

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

17.º DO 39.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministérios do Comércio e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro do Estado  
(Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894. S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

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

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

Representante em Angra do Heroísmo: José Maria dos Santos

NUMERO 929

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

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

LISBOA, 1 de Setembro 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 — Aviso ao público 9.º Aditamento ao aviso A n.º 102 — Estação de Fontela.  
— 14.º Aditamento à tarifa especial P. H. F. n.º 3-g. v.  
Transporte de recovagens e géneros frescos entre Portugal e França.

## SUMÁRIO

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

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

## A rede secundária do Minho

«Cancado chá que ferve...»

por J. Fernando de Sousa

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

A este pedido se referiu largamente a *Gazeta* em artigos de 10 de novembro e 1 de dezembro de 1923 e 1 de abril de 1924.

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

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

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

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

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

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

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

Porque não se tornou efectiva essa combinação?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Quanto ao pedido de João de Sousa Magalhães em vez de se atenderam as ponderações da Junta Consultiva, classificaram as linhas da Povoa por Esposende a Darque e de Esposende por Barcelos a Braga, duplicação dispensável por largo tempo do ramal de Nine no troço Barcelos-Braga. E por último a lei n.º 1632 da 16 de Julho de 1924 concedeu as linhas da Povoa a Esposende e de Esposende por Barcelos e Braga a Guimarães, somando 76 K.<sup>ms</sup> ao requerente, com a garantia de 7 % sobre 12.000\$00 ouro por quilómetro construído sem fixar nem limite da extensão, nem de raios de curvas, nem de rampas, as condições técnicas das linhas e elementos essenciais que sempre o Estado prescreveu e cuja omissão deixa ao concessionário plena liberdade de alongar a linha, barateando a construção e avolumando a garantia.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

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

Representantes em Portugal e Colónias  
**SPECIA, Ltda.**  
Praça de D. Luiz, n.º 9, 2.º — LISBOA

**SMMA**

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

Peças forjadas,  
Garrafas de aço  
lisas para gaz  
comprimido

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

## Sindicato dos Profissionais da Imprensa

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

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

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

## Revisão de tarifas

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

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

## DESCARRILAMENTOS

**Na estação de Santa Apolónia**

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

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

Cerca das 14 horas, saiu da estação de Braço de Prata, com destino ao Campo Pequeno, um comboio de mercadorias n.º 3.661, composto de 11 vagões carregados de carvão. A máquina era tripulada pelo maquinista, Manuel Bento, levando como condutor Manuel Fernandes e guarda-freios os carregadores da secção de trens da C. P. António Alexandre e Joaquim Mendes Pinto, de 30 anos, residente na rua Cavaleiro Oliveira, 33, 4.º Dtº.

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

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

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

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

**Como se deu o desastre**

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

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

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

Entretanto, o sr. Raul Pinto correu à estação e comunicou para Santa Apolónia o que se havia passado. Quando o sr. chefe Teixeira recebeu a comunicação, já o comboio, desarvorado, ia a entrar pela linha de desvio, na Madre de Deus. Ali, descarrilou, primeiramente, indo, depois, chocar com outro comboio de mercadorias, composto de seis vagões O 20:709, carregado de cortiça; L 1:038, vazio; N 1:369, carregado pinho; L 7:654, carregado de cascos de vinho; O 5:751, e O 4:755, vazios.

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

**Os primeiros socorros**

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

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

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

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

#### As causas do sinistro

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

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

— A que atribuir o desastre na Madre Deus?

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

— Previa o desastre?

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

— A que horas foi fogo extinto?

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

#### A quem cabem as responsabilidades

— A quem cabem as responsabilidades do desastre?

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

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

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

## FERNANDO BORGES

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

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

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

## A electrificação da linha de Cascais

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# Linhas Estrangeiras

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

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

A partir de 1º de Julho último só poderão receber adeantamentos (*antecipos*) as companhias que se encontram em determinada situação.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

mede 95 quilómetros e cujos trabalhos estão muito adiantados.

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

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

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

**Linhas brasileiras.**—Segundo as contas apresentadas pela Companhia do Caminho de Ferro de Paraná relativas ao trecho de Yaguariahyva a Afonso Camargo, ramal de Paranapanema, que tem a extensão de 133,351 quilómetros, a receita no segundo semestre de 1924 atingiu 362.403\$868 e a despesa 381.395\$581, havendo portanto, um *deficit* de 18.991\$713.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Linhos colombianas**—Já foi aberta definitivamente à exploração a linha de Bogotá a Chichinquirá cuja extensão é de 170 quilómetros.

