

Gazeta dos Caminhos de Ferro

20.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. Gläck — Rue George Sande 34 — Enghien-les-Bains

Representante em Angra do Heroísmo: José Maria dos Santos

NUMERO 932

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

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

LISBOA, 16 de 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 — Aviso ao público — Transporte de mercadorias destinadas a Machede e Montoto na linha da Évora a Reguengos.
— Aviso ao público — 6.º aditamento á Classificação General de Mercadorias.

SUMÁRIO

Duas pretenções singulares. Desvios em vez de ramais, por J. Fernando de Sousa Pag. 305
Tubos " 307

A electrificação dos caminhos de ferro e a comodidades nas viagens, por Ed. Gluk	Pag. 308
Parte Oficial	" 310
Linhas Estrangeiras	" 312
Linhas Portuguesas	" 315
União Internacional de Caminhos de Ferro	" 315
Truck Articulado para tramways eléctricos da fábrica de locomotivas Winterthur	" 314
A nova locomotiva do tipo 2-6-0 da «London Midland & Scottish Railway»	" 315
Viagens e Transportes	" 316
Arrematações	" 316
A Convenção de Berne e a Inglaterra	" 316
Companhia dos Caminhos de Ferro da B. Alta	" 316

Duas pretenções singulares

Desvios em vez de ramais

por J. Fernando de Sousa

SURGIRAM em pouco tempo nos extremos opostos do país duas pretenções análogas, ambas inadmissíveis e que não resistem á mais perfunctoria análise.

Pedi e obteve a Camara Municipal de Loulé que se estude o desvio da linha do Sul entre Boliqueime e Almansil, de modo que passe junto de Loulé em vez de passar a 5 quilómetros o que substituiria o ramal da estação de Loulé a Loulé e S. Braz de Alpo tel autorizado por lei n.º 262 de 23 de Julho de 1914, que autorizou a primeira a contrair um empréstimo de 250 contos para essa construção. O ramal mediria cerca de 22 quilómetros.

Veiu agora uma comissão de Braga em nome da cidade pedir que se construa o prolongamento do ramal de Nine áquela cidade, onde haverá nova estação mais central, seguindo a linha em direcção a Barcelos depois de atravessar o Cávado, ligando-se nessa estação com a linha do Minho. Seria em seguida suprimida esta entre Nine e Barcelos.

Em ambos os casos se procura modificar o traçado primitivo para substituir o serviço de ramal pelo de linha directa em proveito duma povoação com o consequente aumento de percurso para todo o outro tráfego de passageiros.

Com extraordinária estreiteza de vistas os habitantes desses dois centros reclamam apaixonadamente providencias cuja inadmissibilidade o exame reflectido revela desde logo.

Vamos ao caso de Loulé.

A linha do Sul procurou na sua directriz uma depressão das cumeadas que separam o Alentejo do Algarve.

Esta linha, do Barreiro a Vila Real, depois de entrar no Algarve por S. Marcos e Mesines, desce á faixa litoral, dá em Tunes a bifurcação do ramal de Lagos e segue por Albufeira e Boliqueime em direcção a Faro, prolongando-se até Vila Real.

Passou o traçado a 5 quilómetros da importante vila de Loulé, que ficou servida por uma estação comum á povoação de Quarteira e ligada com ela por estrada.

Basta examinar a carta para reconhecer que a linha não se podia aproximar mais de Loulé sem alongamento sensível e sem a subida a uma cota elevada, da qual haveria que descer em seguida, o que se deve evitar, quanto possível.

Com efeito, a estação de Loulé ficou á cota 50^m proximamente; para ser feita proxima da povoação subiria á cota 175^m. Teria que abandonar a zona

litoral antes da estação de Boliqueime e subir pelo vale de um afluente secundário da ribeira de Quarteira; cortaria vários afluentes, da de Carcavezes e depois de Loulé teria que descer em traçado sinuoso pela ribeira de S. Lourenço para vir encontrar o antigo traçado à cota 75^m antes da estação de Almansil-Nexe. O alongamento seria de cerca de 4 quilómetros e o comprimento virtual cresceria notavelmente pelo facto da subida à cota 175^m, mais 100^m do que no traçado adoptado.

Seria arqui-absurdo fazer uma variante em linha já em exploração para a alongar e peorar as condições de tracção, absurdo em que ninguém pensaria só para melhorar o serviço de uma localidade em detrimento de toda a linha além de Loulé.

Alguns dados estatísticos mostram bem quais seriam os inconvenientes do desvio.

O movimento da estação de Loulé foi o seguinte em 1918:

Passageiros	33.848
G. V.	1.025 t.
P. V.	6.891 >

Este movimento é quasi todo para o lado de Lisboa. Para além da estação de Lonlê figuram na estatística apenas 10.958 passageiros, 65 toneladas de g. v. e 180 de p. v.

