dos Cubaes, chegando a Mossamedes por sul, ligando ao mar na Torre do Tombo, e local em que posteriormente o Sr. Engenheiro Galvão, projectou o seu bem estudado porto de mar. O Sr. Serrão com a sua incontestada e já bem provada competencia para estudos de directizes ferroviarias, indicou assim o melhor de todos os traçados, sobretudo para uma linha de exploração do planalto.

Por suas subsequentes indicações o sr. major Paiva de novo estudou a passagem desde a garganta de Vane Velombe a Mossamedes e reconheceu a viabilidade do traçado, que atravessava apenas um ribeiro em pequena ponte. Era em Setembro de 1896.

Em 1905 sendo ministro do Ultramar o Sr. Dr. Moreira Júnior e Governador Geral de Angola o Dr. Ramada Curto, e havendo grande urgencia em ligar o litoral de Mossamedes com o planalto da Huila, onde já estava implantada a vila Sá da Bandeira, ou de Lubango, por causa da prolectada campanha contra os Cuamatos e Cuanhamas, foi adquirida grande quantidade de linha Decauville de 0,00^m e de 9 quilos por metro corrente, em tramos montados, e ordenado o seu assentamento urgente. Nomeados com a máxima

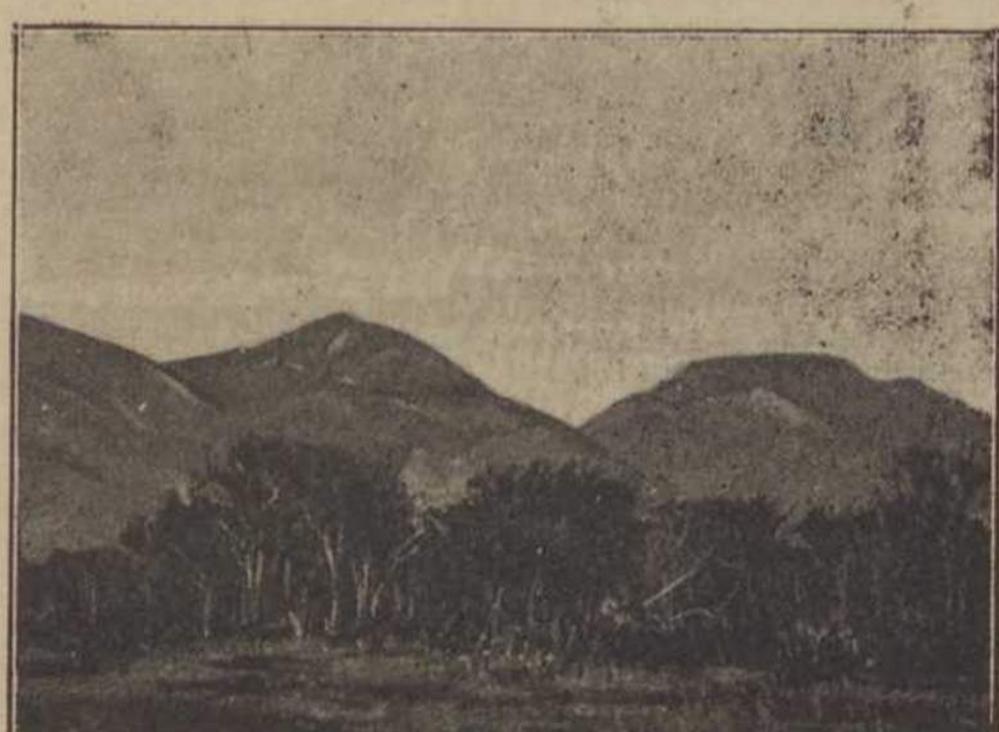


Muro da Chella, 8 quilometros ao norte da Villa Arriaga na Bibala por onde o sr. Joaquim José Machado fez a sudoeste o projecto em zig-zags, vê-se em baixo a linha férrea

ctos e construções de linhas ferreas n'esta tão cubiçada região dos dominios coloniaes portuguezes, e sem contestação uma das mais ricas manchas de colonisação desenvolvimento agricola e industrial, que dia a dia e mau grado a grande crise que atravessamos, se vae acentuando com cunho exclusivamente nacional, desde o seu inicio até hoje. Vou referir-me aos districtos de Mossamedes e Huila, e seu planalto, incluindo toda a região Kuanhama, que se estende da discussa fronteira sul até Capelongo, e Cassinga e do mar à vasta região a leste do rio Cubango.

Não me move o prurido de tornar conhecidos os meus modestos e desalinhavados escriptos, mas unicamente mostrar ao publico portuguez, e sobretudo estrangeiro, que o desenvolvimento colonial, industrial e agricola das nossas colonias, tem sido quasi exclusivamente de iniciativa e execução portuguesa, e ajudar a desfazer as injustissimas e tendenciosas insinuações, acerca da nossa incapacidade colonizadora, que os periodicos e associações estrangeiras estam sempre referindo.

Seria longo e fatigante o relatar o inicio dos estudos ferroviarios d'estes districtos, em que se salientaram entre outros como os primeiros, dois notaveis engenheiros portuguezes, o Sr. Joaquim José Machado, e pouco depois o Sr. Costa Serrão; o primeiro n'uma epoca em que era dificil mesmo perigoso aventurar-se uma qualquer expedição fora dos caminhos usuaes de subita da Serra da Chela, a Quilemba, a Bibala e o Bumbo, e cujo estudo tinha por fim imediato, a difícil galgada dos 700^m de diferença de nivel entre a base da mesma serra, e a sua borda superior, em encosta quasi vertical, que terminou por vencer na portela da Bibala, em traçado de zig-zags com umas 7 inversões, galgando a aspera diferença de nível, pois a inclinação de toda a encosta era tal, que



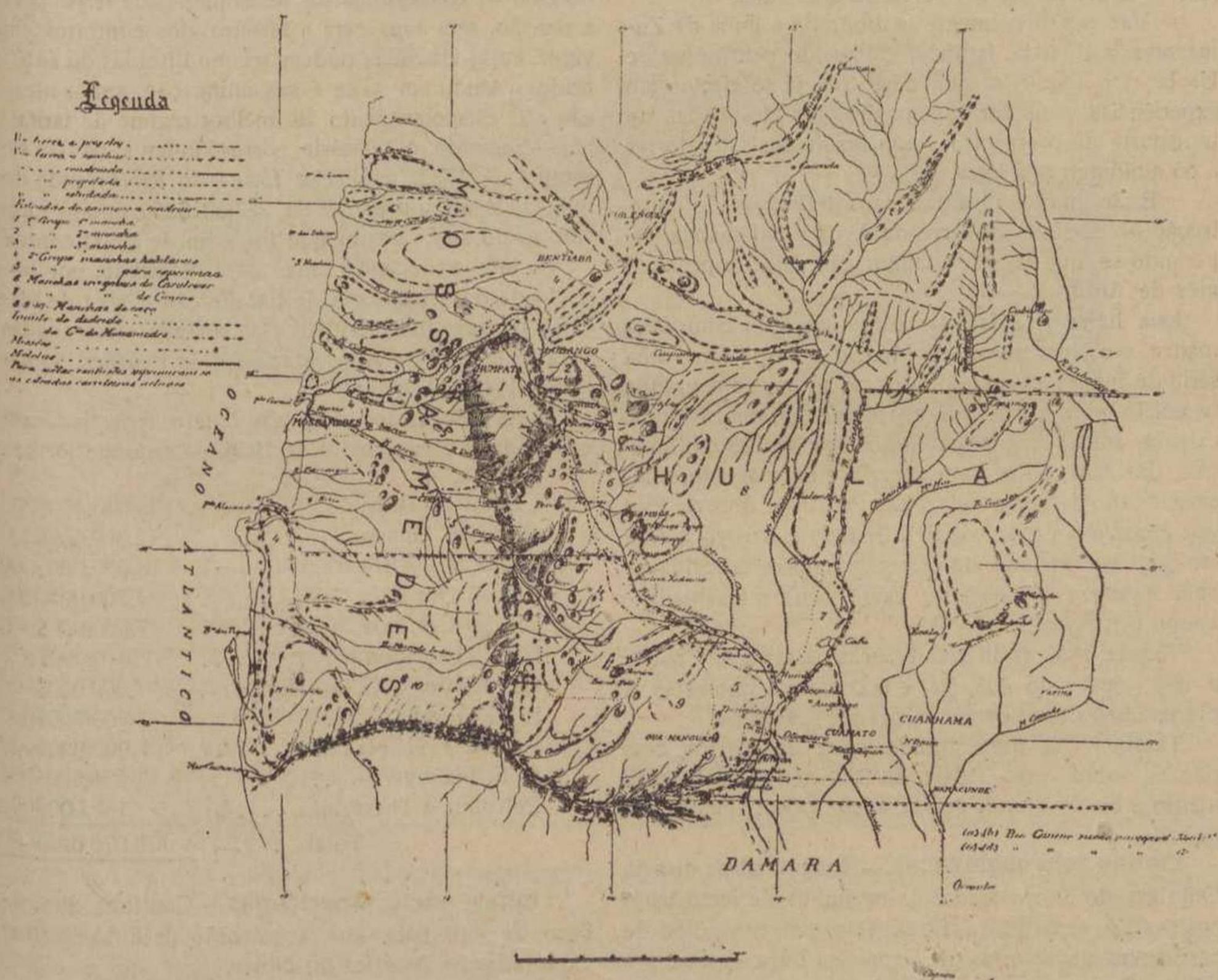
Parte inferior da garganta de Vane Velombe, a planicie inferior á Olte de 670^m dos lados, fica á esquerda a Humpata, e á direita o mente Vane Velombe

urgencia o sr. engenheiro Peres, para director da construção e o sr. engenheiro Torres para estudo do mais rápido e económico traçado, tão bem se desempenharam os dois, que em Setembro do mesmo ano, já se abria à circulação o troço entre Mossamedes e o Giraul. Em seguida os dois engenheiros, auxiliados pelos grandes proprietários do distrito os srs. Visconde de Giraul, Serafim de Figueiredo, Duarte de Almeida, e Faria, que possuíam as únicas propriedades que podiam fornecer generos, e indígenas, para a

Osorio, Torres, Regala, Judice, a nossa pessoa, Amorim, Miranda, Guedes, Valente, Cunha Leal, Peiroteu, e não mencionando muitos distintos oficiais do exército que serviram na construção como conductores, apenas terminaremos com o mencionar o sr. Pinto Teixeira, que conseguiu fazer chegar a primeira locomotiva e o primeiro comboio ao Lubango.

O traçado de Matuco em diante, na accidentada subida da Chela, e 700^m de diferença de nível, e encosta do Toludo, é um verdadeiro poema de enge-

ESBOÇO GEOGRÁFICO DOS DISTRICTOS DE — MOSSAMEDES E HULLA —



construção, e tendo sido indicada pelo sr. visconde de Giraul, a menos áspera subida ao primeiro planalto desertico, seguiu o sr. Torres com a sua provada competencia e rapidez de trabalho, passando a linha o mais adaptada ao terreno possível, e construída com obras de arte para via de 1,06^m de largura, pela pedra da Providencia, pedra Grande em vastos alinhamentos rectos, e depois de vários estudos, bastante apreciados e discutidos, levou o traçado às proximidades do monte Chamalundo e de lá a seguir ao vale do Minhino, começando aí a sua mais notável adaptação ao terreno que cada vez se foi mais manifestando quanto mais se aproximava da subida da Chela.