**O Caminho de Ferro do Pacífico.**—As receitas totais do Caminho de ferro do Pacífico (Colombia) no ano passado elevaram-se a 2.585.605 pesos, contra 1.888.294 em 1924, 1.483.857 em 1923, 1.122.172 em 1922 e 1.078.380 em 1921, o que significa um rendimento de 8.153.243 pesos nos cinco últimos anos. As despesas de exploração no estado quinquénio atingiram 5.212.971, o que representa um produto líquido de 2.946.163 pesos, correspondendo 893.123 a 1921, 817.412 a 1922, 1.038.261 a 1923, 1.035.657 a 1924 e 1.457.610 a 1925. Os meses em que êste caminho de

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

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

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

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

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

## PALACE HOTEL DA CURIA



Aspecto do baile de inauguração no novo hotel das termas da Curia de que é proprietário o ex.<sup>mo</sup> sr. Alexandre d'Almeida

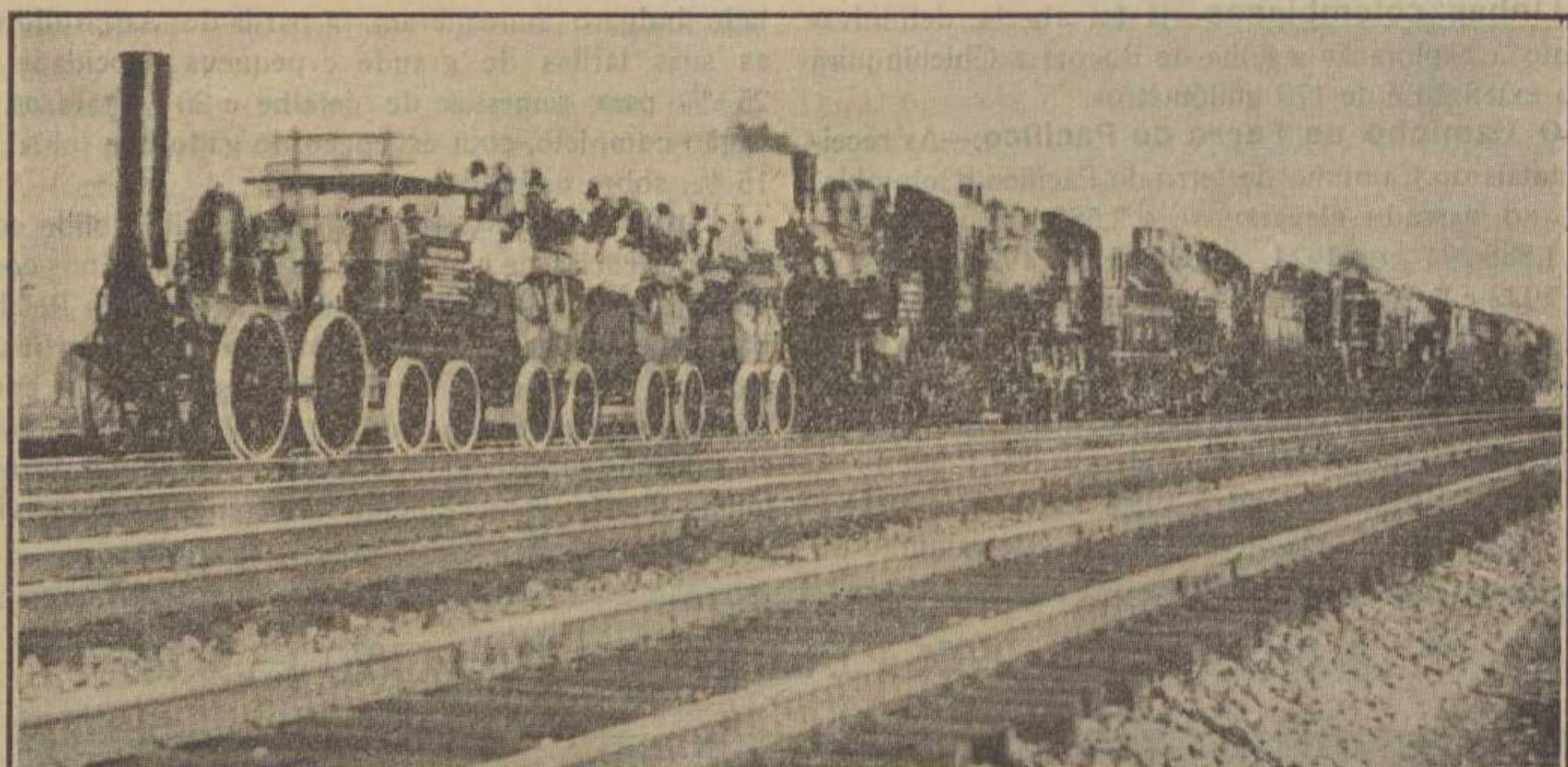
# O centenário do primeiro caminho de ferro em Nova York

