

Gazeta dos Caminhos de Ferro

19.º DO 39.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Comercio 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. Lutz, 1904, medalhas de bronze

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

NUMERO 931

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

Representante em Angra do Heroísmo: José Maria dos Santos

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

LISBOA, 1 de Outubro de 1926

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO

Manoel da Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTE NUMERO

Caminhos de Ferro do Estado - 5.º Aditamento às Tarifas Internacionais P. H. F. n.º 1 e 2 de grande velocidade (Reimpressão de 1925)

SUMÁRIO

O arrendamento das linhas do Estado, por J. Fernando de Sousa	Pag. 289
O serviço combinado aero-ferroviário na Suécia	" 291
A electrificação das linhas Suíças	" 292
Tubos de Aço	" 292
A concorrência do automobilismo ao Caminho de Ferro	" 292
Revista Insular	" 292
Carroagens «Pullman» no Sud-Express entre Paris e Hendaya	" 293

O automóvel ao serviço do caminho de ferro	Pag. 295
A grande catástrofe do Faial	" 294
Caminhos de Ferro do Estado	" 296
Viagens e Transportes	" 297
Costumes Ilheus	" 298
Linhos Estrangeiras	" 300
A nova estação do St. Quentin, da linha do Norte da França	" 301
A nova plataforma da estação de King's Cross	" 301
Um descarrilamento na Holanda	" 301
Vagonete industrial de plataforma baixa	" 301
Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta	" 302
Aparelho para leitura dos cegos	" 302
Parte Oficial	" 303
Linhos Portuguesas	" 304

O arrendamento das linhas do Estado

por J. Fernando de Sousa

EM 1924 foi nomeada oficiosamente uma comissão técnica para estudar as reformas de que carecia a organização dos C. F. E.

Depois de minucioso exame da situação sobre dados incompletos que a custo obteve, concluiu a Comissão que era inadmissível a continuação de tal indisciplina, desordem administrativa, descalabro dos serviços, sobre tudo no S. S.

O deficit d'exploração mensal para 1922-1923 era de 18.000 contos, reduzido mais tarde em mapas com a nota de aproximados a 11.612. O estado do material circulante, e das próprias linhas era deplorável. A productividade das oficinas do S. S. quasi nula a ponto de se mandarem locomotivas a reparar na Alemanha!

A Comissão adoptou duas soluções: ou se arrendavam as linhas, o que lhe parecia mais conveniente, ou, mantendo-as na exploração pelo Estado, se fariam reformas profundas nos seus serviços.

O arrendamento não seria oportuno em condições tão anormais como aquelas em que as linhas se encontravam naquele momento, quer pelo estado da via e material circulante, quer pelo excesso de possível desorganização dos serviços. O mais conveniente seria, pois, arrumar primeiro a casa, e reor-

ganizar serviços, pela remodelação da lei orgânica e regulamentos e pela eliminação de certos elementos preponderantes e perturbadores.

Como solução radical opinava a Comissão pela reunião das nossas linhas ferreas em dois grandes grupos: um forma pela C. P., S. S. e B. A. e o outro pelo M. D., V. V., C. N., P. P. F., e Guimarães, tendo as linhas do Minho e Douro como artérias principais e o Porto e Leixões como testas e emporio comercial.

Para realizar esses agrupamentos e fusões das linhas seriam precisas demoradas negociações. Assim pois, a solução imediata e de transição, era a reforma dos serviços, que a Comissão propôz e foi decretada com algumas alterações pouco felizes sendo nomeado administrador geral o Sr. Pinto Teixeira.

Todos sabem o que se passou por ocasião do movimento de 28 de Maio último. O pessoal do S. S. aproveitou o ensejo para obter do dictador de ocasião a promessa de demissão do administrador geral e dos directores e sub-directores daquelas linhas, conseguindo afinal que fossem afastados do serviço e sujeitos a uma sindicância dos seus actos.

O Governo actual resolveu cortar o mal pela raiz, arrendando as linhas segundo bases que estão

neste momento em discussão antes de serem decretadas.

* * *

Devem os dois grupos, S. S., e M. D., ser arrendados em conjunto ou separadamente?

Julgo que por agora se devia limitar o Governo ao arrendamento do S. S.

O M. D. não foi tão profundamente afectado pela desordem e Indisciplina. Nas suas oficinas tem-se trabalhado regularmente. Ficariam pois explorados pelo Estado, reformando-se os serviços cuidadosamente e dotando-os com o material que lhes falta.

O exemplo dado com o arrendamento do S. S. serviria de advertencia ao pessoal do M. D. e essas linhas manteriam o ecletismo da acção conjunta do Estado e companhias. A arrendar-se também o M. D., entendo que os dois grupos devem ser adjudicados a entidades diferentes, devendo merecer a preferencia para o M. D. a que reunir nas suas mãos as linhas de via estreita das companhias. A Companhia da Povoa fundida com a de Guimarães, ou a Companhia Nacional poderiam bem desempenhar essa função. E' para desejar que o S. S. seja arrendado pela C. P., cujas linhas tem em parte intimas afinidades de tráfego com aquelas e numerosos pontos de contacto, hoje em Lisboa e Vendas Novas e mais tarde em Ponte de Sor, Portalegre, Elvas, Castelo de Vide e Fratel. Adubos, cereais, gado, cortiça, vem das respectiva regiões tributárias ou são nelas consumidas. Ha relações interessantes do extremo Sul com o Norte do paiz em concorrência com a via marítima. Ficaria assim a C. P. com mais de 2.000 k. em exploração, extensão que deve ir a 2.500 com a construção de novas linhas e troços nas duas redes.

O exemplo da disciplina do pessoal da C. P. e a acção organisadora dos seus dirigentes far-se-iam sentir eficazmente no S. S., onde basta eliminar a ingerencia perturbadora de certos elementos revolucionários para que a grande massa do pessoal se abstenha de actos de indisciplina e cumpra cuidadosamente o seu dever. Não direi o mesmo em relação ao M. D. Não me parece conveniente que seja uma só empresa a detentora de toda a rede ferroviária. O M. D. nas mãos da C. P. seria um perigo para as linhas da B. A. ameaçadas de desvio do tráfego internacional.

Tabem não deve o S. S. ser arrendado a entidade que tenha na região importantes estabelecimentos industriaes em concorrência com outros similares. Nem a União Fabril, nem a empresa das Minas de Aljustrel, podem apropriar-se das linhas sem o risco de tentações de preferencias indevidas e surdos embaraços a certas correntes do tráfego para favorecer outras. São incompatibilidades analogas ás que são estabelecidas para determinadas situações pessoais relativamente á administração de companhias.

E' uma utopia, que não merece exame detido, o arrendamento a cooperativas do pessoal, sem garantias de unidade do mando e da forte hierarquia indispensável na exploração de um grupo de linhas. Finalmente, é necessário que sejam portuguesas as empresas arrendatárias.

* * *

Pela economia das bases, no arrendatário delega o Governo a exploração mediante uma renda fixa e uma partilha de lucros, fornecendo o material circulante que fôr preciso adquirir e pagando as obras complementares necessárias. Por isso mesmo limita a 30 anos o prazo do arrendamento, podendo rever o contrato de 5 em 5 anos ou rescindi-lo.

Nessas condições não é grande o capital necessário como capital circulante para aquisição de materiais de consumo.

Dos materiais em depósito, que tem que ser pagos pela empresa ao Estado, deve ser excluído certo material de via, como são as reservas de carris ao longo da linha que tem de ser mantidas, substituindo-se os que forem gastos.

Assim os 2.000 contos exigidos para cada grupo de linhas não são excessivos.

Que se exija esse capital a uma empresa que se forma de novo, comprehende-se. Se a arrendatária fôr uma companhia exploradora de caminhos de ferro, que oferece as garantias de idoneidade técnica, o seu capital actual de nada serve para o caso, pois está imobilizado nas linhas. Basta que ela dê garantias de apoio bancário preciso para os suprimentos, em geral a curto prazo, que lhe sejam necessários.

Quanto ao pessoal, são judiciosas as regras estatuidas. Pelo art. 17.º de decreto de 31 de dezembro de 1864 as empresas tem a livre escolha do seu pessoal e a inteira responsabilidade do serviço por ele prestado.

Não se pôde pois impôr a uma empresa arrendatária pessoal que ela não julgue física, técnica ou moralmente idóneo.

A base V prevê duas selecções: uma relativa ao estado físico, reformando-se os agentes incapazes e outra no prazo de um ano, pela qual a Companhia dispensa agentes que não reputa idóneos ou não cabem nos seus quadros. O Governo aceita-os como adidos, aos quais dá uma percentagem do vencimento. Os que já estavam adidos continuam a cargo do Estado. Parece que os subsídios dos que a Companhia afasta devem constituir despesa da exploração e encargo da mesma, que vai aliás diminuindo rapidamente. Assim haveria mais escrúpulo em afastar pessoal, desde que pague á empresa, como é de razão, os respectivos subsídios.

A construção de novas linhas e obras complementares é confiada á empresa, como se fosse um empreiteiro, ao qual se pagam os trabalhos e que oferece garantias especiais de idoneidade e de barateza dos trabalhos pelos auxílios da exploração.

Um ponto importante ha que discutir: o da renda

a pagar. Examina-lo-emos noutro artigo, deixando registado neste numero da *Gazeta* um mapa estatístico importante das receitas e despesas dos C. F. E., que

infelizmente só tem dados aproximados em relação aos 4 exercícios posteriores a 1921-1922, ultimo de que ha relatorio publicado.

Mapa sinoptico das receitas e despesas d'exploração dos C. F. E.