Os directores, chefes de serviço e engenheiros desta linha tem sido desde o seu inicio os srs. Peres,

nharia, que tem dado nome a todos os engenheiros que n'ele tem colaborado, sendo o principal o Sr. engenheiro Torres, contestado no seu traçado pelo engenheiro Sr. Valente, também de merecimento, sendo o do Sr. Torres o preferido, e que por ele foi seguido na sua parte inferior, até á Humbia, e na parte superior entre outros pelo Srs. Cunha Leal e ultimamente pelo Sr. Pinto Teixeira, que conseguiu através de inumeras contrariedades e dificuldades, fazer como disse chegar o C. de Ferro á cidade de Lubango, onde terminou uma estação em cimento armado, que é um modelo no genero para uma cidade africana.

(Continua).

Linhos Estrangeiros

Linhos espanhóis — Vae ser electrificado o caminho de ferro de Bilbao—Las Arenas—Plencia, explorado pela Companhia de Santander e Bilbao.

Já foi assinado o contrato com a A. E. G. que deve fazer a electrificação em cerca de dois anos.

— Vae ser brevemente inaugurada a linha de Zumárraga a Zumaia, também conhecido pelo nome de Urola por seguir o vale d'este rio. Já se efectuaram experiências com carruagens motoras destinadas ao transporte de passageiros, com resultados satisfatórios a 65 quilómetros á hora.

— Estão muito adeantados os trabalhos de construção do caminho de ferro de Avila a Salamanca, esperando-se que a sua inauguração seja no proximo mês de Abril.

Esta linha virá facilitar a comunicação com Salamanca e o Noroeste desde Madrid e desperterá uma série de interesses inexplorados até agora, com grande benefício para a indústria e o comércio, dentro dum extensa zona. A sua extensão será de 113 quilómetros, das quais 35 se inauguraram o ano passado, compreendendo de Peñaranda a San Pedro de Arroyo. Fica por construir o troço de San Pedro de Arroyo a Avila que, em virtude de oferecer maiores dificuldades pela natureza do terreno, exige mais intensidade e tempo nos trabalhos.

Tem-se que abrir grandes trincheiras sobre rocha e três túneis de 400, 500 e 600 metros que estão já preparados, o que demanda grandes esforços.

Também ha uma grande obra de fábrica, com pontes sobre o rio Adaja, de 200 metros de comprimento e 60 de altura, que se encontra totalmente terminada.

Linhos tchecoslovacos. — Nos primeiros dias de Outubro do ano passado, os caminhos de ferro tchecoslovacos ensaiaram oficialmente um novo tipo de carruagem automotora de vapor na linha de Praga a Wram. Esta carruagem destinada ao transporte de passageiros em linhas secundárias foi construída pela casa Skoda segundo um modelo inglês, com as modificações convenientes para ser adaptado às necessidades do tráfego tchecoslovaco.

O veículo constitui uma combinação de locomotiva a vapor e de carruagem de passageiros ordinária; mede 17 metros de comprimento e tem lugar para 56 passageiros sentados e 36 de pé.

O aparelho motor compõe-se dum caldeira e uma máquina de vapor com dois cilindros; a sua potência é de 70 cavalos-vapor.

A máquina consome pouco combustível, pelo que se espera realizar uma economia considerável na exploração de linhas de interesse local.

Linhos brasileiros — As receitas da Companhia dos Caminhos de Ferro da Sorocabana foram calculadas para o corrente ano, em 79.000 contos, e a despesa fixada em 53.275 contos.

— Foi aprovado o relatório e contas da linha de Santos a Jequió, pertencente à Southern San Paulo Railway Cº, Ld., segundo o qual o capital da empreza em 31 de Dezembro de 1924 era de 11.274.530\$326, que para o efeito da garantia de juros ficou reduzido a 11.231.240\$00 segundo o contrato de Julho de 1910.

— O Presidente do Estado de S. Paulo promulgou uma lei autorizando o Governo a entrar em acordo com os concessionários de caminhos de ferro, para a revisão, sem *onus* para o tezouro, dos contratos em vigor, cujas cláusulas podem ser modificadas ou substituídas, tendo em vista a sua unificação, uniformização e o estabelecimento do melhor regime de tarifas.

— Segundo o relatório correspondente ao 1.º semestre de 1925, a Viação férrea do Rio Grande do Sul, apresenta um déficit de 287.501\$250, muito inferior ao do ano passado que foi além de 3.800 contos.

As importâncias cobradas para o Estado, por Imposto de trânsito, quota de fiscalização e taxa de viação atingiram 991.500\$510, e as quantias arrecadadas para as Caixas de Aposentações e de Pensões, somaram 1.464.574\$520.

— As receitas dos caminhos de ferro federais foram calculadas no orçamento de 1926, da seguinte forma :

Central do Brasil.....	135.000:000\$000
Oeste de Minas.....	12.000:000\$000
Noroeste do Brasil.....	13.000:000\$000
Rio do Ouro	700:000\$000
Viação Cearense.....	7.500:000\$000
E. F. Therezopolis.....	670:000\$000
Central do R. G. do Norte....	1.000:000\$000
E. F. Goyaz.....	3.800:000\$000
S. Luiz a Therezina.....	1.000:000\$000
E. F. Piauhy.....	250:000\$000
Petrolina a Therezina.....	150:000\$000
Total.....	175.070:000\$000

Linhos norte americanos. — Continua diminuindo de ano para ano a extensão de linhas férreas exploradas na América do Norte.

Segundo a *Railway Age*, no ano de 1916 deixaram de explorar-se 214 milhas; em 1917, 411; em 1918, 98; em 1919, 377; em 1920, 307; em 1921, 1.669; em 1922, 763, e em 1923, 191; no que faz um total em oito anos de 4.029 milhas menos.

A causa principal desta diminuição parece diminuir da mobilização dos caminhos de ferro pelo Estado durante a guerra e das dificuldades económicas surgidas como consequência da mesma.

O aumento na diminuição de extensão das linhas exploradas é a resultante da situação financeira das companhias, como o demonstram os dados seguintes: de 1903 a 1913 aumentaram as linhas exploradas 49.245 milhas. Neste período o benefício médio das linhas representou 5,26 por 100 do capital amortiza-

Carruagens para a linha de Cascais

Teem 20 metros de comprido e assentam sobre duas zorras ou *boggies* de 4 rodas cada um com 2^m,6 entre eixos e 12^m,5 de centro a centro dos *boggies*.

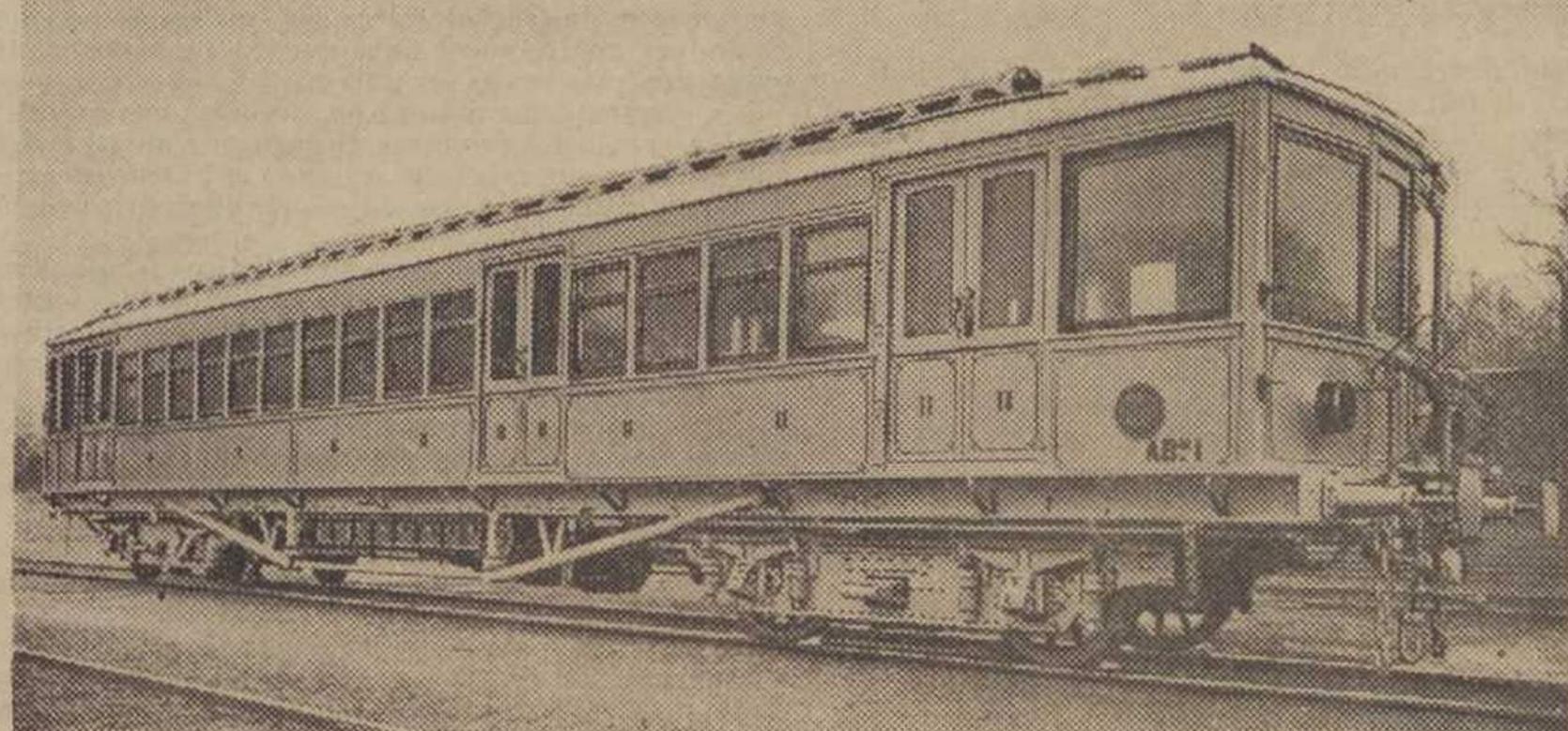
O seu equipamento electrico é de unidades multiplas.

Tem 5 motores ventilados automaticamente com a

Em cada tipo de carruagem ha uma *cabine* de manobra.

As carruagens são mixtas de 1.^a e 2.^a classes havendo em cada extremo uma grande plataforma envidraçada de acesso com duas largas portas de corredeira de dois batentes.

São 80 os lugares sentados com bancos reversi-



potência horária de 105 kilowatts cada um ou sejam 143 H. P. e 600 rotações por minuto.

Os motores formam dois grupos de dois motores cada um ligados permanente em série pelo que a tensão em cada um dos quatro motores não excede 750 volts embora a do serviço seja de 1500.

Além do freio manual teem o freio de vacúo sendo este produzido por bomba aspirante automática.

veis, havendo ainda possibilidade de irem também 40 a 60 passageiros em pé.

Poucos meses faltam para que a tracção electrica seja um facto, graças ao considerável dispêndio efectuado na electrificação da linha.

O considerável esforço feito pela Sociedade Estoril, arrendatária da linha, vai tornar esse grande melhoramento uma realidade.

vel. De 1913 a 1923 a média de linhas em exploração permaneceu estacionária, contudo o juro do capital não excedeu por termo médio de 3,74 por 100. Desde o ano de 1924 parece que a situação se vai melhorando e a diminuição das linhas exploradas se tem contido.

Linhos mexicanos.—Desde 1 de Julho último que os caminhos de ferro mexicanos estão sujeitos na sua parte económica a um comité de técnicos, sendo as suas resoluções submetidas à aprovação do presidente da República.

Em pouco tempo se utilizaram economias de importância, sendo as principais a diminuição do pessoal e a abolição de passes de livre circulação de que muitas entidades afectas aos mesmos caminhos de ferro desfrutavam.

Quanto ao pessoal diz-se que serão amortizados gradualmente 14.000 agentes.