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

A empresa que levou a efeito tão importante me-

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

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



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

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

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

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

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

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

## Sociedade Estoril

### Aos antigos assinantes de 3.<sup>a</sup> classe

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

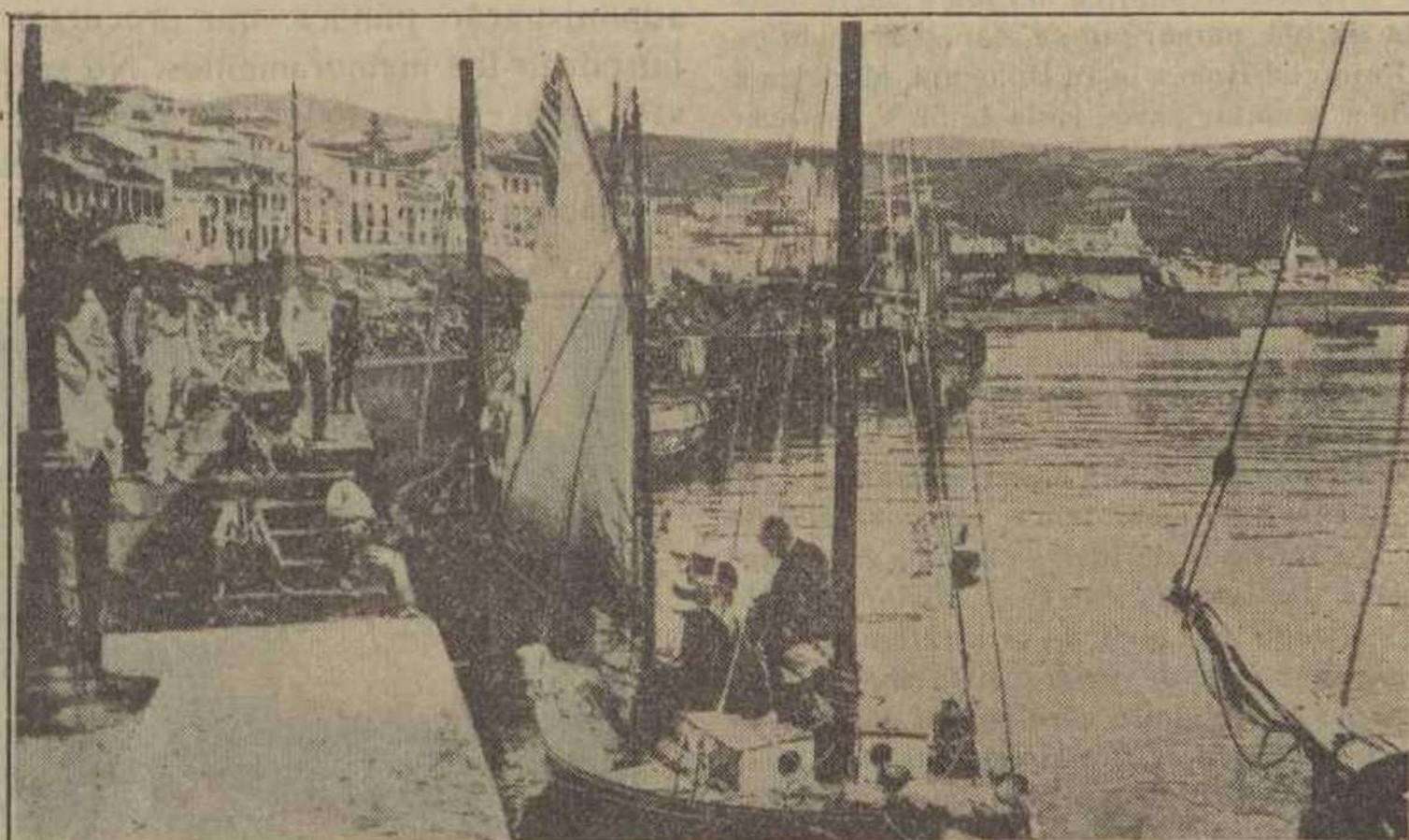
## Curso de câmbios, comparados

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

# Nova catástrofe no Faial

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

No próximo número daremos referencias mais pormenorizadas.