Exercícios	Extensão das linhas			Receita do tráfego			Despesas d'exploração			Receita líquida Contas			Coeficiente d'exploração					
	S. S.	M. D.	Total	S. S.	M. D.	Total	S. S.	M. D.	Total	L. L.	M. S.	Total	S. S.	M. D.	Total			
1899-900	480	343	823	844	1.055	1.899	527	591	1.118	317	464	781	0.624	0.560	0.588			
900-921	487	343	830	966	1.168	2.134	500	567	1.157	376	601	977	0.611	0.485	0.542			
1-2	489	343	832	1.089	1.243	2.332	665	634	1.299	424	609	1.033	0.610	0.510	0.557			
2-3	504	343	847	1.178	1.267	2.445	717	628	1.345	461	639	1.100	0.608	0.495	0.550			
3-4	520	343	863	1.220	1.288	2.508	713	678	1.391	507	610	1.117	0.594	0.526	0.554			
4-5	540	343	883	1.156	1.358	2.514	832	676	1.508	324	682	1.006	0.720	0.497	0.599			
5-6	577	347	924	1.211	1.422	2.633	880	687	1.567	331	735	1.066	0.726	0.483	0.595			
6-7	602	369	971	1.348	1.466	2.814	937	776	1.713	411	690	1.101	0.695	0.529	0.601			
7-8	624	403	1.027	1.315	1.531	2.846	891	817	1.708	424	714	1.138	0.677	0.527	0.600			
8-9	665	409	1.074	1.368	1.599	2.967	911	861	1.772	457	738	1.195	0.666	0.538	0.597			
9-10	679	422	1.101	1.567	1.609	3.176	991	936	1.927	576	673	1.249	0.639	0.582	0.606			
1910-1911	681	433	1.114	1.656	1.708	3.365	1.051	991	2.042	605	717	1.323	0.634	0.579	0.606			
11-12	681	460	1.141	1.859	1.709	3.568	1.249	1.088	2.337	610	621	1.231	0.671	0.636	0.654			
12-13	681	467	1.148	1.898	1.802	3.700	1.291	1.108	2.399	681	694	1.301	0.680	0.614	0.648			
13-14	681	477	1.158	1.880	1.852	3.732	1.480	1.139	2.619	400	713	1.113	0.787	0.614	0.701			
14-15	705	477	1.183	1.770	1.581	3.351	1.444	1.189	2.633	326	392	718	0.815	0.752	0.785			
15-16	722	483	1.205	2.132	1.984	4.116	2.127	1.528	3.656	5	456	460	0.997	0.770	0.888			
16-17	723	483	1.206	2.874	2.219	5.093	2.934	2.142	5.076	60	77	17	1.020	0.965	0.996			
17-18	740	483	1.229	4.151	2.724	6.875	4.283	2.770	7.053	—	132	—	46	—	178	1.031	1.001	1.025
18-19	768	503	1.272	4.902	3.369	8.271	5.615	4.966	10.582	—	713	—	1.598	—	2.311	1.146	1.473	1.279
19-20	804	503	1.307	6.939	5.314	12.253	9.039	8.383	17.422	—	2.100	—	3.068	—	5.168	1.302	1.577	1.421
20-21	816	505	1.321	10.833	8.566	19.399	14.578	13.230	27.808	—	3.745	—	4.664	—	8.410	1.345	1.547	1.433
21-22	816	505	1.321	15.068	12.583	27.651	20.610	18.835	39.445	—	5.542	—	6.252	—	11.794	1.367	1.496	1.426
22-23	835	05	1.340	27.453	23.059	50.513	31.329	30.795	62.124	—	3.876	—	7.736	—	11.612	1.141	1.335	1.250
23-24	835	505	1.340	47.074	40.077	87.151	46.987	39.550	86.538	+	87	+	526	+	613	0.998	0.986	0.993
24-25	839	505	1.344	58.332	47.063	105.397	54.344	40.985	95.330	+	3.987	+	6.078	+	10.067	0.932	0.871	0.905
25-26	858	511	1.369	61.487	45.954	107.441	56.669	41.437	98.106	+	4.818	+	4.517	+	9.335	0.921	0.901	0.913

N. B. Os números relativos aos quatro primeiros exercícios são apenas aproximados.

O serviço combinado aero-ferroviário na Suécia

Os Caminhos de ferro do Estado Sueco fizeram recentemente um contrato com a Sociedade sueca de transportes por avião "A. B. Aerotransport" para o transporte de volumes em grande velocidade.

A ligação de serviço é feita com os parques de aviação de Berlin, Hamburgo, Amsterdam, Paris e Londres.

Desta maneira podem-se fazer expedições directas sem a intervenção de camionistas, de Stokolmo a Paris, por exemplo.

As mercadorias são transportadas por caminho de ferro entre Malmoe e as estações suecas antes citadas e por avião entre Malmoe e Berlin, Hamburgo, Amsterdam, Paris e Londres.

A Sociedade de Aviação assume igualmente o transporte das mercadorias entre a estação de Malmoe e

o Aerodromo.

Para distinguir os volumes que hão de ser transportados por via aérea, dos demais, é-lhes afixada uma etiqueta especial que indica a natureza particular do transporte e permite distingui-los dos demais logo à primeira vista.

Pelo que respeita a preços de transporte, o caminho de ferro aplica a taxa da tarifa ordinária dos volumes em grande velocidade; na via aérea o preço é calculado a um tanto por quilograma, com sujeição ao mínimo de 2 quilogramas.

Os portes pôdem ser pagos à partida ou à chegada. O peso máximo por expedição admissível é de 100 quilos, e o volume é limitado ao máximo de 8 decímetros cúbicos.

Este contrato, que é o primeiro no género, vigora até 31 de Dezembro do corrente ano.

A electrificação das linhas Suíças

A empresa ferroviária suíça *Bondensee-Toggenburg-Bahn*, que em 1924 fez um empréstimo para electrificar a sua rede, entrou recentemente em negociações com uma casa italiana para esse efeito. Um outro pequeno caminho de ferro, o *Indost-Bahn*, que tem 47 quilómetros em exploração, nos cantões de Zurich e Shewyz, está tratando de adquirir materiais para começar com as obras de electrificação.

O Caminho de Ferro de Sihlthal, electrificado em 1924, está tirando óptimos resultados com o novo sistema de tracção.

A electrificação da linha de Berne-Neuchatel (42 quilómetros), que fazia parte do projecto de 1919, deve realizar-se em futuro próximo, graças ao concurso financeiro do Estado e do município. A despesa total não deve exceder sete milhões de francos, dois milhões dos quais já foram empregados em fornecimentos que não têm sido utilizados. A linha pertence a uma companhia e está sendo explorada pelo Caminho de Ferro de Berne-Loetschberg. Este ultimo deve em breve dar a sua cooperação à electrificação do túnel entre Granges e Montier, nos montes Jura.

A linha de Granges-Montier pertence ao Caminho de Ferro de Loetschberg, mas é explorada pelos Ca-

minhos de Ferro Federais. O túnel tem grandes rampas difíceis de vencer e ventilar, e ainda recentemente se deram uns acidentes em comboios de mercadorias devido ao facto do respectivo pessoal ficar quasi asfixiado pelo fumo da máquina.

Os comboios de passageiros levam 10 a 12 minutos a passar o túnel, mas os de mercadorias muito mais. Estes acidentes alarmaram a opinião pública, e por isso o túnel está sendo electrificado, esperando-se que essa obra esteja concluída dentro de um ano.

O Caminho de Ferro de Loetschberg deve já ter agora em circulação duas poderosas máquinas que lhe devem ter sido entregues recentemente pelas oficinas de Sécheron, em Genova e de Ernesto Breda, de Milão, que foram as constructoras.

Estas máquinas são de rodados do tipo 2-6-6-2, o seu equipamento é de seis motores iguais de 700 cavalos cada um. Devem arrastar comboios de 560 toneladas (excluída a máquina) em rampas de 1,37 com uma velocidade de 50 quilómetros à hora. Medem 19,8 metros de comprimento incluindo os tampões, são de corrente monofásica, de 15.000 volts, de 16 2/3 períodos; têm a força de 4.200 cavalos, e o seu peso total é de 135,5 toneladas.

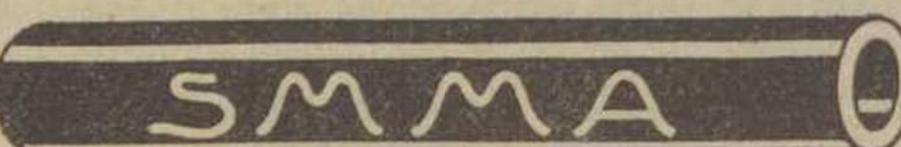
TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Tubos para vapor,
água, gaz, etc.

Tubos
reaquecedores

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



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

Peças forjadas,
Garrafas de aço
lisas para gaz
comprimido

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

A concorrência do automobilismo ao Caminho de Ferro

Na Suíça, um dos países em que o automobilismo tem nos últimos tempos tomado um formidável incremento, as empresas de caminhos de ferro continuam apreensivas com a concorrência que aquele meio de transporte lhes está fazendo. Dessa apreensão todos os dias, se pode dizer, a imprensa se faz eco, tendo ainda recentemente a *Gazeta de Lauzanne* insistido pela necessidade que se impõe aos caminhos de ferro de se adaptar a um novo estado de coisas criado pelo desenvolvimento do automobilismo e reclamava um entendimento entre os dois sistemas de transporte.

Os Caminhos de Ferro Federais Suíços, dizia a referida *Gazeta*, tem, há muito tempo, cometido o erro de querer o automóvel, todavia há uns meses para cá, certos sintomas levam-nos a crer numa mudança

de atitude. Parece, com efeito, ter-se convencido que seria mais eficaz na luta contra o concorrente, empregar as mesmas armas que este e experimentar assim extender algumas das suas vantagens ao caminho de ferro. Daí a sua recente resolução de acelerar os transportes de mercadorias de maneira que os que seguem em grande velocidade antes das 17 horas em distâncias até 150 quilómetros, possam estar no dia seguinte às 9 horas à disposição dos destinatários.

REVISTA INSULAR

Saiu o primeiro numero da *Revista Insular* dirigida pelo nosso camarada de Redação Carlos d'Ornelas, tendo como secretário da Redação e Administrador o sr. Coelho Fernandes e Coronel Castolfo Costa.

Da *Revista Insular* que se apresenta colaborada por açoreanos ilustres, transcrevemos em homenagem ao 1.º Número o interessante artigo «Costumes Ilheus» de autoria de Rebelo de Bettencourt.