Em abril de 1926 ficará terminada a construção

da nova secção de Tepico a La Quemada, que ligará com a linha de Nogales; que por sua vez seguirá com o Caminho de Ferro do Pacifico Sul, dos Estados Unidos. Uma das vantagens que terá o México com este caminho de ferro será a possibilidade de transportar açúcar, trigo e outros produtos agrícolas da costa à capital.

Na construção desta linha, que terá uma extensão de cerca de 160 quilómetros, acham-se ocupados 45.000 homens, tendo-se construído já 17 túneis.

Foi concedida autorização para a construção dum caminho de ferro no Estado de Sonora e Chihuahua de Yabaros a Kansas City, na Norojoa, e outro de Tuxpan a Saltillo, que terá 850 quilómetros de extensão. Calcula-se em 20 milhões de pesos o custo desta última.

Também está em estudo a construção de outro caminho de ferro, desde Tampico a San António (Texas), para o transporte de petrólio.

Parte Oficial

Organização da Inspecção Geral de Caminhos de Ferro

(Continuação do n.º 917)

Compete à 1.ª Secção:

- a) O registo, distribuição, elaboração e expedição de toda a correspondência da Inspecção Geral;
- b) O serviço de secretaria do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e da Comissão Técnica;
- c) Os congressos de caminhos de ferro;
- d) A compilação e codificação da legislação especial da caminhos de ferro;
- e) O arquivo geral.

Compete à 2.ª Secção:

- a) A estatística geral de caminhos de ferro;
- b) O cadastro do pessoal da Inspecção Geral.

Compete à 3.ª Secção:

- a) A organização das folhas de vencimentos e outros documentos de despesa relativa à Inspecção Geral;
- b) A conferência e escrituração das receitas da Inspecção;
- c) A preparação de todo o expediente relativo ao pagamento das despesas;
- d) A efectivação dos pagamentos legalmente autorizados;
- e) A classificação de todas as despezas, em harmonia com as normas estabelecidas, e organização de todos os mapas relativos às receitas e despesas da Inspecção Geral;
- f) A organização do orçamento dos serviços dependentes da Inspecção Geral.

CAPÍTULO II

Da Divisão de Via e Obras

Art.º 16.º A Divisão de Via e Obras é dirigida por um engenheiro chefe de divisão, e comprehende:

- a) A secção de expediente da conservação;
- b) A secção de expediente da construção;
- c) Seis inspecções técnicas de via e obras;
- d) As inspecções técnicas de construção que as necessidades do serviço justifiquem.

§ 1.º As inspecções técnicas ficam a cargo de engenheiros auxiliares e subdividem-se em zonas de fiscalização, a cargo de delegados fiscais.

§ 2.º As sedes e áreas das inspecções e zonas de fiscalização serão fixadas conforme as necessidades do serviço.

Art.º 17.º Compete especialmente à Divisão de Via e Obras:

1.º Inspeccionar, em todos os seus detalhes, o estado de conservação das vias, placas girantes, *chariots* transbordadores, edifícios e dependências;

2.º Examinar se são cumpridos os regulamentos de polícia e exploração em vigor, na parte respeitante a via e obras;

3.º Inspeccionar a construção de novas linhas férreas e suas dependências;

4.º Informar acerca dos projectos de quaisquer obras e inspecionar a sua execução;

5.º Informar acerca dos horários dos combóios, atendendo às condições de conservação e resistência das vias;

6.º Informar os pedidos das empresas sobre alienação de terrenos dos caminhos de ferro;

7.º Fiscalizar as condições de conservação e segurança das obras de arte e, no que especialmente se refere às pontes, vigiar que não sejam excedidas as cargas máximas autorizadas;

8.º Examinar todos os aparelhos de sinalização e verificar o seu regular funcionamento;

9.º Fiscalizar o estado de conservação das vedações e passagens de nível;

10.º Verificar se são cumpridos os regulamentos de exploração relativos à protecção da marcha dos combóios;

11.º Vigiar que as velocidades efectivas dos combóios não sejam excessivas atendendo ao estado de conservação da via;

12.º Vigiar a zona de defesa da linha para evitar qualquer obra ou plantaçāo que não seja permitida, em harmonia com os

regulamentos em vigor, ou que seja executada fóra das condições em que tenha sido autorizada;

13.º Organizar a estatística no que se refere aos serviços a seu cargo.

Art.º 18.º Compete aos inspectores de via e obras:

1.º Fiscalizar freqüentemente as linhas férreas dentro da área da inspecção a seu cargo, a fim de verificar minuciosamente o estado de conservação da via e dos edifícios;

2.º Examinar se na área da sua inspecção são cumpridos os regulamentos de polícia e exploração na parte que diz respeito ao serviço de via e obras;

3.º Verificar o estado de conservação das obras de arte, especialmente, o das pontes metálicas, e informar com urgência sempre que as mesmas obras lhe inspirem receio, sejam por motivo do seu estado de deterioração, seja pelas cargas do material circulante, ou por outro qualquer motivo;

4.º Vigiar e fazer executar o serviço que aos delegados fiscais é determinado pelo presente diploma, devendo dar-lhes as convenientes instruções acerca das suas respectivas zonas, indicando-lhes os troços da linha que exigem maior vigilância e as obras que carecem de ser mais cuidadosamente inspecionadas;

5.º Prestar a sua informação, quando superiormente lhes fôr exigida, acerca dos projectos de quaisquer obras, e vigiar cuidadosamente a sua execução, seguindo as instruções especiais que barra cada caso lhes forem dadas pelo engenheiro chefe da divisão:

6.º Fornecer os elementos estatísticos relativos ao material da via que pelo engenheiro chefe da divisão lhes forem pedidos. Estes elementos serão todos descritos nos mapas mensais e deverão formar um capítulo especial, metodicamente organizados, nos relatórios anuais:

7.º Comparecer, com toda a possível urgência, no local do sinistro, no caso de descarrilhamento ou choque de comboios, a fim de prestar os socorros de que puder dispor às pessoas que dêles carecem, reclamando o concurso das autoridades locais, se o julgar conveniente, empregando esforços possíveis para que o trânsito seja restabelecido e indagando minuciosamente das causas do acidente;

8.º Prestar apoio e coadjuvação, por si e pelos seus agentes, à manutenção da ordem e à execução dos regulamentos de exploração na área da sua inspecção; tomar conhecimento de todos os factos puníveis pelas leis comuns e regulamentos especiais de caminhos de ferro, lavrando ou fazendo lavrar autos em duplicado e procedendo em tudo de harmonia com as mesmas leis e regulamentos;

9.º Dar conhecimento ao engenheiro chefe da divisão, por comunicação ou por telegrama, segundo a urgência, de todas as ocorrências havidas na área da sua inspecção, devendo avisar também telegràficamente o inspector geral em caso de acidente grave;

10.º Enviar a engenheiro chefe da divisão uma parte mensal, na qual mencionará:

a) O estado da via em todos os seus detalhes;

b) O material recebido, empregado e o que ficar em depósito; proveniência, qualidade e local do seu emprêgo;

c) O estado geral dos aterros, trincheiras e obras de arte, indicando as reparações feitas e as que forem urgentes;

d) O estado geral de todos os edifícios, dos trabalhos neles executados e aqueles de que careçam;

e) O estado das passagens superiores, inferiores e de nível, das barreiras e vedações, os trabalhos nelas executados e aquelas de que carecam;

f) O estado de conservação e funcionamento dos aparelhos de manobra das agulhas e sinais;

g) O estado de conservação das placas girantes e *chariots* transbordadores;

h) O número e a situação de todos os guardas, com indicação de sexos e informação sobre se o pessoal é ou não suficiente para a segurança da circulação.

i) O número de passagens ee nível, públicas e particulares, especificando as guarnecidas e abandonadas;

j) A quantidade e qualidade do pessoal empregado na conservação da via, nas obras de arte e edifícios;

k) O avanço das obras em execução dentro da área da sua inspecção;

l) A resenha dos factos notáveis acontecidos durante o mês e as providências tomadas;

11.º Informar anualmente, ou quando lhe fôr exigido, acerca do comportamento e aptidão do pessoal seu subordinado;

12.º Ministrar aos delegados fiscais de via e obras as instruções de que careçam;

13.º Propor quaisquer melhoramentos que entenda deverem ser introduzidos no serviço que fiscaliza e que se refiram á inspecção a seu cargo;

14.º Todos os demais serviços da sua competência não especificados, que superiormente lhe forem determinados.

Art.º 19.º Compete aos delegados fiscais de via e obras:

(Continua)

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Relatório do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal

XIV

Continuação do n.º 917

Notariado

Português

O ajudante do notario Tavares de Carvalho, Teodoro da Cunha.

Conta: Taxa fixa um escudo — Rasa cinco escudos — Escudos seis — Papel trez escudos e trinta centavos — Total nove escudos e trinta centavos (Total nove escudos e trinta centavos).

Teodoro da Cunha.

Tem coladas e devidamente inutilisadas duas estampilhas de contribuição industrial no valor de setenta e cinco centavos e uma do imposto do selo da taxa de cinco centavos.

Logar do selo do Notariado Português.

Logar do imposto do selo da Taxa de um escudo e dez Centavos.

Antonio Tavares de Carvalho, notario da comarca de Lisboa:

Certifico que, segundo o respectivo livro de actas, os senhores Doutor Ruy Ennes Ulrich e Alfredo Pereira foram eleitos vogaes efectivos do conselho de administração da Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, sociedade anonima de responsabilidade limitada com sede nesta cidade, em assembleia geral ordinária de doze de Julho de mil novecentos e vinte e dois, e acham-se no exercicio dos seus cargos; e que, segundo os estatutos, o dito conselho compõe-se de trez vogaes efectivos e trez suplentes, eleitos de trez em trez anos pela assembleia geral.

Por verdade e me ser pedido, fiz escrever o presente que assino.

Lisboa, vinte e cinco de Abril de mil novecentos e vinte e quatro

Antonio Tavares de Carvalho, notario.

Conta: Taxa fixa um escudo — Rasa cincuenta centavos — Escudos um e cincuenta centavos — Papel um escudo e dez centavos (Total dois escudos e sessenta centavos).

Antonio Tavares de Carvalho.

Tem colada e devidamente inutilizada uma estampilha de contribuição industrial da taxa de vinte centavos.

Logar do selo do Notariado Português.

Logar do imposto do selo da taxa de um escudo e dez centavos,

Teodoro da Cunha, ajudante do notario da comarca de Lisboa, Antonio Tavares de Carvalho:

Certifico:

Que me foi apresentado o livro das actas das sessões da Assembleia Geral da Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, o qual contem cincuenta paginas, todas seguidamente numeradas e pagou de selo de verba na Repartição da Receita Eventual desta cidade, em oito de Fevereiro de mil novecentos e sete, a quantia de cinco mil réis (cinco escudos).

E que as paginas quarenta e duas do mesmo livro se vê a acta do teor seguinte:

Acta de sessão da Assembleia Geral Extraordinaria da Companhia do Caminho de Ferro do Mondego em quinze de Dezembro de mil novecentos e vinte e tres.

Presidente o Excelentíssimo Senhor Doutor João Henrique Ulrich, Secretarios os Excelentíssimos Senhores Bernardo Homem Machado (conde de Caria) e Fernando Ennes Ulrich.

O Senhor presidente abriu a sessão eram quatorze horas e meia com a assistência dos Senhores Acionistas constantes da respectiva lista de presença e do senhor Alfredo Mella, Fiscal do Governo. Declarou que não se tendo realizado a assembleia convocada para o dia vinte e nove de Novembro ultimo por falta de numero legal de senhores acionistas e capital representado conforme os anuncios convocatórios publicados no Diário do Governo e nos jornais «A Epoca» e «Jornal do Comercio», achar-se legalmente constituída a assembleia de hoje.