*Catástrofe no Faial (Açores) — Região sinistrada Caes da doca do porto destruída completamente*

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

Na sede do «Cremio Açoreano» Rua da Horta Seca, nº 7 r/c. recebem-se desde já do-



*Catástrofe no Faial (Açores) — Lomba dos Flamengos completamente destruída*

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

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

# Feira internacional de Praga

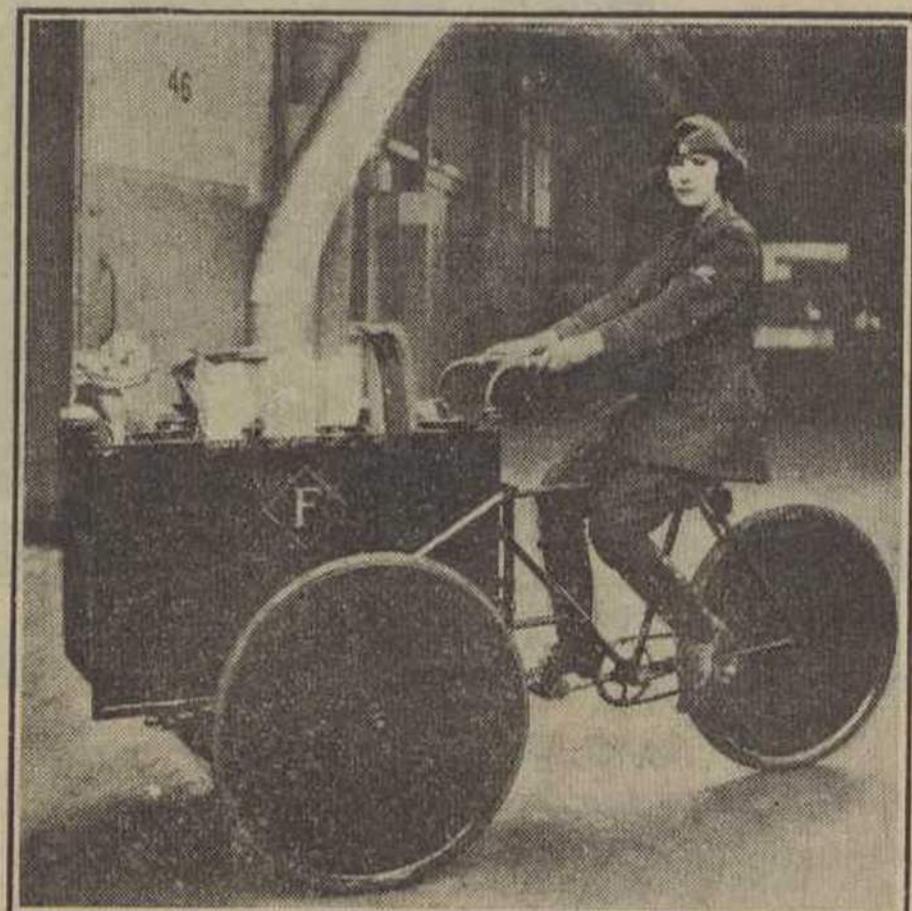
# O SERVIÇO DOS CORREIOS NOS E. U. DA AMÉRICA