Carruagens "Pullman" no Sud-Express entre Paris e Hendaya

A Companhia Internacional dos Wagons-Lits acaba de introduzir um importante melhoramento no combóio Sud-Express no percurso francês, incluindo na composição desse combóio as magníficas carruagens inglesas "Pullman" que são de excelente conforto, especialmente na época de verão.

seu próprio lugar, sem necessidade de ter de se deslocar para outra carruagem como sucede nos Wagons-Lits em que as refeições são servidas em comum no vagão-restaurante. Pena é que a Companhia dos Wagons-Lits não tenha também dotado o Sud-Express no percurso português com essas comodas carruagens



A carruagem "Pullman" do Sud-Express

A Companhia inglesa "Pullman" corresponde em Inglaterra à dos Wagons-Lits na França, e as suas carruagens de luxo são de mais comodidade que as dos Wagons-Lits, pois são garnecidas de pequenas mesas e de «maples» onde o viajante comodamente instalado é servido durante a viagem das refeições no

em substituição no material velho que anda em serviço e que já há muito devia ter sido substituído.

E' de esperar que a Companhia Portuguesa que tão boa vontade tem manifestado em bem servir o público, obtenha da Companhia dos Wagons-Lits a extensão de tão útil melhoramento ao percurso português.

O automóvel ao serviço do caminho de ferro

Entre as várias companhias americanas de caminhos de ferro que adoptaram o emprego do automóvel como seu auxiliar foi a *Chicago and Alton Railroad* que acaba de estabelecer um magnífico serviço de autobus para auxiliar o transporte de passageiros da sua linha, entre Jacksonville e S. Luiz.

E' a primeira vez que uma empresa ferroviária estabelece uma linha de autobus paralelamente às suas linhas férreas.

Esta linha de autobus é quasi o dobro da ferroviária, visto afastar-se em vários pontos da via férrea para servir pequenas localidades e deixar os passageiros nos principais hoteis.

O percurso não é comum em carreiras de autobus, pois atinge a nada menos de 151 quilómetros.

O autobus empregado nesta linha tem um motor de 120 cavalos que lhe permite a velocidade de 50 quilómetros à hora. Tem ainda uma transmissão elétrica entre o motor primário de essência e os eixos. O motor acciona um dinamo que fornece corrente contínua aos motores de tracção como num veículo ordinário. Esta disposição não tinha sido empregada até agora senão em automotoras que trabalham em linhas férreas.

Estes novos veículos não têm *chassis*, como os

autobus parisienses, mas uma ossatura metálica de aço especial de alta resistência, cuja parte inferior é triangular. A sua construção lembra a das traves das pontes e assegura-lhe uma grande rigidez e o mínimo do peso. O aço especial escolhido para os elementos de caixa resiste, ao que parece, à oxidação, e não cristaliza sob a influência das vibrações. Os elementos desta ossatura são na maior parte embutidos, o que permite fácil concerto no caso de qualquer avaria.

As principais características destes carros são as seguintes:

Extensão total, 10,82 metros.

Base total, 8,08.

Base de cada «bogie» 1,37.

Largura total, 2,74.

Altura total, 2,74.

Via, 1,75.

Diâmetro de rotação, 12,20.

Altura livre interna, 1,98.

Largura das portas, 0,74.

Potência máxima, 120 cavalos.

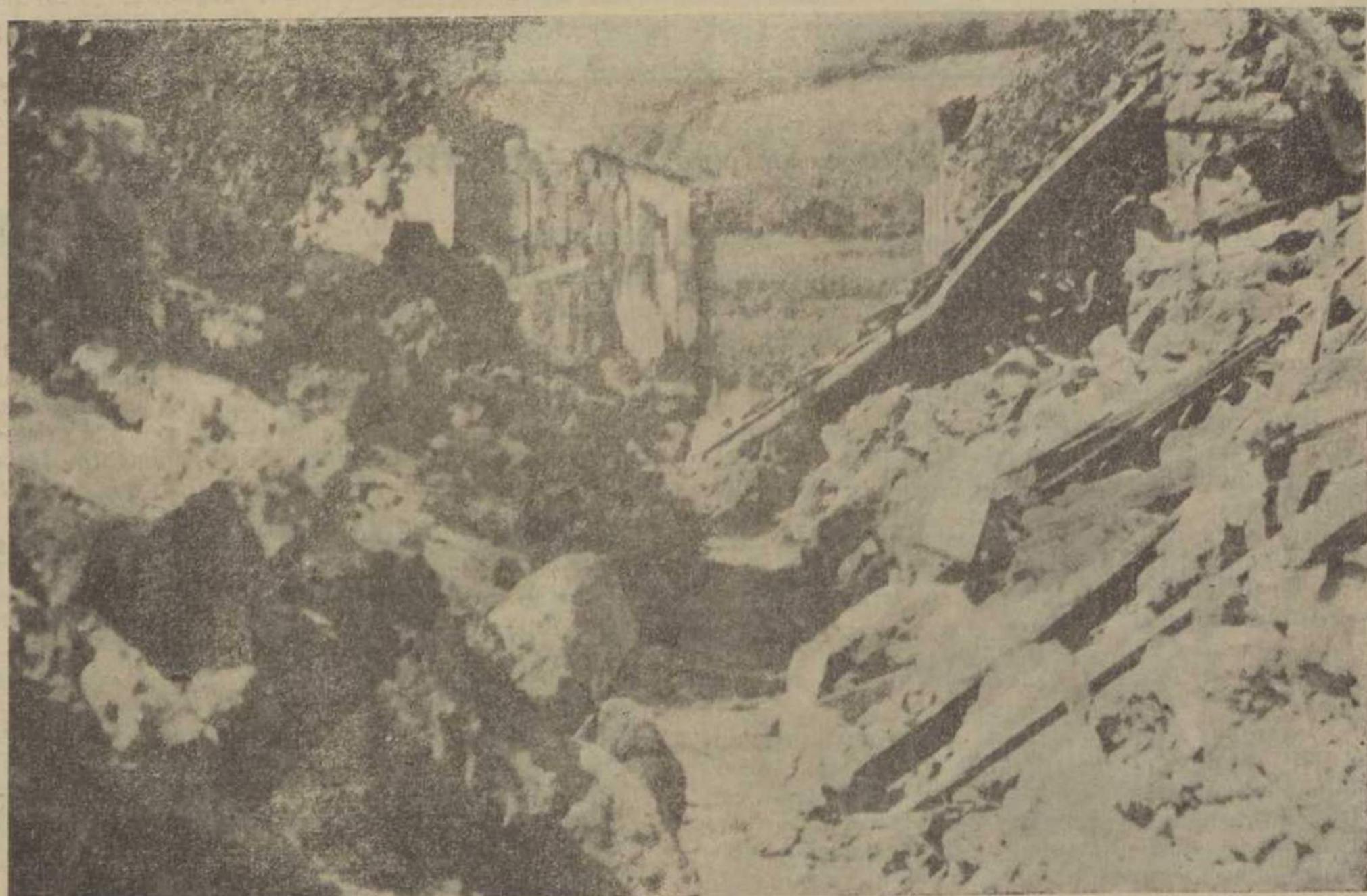
Potência contínua do gerador, 40 kilowatts.

Potência nominal de cada um dos motores, 28 cavalos.

Peso total do veículo, 8,16 toneladas.

Número de passageiros: assentados, 35; de pé 37.

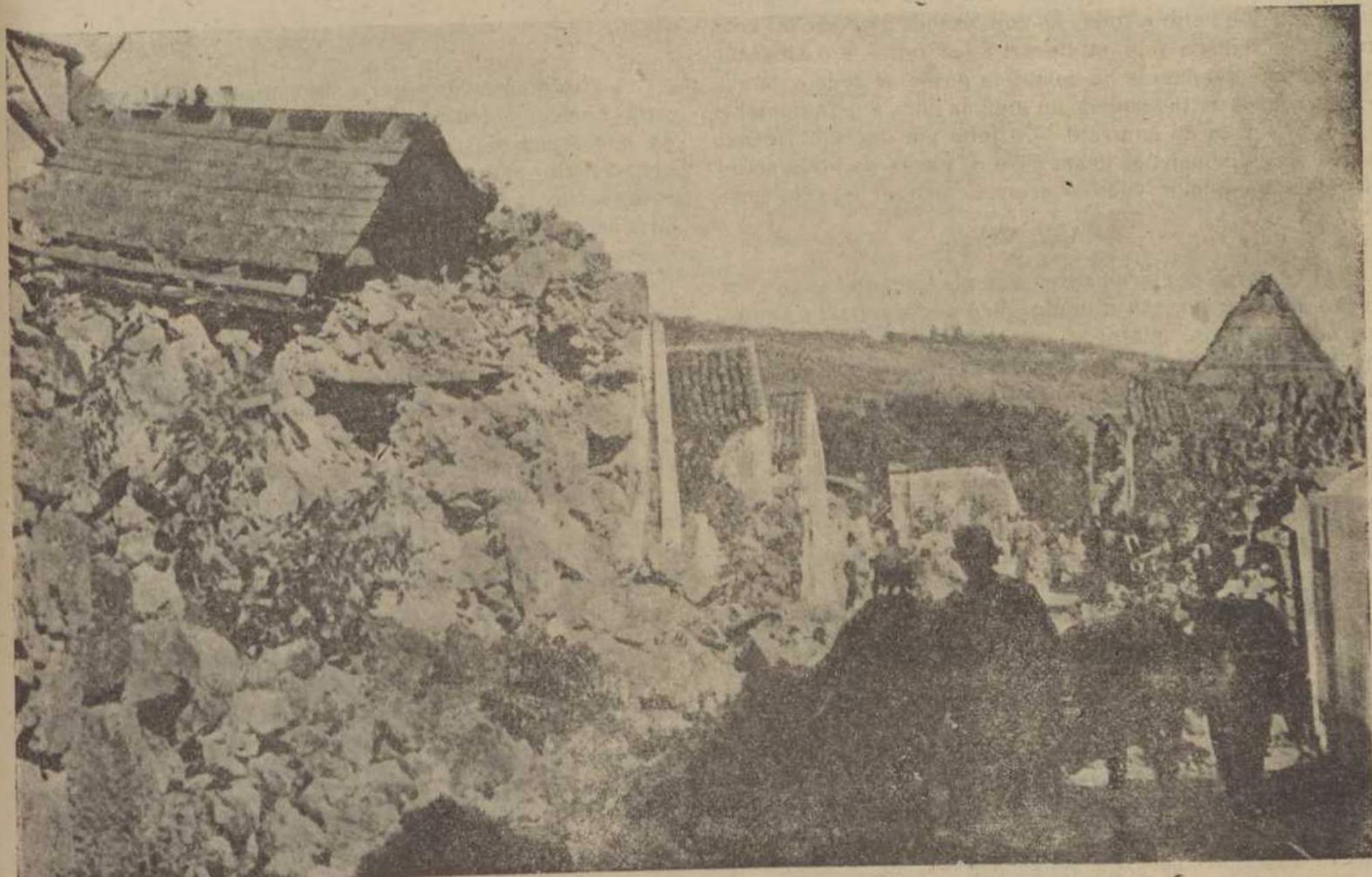
A grande catástrofe do Faial



Com o decorrer dos dias, novos pormenores, os mais tristes e desoladores, vão chegando ao nosso conhecimento a respeito da grande catástrofe de que foi vítima a ilha do Faial.