Não foi lida a acta de desa seis de Junho do corrente ano por ter sido aprovada pela respectiva assembleia.

Foi tomado conhecimento pelos Senhores Acionistas do teor do decreto expedido pelo Ministerio do Comercio e Comunicações datado de oito de Junho do corrente ano e publicado no Diário do Governo numero cento e vinte e quatro de doze do mês citado.

O senhor Presidente, declarando que tendo sido esta assembleia tambem convocada para deliberar sobre os contractos a celebrar com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para a exploração da linha da Louzã a Arganil, nos termos do artigo sexto do referido decreto e da construção da linha ferrea no lanço novo, propunha que fossem dados os mais amplos poderes aos Senhores Administradores para a realização dos ditos contratos, representando nos termos dos nossos estatutos a Companhia nas escrituras a fazer com aquela Companhia.

Depois de examinados os projectos de contractos a reaisar, e com os quais a assembleia concordou, foi aprovada por unanimidade a proposta do Senhor Presidente.

Em seguida o Senhor Presidente que, em harmonia com os artigos primeiro e terceiro do decreto em questão de oito de Junho ultimo, a Assembleia geral investisse dos mais amplos poderes como autoriza o artigo decimo nono dos nossos estatutos os Senhores Administradores para tratar com o Conselho de Administração da Caixa Geral dos Depósitos acerca da autorização a esta concedida para descontar á nossa Companhia uma obrigação geral do valor nominal de cinco mil e quinhentos contos (cinco milhões e quinhentos mil escudos) aplicáveis á Construção da linha ferrea a partir da Louzã á margem esquerda do rio Ceira, junto á estrada distrital numero cento e seis no concelho de Góis, ficando autorizados os mesmos senhores Administradores a assinar em nome da Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, quaisquer documentos que sejam necessarios e bem assim a competente escritura a realizar com a dita Caixa Geral dos Depósitos.

A Assembleia tambem aprovou por unanimidade esta proposta.

Não havendo mais assunto de que se ocupar a Assembleia o Senhor Presidente mandou ler a presente acta que foi devidamente aprovada, depois do que foi encerrada a sessão eram quinze e meia horas.

J. H. Ulrich — B. H. Machado, Conde de Caria (Secretario) — Fernando Ennes Ulrich (Secretario).

Tem colada e devidamente inutilizada uma estampilha do imposto do selo, da taxa de vinte centavos.

Por me ser requerida fiz escrever a presente certidão, que vai conforme ao original no qual vai pagar por meio de estampilhas coladas e devidamente inutilizadas, a diferença do séio devido por efeito desta.

Lisboa, vinte e cinco de Abril de mil novecentos e vinte e quatro.

O ajudante do notario Tavares de Carvalho, Teodoro da Cunha.

Conta: — Taxa fixa um escudo — Rasa quatro escudos — Escudos cinco — Papel dois escudos e vinte centavos — Total sete escudos e vinte centavos — (Total sete escudos e vinte centavos).

Teodoro da Cunha.

Tem coladas e devidamente inutilizadas duas estampilhas de contribuição industrial no valor de sessenta e tres centavos e uma do imposto do selo da taxa de cinco centavos.

Logar do selo do Notariado Português.

É traslado que fiz extrair do livro de notas acima mencionado e respectivos documentos e vai conforme aos originais.

Lisboa, quinze de Maio de mil novecentos e vinte e quatro.

O ajudante do Notario Tavares de Carvalho, Teodoro da Cunha.

Conta: — Taxa fixa 1\$00 — Rasa 22\$00 — Esc. 23\$00 — Papel 12\$10 — Total 35\$10 (Total trinta e cinco escudos e dez centavos). Tem coladas e devidamente inutilizadas trez estampilhas de contribuição industrial no valor de dois escudos e oitenta centavos e duas do imposto do selo no valor de cinco centavos.

Logar do selo do Notariado Português.

(Continua)

A evolução dos Caminhos de Ferro

por JAYME GALLO

A ideia de procurar um meio de atenuar tanto quanto possível, as resistências ao movimento das rodas dos veículos, tendo sua primeira aplicação nas minas de carvão de New-Castle (Inglaterra) que enorme progresso tem tido até esta data!

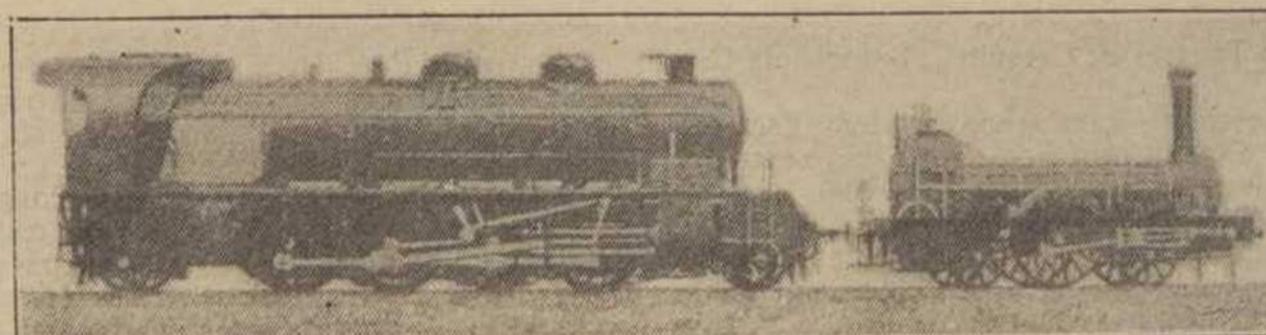
São os caminhos de ferro uma obra, que pode considerar-se, sem favor, das mais importantes, até hoje realizadas pela humanidade.

Cobrindo a superfície do globo cerca de 1 milhão de quilómetros de vias férreas, por estas são transportadas milhões de passageiros e quantidades enormes de mercadorias, como exige o progresso de toda a população civilizada do globo.

Comendo-se, nas minas de New-Castle, por fazer

marchar os veículos sobre longrinas de madeira forradas de chapa de ferro, veiu depois o emprego de carris de ferro fundido; de secção rectangular e rebordo exterior guiando as rodas dos veículos.

Podendo a tal via já mais propriamente chamar-se *caminho de ferro*, foi contudo este em fins do século XVIII consideravelmente aperfeiçoado, aparecendo então os rebordos interiores nos rodados dos veículos, e os carris de secção semelhante à actual.



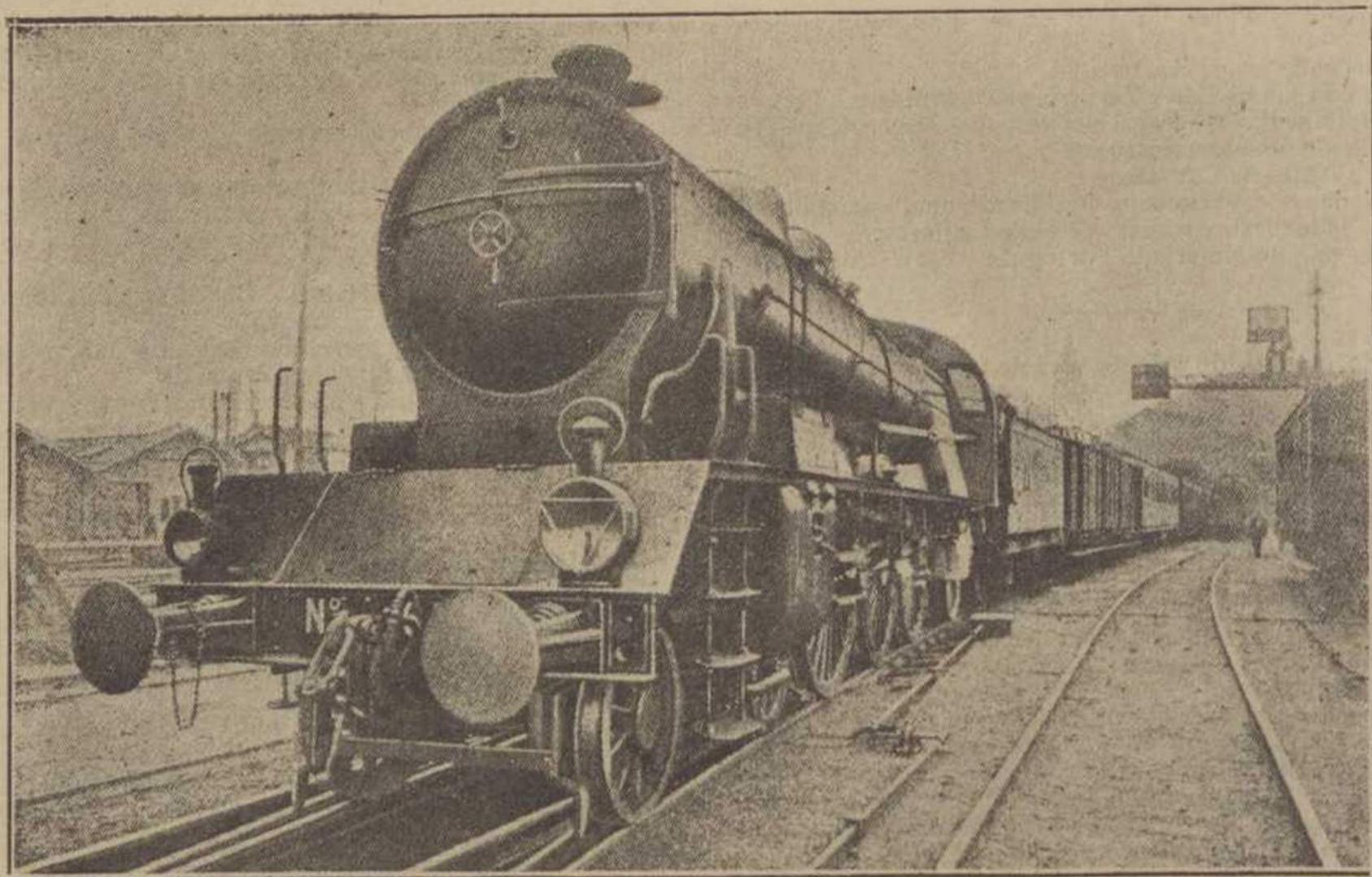
A locomotiva moderna e a locomotiva de 1846

minhos de ferro, e ainda na Inglaterra, que se aperfeiçou a locomotiva de Cugnot, tornando-a verdadeiramente prática. De facto, esta locomotiva produzia vapor em quantidade insignificante, e, rebocando pequenas cargas, as rodas postas em movimento pela ação do vapor, moviam-se sem fazer avançar o combóio, *patinando* sobre os carris.

Então Georges Stephenson, simples mineiro inglês, inventou a solidariedade dos eixos da locomotiva, empregando cadeias sem fim, conseguindo assim aumentar consideravelmente a *adherência* sobre os carris e suprimir a *patinação*.

Em 1829, entrou-se finalmente no caminho inteiramente prático, com o aparecimento da locomotiva *Fuée*. Nesta, a superfície de aquecimento apareceu consideravelmente aumentada com o emprego de caldeiras tubulares, e, a combustão na fornalha activada pela injeção de vapor na chaminé.

Sendo os caminhos de ferro, um factor decisivo do desenvolvimento industrial e comercial, permitindo à humanidade um bem estar deveras apreciável houve, contudo nos primeiros tempos que lutar com a ignorância e a rotina, para estabelecer tais vias de comunicação. Imperavam então a carroça e o barco, dizendo-se que



Caminho de ferro dotado dos mais modernos aperfeiçoamentos

O ferro fundido dos carris, reconhecido incapaz para aguentar os choques produzidos pela trepidação dos veículos, veiu a ser substituído pelo ferro forjado.