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

Não ha dúvida que um dos meios mais rápidos e por vezes mais eficazes para tanto é o contrato directo entre a mercadorias e os mercadores, que têm lugar mais comodamente nas grandes feiras internacionais. A feira de Praga não tem ainda uma longa história, mas manifesta uma vitalidade muitíssimo notável. Fundada em 1920, por decreto do Governo, a feira de Praga não constitue senão o renovar de uma tradição histórica, tendo sua origem na Idade Média, quando a cidade de Praga era uma das principais encruzilhadas das velhas estradas comerciais da Europa. Graças à sua vantajosa posição geográfica, tornou-se rapidamente um mercado de primordial importância, quer para a produção extrangeira quer para a do próprio país. Assim é que hoje a feira de Praga em seus certames anuais de Março e Setembro, organizados nos espaçosos pavilhões da feira, congrega 2.500 expositores de todos os ramos da produção, assim como de 300 a 400.000 compradores vindos de todas as partes do mundo. Os resultados da ultima feira encerrada em 28 de Março ultimo não só foram melhores que os obtidos nas demais feiras recentemente realizadas na Europa Central, como até excederem os prognósticos que se faziam para a propria feira de Praga. O número de expositores foi de 2.474, cobrindo os seus mostruários uma área de 26.576 metros quadrados. Uma boa parte destes expositores eram estrangeiros, sendo especialmente digno de nota o grupo formado pelos expositores norte americanos congregados no Pavilhão dos Estados Unidos e que pela primeira vez compareceram à feira com representação de conjunto. Os expositores estrangeiros distribuiram-se por 36 países, dos quais 24 europeus e 12 de ultramar. Houve igualmente uma frequência record, de visitantes e compradores, de cujo numero de estrangeiros se distribuiam na seguinte ordem pelas várias nacionalidades: Austria, Alemanha, Jugoslavia, Polonia, França, Hungria, Romania, Suissa, Italia, Inglaterra, Bulgaria, Países Baixos, Suecia, Dinamarca, Russia, Noruega, Turquia, Grecia, China, India, Belgica, Espanha, Estados Unidos, Albania, Letonia, Lituania, Finlandia, Egito, Brasil, Guatemala, Argentina, Islandia, Palestina, Australia, Japão e Africa do Norte.

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

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



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

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

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

E' um serviço irrepreensível que foi montado pela Westinghouse Electric and Manufacturing C., de East Pittsburgh.

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

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

## Reunião em Paris

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Os carris de aço-manganésio

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

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

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

## Hassistência aos ferroviários da Companhia do «Midi»

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A combinação preconizada é a seguinte:

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

# Viagens e Transportes

## Transportes entre Espinho e Porto

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

## Estação de Fontela

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

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

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

## Apeadeiro de Santos

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

## Transporte de explosivos

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

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

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

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

## Rápidos Lisboa-Porto

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

# Linhos Portugueses

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

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

Dentre em poucos dias efectuar-se-há a abertura solene dessa estação que está destinada a prestar óptimos serviços.

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

## Conselheiro Fernando de Sousa

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

## Tramways entre Lisboa e Sacavém

Foi alterada, a partir de hoje, a marcha do combóio tramway de Sacavém para Lisboa n.<sup>o</sup> 1.408, passando a sair de Sacavém ás oito horas em ponto, para chegar ao Rocio ás 8,43.

## Rápidos Lisboa-Figueira

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

## Rápido Porto-Medina

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

Este comboio que foi o primeiro combóio expresso com que, em Portugal, foi introduzida a 3.<sup>a</sup> classe está dando excelentes resultados.

# "MENCK" MODELO IRAM

Colher: 4<sup>m³</sup>Alcance: 20<sup>m</sup>Peso em serviço: 250.000<sup>kg</sup>

A maior escavadora sobre lagartos que trabalha no mundo

## MENCK & HAMBROCK G. M. B. H.

ALTONA - HAMBURGO

REPRESENTAÇÃO PARA PORTUGAL E HESPAÑHA:

## Sociedad Española de Material Ferroviario, S. A., MADRID

Teleg.: LOCOMOTORA

Fernanflor, 4

### IMPRENSA

#### «Jornal da Madeira»

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

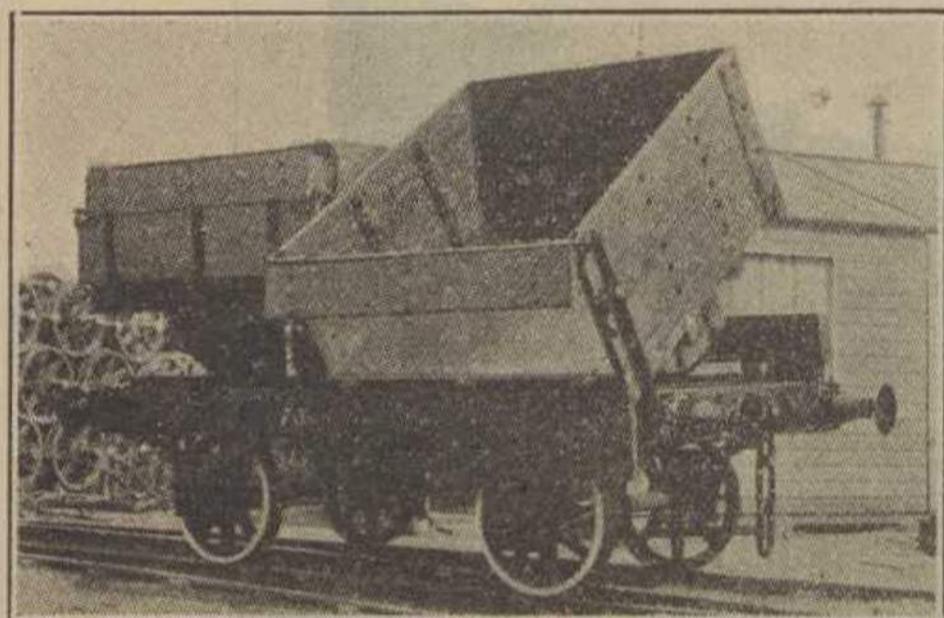
Fazemos votos pelo pronto reaparecimento do «Jornal da Madeira», um dos mais brilhantes órgãos da imprensa insulana.

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

Portugal . . . . .	Escudos	30\$00
Espanha . . . . .	Pesetas	25,00
Inglaterra, Alemanha e E. Unidos	Libras	1.00
França, Belgica e Suiça . . . . .	Francos	50,00
Italia . . . . .	Liras	50,00
Brazil . . . . .	Reis	100\$00
Africa . . . . .	Escudos	42\$00
Assinatura para o pessoal dos Ca- minhos de Ferro . . . . .	"	25\$00

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

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



Vagão de caixas tombantes da casa Cambrian Wagon C.<sup>o</sup> Ltd.

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

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

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



A estação de Kreuzberg do novo metropolitano de Berlim

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

## PORTO DE LISBOA

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

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

## ARREMATAÇÕES

### COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

#### LEILÃO

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

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

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

Lisboa, 20 de Agosto de 1926.

O Director Geral da Companhia  
Ferreira de Mesquita

#### Aero-Motor "INVICTA"

Esta Companhia tem para vender um Aero-motor "Invicta", completamente novo, composto por uma torre de aço macio com 18 metros de altura, roda veleira com 4,70 de diâmetro, 7 metros de tubo galvanizado de 4 com um T de 4" 1 bomba cilíndrica de cobre d: 7 X 4" — um rolo chupador de 4 — 1 prato de ferro fundido com rosca de 4 — 1 pendural de tubo de ferro de 1 e um suporte em canto-neira de ferro, com travão de manivela.

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

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

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

O Engenheiro director da Exploração  
Joaquim Abrantes

# Parte Oficial

## Inspecção Geral dos Caminhos de Ferro

Divisão Central

Decreto n.º 11:898

(Continuação do N.º 928)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Organização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro

### TÍTULO I

#### Da organização dos serviços

##### CAPÍTULO I

###### Atribuições da Direcção Geral

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

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

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

##### CAPÍTULO II

###### Da distribuição de serviços

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

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

2.º Divisão do Movimento e tráfego;  
 3.º Divisão de Material e Tracção e Serviços Eléctricos;  
 4.º Secção de Serviços Sanitários.  
 § 1.º Junto da Direcção Geral funciona o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, entidade consultiva, cujas atribuições adiante se fixam.

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

(Continua).

## Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral das Indústrias

### I.ª Repartição Industrial

Decreto n.º 12.190

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

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

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

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

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

## O 3.º Congresso de Electricidade

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

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

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

A taxa de inscrição é de 50\$00.

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

Paços do Governo da República, 24 de Agosto de 1926 —  
*António Oscar de Fragoso Carmona — Abílio Augusto Valdés de Passos e Sousa.*

## Administração Geral de Estradas e Turismo

### Repartição de Estradas

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

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

O ministro do Comércio e Comunicações — *Abílio Augusto Valdés de Passos e Souza.*

## Direcção Geral de Caminhos de Ferro

### Divisão do Movimento e Tráfego

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

Paços do Governo da República 14 de Agosto de 1926. — O Ministro do Comércio e Comunicações *Abílio Augusto Valdés de Passos e Souza.*

## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

### SERVIÇO DE CONTABILIDADE CENTRAL

### CAIXA DE REFORMAS E PENSÕES

### EDITOS DE 30 DIAS

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

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

Lisboa, 20 de Agosto de 1926.

O Chefe do Serviço da Contabilidade Central

*M. Barqueira*