Pelas fotografias que hoje reproduzimos, pode fazer-se uma idéia aproximada do que teria sido tão pavoroso cataclismo

A grande catástrofe do Faial



Os efeitos da terrível catástrofe que assolou a ilha do Faial, não se restringiram infelizmente apenas à cidade da Horta mas sim se estenderam à quasi totalidade das suas povoações, no numero das quais se conta a de Flamengos que ficou positivamente arrasada.

As nossas gravuras representam alguns aspectos colhidos nessas e noutras povoações do Faial.

Clichés do film que o Gremio dos Açores mandou executar pelo operador Fernandes Tomaz.

Caminhos de Ferro do Estado

Arrendamento das suas linhas

Bases do Concurso

Se o não fizer será avisada pelo Governo por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro para proceder a tais reparações dentro de um prazo conveniente marcado pela referida Direcção Geral, findo o qual e não estando em curso a satisfação da reclamação do Governo poderá este mandar proceder ás necessárias reparações por sua ordem e de conta da adjudicataria, que pagará as despesas das reparações e aquelas a que pelo seu procedimento tiver dado lugar, podendo o Governo por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro apropriar-se das receitas necessárias para cobrir o seu crédito se houver remissão por parte da adjudicataria em o satisfazer

BASE XXIV

Dando-se o caso de interrupção total ou parcial da exploração da rede adjudicada, o Governo providenciará para que a dita exploração continue por conta da adjudicataria e intima-la-á imediatamente para que ela se habilite a cumprir as obrigações do seu contrato no prazo de sessenta dias.

Se findo esse prazo, contada da data da intimação, a adjudicataria não estiver apta a reassumir a exploração da rede adjudicada, pelos seus próprios meios, e nos termos do seu contrato, incorrerá por esse mesmo facto, depois da declaração do Governo, na pena da sua rescisão, perdendo o direito a todas as concessões que por tal contrato lhe tenham sido ou vierem a ser feitas, e o Governo entrará imediatamente na completa posse da rede e da sua exploração sem indemnização alguma para a adjudicataria.

A rescisão do contrato será feita por decreto, ficando salvo das disposições desta base os casos de força maior devidamente comprovados e aceites como tal pelo Governo

BASE XXV

O Governo declara expressamente que, no caso de rescisão do contrato, não fica obrigado a indemnizar a empresa adjudicataria, qualquer que seja o fundamento, razão ou protetor alegado para justificar a indemnização, e bem assim que se não responsabiliza por quaisquer dúvidas da empresa, qualquer que seja o modo e título por que elas tenham sido contraídas nem garante ou caucionar contrato de empreitadas gerais ou parciais ou de qualquer outra natureza que a empresa adjudicataria estabeleça com terceiros.

BASE XXVI

Fica também clara e expressamente estipulado que o Governo Português, não só em razão de proprietário das redes do S. S. e M. D. mas também como credor da conservação, melhoria e exploração das mesmas redes terá preferência sobre todos os credores das empresas adjudicatárias, qualquer que seja a origem das dívidas, obrigando-se as empresas em todos os contratos que fizerem a ressalvarem os direitos do Estado em harmonia com esta Base.

BASE XXVII

As companhias adjudicatárias comprometer-se-ão a fazer os transportes de interesse público em harmonia com as leis em vigor que regulam esses transportes e a conce-

der os passes e as reduções de transporte regulamentares de que gozam as entidades oficiais nos caminhos de ferro explorados por empresas particulares actualmente.

BASE XXVIII

Os sanatórios já existentes e o fundo de Assistência pertencente aos Caminhos de Ferro do Estado serão administrados por comissões nomeadas pelas adjudicatárias, repartindo-se o fundo proporcionalmente ao número de agentes de cada uma das direções que passem para as adjudicatárias no caso destas serem duos.

Os delegados do Governo junto das empresas adjudicatárias serão presidentes natos das referidas comissões.

BASE XXIX

As redes arrendadas e aquelas que, construídas posteriormente, entrarem em arrendamento por serem ramais ou linhas de concordância das primeiras, poderão ser ocupadas militarmente e exploradas directamente pelo Estado sempre que assim se torne necessário para a Defesa Nacional.

Neste caso a arrendataria receberá uma participação de lucros correspondente à média dos três últimos anos de exploração.

BASE XXX

A exploração por parte da empresa adjudicataria deverá começar dentro do prazo de noventa dias, contados da assinatura do contrato da adjudicação, prazo que será aproveitado para se fazerem as operações preliminares necessárias à transferência da exploração em harmonia com estas bases, podendo iniciar-se essa exploração antes de terminados os inventários dos edifícios e instalações fixos, se o Governo assim o entender.

BASE XXXI

Todas as questões que se suscitarem entre o Governo e as empresas relativamente a pontos não previstos nestas bases ou a interpretação duvidosa das mesmas serão resolvidas por um tribunal arbitral constituído por três membros, sendo um nomeado pelo Governo, um nomeado pela empresa e o terceiro escolhido por aprazimento das partes. Não havendo acordo nesta escolha será o terceiro árbitro nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

BASE XXXII

Serão exclusiva e definitivamente resolvidas pelo Governo todas as questões que pela legislação ferroviária em vigor devem ser presentes ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro, depois deste organismo ter dado sobre elas o parecer.

BASE XXXIII

As empresas não poderão trespassar, sem a autorização do Governo, dada por decreto com força de lei, os direitos e obrigações derivadas do contrato de adjudicação de exploração, a outra empresa, sociedade ou indivíduo particular.

Viagens e Transportes

Viagens de recreio em combóios especiais nas linhas do Minho e Douro

No dia 1 de Setembro último entrou em vigor o 5.º aditamento à Tarifa especial n.º 1 de grande velocidade do Minho e Douro que estabelece viagens de recreio em combóios especiais de ida e volta nas suas linhas com uma redução de 50 %, sobre os preços da Tarifa Geral.

Os combóios especiais só se efectuam entre as estações de Porto ou Campanhã e as de Braga, Barcelos, Viana, Valença, Monsão, Penafiel, Amarante, Vila Real, Pedras Salgadas, Vidago, Chaves, Pinhão, Tua e Barca d'Alva.

As viagens são préviamente anunciadas por aviso ao Público, pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, devendo os bilhetes ser adquiridos nas bilheteiras de Porto ou de Campanhã até três dias antes da data da realização do combóio.

Serviço de camionagem entre a estação de Braga e as de Braga Central e Bom Jesus

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro publicou um aviso segundo o qual, a partir de 20 do mês findo, os preços a cobrar por serviços de camionagem entre a sua estação de Braga e as Centraes de Braga e Bom Jesus, pertencentes à Camara Municipal de Braga, são os seguintes:

Designação	Importâncias	
	Braga Central	Braga Bom-Jesus
Passageiros (a)	\$30	1500
Bagagens:		
De 1 a 30 quilogramas	\$50	1550
Além de 30 quilogramas, cada 10	\$20	\$40
Mercadorias:		
De 1 a 30 quilogramas	1500	3500
Além de 30 quilogramas, cada 10	\$40	\$80
Dinheiro em ouro, prata e valores:		
Até 50 escudos, valor declarado	\$30	—
Cada 10 escudos mais.	\$05	—
Dinheiro em cobre:		
De 1 a 30 quilogramas	\$60	—
Além de 30 quilogramas, cada 10	\$10	—

(a) As crianças até 3 anos nada pagam e as de idade superior a esta pagam o lugar por inteiro.

Os preços acima indicados estão isentos de sobretaxa.

Devolução de taras de agua mineral nacional nas linhas do Minho e Douro

A Direcção do Minho e Douro publicou um aviso concedendo a partir de 20 do mês findo o regresso à procedência das remessas de agua mineral nacional,

das taras varias mediante a apresentação das contas de porte das remessas em cheio, sendo-lhes aplicadas as mesmas taxa e sobretaxa que às remessas em cheio.

A quantidade das taras devolvidas deve ser sempre igual à da primeira remessa.

Cacia-Desvio

Abre hoje ao serviço público o Desvio de Cacia, situado entre o apeadeiro de Cacia e a estação de Estarreja.

Neste Desvio podem-se expedir e receber mercadorias em grande e pequena velocidade por expedição de vagão completo, ou pagando como tal, com exceção de animais vivos e matérias explosivas e perigosas.

Todo o serviço é dependente do apeadeiro de Cacia, no qual devem ser feitas as requisições dos vagões, com uma antecedência de 24 horas pelo menos.

Para as remessas com destino ao desvio deve se indicar na nota de expedição «Cacia Desvio».

As taxas a aplicar são as que correspondem à distância quilométrica de Aveiro quando as remessas procedem de ou se destinam ao Norte de Cacia-Desvio, e pela de Estarreja mais 9 quilómetros quando procedem de ou se destinam ao Sul de Cacia-Desvio.

Bilhetes para entrada na «gare» de Celorico

A Companhia da Beira Alta publicou em data de 20 do mês findo um aditamento à sua Tarifa n.º 3 de g. v., segundo o qual é incluída a estação de Celorico no número daquelas para as quais são fornecidos bilhetes meesais e trimestrais de admissão nas gares.

Bilhetes de ida e volta, entre Póvoa do Varzim e várias estações do Minho e Douro

Entrou em vigor no dia 20 do mês passado uma nova tarifa combinada entre a direcção do Minho e Douro e a Companhia do Porto à Póvoa e Famalicão para bilhetes de ida e volta a preços reduzidos entre a estação da Póvoa de Varzim e as principais das linhas do Minho e Douro.