Em 1769, tendo Joseph Cugnot, mecânico francês, descoberto a ideia de aplicar o vapor em alta pressão para a locomoção terrestre, começaram os caminhos de ferro merecendo uma atenção especial, e, de então para cá, de melhoramento em melhoramento, chegámos ao estado de aperfeiçoamento actual, digno de admiração.

Não obstante a descoberta desse mecânico francês na Inglaterra, como dissemos, que tiveram início os ca-

os caldeiras dos combóios rebentariam, que os descarrilamentos seriam inevitáveis, que o fumo destruiria a vegetação e, assim, toda a gente se obstinava em não largar aqueles meios de transporte, observando o caminho de ferro como coisa deveras perigosa.

A experiência demonstrou depréssas o contrário, felizmente, e, graças a esforços energéticos, temos presentemente toda a gente utilizando os caminhos de ferro, que sustando o globo com toda a segurança chegam a fazer velocidades de 130 quilómetros à hora.

Foi depois da Inglaterra, da França, da Bélgica, da

Alemanha, da Itália, da Hespanha e dos Estados Unidos possuirem as suas rôdes de caminhos de ferro, mais ou menos extensas, que em Portugal se pensou em introduzir tal melhoramento, indispensável à civilização dos povos.

Tendo começado em 27 de Setembro de 1825 a exploração do primeiro caminho de ferro do mundo (linha de Stokton a Darlington, em Inglaterra) e, seguindo-se-lhe 3 anos depois, a inauguração da linha francesa de Saint-Etienne a Andréziana, só vem a inaugurar-se o primeiro caminho de ferro de Portugal em 28 de Outubro de 1856, entre Lisboa e Carregado.

Seguiram-se-lhe em Fevereiro de 1861, as linhas de Setúbal e Vendas Novas. Em Setembro de 1865, começou a exploração da linha de Vendas Novas a Évora.

Em Fevereiro de 1864, foi inaugurada a linha até Beja, e em Junho do mesmo ano inaugurou-se a mais importante linha do nosso país, ligando Lisboa com Porto.

Finalmente encontramo-nos, na época presente, com cerca de 2300 quilómetros de vias férreas no nosso país, algumas das quais magnificamente construídas e com explendido material circulante, transportando-se por todas alguns milhões de passageiros e de toneladas de mercadorias anualmente.

Muitas vias férreas seriam ainda necessárias em Portugal, para o desenvolvimento económico e defeza nacional, e, bom seria que cada um trabalhasse conforme suas faculdades para que os caminhos de ferro no nosso país, a par doutros factores importantes do progresso, atingissem o máximo desenvolvimento.

Devendo o estudo do traçado das vias férreas, ser encarado técnica, económica e estratégicamente observa-se ainda que nas linhas que possuímos, quasi se tem procurado satisfazer mais os fins políticos do que ao interesse geral, não se dando, em parte, satisfação ao desenvolvimento industrial e comercial e portanto à economia nacional e sendo absoluto o abandono das condições estratégicas com manifesto prejuízo da defeza do país. (1)

Bom seria que, procurando atingir o máximo desenvolvimento dos caminhos de ferro, não se descurasse assunto de tão magra importância.

(1) De tal assunto tratou a «Gazeta de Caminhos de Ferro» nalguns números do ano findo.

Miguel Afonso Soares

Faleceu no dia 9 d'este mês e foi sepultado em 10 no cemitério do Alto de S. João, o Sr. Miguel Afonso Soares chefe da 1.^a repartição da Direcção Geral da Companhia Portuguesa.

O falecido, que contava apenas 47 anos de idade, era muito estimado pelos seus superiores e colegas entre os quais deixa muitas saudades.

Miguel Soares era filho de um antigo e também muito estimado funcionário da C. P. e irmão do sr. Augusto Afonso Soares igualmente empregado da mesma companhia e era pai do Sr. Artur Afonso Soares, empregado da Companhia Nacional de Navegação.

A família do extinto às nossas sentidas condolências.

Montepio Ferroviário

Para facilitar a cobrança das cotas dos sócios deste Montepio que se acham dispersos por vários pontos da séde, a C. P. que já havia autorizado a que essa cobrança pudesse fazer-se nos seus escritórios e estações levou ainda mais longe essa protetora medida ordenando por uma circular que as estações procedam a essa cobrança a partir d'este mês.

Para esse efeito o Montepio entrega mensalmente na estação do Rocio os recibos em sobescritos fechados os quais são enviados, ao serviço da Companhia, ás estações que corresponda. As estações que recebam os sobescritos procedem á cobrança e enviem as quantias respectivas acompanhadas dum modelo especial, e as quotas que não tenham sido cobradas em sobescrito endoçado à Direcção do Montepio.

Como se vê a C. P. está prestando todo o seu auxílio ao Montepio.

Gaminho de ferro intercontinental frança-Africa

Num congresso realizado recentemente na região Toulouse-Pirineos franceses, a que assistiram numerosos representantes das Câmaras do Comércio, foi discutido o propósito de estabelecer um caminho de ferro intercontinental entre África, Espanha e França, e que mais tarde se ligará à Inglaterra pelo projectado túnel do Canal da Mancha.

O Congresso aprovou as seguintes conclusões:

1.^º Que as possessões francesas de África se liguem com a França por um caminho de ferro directo que, evitando transbordos, atravesse o Estreito de Gibraltar, Espanha e Pirineos.

2.^º Que se firme um convénio militar e comercial em Espanha para estabelecer duma maneira livre e permanente, comunicação terrestre, naval e aérea, em todo tempo, entre os dois países:

3.^º Que o caminho de ferro internacional se ligue com os caminhos de ferro britânicos, e que o túnel do Canal, concedido por França desde 1875, se construa como uma parte deste propósito.

4.^º O Congresso está convencido de que não poderá existir melhor e mais segura prenda de paz para os povos da Europa, que uma inteligência comum entre estas três grandes nações.

5.^º Que se complete o convénio franco-espanhol com outro em que tome parte a Gran-Bretanha.

Pergunta-se: quando se realizarão estas fantasias juliovernescas?

Normas Alemãs para locomotivas

A Comissão das Normas Alemãs para locomotivas não pretende criar tipos inteiros de locomotivas, mas propõe-se sómente criar um «Standard» para as peças separadas de uma locomotiva. Começou a Comissão acima o seu trabalho, estabelecendo uma nomenclatura normalizada das diferentes peças das locomotivas e até esta data nada menos de 250 folhas de normas de locomotivas já foram publicadas. Sobre pedido, remetem-se gratuitamente listas das normas já publicadas. Dirijam-se a ELNA-Hanomag, Postfach 55, Hannover-Linden, Alemanha.

A Reforma da Fiscalização

Uma defesa infeliz

O nosso director tencionava responder sob este título e no presente número; como prometera, ao artigo do Sr. Jales Guimarães acerca da reforma da Fiscalização.

Afazeres profissionais inadiáveis obrigaram-no a demorar a elaboração do artigo que recebemos quando não era já possível publicá-lo neste número por um transtorno grande.

Fica pois para o número seguinte.

Como os americanos calculam e projectam as pontes dos seus caminhos de ferro

por JOSÉ LUIS BAPTISTA

NAS grandes rôdes ferroviárias norte-americanas, o serviço de organização, dos projectos e orçamentos e construção das pontes constitui um departamento autónomo, cuja direcção é confiada a técnicos especialistas; nas pequenas rôdes e, muitas vezes, na construção das linhas novas, o aludido serviço é contratado com firmas empreiteiras especializadas nessa espécie de trabalho. Na grande rôde da "New York Central and Hudson River Railroad", são adoptadas as seguintes instruções para o serviço dos levantamentos topográficos e demais estudos de campo, indispensáveis para organização do projecto de substituição ou reforma de uma ponte existente. No caso das pontes de uma linha nova, nem todos os dados indicados são necessários ou úteis, bastando aqueles constantes dos números 1, 2, 3, 4, 7, 12, 13 e 14.

1—Indicar a situação da obra em relação à estação mais próxima.

2—Indicar o nome do rio ou estrada se se tratar de passagem superior.

3—Estabelecer um sólido marco de referência do nivelamento, nas proximidades do local da ponte em lugar que ofereça garantia de estabilidade. Se já existir qualquer marco dessa natureza no nivelamento deve ser adoptado o mesmo plano de referência antes escolhido.

4—Traçar o perfil da base dos trilhos da linha principal, na distância de 1.000 pés ou mais (304 metros), de cada lado dos encontros da ponte, indicando o nível do terreno em cada estação. É indispensável também indicar, nesse perfil, a situação das passagens de nível, dos boeiros e outras pontes que porventura existam no trecho considerado.

5—Observar se ha conveniência na mudança da grade na zona de acesso ou ocupada pela obra e qual a influência que essa modificação poderá determinar em outras pontes porventura existentes nas proximidades.

6—Desenhar secções transversais da ponte para mostrar a elevação relativa dos trilhos de todas as linhas.

7—Indicar os níveis das águas — máximas e mínimas.

8—Medir a alvenaria existente, inclusivé o ângulo do eixo dos encontros com a linha mediana da ponte.

9—Descrever exactamente os apoios da ponte existente, inclusivé espessura e elevação.

10—Medir a diferença de nível entre a corrente e o plano dos apoios.

11—Examinar o estado da alvenaria existente — se pôde ser aproveitada mediante reparos ou se precisa ser demolida.

12—Proceder a sondagens para determinar a natureza das fundações e, se é necessário estacada, indicar o comprimento das estacas.

13—Estudar a natureza do rio e observar se nas cheias costuma arrastar grandes balseiros e, se em determinadas épocas do ano, grandes blocos de gelo. Indicar a área aproximada da bacia hidrográfica e a declividade média do rio na secção que comprehende a ponte. Examinar se a bacia hidrográfica é coberta de mata ou desnuda.

14—Indicar a planta exacta da linha na extensão 1.000 pés ou mais, á quem e além da ponte; se esta fôr em curva, indicar o grão.

15—Indicar a distância da base do trilho à parte interior da secção transversal da ponte existente.

- 16—Descrever o estado da superstructura existente.
- 17—Indicar se os comprimentos dos vãos actuais podem ser modificados.

Na organização dos projectos, são observados os seguintes princípios quanto à escolha da natureza das superstructuras:

1—Para vãos menores de 35 pés (10m.668) — vigas em duplo T de aço laminado.

2—Para vãos de 35 a 125 pés (10m.668 a 38m.10) — vigas de alma cheia.

3—Para vãos de 125 a 300 pés (38m.10 a 91m.44) — vigas de treliça rebitadas. Também são empregadas treliças articuladas para vãos compreendidos entre 150 e 300 pés (45m.72 e 91m.44).

4—Para vãos maiores de 300 pés, ha necessidade de estudo especial em cada caso; todavia, em geral, é aconselhada a adopção da viga em cantilever, quando ha dificuldade na construção da provisória.

Das vigas laminadas em duplo T

Costumam ser do tipo simétrico, com a altura de seis a 15 polegadas (0m.152 a 0m.381). Ao recto dos encontros e no meio do vão, essas vigas são ligadas por sólidas barras de aço cruzadas e rebitadas nas mesas. A indeformabilidade do sistema também é garantida pela colocação, em intervalos determinados, de vigas em U perpendicularmente ao eixo da ponte e rebitados nas mesas dos duplos T. As longarinas da ponte podem ser constituídas pela reunião de duas, três ou quatro vigas em duplo T, conforme o vão e a natureza e intensidade das cargas. Procura se sempre estabelecer que as cargas fiquem centradas sobre o eixo longitudinal das vigas ou simétricas em relação ao mesmo eixo, no caso de serem elas conjugadas aos pares:

Das dimensões para o cálculo da resistência

Nos casos das vigas de alma cheia e de treliça as dimensões para o cálculo dos momentos de flexão e esforço cortantes são tomadas do seguinte modo:

1—Comprimento do vão:

a) para as vigas principais, é a distância que vai de centro a centro dos apoios;

b) para as vigas transversais (transversinas), é a extensão da perpendicular comum aos eixos das vigas principais;

c) para as longarinas é a distância que vai de centro a centro das transversinas.