E' este o movimento ao qual se pretende sacrificar o tráfego de transito. Importa observar que uma parte de aquele tráfego vem da zona de Quarteira, á qual pouco interessa o ramal.

Todo o tráfego da zona além de Loulé, Nexe-Vila Real, ficaria onerado com mais esse percurso. Cada passageiro de 1.^a classe pagaria mais 1\$46, de 2.^a 1\$07, de 3.^a \$66. As mercadorias seriam igualmente oneradas com 4 quilômetros de excesso de percurso e o itinerário agravado com mais 15 minutos pelo menos (alongamento e rampa). A tracção suportaria o encargo adicional da elevação de todo o peso bruto e líquido a mais 100^m de cota, o que representa mais de 6 quilómetros de rampa de 15 mil.

Ora, importa notar que dos 256:000 passageiros expedidos ou recebidos das estações entre Nexe e Vila Real, cerca de 171:000 resultam das relações com as estações aquem de Loulé.

A G. V. de aquelas estações atingiu 12.000 toneladas e a P. V. 71.570, quasi na totalidade de ou para estas estações. Portanto todo esse tráfego será onerado com a taxa correspondente ao excesso do percurso a que o obrigariam.

E são mais de 170.000 passageiros e 82.000 toneladas de mercadorias assim onerados com mais de escudos 120:000\$00 anuais, para passarem diante de Loulé.

Em 1924 as influências locais conseguiram a promulgação da lei nº 262 de 23 de Julho desse ano, autorizando a Câmara de Loulé a contrair um empréstimo até 250 contos, amortisável em 40 anos, ao juro máximo de 5 3/4 %, para a construção de um

ramal de via larga, que, passando em Loulé, se prolongasse até S. Braz de Alportel.

O ramal seria construído e explorado pelos C. F. E., sendo a receita consagrada á anuidade o empréstimo e o que faltasse suprido pela Câmara.

Os encargos seriam divididos entre as duas Camaras.

Estas disposições são análogas ás adoptadas para os ramais municipais de Aldeagalega e Montemor.

Apesar dos inconvenientes que para a exploração de S. S. tem a multiplicidade dos ramais, justificava-se, até certo ponto, esta satisfação das aspirações de dois concelhos importantes.

O exame da carta corográfica mostra que o ramal teria que subir em rampa forte pelo vale da ribeira que vem de Loulé a S. Lourenço, ficando a estação de Loulé a 6 ou 7 quilómetros da actual.

De Loulé seguiria para S. Braz pelo vale de um afluente da mesma ribeira, ficando a estação a 13 ou 14 quilómetros de Loulé e á cota 230. Haveria que subir 125^m até Loulé e 53^m até S. Braz.

A população dos dois concelhos é a seguinte, segundo o Censo de 1920:

Loulé	43.937
Alportel	10.961
Total	54.898

Parte da população de Loulé fica na zona litoral (Almansil, Quarteira, Boliqueime) e por isso interessa-a pouco o ramal.

O ramal chegou a ser estudado. A sua extravagante substituição pelo desvio iria impor um pesado tributo perpétuo a todo o tráfego de passagem, que é incomparavelmente mais importante que o local.

Como se pretende impo-lo a cinco concelhos: Faro, Olhão, Tavira, Vila Real, Castro Marim, e ainda ao tráfego de transito para Espanha, para beneficiar parte do de Loulé, prejudicando ainda outra, pois Quarteira fica sem estação?

A infrastructura a construir para o desvio da linha iguala quasi em extensão o ramal autorizado por lei. Porque se não aplica a este o dispendio que se pretende fazer com aquele? Haverá mais 4 k.^m de via reforçada a assentar de novo, quando para o ramal podia o Estado contribuir com os 22 k. de via por escolha entre os carris de 30. kg. levantados.

Querem beneficiar os dois concelhos? Construa-se o ramal, dando o Estado os carris, e contribuindo as Camaras com os encargos de capital necessário. Não se venha porem praticar um erro crasso em prejuízo das condições de exploração de uma linha importante de interesse geral.

* * *

Vamos agora ao caso de Braga.

Depois de varios estudos sucessivos a linha do Minho, que primeiro seguia o litoral, foi internada de modo a servir Famalicão e Barcelos, construindo-se o ramal de Nine para servir Braga.

O primeiro traçado que se estudou ia do Porto, pelas proximidades de S. Romão, a Vila do Conde, Povoa e Esposende a Viana e Caminha.