A nova Tarifa foi publicada em Aviso ao Público C. n.º 109, dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, datado de 8 de Setembro.

Supressão de tramways entre Porto e Espinho

Desde o dia 30 de Setembro último foram suprimidos os combóios tramways n.º 1530 que partia do Porto para Espinho às 19-14, e o n.º 1501 que partia de Espinho para o Porto às 10-40.

Remessas de Resina, pês e aguarrás para exportação pela barra do Douro e Porto de Leixões

A C. P. publicou recentemente um aviso ampliando o 5.º aditamento ao Complemento à sua Tarifa especial n.º 1 de p. v. segundo o qual são concedidos para as remessas de resinas de pinheiro, em bruto ou refinadas; borra de resina; breu mineral ou vegetal; colofonia; pês louro ou negro; aguarrás e terebintina os mesmos bonus de 10 %, 15 % e 20 % conforme tonelagem transportada, para as remessas destinadas à exploração pela barra do Douro e porto de Leixões que o referido 5.º aditamento estabelece para as exportadas pela barra de Lisboa, não podendo porém agrupar-se para efeito dos bonus as que seguem pelo Douro com as que seguem por Lisboa.

COSTUMES ILHEUS



Fig. 1

OS Açores são o Portugal Insular, o Portugal antigo, o Portugal da era de quinhentos.

Apesar de as nove ilhas do arquipélago estarem entre a velha Europa e a novíssima América, os açoreanos ainda não perderam o seu carácter nem se desapegaram das suas tradições. Aqui ou ali, no Brasil ou nos Estados Unidos da América do Norte,

o açoreano é sempre açoreano, sempre português á antiga. Parece mesmo que a distância e a saudade aumentam mais o seu amor á terra.

Nas numerosas e importantes colônias da América o açoreano continua a cultivar as suas tradições, os seus costumes e a sua fé. Em New Bedford e em Fall River os açoreanos, como se estivessem em suas proprias terras, fazem as suas procissões religiosas e as suas festas do Espírito Santo.

Almeida Garrett não seria o grande renovador do espírito nacionalista da nossa literatura, se não tivesse vivido parte da sua mocidade em Angra do Heroísmo, em contacto diário com as tradições ainda inteiras e vivas que já esquecidas anlavam em Portugal.

E Teófilo Braga, de cujo nacionalismo não se deve duvidar mais, ao prosegui a obra folklorista iniciada pelo genio admirável de Garrett, foi ainda aos

Açores que foi buscar materiais para enriquecer a nossa tão bela literatura popular.

E tão vivo o espírito tradicional dos açorianos, que Antonio Sardinha, num notabilíssima entrevista concedida ao *Diário dos Açores*, de Ponta Delgada, dizia que ás tradições açorianas os escritores e poetas podiam ir buscar novos temas e novos símbolos.

Um notável pintor micaelense, Domingos Rebelo, mal conhecido ainda aqui no continente, tem pintado algumas preciosas telas sobre costumes açorianos, o que lhe valeu, dum critico brasileiro que fôra visitar a exposição que o artista fizera no Rio de Janeiro — o epíteto de «o mais regionalista dos pintores portugueses».

Armando Boaventura, jornalista e caricaturista de muito mérito, visitou os Açores há dois anos e de lá trouxe alguns apontamentos curiosos de tipos açorianos, de que publicamos uma série.

Na figura 1, vemos duas mulheres com os celebres capotes e capelos, costume privativo da ilha de S. Miguel. Até pouco depois do armistício foi a grande moda naquela ilha. Quem não usava capote e capelo não era gente. Usavam esse traje tanto as mulheres remediadas como as senhoras ricas. Era o traje para ir á missa ou visita de cerimonia. Era também o dote apetecido das raparigas pobres. A guerra, porém, veiu desvalorizar o nosso escudo, tudo subiu de preço, e o pano, o rico pano inglês, tornou-se caríssimo.. Hoje só de raro em raro, se vê um capote já velho e recomendado.

Na figura 2 vê-se um camponez sentado n'um cesto de vimes. Usa carapuço de fazenda azul, com banda larga caída sobre as costas. Veio á cidade, em dia de sexta-feira, fazer negócio á praça que é como quem diz, o mercado.

Na figura 3 — é a *mulher dos ovos*, dos Mosteiros ou Candelaria, que vem vender pelas portas. Traz o chaile traçado sobre os ombros.

A figura 4 reproduz o vendilhão do peixe. Forte e agil, ligeiro de per-



Fig. 2



Fig. 3



Fig. 4

nas, corre a cidade de lado a lado, apregoando em alta voz o chicharro fresco.

Na gravura 5 vemos a rapariga que vai á fonte. Tipo de aldeia. Leva sobre um dos flancos a bilha de barro fabricado na Vila, que a louça de Vila Franca do Campo é a melhor...

Na figura 6—uma outra mulher do povo o lapis de Armando Boaventura nos lembra. Transporta o balde com as *lavagens* da cosinha para o porquinho que está a engordar no chiqueiro, e que, benza-o Deus, se ha de matar para a festa. Um porquinho é a riqueza duma família pobre. E' a carne, são as murcelas, são os chouriços, é a manteiga que ha de render para mais de dez canadas...

Nenhum artista, nenhum poeta ou escritor interpretou ainda a *matança do porco*, que é uma das coisas mais tipicamente interessante das velhas e lindas usanças do bom povo açoreano. A *matança do porco* constitue uma verdadeira festa para as famílias pobres e abastadas.

A criação do leitãozinho, roliço e loiro, é cheia de cuidados e apreensões.

Se não cresce, se as carnes se tornam flácidas, se apresenta sinais de definhamento, toda a família se toma de inquietações. «Foi mau olhado que lhe deitaram—segreda-se. E, se a dona da casa é supersticiosa,

consulta alguma comadre sabida em coisas de feitiçarias e defumadoiros eficazes. Então, ao cair das trindades, fazem ao bicho um defumadoiro com alecrim do norte, uma folha de loiro e umas pedrinhas de sal...

Geralmente o porquinho, e este diminutivo revela o carinho que a família lhe tributa, começa a ter melhor apetite, devorando tudo quando lhe deitam, milho, semeas, lavagens bem adubadas com farinha de milho amarelo.

As visitas da casa ficam seriamente offendidas se não lhe vão mostrar o porquinho que se cria no *patio*.

Para a matança só

são convidadas as pessoas mais chegadas à família, que ajudam a todas as operações necessárias para o fabrico das murcelas, do chouriço mouro etc.

E' de boa cortezia mandarem-se presentes ás pessoas amigas — para provarem do porquinho».

Na figura 7, reproduz-se um carro de bois ornamentado para uma festa do Espírito Santo. E' o carro das pensões da carne, do vinho, do pão e do belo bolo de *massa sevada*.

Quando o carro passa chiando e os chocinhos dos bois tilinam alegremente pelas ruas, tudo vem á janela para o vêr passar...

As festas do Espírito Santo são as mais alegres e populares dos Açores. Atribuem-lhe um pouco de paganismo.

Que importa? A fé religiosa do povo não diminui nem se corrompe com essas festas que ainda hoje se fazem com o mesmo brilho, o mesmo entusiasmo, a mesma alegria dos antigos tempos.

O carro das pensões alvorota as ruas por onde passa, porque no dia seguinte, que é Domingo, se ha de fazer a procissão, longa e alegre, toda cheia da graça inocente das crianças que acompanham as meninas que vão coroar à igreja, e á noite, se fará arraial, com iluminações vistosas, e a filarmónica ha de tocar as suas polkas e as suas valsas, e os rapazes e as raparigas hão de dizer uns aos outros lindas coisas, com os olhos, e não com palavras que afinal nunca dizem nada...

Que lindos temas para um poema ou uma novela regional!

Num proximo artigo eu falarei das tentativas de literatura regional açoriana, que, parece, vão ter agora em Vitorino Nemésio, prosadôr, e Côrtes-Rodrigues, poeta, dois cultores de grande relêvo, e hão de realizar o sonho dum malogrado rapaz, o poeta João de Matos Bettencourt, morto na flor dos anos, quando o seu talento, como uma flor rara de sensibilidade, começava a desabrochar.



Fig. 5



Fig. 6



Rebelo de BETTENCOURT

Fig. 7

Linhas Estrangeiras

Linhas Inglesas — Em Junho último foi inaugurada a tracção eléctrica em três linhas da companhia inglesa do "Southern Railway" que servem os arredores de Londres pela parte ocidental, terminando todas três em Dartford, e constituindo a terceira e última "época" do seu programa de electrificação.

A "Southern Railway" possue hoje 11.220 quilómetros de linhas electrificadas, sendo a empresa que explora a maior rede electrificada do mundo. Um grande número destas linhas foram electrificadas muito anteriormente à sua fusão, pelas rôdes que deram origem à "Southern Railway," e principalmente o "London, Brighton and South Coast" e o "London and South Western". A primeira tinha começado a electrificação da sua linha em 1909 pela adaptação da sua linha de Londres-Sul à tracção eléctrica. Quasi todo o seu programa estava executado quando se fez a fusão. Outro tanto sucede com a "London and South Western Railway"; pelo contrário, o programa de electrificação executado pelo terceiro grande elemento constitutivo do "Southern Railway," — o "South Eastern and Chatham Railway," — foi executado integralmente depois da fusão, sob a direção da rede unificada.

A despesa total feita com a electrificação destes 11.220 quilómetros foi de cerca de cem milhares de libras esterlinas.

Linhas mexicanas — Os caminhos de ferro nacionais do Mexico fizeram um seguro geral no valor de 20 milhares de pesos, cerca de 60 mil contos de réis. Essas vias férreas pagariam por ano $\frac{1}{2}\%$, isto é, 100.000 pesos pela protecção contra o fogo, roubos e acidentes em mercadorias armazenadas e em trânsito.

A companhia de seguros, que efectuou a transação associou-se, para isso, a nove outras companhias, assumindo cada uma a responsabilidade de 10% da operação.

Linhas Sul-africanas — O *Morning Post*, de Londres, publicou um longo artigo comentando o projeto apresentado à Câmara da União Sul-Africana, no sentido de desenvolver os caminhos de ferro da África do Sul.