2—Altura das vigas:

a) para as vigas de alma cheia, transversinas e longarinas, é a distância compreendida entre os centros de gravidade das mesas;

b) para as treliças rebitadas, é a distância que vai de centro a centro de gravidade das mesas das membruras;

c) para as treliças articuladas é a distância que vai de centro a centro das articulações das membruras.

3—O espaçamento das vigas principais não deve ser menos de 6,66 % (1/15) do vão efectivo e o comprimento dos painéis não deve ser maior do que 1 1/2 vezes o espaçamento das vigas principais.

Do gabarito de segurança

Traçando-se um rectângulo com 16' x 22' (4m.88 de base por 6m.70 de altura), com os cantos superiores cortados em triângulos de 6' x 4' (1m.83 por 1m.22) e os inferiores triângulos de 4' x 2' 3" (1m.220 por 0m.865), tem-se uma figura muito aproximada do gabarito de segurança exigido nas pontes em tangente. Para o caso das pontes em curva, a largura do gabarito deve ser aumentada para deixar passar livremente um carro de 80 pés de comprimento (24m.88), 14 de altura (4m.27) e 60 de centro a centro dos truques (18m.29), tendo-se em vista o grão da curva e a super-elevação. A altura do trilho deve ser tomada como igual a seis polegadas (0m.152).

❖ ❖ ❖

Os taboleiros das pontes em curva devem ser projectados perpendicularmente ao meio da ordenada média da curva, sendo assim paralelos à corda que liga os centros dos apoios.

❖ ❖ ❖

Nas pontes esconsas, sem taboleiros assoalhados ou lastrados, os extremos das longarinas devem ficar em esquadria com a linha.

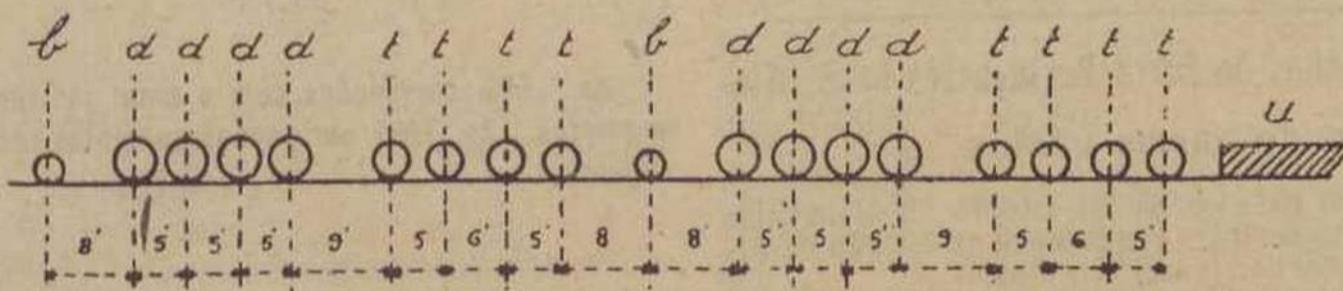
❖ ❖ ❖

As vigas devem ser projectadas tendo em vista evitar, tanto quanto possível, indeterminações no cálculo das forças que solicitam as peças.

Das cargas

As vigas devem ser calculadas para suportar as seguintes cargas:

- 1—carga estática.
- 2—carga dinâmica.



Os intervalos entre os eixos são os constantes do croquis, cujos algarismos se referem a pés, e as cargas b, d, t e u são expressas em milhares de libras. Entre elas existem as seguintes relações:

$$d = 2b - 40t : 26 = 10u$$

3—impacto.

4—cargas transversais.

5—força centrífuga, inclusivé impacto.

6—força longitudinal.

Os diagramas da actuação dessas cargas e forças devem ser desenhados separadamente e as peças devem ter as dimensões necessárias para resistir às solicitações das combinações das forças, das quais a resultante tenha a máxima intensidade.

1—Da carga estática

A carga estática é constituída pelo peso estimado de toda a superestrutura da ponte. Essa estimativa faz-se geralmente, examinando a tabela dos pesos verificados para as últimas pontes construídas em que foi adoptado o trem-tipo, escolhido e que tenham o vão do projecto a elaborar. E' um critério bem mais prático do que a utilização de qualquer das numerosas fórmulas empíricas existentes e indicadas em todos os tratados.

O peso do lastro é tomado como igual a 120 libras por pé cúbico (1.922 quilos por metro cúbico); o do concreto armado como 150 libras pela mesma unidade de volume (2.403 quilos por m. c.) e os trilhos e acessórios são considerados como pesando 150 libras por pé linear (223 quilos por metro corrente).

2—Da carga dinâmica

As especificações gerais para o cálculo da carga dinâmica referem-se à coleção de trens-tipo organizada por Teodoro Cooper e conhecida pela denominação—"Séries E de Cooper"—(a letra E é oriunda da inicial da palavra Engine). Todos os trens-tipo são compostos de duas locomotivas do tipo "Consolidation", cada uma com seu tender, seguidas por determinada carga uniforme por pé linear de via, arranjados na forma do desenho abaixo:

O trem-tipo E-50, que é o mais geralmente empregado, ficará assim composto de duas locomotivas "Consolidation", tendo no eixo de guia a carga de 25.000 libras; em cada eixo motor 50.000 libras; em cada eixo do tender 32.500 libras e a carga uniformemente distribuída por pé linear igual a 5.000 libras.

Cargas de alguns trens-tipos

SÉRIE	PESO DA LOCOMOTIVA		DO TENDER		TOTAL		Por pé linear sob a locomotiva em libras	Por metro linear em quilos
	Em libras	Em quilos	Em libras	Em quilos	Em libras	Em quilos		
E 30	135.000	61.236	78.000	35.381	213.000	96.617	3.800	5,655
E 35	157.500	61.442	91.000	41.278	248.500	112.729	4.435	6,600
E 40	180.000	81.648	104.000	47.174	284.000	128.822	5.070	7,545
E 45	202.500	91.854	117.000	53.071	319.500	144.925	5.710	8,498
E 50	225.000	102.060	130.000	58.968	355.000	161.028	6.345	9,443
E 55	247.500	112.266	143.000	64.865	394.500	178.945	6.980	10,388
E 60	270.000	122.472	156.000	70.762	426.000	193.234	7.615	11,333
E 65	292.500	132.678	169.000	76.658	461.500	209.336	8.250	12,278
E 70	315.000	142.884	182.000	82.555	497.000	225.439	8.875	13,208
E 75	337.500	153.090	195.000	88.452	532.500	241.542	9.510	14,153
E 80	360.000	163.296	208.000	94.348	568.000	257.645	10.145	15,098
E 85	382.500	173.502	221.000	100.245	603.500	273.748	10.780	16,43
E 90	405.000	183.708	234.000	106.142	639.000	289.850	11.415	16,988

Nota—O peso por metro linear não deve ser confundido com a carga uniformemente distribuída equivalente sob o ponto de vista do momento de flexão.

(Continua)

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

SERVIÇO DE SAÚDE

Concurso para farmacêutico preparador

Perante o serviço de saúde d'esta Companhia, está aberto, por 30 dias, a contar da data d'este anúncio, o concurso documental e de provas práticas do logar de farmacêutico preparador com o vencimento fixo de escudos 140\$00 ou 160\$00 mensais e subvenção temporária de 625\$00 ou 700\$00 mensais, conforme os documentos apresentados pelo candidato, e as regalias inherentes à sua categoria como funcionário da Companhia.

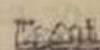
Os candidatos deverão apresentar documentos autênticos da sua idoneidade profissional e moral e quaisquer outros comprovativos das suas habilitações literárias ou científicas e dos logares que tenham desempenhado, certidão de idade que prove terem mais de 21 anos e menos de 34; certificado do registo criminal e documento comprovativo de terem satisfeito às leis do recrutamento militar.

A nomeação será tornada definitiva, findos seis meses de serviço efectivo, com bôas informações.

Todos os outros esclarecimentos que os candidatos desejam obter serão prestados na sede do Serviço de Saúde, em Santa Apolónia, todos os dias úteis, das 10 às 17 horas.

Lisboa, 5 de Março de 1926.

O Director Geral da Companhia
(a) Ferreira de Mesquita



Parte Financeira

ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta

Venda de barris vazios

Esta companhia tem para vender na estação de Mangualde cerca de 350 barris vazios servidos a creosote e na estação de Figueira da Foz, cerca de 90 barris servidos a óleos.

Recebe propostas para a sua venda até ao dia 28 do corrente, dirigidas à Direcção da Exploração, em Figueira da Foz.

A Companhia reserva-se o direito de adiar a venda, se o maior preço oferecido lhe não convier, e o proponente depositará 50 por cento do valor da venda, logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 18 de Fevereiro de 1926.

O Engenheiro Director da Exploração

JOAQUIM ABRANCHES

Venda de sucata de ferro e aço

Esta Companhia tem para vender na estação de Figueira da Foz, os seguintes lotes de sucata de ferro e aço, cujos pesos são indicados proximadamente:

Sucata miudinha em aço macio 10.000 kgs.

Sucata grossa e miudinha em ferro forjado 30.000 kgs.

Sucata de aço (aros de rodas e eixos, 17.000 kgs,

Sucata de aço (frações de carris) 10.000 kgs.

Recebe propostas até ao dia 28 do corrente, dirigidas à Direcção da Exploração em 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 de aceitação de alguma proposta, o proponente depositará 50% do valor da venda, logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 18 de Fevereiro de 1926.

O Engenheiro Director da Exploração

JOAQUIM ABRANCHES

CARTEIRA DOS ACIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

SOCIEDADE ANÔNIMA — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Administração

Amortização ordinaria do ano de 1918

Em cumprimento do disposto no § 5.º do artigo 3.º, artigo 7.º e alíneas b) e d) do § 1.º do artigo 61.º dos Estatutos, em seguida se publica a numeração das obrigações desta Companhia, que foram compradas para a dita amortização do ano de 1918:

Obrigações de 3% privilegiadas de 1.º grau

(Continuação)

N.º							
366.491	—	371.757	a	371.760	381.820	—	
366.493	—	371.874	e	371.875	381.898	—	
366.853	a	366.859	372.392	a	372.401	382.241	a 382.244
367.027	—	372.629	—	—	382.375	" 382.378	
367.312	e	367.313	372.744	a	372.747	382.733	—
367.526	—	372.884	—	—	382.873	—	
368.384	—	373.733	—	—	384.279	—	
368.385	e	368.386	373.791	e	373.792	384.497	—
368.487	—	373.795	"	373.796	384.517	e 384.518	
368.638	—	373.827	—	—	384.787	—	
370.199	—	376.331	—	—	384.816	—	
370.217	—	376.335	—	—	385.211	—	
370.218	e	370.219	376.351	e	376.352	385.274	a 385.276
370.381	—	376.718	a	376.721	385.284	" 385.286	
370.384	—	377.171	—	—	385.486	—	
370.505	a	370.507	317.417	—	—	385.567	—
370.841	"	370.846	377.706	e	377.707	386.301	a 383.304
371.252	"	371.277	378.393	—	—	326.467	—
371.421	"	371.427	378.559	a	378.561	387.274	—
371.441	"	371.450	378.838	"	878.840	387.585	—
371.454	"	371.456	379.875	"	379.877	388.066	a 388.070
371.459	e	371.460	380.564	—	—	388.111	" 388.113
371.471	a	371.477	381.766	—	—	—	

As 1583 obrigações com o sinal (a) têm o coupon N.º 55 e seguintes. As 1037 obrigações restantes têm o coupon N.º 56 e seguintes.