Segundo o mesmo projeto, as linhas ferroviárias sul-africanas serão prolongadas no sentido de atingir o Atlântico, de um lado pelas regiões meridionais da nossa província de Angola, e de outro pela Zambezia, atingindo a região do lado Tanganika e chegando a costa do Índico pela antiga África oriental alemã.

Ao mesmo tempo os caminhos de ferro que vão até ao coração da Rhodesia se prolongarão pelo Congo Belga e África Oriental, procurando interessar as regiões do Alto Sudão.

O mesmo jornal assevera que é grande plano ferroviário, que começará a ser iniciado em 1928, comportará a construção de cerca de 4.000 quilómetros de linhas ferroviárias.

Linhas japonesas — Estão-se efectuando com grande actividade os trabalhos em construção da linha de Gozton a Tokio que ha de ligar esta capital à rica região de Meton.

No traçado desta linha, cuja extensão é de uns 170

quilómetros, conseguiu-se obter rampas que não excedem em toda a sua extensão mais de 1‰, sobre uma pequena secção em que não vão além de 2‰. Na antiga linha havia, vagões, troços, rampas de 6‰ tendo-se conseguido esta diferença de desnível por o novo traçado atravessar as montanhas de Shigekura nas quais se está construindo um túnel de 10 quilómetros de comprimento. A perfuração foi principiada no extremo norte em 1922 e no sul em 1923, tendo já sido construídos 940 metros ao norte e 670 ao sul até Janeiro de 1925. Calcula-se poder inaugurar-se a linha nos princípios de 1928, apesar das inúmeras dificuldades que há a vencer não só pela violência do clima, pois ha naquela região invernos muito rigorosas e demoradas, como pela demora da rocha a perfurar que não permite avançar mais do que uns 6 metros por dia.

Linhas dinamarquesas — Segundo uma nota publicada no Boletim da U. I. C. a situação dos caminhos de ferro dinamarqueses no ano económico de 1924-1925 era a seguinte:

Quilómetros em exploração - 5.081,700 dos quais 2.583,400 a cargo de empresas particulares e 2.498,300 a cargo do Estado.

Existiam em serviço 698 locomotivas, 1919 carruagens de passageiros e 1.2039 vagões para transporte de mercadorias, além de vários outros veículos.

As receitas da exploração foram:

Linhos do Estado	144.458.504	cordas
Companhias	32.196.640	"
Total	176.655.144	"

As despesas foram as seguintes:

Linhos do Estado	144.549.563
Companhias	30.467.491
Total	175.097.054

Como em todos os países, sucede em consequência da guerra as despesas desde 1919 aumentarem consideravelmente, ao passo que as receitas diminuíram. No entanto, com a boa administração que tem havido nas diversas rôdes a situação já se pode considerar relativamente desabafada como se vê nas cifras que publicamos.

Linhas tunisianas — Neste último ano alinha de bitola normal do Caminho de ferro que vai de Tunis á fronteira algeriana em Ghirdimaan, de onde segue em direcção a Bôve, Constantine e Alger, foi muito reforçada para nela poderem circular comboios pesados e mais rápidos para activar as comunicações entre Tunis, Algeria e a fronteira marroquina, enquanto se constroem a linha de via larga Fez-Oujda que permite comboios directos, compostos de material pesado de sistema europeu, entre Tunis e Casablanca.

Os trabalhos de reforço pelo que respeita substituição dos carris de 38 quilos pelos de 46 quilos, estão quasi concluidos. Falta apenas reforçar algumas pontes para aumentar os novos comboios.

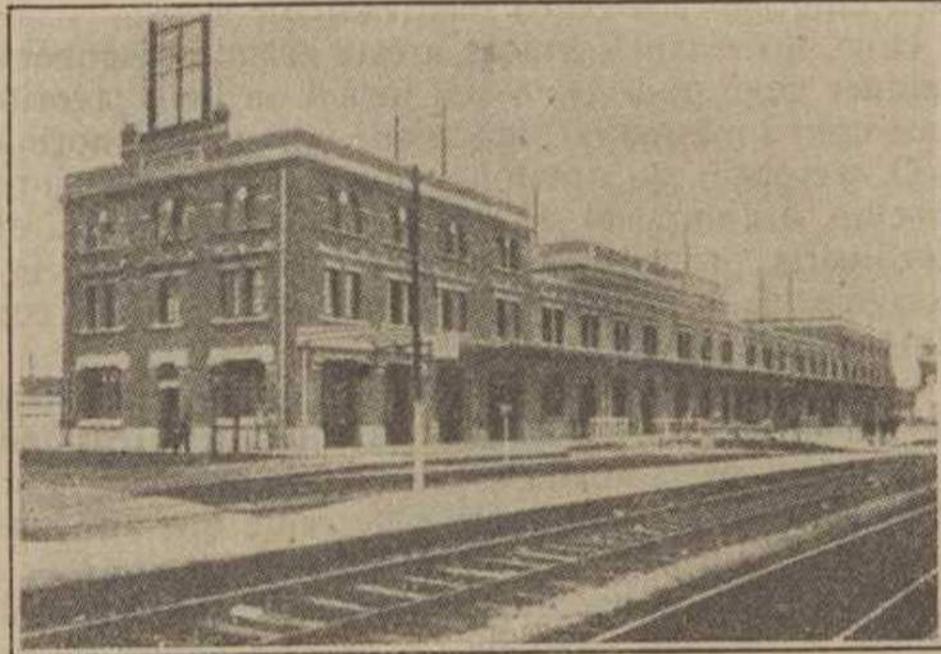
Linhas Brasileiras — A linha de Santo Eduardo ao Cachoeiro do Itapemirim, explorada pela "Leopoldina Railway," teve no 1.º semestre de 1925 um *deficit* de 55.691\$488; a linha de Carangolo também a cargo da "Leopoldina Railway" teve um saldo de 192.832\$188 no mesmo período. A linha do Sul de Espírito Santo arrendada igualmente à "Leopoldina Railway" apresentou no segundo semestre de 1925 uma receita bruta de 1.047.044\$088.

A nova estação de St. Quentin

Da linha do Norte da França

Entre as muitas estações de caminhos de ferro da Companhia do Norte da França que foram destruídas durante a última guerra pelos alemães, a de Saint Quentin foi uma das mais alvejadas, tendo sido, numa verdadeira obstinação, bombardeada várias vezes pelos aviões até conseguirem arraza-la por completo. Quasi não ficaram vestígios sequer dos seus edifícios.

A Companhia do Norte que desde que a guerra



A nova estação de St. Quentin

terminou tem com uma solicitude digna de registro, procurado reconstruir e pôr no pé em que estavam antes da guerra, todas as suas linhas, melhorando ainda quanto possível os seus serviços, fez reconstruir a nova estação de Saint Quentin melhorando as suas instalações e dando aos edifícios uma linha arquitetónica sóbria, mas elegante.

Na sua construção foram empregados principalmente o tijolo fabricado na região, e a pedra também da localidade.

A nossa gravura dá-nos uma ideia do que é essa magnífica estação.

A nova plataforma da estação de King's Cross

Foi recentemente inaugurada na estação de King's Cross da companhia inglesa "London, North and East



A nova plataforma da estação de King's Cross

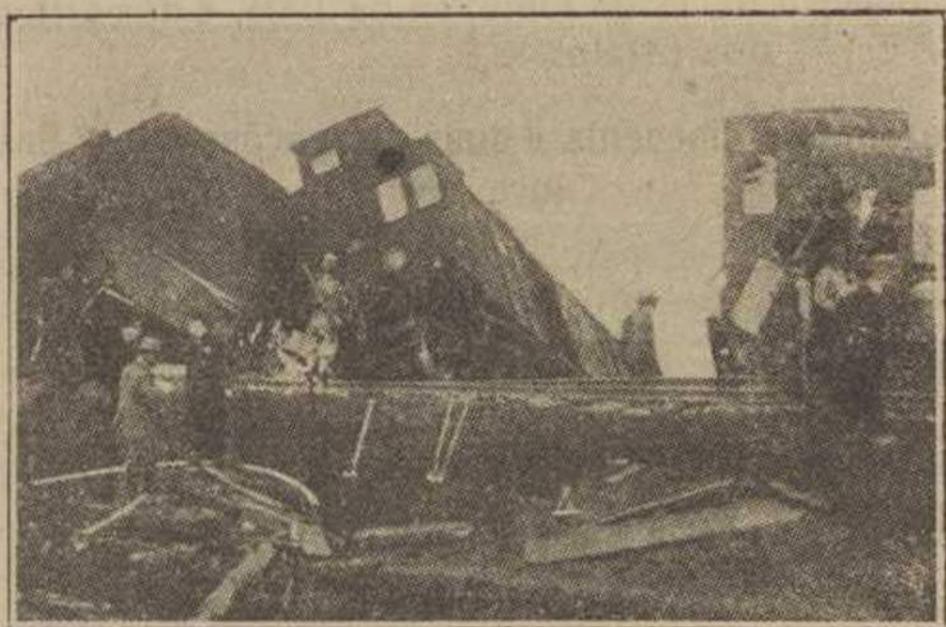
tern Railway", uma nova plataforma que tem o comprimento de cerca de 312 metros.

Nesta notável obra de engenharia ferroviária o cimento armado teve um emprego importante.

Um descarrilamento na Holanda

Três mortos e dez feridos

No dia 9 de Setembro último descarrilou próximo da estação de Leyde um comboio de passageiros, tendo ficado três pessoas mortas e dez gravemente feridas. Os restantes passageiros, muitos ficaram levemente feridos e outros sofreram apenas o susto.



Ao dar-se o descarrilamento produziu-se entre os passageiros grande pânico. Uns precipitaram-se das janelas das carruagens para a linha, outros pretendiam sair pelas portas, o que tudo concorreu para dar ao desastre um carácter de maior gravidade.

A nossa gravura representa o aspecto do local pouco depois do descarrilamento.

Vagonete industrial de plataforma baixa

Foi posto no mercado ultimamente pela "Yale & Towne Manufacturing Company" um pequeno vagão de plataforma baixa, para serviço geral, que tem muitas aplicações nos estabelecimentos industriais e oficinas onde tem de ser transportados de maneira económica materiais de todos os géneros. Devido a ter a



Vagonete para serviço geral de carregamento

plataforma baixa, este vagão pode ser carregado com o mínimo esforço, quer seja à mão ou com o auxílio de um guindaste.

O funcionamento deste vagão é simples, prático e directo. Tem também vasto campo de utilidade nas docas de vapores e nas estações de caminhos de ferro, para transporte de toda a qualidade e de volumes.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Sesviço de Títulos

Listas das obrigações amortizadas no exercício de 1925, por meio de compras efectuadas na Bolsa de Paris, conforme o preceituado no artigo 7.º da Convenção de 15 de Outubro de 1905, e dos artigos 13.º e 14.º dos Estatutos:

Trezentas e cincoenta e duas obrigações do 1.º Grau juro fixo:

856—1.137—1.139—1.141—1.946—1.992 a 1.993—1.995—1.997—
2.135—2.137—2.139—2.548 a 2.549—2.617 a 2.618—3.073—3.778 a
3.784—4.885—5.637—7.896 a 7.898—9.548 a 9.549—10.850 a
10.852 11.058—11.100 a 11.101—11.106 a 11.107—11.218—
11.570 11.916 a 11.917—11.971 a 14.979—12.524 a 12.533—
12.675—12.680 a 12.681—12.775 a 12.776—12.822 a 12.826—
12.834 a 12.844—13.383 a 13.385 13.390 13.398—13.402—15.457 a
15.458—15.522—15.542 a 15.551—15.596 a 15.597—16.274 a
16.278—17.412—18.035 a 18.037—18.151 a 18.152—18.169 a
18.173—18.303—18.335—18.337 18.516—20.109 a 20.110—
20.238—20.249 a 20.250 20.438 a 20.439—21.149—21.393—21.560 a
21.561—21.751 a 21.758—21.771 a 21.788—21.792 a 21.794—
21.809 a 21.810 23.654—24.188 a 24.196—24.206 a 24.207—
24.351 a 24.360—24.541 a 24.513—24.612 a 24.615—25.235 a
25.237 25.03 25.824—25.872—26.206 a 26.210—26.212 a
26.220—26.225 a 26.229—26.354—26.808—27.082 a 27.083—
27.624—27.649 a 27.652—28.491—28.493 a 28.495—28.497—
28.499—30.203 a 30.212—30.243—30.246—30.352 a 30.353—
30.778 a 30.789—31.513 a 31.516 31.584—33.496—33.564 a
33.567—33.877 a 33.893—34.503 a 34.505—34.675 a 34.678—
35.393 a 35.399—36.028 a 36.035—36.046 a 36.047—36.056 a
36.071—36.473 a 36.476—36.511 a 39.514—36.525—36.719—
36.905 a 36.906—37.720 a 37.722 37.890 a 37.891—38.092—
38.459—44.424—44.446—44.481 a 44.483.

Novecentas obrigações do 2.º grau, juro variável

74 a 82—733 a 740—835 a 836—1.141—1.203—1.220—1.254 a
1.256 1.310—1.319 a 1.323—1.491 a 1.495 1.855 a 1.857—
1.873 a 1.875—2.161—2.304 2.475 a 2.477—2.683—2.739 a
1.740—2.916 a 2.917—2.932 a 2.91 2.951 a 2.956—3.429 a
2.431—3.711 a 3.712—3.806 a 3.807—3.979—3.981—4.111—
3.121 a 4.122—4.78 a 4.281 4.404 a 4.408—4.673 a 4.675—
4.735 a 4.737—5.507 5.737 a 5.743—5.854—6.482—6.994—
7.219 a 7.220—7.471—7.614 a 7.618—8.342 a 8.343 8.419 a
8.420—8.727—8.904—9.063 9.105 a 9.107—9.172—9.267 a
9.271—9.475 a 9.476—9.718—10.098 a 10.099—10.251 a 10.252—
10.837—11.418—11.425—11.426—12.154 12.703 a 12.704—
12.892 a 12.895—13.063 13.216—13.251 a 13.252—13.442—
13.921 a 13.922—14.159—14.705—14.723 a 14.724—14.927—
15.122 a 15.127—15.218 a 15.219—15.432—16.278 a 16.281—
16.294—16.662—16.670—16.678 16.680 a 16.691 17.341 a
17.341 17.549 a 17.550 18.074 a 18.76—18.146 a 18.147—
18.379 a 18.386—18.6.8 a 18.7.0 19.106 19.108 a 19.109—
19.203 a 19.206—19.391 a 19.394—19.986 a 19.987—20.963 a
20.965—21.490 a 21.491—21.517—21.736 21.902 a 21.904—
21.933 a 21.934—21.988 22.000 a 22.001—22.041 22.313 a
22.319—22.796 a 22.797—23.047 a 23.059—23.073 a 23.074—
23.423 a 23.424—23.427 a 23.429—23.431 a 23.436—23.439 a
23.440—23.444 a 23.449—23.766 a 23.769—23.819 a 23.821—
23.881 a 23.883 23.920 a 23.927 23.993 a 23.939—24.052—
25.113—25.119 25.565 a 25.570 25.585 a 25.589—25.595 a
25.597 26.096 a 26.120 26.171 a 26.195—26.226 a 26.235—
26.271 a 26.295 27.650 a 27.653—27.659—37.831 a 27.833—
28.805 a 28.806 30.427 31.594—31.626 a 31.628—31.665 a
31.678 31.777—31.870—31.934 a 31.935 31.937 a 31.943—
32.058—32.229 a 32.231—32.235 a 32.238—32.353—32.439—
32.596 a 32.598—32.939 a 32.941—32.943—33.010—33.325 a
33.326—33.367 a 33.369—33.511 a 33.513 34.330—34.636 a
34.638 34.994 a 34.997—35.051 a 35.053—35.160 a 35.162—
35.175—35.558—35.814—36.094 a 36.095—36.358—36.691 a
36.696—36.996 a 37.000 37.095 a 37.096—37.525 a 37.533—
38.217—38.827 a 38.829—38.837 a 38.844 39.541 a 39.542—
39.895 39.948 a 39.951 40.439—40.442—41.756—42.020—
42.078 a 42.679—42.099 a 42.092—42.701—42.975 a 42.978—
43.342 a 43.351—43.567 a 43.580—44.140—44.370 45.017—
45.257—45.326—45.431 a 45.432—45.458—46.141—46.161 a
46.161—46.711 a 46.740—46.951—47.072 a 47.081—49.291 a

Aparelho para a leitura dos cegos

Um scientist inglês acaba de inventar um aparelho extraordinário, com a ajuda do qual os cegos podem ler os caracteres tipográficos. Antigamente, sem dúvida, os cegos já podiam ler em caracteres de alto relevo, do tipo Braille, mas esse sistema forçava-os ao uso de uma literatura toda especial, e não lhes permitia a leitura de jornais e livros, no momento da sua publicação, pois a sua passagem para os signais em alto relevo era morosa e dispendiosa, o que limitava o seu emprego aos cegos relativamente ricos.

Hoje, no entanto, graças a esta grande descoberta, qualquer cego pode ler o seu jornal ou livro favorito, quasi com a mesma facilidade que uma pessoa normal.

O «cérebro» do optofone, nome dado a este novo aparelho, é composto de selénio, metal que tem a extraordinária propriedade de variar a sua resistência à passagem de uma corrente eléctrica de acordo com a intensidade da luz que recebe.

Existe um receptor telefónico ligado a uma bateria e ao selénio, de modo que as variações de intensidade da luz de uma lampada eléctrica que se projecta sobre o selénio, influem sobre a corrente que atravessa sobre os fones, onde provocam sons musicais.

A nota dos sons, ouvidos nos fones, depende da frequência das vibrações da luz. Para a leitura de um jornal ou livro ou mesmo carta dactilografada, coloca-se a pagina impressa voltada para baixo sobre um vidro plano, suportado por uma pequena estante de madeira.

A placa de selénio está instalada exactamente sob o vidro, e a sua superfície, sendo perfurada de modo especial, permite que certa quantidade de luz, proveniente da lampada eléctrica, atinja o livro através do vidro sobre o qual repousa este último.

Um motor eléctrico faz girar um disco com cinco ordens de orifícios concéntricos, e, à medida que se move, a luz eléctrica, que é projectada por lentes, passa através das aberturas e vai-se reflectir sobre os tipos que se deseja ler, onde forma cinco pontos luminosos, em linha.

Cada uma das letras sobre a qual indica a luz, produz nos fones um som diferente.

Os cegos têm que aprender um alfabeto de sons, cujo conhecimento entretanto, pode ser obtido em cerca de 24 horas de prática. Primeiramente, servem-se de uma cartilha semelhante às empregadas pelas crianças no estudo das primeiras letras, mas em breve adquirem bastante prática para ler qualquer artigo, e, depois de tres meses, é comum lerem mais de 60 palavras por minuto.

49.292—49.351—48.676 a 49.680—49.711 a 49.715 50.363—
50.372 a 50.373—50.407 50.422 a 50.431—50.542—50.736 a
50.743—50.794 a 50.797—50.824 a 50.831 51.372 a 51.373—
52.233—53.584 a 53.585—54.163 54.165 54.209 a 54.212—
54.621 a 54.622—54.713—55.054 a 55.063—55.591 a 55.592—
55.694—56.462 a 56.403 56.414—56.575 a 56.577—56.603 a
56.604—56.959 a 56.968—58.291 a 58.306 58.983 a 58.985—
59.017—59.056—56.130—59.194—59.544—60.352—60.778—
61.008 a 61.013—61.381—61.960—61.978 a 61.981—61.986—
62.011 a 62.014—62.025 62.136 a 62.142—62.333 62.372 a
62.376—62.879 62.953 a 62.954—63.167 a 63.168 64.263 a
64.272—64.276 64.819—65.924—67.106 a 67.107 69.078 a
69.116 70.2/2 a 70.203 70.901—71.908—72.310—72.729 a
72.231—73.801 a 73.806—73.962 a 73.966—74.240 a 74.245—
76.381 a 76.384 78.369—78.568 a 78.569—79.794 a 79.796—
80.211 a 80.217—80.690—80.692—80.708 a 80.708—81.515—
82.060—82.759 a 82.704—83.067 a 83.069—83.151.