Obrigações de 4% privilegiadas de 1.º grau

1.302	—	16.945	—	25.265	—
6.292	a	6.295	16.993	—	26.499
7.428	—	18.076	a 18.079	26.986	—
8.052	—	18.445	" 18.451	27.245	—
8.093	—	19.020	" 19.023	27.259	a 27.261
8.095	e	8.096	19.691	" 19.705	27.939
9.191	—	19.742	" 19.744	28.607	—
9.246	—	19.791	—	29.355	e 29.356
9.249	—	19.896	a 19.898	29.377	—
9.251	—	19.931	—	30.350	a 30.354
10.228	—	19.955	—	30.517	—
10.529	a	10.471	19.972	a 19.979	31.344
10.468	"	10.532	20.129	a 20.135	31.519
10.535	"	10.540	20.790	—	31.577
11.018	—	20.799	—	31.586	a 31.589
11.723	—	20.897	—	32.074	" 32.081
11.828	—	21.500	—	32.129	" 32.131
13.839	a	13.841	22.082	a 22.087	32.149
13.883	—	22.092	e 22.093	32.177	a 32.181
14.768	—	23.306	—	32.403	e 32.404
15.192	—	23.899	—	—	
15.427	—	24.501	a 24.503	—	
15.692	—	25.100	" 25.102	—	

As 117 obrigações com o sinal (a) têm o coupon N.º 55 e seguintes. As 43 obrigações restantes têm o coupon N.º 56 e seguintes:

(Continua)

Companhia Carris de Ferro de Lisboa

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

Bilhetes de assinatura

Esta Companhia faz público que desde já recebe requisições para bilhetes de assinatura, nas seguintes condições:

1.^a — O prazo de validade para os bilhetes trimestrais começa em 1 de Janeiro e termina em 31 de Março de 1926 e para bilhetes semestrais começa em 1 de Janeiro e termina em 30 de Junho de 1926.

2.^a — O preço de bilhetes trimestrais é de Esc. 369\$00 (trezentos e sessenta e nove escudos) e dos bilhetes semestrais Esc. 615\$00 (seiscientos e quinze escudos, pagos no acto da requisição).

3.^a — Os bilhetes deverão ser requisitados à Companhia, nos seus escritórios em Santo Amaro, em carta impressa, segundo o modelo que a Companhia fornece, devendo o requisitante juntar-lhe duas fotografias iguais, medindo 0,035 X 0,035, despegadas de cartão, não se aceitando fotografias que sejam de dimensões inferiores a estas ou inutilizadas por qualquer carimbo.

4.^a — A Companhia só se obriga a fornecer bilhetes de assinatura três dias depois d'aquele em que receber a requisição, nos termos acima indicados, mas nunca antes do dia 31 de Dezembro de 1925.

5.^a — Os bilhetes são absolutamente pessoais e intransmissíveis e só são válidos para os carros eléctricos que circulam nas linhas da Companhia para o serviço do público, excluindo portanto os que circulam nas linhas da Nova Companhia dos Ascensores Mecânicos de Lisboa.

6.^a — Em caso de perda ou extravio deverá o assinante fazer a participação á Companhia que, decorridos oito dias, lhe fornecerá outro bilhete.

Durante este prazo que a Companhia reserva para averiguar qual o paradeiro do primitivo bilhete, o assinante só poderá transitar dos carros pagando as suas passagens e sobre ela não terá direito a restituição alguma nem perdas e danos.

7.^a — Quando qualquer pessoa que não seja o próprio assinante fizer ou tentar fazer uso dum bilhete de assinatura, será o bilhete cassado pelo agente da Companhia e em seguida anulado, isto sem prejuízo do processo a seguir contra o auctor e cumplice desta fraude ou tentativa de fraude.

8.^a — Os bilhetes de assinatura emitidos pela Companhia, terão a fotografia e a assinatura do assinante e serão autênticas com as assinaturas ou chancelas de dois directores e, ainda, com o carimbo em relevo, de que usa a Companhia.

9.^a — Os assinantes não podem apresentar sob pretexto de quaisquer prejuízos reclamação alguma contra a Companhia por motivo de demora, paragem e interrupção de circulação na linha, mudança de serviço, diminuição de número de carros, falta de logar, por motivo de greve ou, ainda, por qualquer outro caso de força maior.

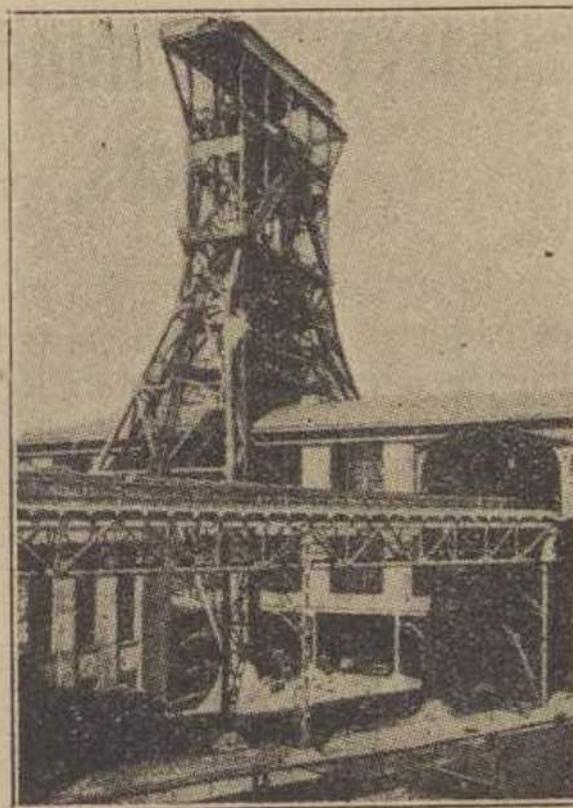
10.^a — Fica o assinante obrigado a apresentar prontamente o bilhete ao conductor e, bem assim, quando exigido pelos outros empregados da Companhia, não sendo suficiente a declaração de ter assinatura.

Fica igualmente obrigada a reproduzir a assinatura quando fôr necessário, para comprovar a sua identidade.

11.^a — A falta casual ou forçada da utilização do bilhete não constitue o assinante, nem os seus sucessores ou herdeiros no direito de reclamar indemnização ou compensação alguma da Companhia.

O maior ascensor de minas do mundo

Nestes últimos meses, durante os quais, por motivo da desocupação do Ruhr, a produção desta região ficou completamente paralisada, realizaram-se ali várias obras de restauração e transformação, que permitiram a regularização do trabalho. A «Gewerkschaft Orange», de combinação com a «Demag-Duisburg», fez uma notável instalação que representa o maior ascensor de minas construído até esta data, para o poço n.º 9 da «Borgwerk Akt. Ges. Consolidation». Esta instalação foi feita para dupla extração de uma profundidade de 1.500 metros e calcula



lada por uma carga de rutura do cabo de 380 toneladas, devido à profundidade.

O ascensor da altura de 58 metros, tem a forma de um pontão com dois suportes, e é móvel, verticalmente, na parte fronteira. Esta disposição da estrutura, servindo unicamente para guindar o cesto da extração, oferece além disso a vantagem de que, em caso de rutura do cabo, quando o cesto tenha sido suspenso a grande altura, as vigas de suporte propriamente ditas não são prejudicadas e as reparações do aparelho guindador podem ser feitas rapidamente quasi sem interrupção do trabalho.

Na parte inferior deste aparelho ha uma via com carris sobre a qual se deslocam duas pontes móveis de mão, para ligar ou desligar os cestos de extração.

Abaixo ha um passadiço que serve para abreviar a entrada ou saída dos operários que trabalham nos poços.

Em caso de incêndio, ou quando os trabalhos tenham de ser executados em cima dos poços, estes podem ser fechados por meio de alçapões que são levantados ou abaixados com o auxílio de cabrestantes.

Acima do tecto encontra-se um grande passadiço sobre o qual os cabos novos são entrancados antes de entrar em serviço. Abaixo deste passadiço, o pontão é revestido de folhas de zinco, de forma que a chuva ou a neve podem cair verticalmente nos poços, mas não atingem, pelos lados, os passadiços.

A parte superior do aparelho de guindar tem uma viga de suporte com um passadiço onde podem ser efectuados os serviços de reparação e o acionamento dos cabos.

O pontão, como se vê, é feito de forma que as interrupções, do serviço ficam reduzidas ao mínimo.

Em caso algum poderá o assinante, quem o represente ou que lhe suceda reclamar o valor total ou parcial da assinatura, cujo preço uma vez pago, pertence de direito e para todos os efeitos à Companhia.

Lisboa, Santo Amaro, 18 de Dezembro de 1925.

A Direcção

O paquete "Asturias"



O maior barco do mundo e um dos mais luxuosos, feéricos, deslumbrantes

PASSOU ha dias pelo nosso porto um dos mais extraordinarios paquetes que existem em todo o mundo. Pertence o «Asturias» à Mala Real Inglesa que tantos serviços tem prestado à navegação com as suas altas iniciativas. Duma construção recente, esse magnífico barco, verdadeira ilha encantada, que chegou de Vigo com destino a Buenos

classes, sendo a terceira mais confortável e mesmo luxuosa do que a primeira em muitos outros paquetes. A iluminação electrica faz-se por meio de 8000 lampadas e para a ventilação ha 50 poderosas ventoinhas e 500 mais pequenas.

Possue o «Asturias», magníficos, surpreendentes salões de jantar, de leitura, de fumo, baar, gimnasio,



A bordo do «Asturias». O sr. Embaixador da Inglaterra, ministro da Marinha, comandante do paquete e outras personalidades

Aires para onde partiu ás 11 horas da noite do dia 1, devendo fazer escala pela Madeira, Baía, Rio de Janeiro, Santos e Montevideu, e devendo, no regresso; passar de novo por Lisboa, em 9 de abril proximo, esse magnífico barco, iamos nós dizendo, possue 22.137 toneladas brutas e 32.000 de deslocação, podendo trazer 1.780 pessoas, entre passageiros e tripulantes.

Tem 11 compartimentos estanques, movendo-o 8 cilindros de dupla acção, sistema Diesel, os quais desenvolvem 20.000 cavalos de força; vêm-se nele duas chaminés que são também utilizadas como depósitos e ótimas arrecadações.

O número de salões é 17, espalhados pelas três

para recreio de crianças, jardim de inverno, piscina de natação, enfim tudo quanto a civilização hoje exige dum palácio, dum hotel ou dum transatlântico! A decoração é sumptuosa através dos mais variados estilos.

A sala de jantar da primeira classe, em estilo Imperio, pode reunir 408 pessoas distribuidas em pequenas mesas. O estilo do salão de fumo é puramente inglês, sendo o da piscina, romano de Pompeia e o do jardim de inverno, mourisco.

Possue o «Asturias», sumptuosos camarotes Luís XVI, barbeiro, armazens de novidades, elevadores, telefones; enfim, camarotes de 3.^a fechados e comuns.

A sua magnífica construção foi feita nos importantes estaleiros de Harland & Wolf, Limitada, e é de todo o mundo o maior navio movido a motores.

A própria terceira classe é imensamente confortável e até luxuosa, obedecendo-se também nela aos imperiosos requintes da civilização atual. Assim é que todas as mesas da casa de jantar dessa classe possuem jarras com flores, encantando assim os viajantes possuidores de pouco meios e que nas suas casas desconhecem muitas vezes semelhante conforto.