Lisboa, Setembro de 1926

O Administrador Delegado
Luís Ferreira da Silva Viana

Parte Oficial

Inspecção Geral dos Caminhos de Ferro

CAPÍTULO II

Atribuições

(Continuação do N.º 930)

Art. 9.º A Comissão Técnica compete especialmente:

1.º Preparar para a sessão plenária do Conselho os processos cuja importância assim o exija, mediante determinação do director geral;

2.º Examinar os projectos de carácter técnico, sendo enviados pelo director geral ao Conselho Superior de Obras Públicas os que pela sua importância careçam do exame dessa corporação;

3.º Realizar estudos preparatórios relativos aos novos tipos de material fixo e circulante e à unificação técnica dos elementos essenciais da exploração e construção de caminhos de ferro.

Art. 10.º Os estudos de novas linhas serão executados, conforme os casos, pela Administração Geral de Caminhos de Ferro do Estado, pelas empresas concessionárias ou ainda por brigadas especiais contratadas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, mediante verbas para esse fim autorizadas.

CAPÍTULO

Sessões do Conselho

Art. 11.º O Conselho Superior de Caminhos de Ferro tem uma sessão ordinária mensal e as extraordinárias para que fôr convocado pelo seu vice-presidente por iniciativa própria ou a pedido fundamentado de quatro dos vogais.

§ 1.º A distribuição dos processos é feita pelo vice-presidente aos vogais que sob cada um dêles tenham de dar por escrito o seu parecer, que servirá de base à discussão do Conselho.

§ 2.º Nenhum dos vogais presentes a uma sessão pode abster-se de votar.

§ 3.º As actas das sessões devem constar de um livro especial em poder da Divisão Central dos Caminhos de Ferro.

§ 4.º A acta da sessão é lida e aprovada na sessão seguinte e assinada pelos vogais do Conselho que a ela assistirem.

Art. 12.º A Comissão Técnica reúne por convocação do seu presidente, sendo aplicável às suas sessões o disposto no artigo anterior.

TÍTULO IV

Serviços da Direcção

CAPÍTULO I

Da Divisão Central e de Estudos

Art. 13.º A Divisão Central e de Estudos da Direcção Geral é dirigida por um engenheiro e comprehende:

a) A secção de expediente, que é também secretaria do Conselho Superior e da sua secção técnica;

b) A secção do cadastro do pessoal e arquivo geral;

c) A secção de contabilidade e estatística geral;

d) A secção de estudos técnicos e económicos, especialmente encarregada de estudo, classificação e concessão de novas li-

nhas e da situação económica e financeira das existentes, resgates, unificação de elementos técnicos da exploração, reformas dos contratos de concessão e codificação da legislação ferroviária e congressos de caminhos de ferro, a qual será superiormente orientada pelo respectivo chefe de divisão e ficará a cargo de um engenheiro civil.

CAPÍTULO II

Da Divisão de Via e Obras

Art. 14.º A Divisão de Via e Obras é dirigida por um engenheiro chefe de divisão e comprehende:

a) A secção de expediente;

b) A secção de construção;

c) Seis secções técnicas, externas, de via e obras e construção.

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

§ 2.º As sedes e áreas das secções externas e zonas de fiscalização serão fixadas pelo director geral, sob proposta do chefe da divisão.

Art. 15.º Compete especialmente à Divisão de Via e Obras:

1.º Inspecionar em todos os seus detalhes o estado de conservação das vias, placas girantes, *chariots*, trasbordadores, 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 Inspecionar 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 comboios, 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 passagem do nível;

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

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

12.º Vigiar a zona de defesa da linha para evitar qualquer obra ou plantaçao que não seja permitida em harmonia com os regulamentos em vigor, ou que seja executada fora das condições em que tenha sido autorizada;

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

Art. 16.º Compete aos inspectores de via e obras:

1.º Fiscalizar freqüentemente as linhas férreas dentro da área da secção 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 secção 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, seja 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 fiscais é determinado pelo presente diploma, devendo dar-lhes as convenientes instruções acerca das suas respectivas zonas, indicando-lhes os troços de linha que exigem maior vigilância e as obras que carecem ser mais cuidadosamente inspecionadas;

(Continua)

Linhas Portuguesas

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — O *Diário do Governo* de 13 de Setembro publicou as portarias de 9 do mesmo mês declarando de utilidade pública e urgente a expropriação dos terrenos seguintes: uma parcela de 32^{m²}, na linha da Beira Baixa junto à passagem de nível ao quilómetro 179,924; outra de 30^{m²}, junto à passagem de nível ao quilómetro 168,84 da mesma linha, e outra de 42^{m²}, junto à passagem de nível ao quilómetro 143,428 também na linha da Beira Baixa, todas para se construirem as casas para os guardas das referidas passagens.

No mesmo *Diário* foram publicadas duas portarias aprovando dois projectos-típos de casas a construir para habitação do pessoal da Companhia, um de casas com três compartimentos, desenho n.º 7.500 de 19 de Julho de 1926 para pessoal de conservação da via, e outro, desenho n.º 7.501 com quatro compartimentos também para habitação de empregados.

Linhas de Santa Comba a Vizeu e de Foz Tua a Bragança. — O *Diário do Governo* de 16 do mês passado publicou doze portarias sobre outras tantas liquidações complementares da garantia de juros das linhas exploradas pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, e pelos quais manda a Companhia entrar nos cofres do Estado, como liquidação definitiva, como a seguir se indica:

Entrega de: 859\$15 liquidação do 2.º semestre do ano económico 1923-1924; 408\$07 — liquidação do 1.º semestre de 1925-1926; 504\$67 — 1.º semestre de 1924-1925, todas da linha de Santa Comba a Vizeu. Entrega de 771\$57 — 2.º semestre de 1923-1924; 1.847\$87 — 1.º semestre 1924-1925; 3.310\$65 — 2.º semestre 1924-1925; 385\$98 — 1.º semestre de 1925-1926, todas da linha de Foz de Tua a Mirandela. Entrega na Caixa Geral de Depósitos para o Fundo especial dos Caminhos de ferro, de 574\$68 — 1.º semestre de 1924-1925; 254\$44 — 2.º Semestre de 1923-1924; 1.116\$81 — 2.º Semestre de 1924-1925 e 537\$06 — 1.º Semestre de 1925-1926, todas relativas à linha de Mirandela a Bragança.

O «*Diário do Governo*» de 21 do mês passado II série, publica as portaria aprovando as contas da garantia de juro correspondentes ao segundo semestre de 1925-1926 apresentadas pela Companhia Nacional e pelas quais o Governo manda pagar a esta Companhia como liquidação dessa garantia nas linhas de Foz Tua a Mirandela, Mirandela a Bragança e de Santa Comba a Vizeu, respectivamente, as quantias de 1.710\$95, 24.533\$71 e 130\$38.

Linha do Norte. Habitações para o pessoal na estação de Gaia. — Foi aprovado pelo Governo um projecto apresentado pela C. P. para a construção de vários edifícios constituindo um bairro para o seu pessoal em Vila Nova de Gaia, junto à estação da qual fica fazendo parte integrante.

A portaria publicada no «*Diário do Governo*» de 28 do mês findo (II série) impõe a condição da altura dos pés direitos das casas ser elevado a 3,25, e a ter-se em vista as várias disposições do regulamento de salubridade das habitações urbanas.

Linhos do Sul e Sueste. — No «*Diário do Governo*», 2.ª serie, de 23 de Setembro último, foram publicadas as portarias aprovando os projetos e orçamentos da ampliação da estação do Lavradio, e do edifício de passageiros a construir na estação de Reguengos, da linha de Evora a Reguengos, bem como da casa anexa para o pessoal, e retretes da mesma estação.

Caminhos de Ferro do Estado. — Segundo os últimos boletins publicados no «*Diário do Governo*», as receitas definitivas dos Caminhos de Ferro do Estado desde 1 de Julho de 1925 a 28 de Fevereiro de 1926 são as seguintes:

Linhos	Passageiros	Mercadorias	Total
Sul e Sueste . .	14.552.961\$81	29.943.212\$81	44.496.174\$62
Minho e Douro . .	13.762.606\$79	19.986.920\$34	83.749.628\$13
Total . .	28.315.568\$60	49.930.133\$15	78.245.802\$75

Sociedade Mineira do Lena. — Pelo Ministério do Comércio foi publicada uma portaria aprovando o regulamento de maquinistas e fogeiros desta Sociedade que explora a linha mineira de Martingança à Batalha.

Ramal de Dagorda a Peniche. — Consta que se vai em breve proceder ao estudo do projecto definitivo do ramal Dagorda-Peniche que constitui há muito uma aspiração do povo de Peniche.

Loulé a Boliqueime e a Almansil-Nexe. — Pela Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado foi mandado proceder-se ao estudo de um ramal ligando as estações de Loulé, Boliqueime e Almansil-Nexe da linha do Sul a construir, ao que parece por conta da Câmara Municipal de Loulé.

Alcacer do Sal a Casa Branca. — A Câmara Municipal de Alcacer do Sal está trabalhando para que se dê início à construção desta linha já há tempos incluída no plano das linhas ferreas ao Sul do Tejo e cujo estudo já foi mandado fazer-se. Esta linha destina-se a servir as minas de carvão de Santa Suzana e da Ordem cuja exploração está sendo feita pela companhia inglesa «Ordem Coal Mines Ltd.».

Linha do Barreiro a Cacilhas. — Efectuou-se há dias no edifício da Câmara Municipal de Almada, uma reunião das Comissões Administrativas d'este Concelho e do de Seixal, afim de conjuntamente pedirem ao Governo a conclusão desta linha já há anos iniciada e cuja construção tem estado paralizada, cremos que por falta de verba.

A conclusão desta linha acarreta para os dois concelhos um grande desenvolvimento comercial e solucionaria em grande parte a crise de trabalho que há tempos se tem acentuado na região.

Linha de Tomar a Nazareth. — A C. P. está procedendo ao estudo desta projectada linha, a ver se lhe convém concorrer à sua construção.

Foi encarregado pela Companhia do estudo da linha sob o ponto de vista comercial, o funcionário superior da Companhia sr. José Luiz Teixeira Junior, que tem visitado quasi todas as povoações que devem vir a ser servidas pela linha. Pela Divisão de Construção da mesma Companhia vai-se proceder a estudo técnico da linha que em conjugação com o estudo comercial, habilitem a Companhia a uma resolução.