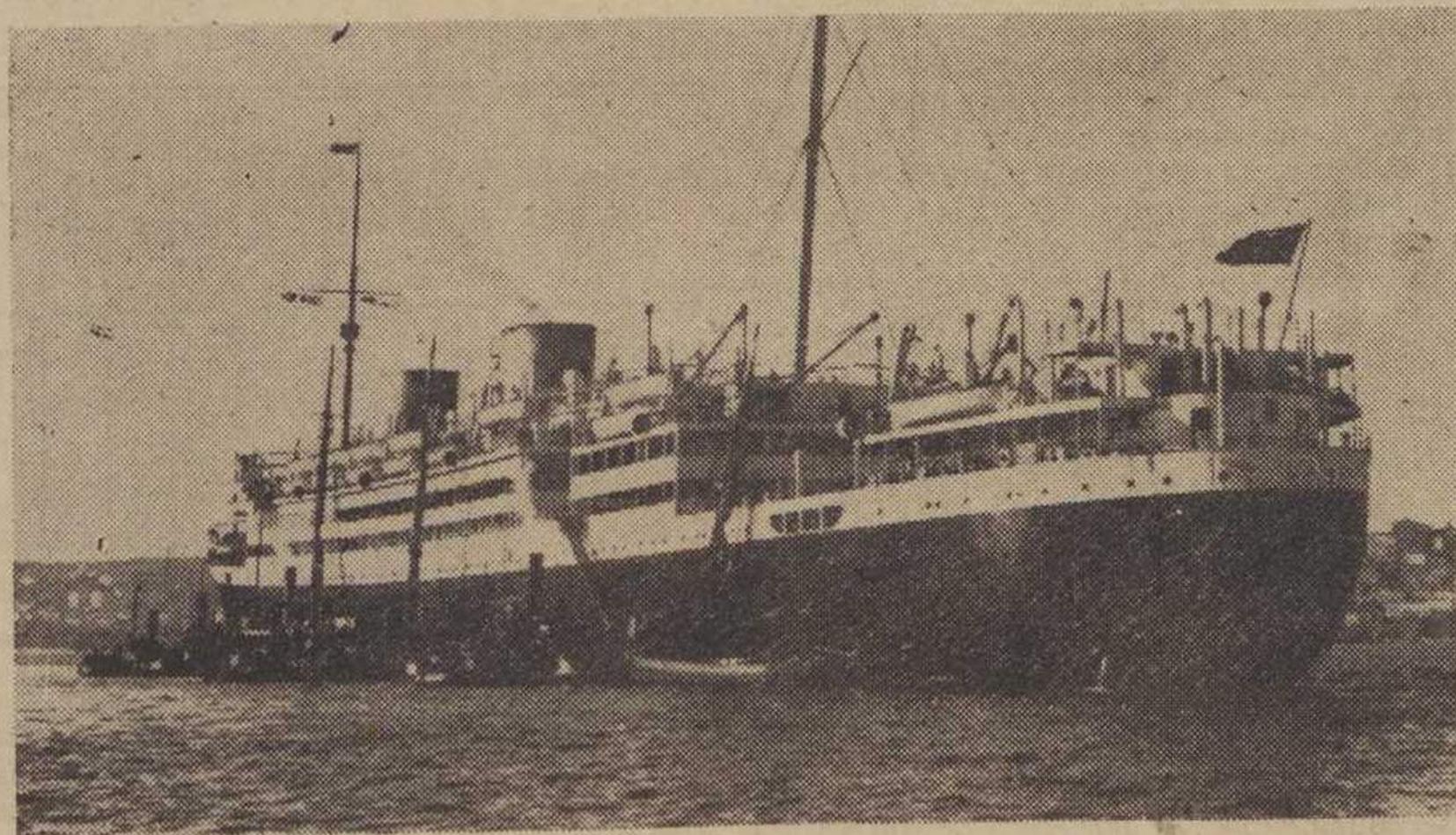
E' um verdadeiro barco inglês, pois todos sabem o quanto os ingleses se esmeram no seu «home», mesmo o mais humilde. E entendem eles, muito bem, que em viagem se devem manter os requintes, modestos ou suntuosos, pouco importa, que se possuam ou não no lar.

Por convite gentilíssimo da Mala Real Inglesa, alguns jornalistas portugueses, seguiram no «Asturias» desde Vigo até Lisboa, tendo-se dirigido no «Arlanza», da mesma companhia de navegação, para aquela cidade e porto espanhol. Os srs. H. Lewis e A. France, da Mala Real, acompanharam os jornalistas com quem tiveram as mais profundas aten-

Compareceram os srs. ministros de Inglaterra, de Espanha, embaixador do Brasil, ministro da Marinha, o sr. dr. Felipe Mendes, alguns deputados e outras individualidades de destaque. Foi uma festa primorosa essa que a Mala Real Inglesa ofereceu aos seus convidados, comemorando assim a passagem do «Asturias» pelo nosso porto.

Entretanto um facto bastante desagradável ia deslustrando o belo acontecimento que foi a chegada ao nosso porto do paquete «Asturias». A polícia de emigração, segundo conta a «Tarde», num excesso de zelo inexplicável, exigiu a todos os convidados que se dirigiam para o belo transatlântico num barco da Parceria, um visto dela ou uma carteira de identidade digna de confiança, não lhe bastando a apresentação do convite da Mala Real Inglesa. Ora é evidente que esta Companhia não ia distribuir convites a criaturas que pudessem tornar-se emigrantes clandestinos. Ela bem sabia a quem os dava! Portanto esse zelo foi apenas uma autêntica grosseria feita aos convidados e à Mala Real em cujo critério a polícia de emigração mostrou implicitamente não confiar.

Para mais deu-se o caso tão irritante quão ridi-



O «Asturias» fundeado no Tejo

cões. Em Vigo, o nosso consul, sr. Vasco Morgado recebeu os admiravelmente, assim como os jornalistas galegos que com os nossos se reuniram num alegre banquete onde se encontravam representados o «Galicia», «Faro de Vigo» e «Pueblo Galego». O sr. Forjaz de Sampaio, do «Diario de Notícias», levantou um afetuoso brinde em nome da imprensa portuguesa. Vieram também no «Asturias», até Lisboa, alguns jornalistas do Porto, para isso convidados pela Mala Real Inglesa, sempre gentil para com a imprensa.

Em Lisboa, essa importantíssima companhia de navegação ofereceu a vários convidados um «lunch» e uma festa que decorreram animadíssimos.

culo dela receiar que fossem emigrantes clandestinos o glorioso almirante sr. Gago Coutinho e alguns banqueiros que não trazendo o visto requerido nem tão pouco a tal carteira de identidade, não puderam entrar no paquete a não ser depois dos vigorosos protestos do sr. Benoliel e outras pessoas legitimamente irritadas com esse procedimento incorretíssimo.

Torna-se indispensável que os senhores da tal polícia compreendam bem quais os limites das suas obrigações e do seu poder que não é discrecionário. Zelo que redunda em grosseria revoltante deve ser sempre evitado, não tendo a mínima razão de existir.

Conselho Superior dos Caminhos de Ferro

Reclamações das corporações económicas

A direcção da Associação Comercial de Lisboa dirigiu ao Sr. Ministro do Comércio a seguinte representação:

•Ex.^{mo} Sr. Ministro do Comércio: — A título de regulamentar disposições do decreto n.^o 7:036, na parte referente ao Conselho Superior dos Caminhos de Ferro e à fiscalização técnica e comercial das empresas ferroviárias, publicou o *Diário do Governo*, em 27 de Novembro do próximo passado ano, um novo decreto sob o n.^o 11:283, organizando uma Inspecção Geral de Caminhos de Ferro.

A Associação Comercial de Lisboa abstém-se de fazer, pelo menos de momento, quaisquer considerações pelo que respeita à economia e efeitos do aludido decreto. O que a interessa, especialmente, por agora, é a maneira como as corporações económicas são chamadas a participar da constituição do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, organismo ao qual ficam cometidas as mais altas funções e, em especial, no tocante à fiscalização comercial.

Parece da mais indiscutível necessidade que as corporações económicas sejam chamadas a tomar parte directa naquelas altas funções. Essa necessidade tem sido reconhecida por sucessivos governos, até há pouco tempo, e, tanto assim, que dos organismos idênticos anteriores, fizeram parte representantes directos da Associação Comercial de Lisboa, da Associação Comercial do Porto, da Associação Central da Agricultura e das Associações Industrial Portuguesa e Associação Industrial Portuense. Eram as principais corporações do norte e do sul do país, condecoradoras e defensoras dos respectivos interesses económicos, assumindo funções que muito justamente lhes cabem.

Pelo artigo 6.^o do decreto n.^o 11:283, a representação das corporações económicas no Conselho Superior de Caminhos de Ferro ficou reduzida ao seguinte:

h) Um delegado das Associações Comerciais de Lisboa e Porto.

i) Um delegado das Associações Industriais de Lisboa e Porto.

j) Um delegado da Associação Central da Agricultura Portuguesa e das Federações dos Sindicatos Agrícolas do Norte, Centro e Sul.

Uma completa miscelânea representativa! E, como se isto fosse pouco, ainda os delegados devem ser escolhidos pelo Ministro, em listas de cinco nomes, podendo ser reconduzidos pelo Governo, findo o seu mandato ordinário de três anos.

Na verdade, isto constitue um simulacro de representação das corporações económicas no Conselho Superior de Caminhos de Ferro. A interferência das mesmas na fiscalização da exploração ferroviária, sob o ponto de vista comercial, não passa, em tais condições, de um sofisma.

A Associação Comercial de Lisboa discorda absolutamente de semelhante forma de representação e, por isso, viu se forçada a desistir da participação que nela lhe atribui o decreto n.^o 11:283. Esta corporação só aceitaria uma representação directa e efectiva, única que pode garantir uma eficiente interferência nos serviços ferroviários, e dar-lhe a correlativa responsabilidade.

É de esperar que V. Ex.^o Sr. Ministro do Comércio, tomando na devida consideração o exposto, res-

Viagens e Transportes

Linha do Vale do Tamega

Estação de Chapa e apeadeiro de Gatão

No dia 22 do mês findo foi aberta à exploração a estação de Chapa situada ao quilómetro 21, 100 da linha do Vale do Tamega, a qual se acha habilitada a fazer todo o serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em grande e pequena velocidade, sem restrições, tendo também reaberto ao serviço no mesmo dito apeadeiro de Gatão que há tempos havia sido encerrado.

As distâncias quilométricas de aplicação, entre as estações e apeadeiros da linha do Vale do Tamega, são as seguintes:

Das estações abaixo indicadas ás da frente ou vice-versa	Livraria	Vila Caiz	Fregim (ap.)	Amarante	Gatão (ap.)	Chapa
Livraria	—	7	10	13	18	22
Vila Caiz	7	6	—	7	12	16
Fregim (ap.)	10	6	—	6	9	13
Amarante	13	7	6	—	6	9
Gatão (ap.)	18	12	9	6	—	6
Chap.	22	16	13	9	6	—

peitoso protesto contra um tratamento tão injusto como injustificável, restabelecerá as corporações económicas, aírás mencionadas, no goso das suas antigas prerrogativas junto da administração e fiscalização dos caminhos de ferro.

Apresento a V. Ex.^o os meus respeitosos cumprimentos.

Saúde e Fraternidade. — Associação Comercial de Lisboa — O vice-presidente, em exercício, (a) Moses Amzalak.

Por portarias recentemente publicadas na fôlha oficial; foram nomeados vogais do Conselho Superior dos Caminhos de Ferro, os Srs. Jaime Nogueira de Oliveira, Luís Xavier da Gama, José Maria Alvarenga e Dr. Abel Augusto da Mota Veiga, representantes das Associações Comerciais, Industriais e de Agricultura, João Ferreira de Mesquita, Director Geral da C. P., e o Engenheiro José Maria de Vasconcelos e Sá.

Estas nomeações foram feitas de harmonia com as disposições do decreto n.^o 7:036.