Estudou-se depois segundo traçado por Travagem e Balazar á foz do Cavado, entrando com Espo- sende no traçado anterior e servindo Braga por um ramal que subia pelo vale do Este.

Como Famalicão e Barcelos não eram servidos estudou-se o terceiro traçado pela Travagem e Barcelos, destacando-se em Nine o ramal para Braga.

Como o traçado não satisfazia entre Barcelos e Viana, estudou-se de novo esse troço, chegando-se á solução que foi adoptada.

Numa notável memoria sobre a rede dos nossos caminhos de ferro, publicada ha cerca de 50 anos pelo engenheiro que melhor visão teve entre nós das directrizes de vias ferreas, Sousa Brandão, a maior autoridade no assunto, lê-se:

"De todos esses traçados parece ter-se escolhido o melhor para a ligação do Porto com Braga e Viana, servindo as vilas referidas (Famalicão e Barcelos). De ahi em diante (até Valença) o terreno determinava-o."

"Esta linha é considerada a melhor que se poderia escolher para ligar o Porto com Viana e com Tuy".

Com efeito, se se adoptasse a directriz internada por Braga e Arcos a Monção ou Valença, a linha depois de subir em Braga a uma cota superior a 170^m, teria de descer ao Cavado, que tem a cota de 20^m, subir á portela de Vade, de 250^m de cota, descer ao Lima, de cota 10^m, subir á portela de Extremo, com 400^m de cota, e descer ao rio Minho. Perfil acidentadíssimo, exigindo extensíssimos túneis para abaxiar o traçado nas duas portelas e importantes pontes nos dois rios, sem falar nas fortes rampas, consideráveis movimentos de terras e viadutos.

Pela directriz seguida a linha teve apenas que transpor a portela com 200^m de cota na cumeada que separa a bacia do Cavado da do Neiva, mantendo-se em seguida a cotas pouco elevadas ao contornar o contraforte entre o Neiva e o Lima.

O comprimento virtual da linha por Braga seria consideravelmente aumentado pelos acidentes do perfil, tornando o trajecto moroso e de tracção cara.

Além d'isso Barcellos e Viana deixavam de ser servidos, a não ser com ramaes.

Que sucederia com a pretenção do desvio, formulada agora pelos bracarenses?

Haveria que construir pelo menos 17 kilometros de via larga com uma ponte sobre o Cavado. Importa observar que as agulhas da estação de Barcelos estão a 200^m da ponte actual. Dificilmente se poderia pois desviar a linha para seguir pela margem direita e procurar passagem do rio mais a montante. Haveria pois 33 kilometros de percurso entre Nine e Barcelos pelo desvio em substituição dos 22 actuaes. Cada passageiro pagaria mais 8\$17 em 1.^a classe, 5\$92 em 2.^a e 4\$03 em 3.^a As mercadorias seriam agravadas na mesma proporção. O alongamento do percurso daria lugar a sensível aumento de duração da viagem.

Assim pois, gastar-se-iam 8.900 a 9.000 contos, a que corresponderia um encargo anual de 800 a 900 contos e impor-se-ia ao trafego de passagem um onus perpetuo de 150 a 200 contos anuais.

E' porventura defensável tal alvitre só para que Braga não seja servida por um ramal?

E' de notar que hoje o serviço do ramal está melhorado, sendo pequenas as demoras em Nine nas relações quer com Viana, quer com o Porto. Esse serviço pode ser melhorado desde que a linha do Minho tenha a via em bom estado e possua suficiente material circulante. Deve haver rápidos entre Braga e Porto e serem sempre cuidadosamente facultadas comunicações facetas e comodas entre Braga e Viana.

Que linhas deve exigir Braga?

A imediata construção da de Braga a Guimarães e Braga aos Arcos, prolongada mais tarde para Monção e Viana e, segunda etapa a linha de via estreita de Braga por Barcelos e Esposende a Darque e Viana, prolongada mais tarde pelo Gerez até à linha do Tamega para a ligação com Chaves.

Isto é que é pratico e exequivel. E' o que deve ser pedido de preferencia a pretenções absolutamente inexequíveis.

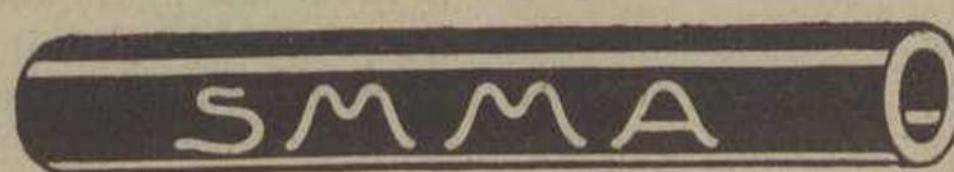
Do mesmo modo Loulé só tem que pugnar pela construção de um ramal, deixando-se de quimericas aspirações ao desvio injustificável da linha do Sul.

TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

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

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



Peças forjadas,
Garrafas de aço
lisas para gás
comprimido

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

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

A electrificação dos caminhos de ferro e a comodidade nas viagens

Por Ed. Glük

Nos últimos tempos, mais do que nunca, se trata da electrificação dos caminhos de ferro. Com efeito, a ciéncia tem feito tais progressos que a humanidade pôde acalentar a esperança de dentro dum prazo mais ou menos longo se vêr livre dos incommodos e sacrificios a que a obriga o regime do carvão.

A nossa época poderia com justa razão chamar-se a idade do carvão, como houve a idade da pedra, a do ferro, etc.. Quando, graças aos esforços dos electricistas, tivermos eliminado o carvão como base de todas as indústrias, a humanidade terá obtido uma das mais belas victórias da sua inteligência sobre a natureza de que tanto se esforça em pôr ao seu serviço.

Um passo importante já está dado neste sentido para a produção da electricidade. A descoberta da "hulha branca," a utilização das quedas de água, e das marés que hão-de ser as armas para a completa victória.

Qualquer que seja o atraso que esta descoberta tenha sofrido com a grande guerra, ha já muito caminho andado.

Quando se pensa que em quasi todos os países se começa a ter, não só os caminhos de ferro eléctricos cuja força motriz é produzida pelo carvão, mas tambem caminhos de ferro eléctricos para os quais o carvão é absolutamente desnecessário, sente-se como que um grande alívio, começa-se a respirar e liberta-se a gente do pezadelo dos cuidados a que o carvão nos traz acorrentados, cuja quantidade continuamente diminuída pelas enormes necessidades já fez surgir a questão, do que resultará para a humanidade quando já não houver bastante carvão. A isso acresce a dificuldade da extração e do transporte.

Causa realmente prazer saber que os cursos de água fornecem já bastante electricidade para explorar várias centenas de quilómetros de linhas férreas, como sucede em França e na Austria entre outros países. A Austria tem gasto com o transporte de carvão quasi tanto como o seu custo. A utilização das quedas de água representa já uma grande economia.

Não dizemos pois, nada de novo exprimindo o voto, que por toda a parte onde se possa fazer, as locomotivas a carvão cedam o seu lugar às locomotivas eléctricas e que a electricidade seja produzida pelas quedas d'água, ou pelas marés, finalmente por qualquer forma que não seja o carvão.

Devemos, pois, receber com a maior alegria todos os progressos feitos neste sentido e prestar homenagem aos homens de ciéncia, de perseverança e de

energia que, quer com os seus estudos, quer com a sua coragem realizam, umas após outras, estas maravilhas que são os caminhos de ferro electrificados a grandes distâncias.

Dentro em pouco chegará a época em que além d'estes aperfeiçoamentos outros ainda se conseguirão de molde a tornar as viagens, por caminho de ferro muito mais confortáveis do que o são hoje.

Hoje ainda a maior parte dos combóios são organizados só para viagens de relativamente curta duração. Sempre que é necessário passar-se uma ou mais noites numa carruagem de caminho de ferro, fica-se fatigadíssimo.

Poucos são os combóios que trazem na sua composição carruagens-camas ou «couchettes» e quando as comportam é de tal maneira cara a sua utilização que a grande maioria dos passageiros não a pôde pagar.

As carruagens «Pullman» que circulam nos expressos ingleses e que recentemente começaram tambem a circular nas linhas francesas, — no rápido «Seta de Ouro» entre Calais e Paris e no Sud-Express entre Paris e Hendaya — são o melhor que ha em material europeu; o conforto destas carruagens excede tudo quanto até ha pouco havia em caminho de ferro, mas teem um grande defeito, são só para ricos. Os remediados e os pobres têm que continuar a viajar sem comodidades, ou deixarem de viajár enquanto o problema do barateamento do transporte não fôr uma realidade.

A tracção eléctrica já está resolvendo em parte e ha de, num futuro mais ou menos próximo, resolver por completo êsse importante problema do conforto nas viagens por caminho de ferro, graças não só aos melhoramentos importantes que se estão introduzindo nas carruagens dos tipos mais modernos, como principalmente à barateza que resulta do aproveitamento da água para a produção da energia, que permite às empresas, com uma exploração económica, adquirir êsse material que oferece aos passageiros todo o conforto.

Tanto nas linhas europeias como nas do continente americano já hoje circulam carruagens dotadas de todas as comodidades, e à medida que novas linhas se vão electrificando, melhor e mais modernizado material vão adquirindo, pois o progresso neste género conhece-se dia a dia.

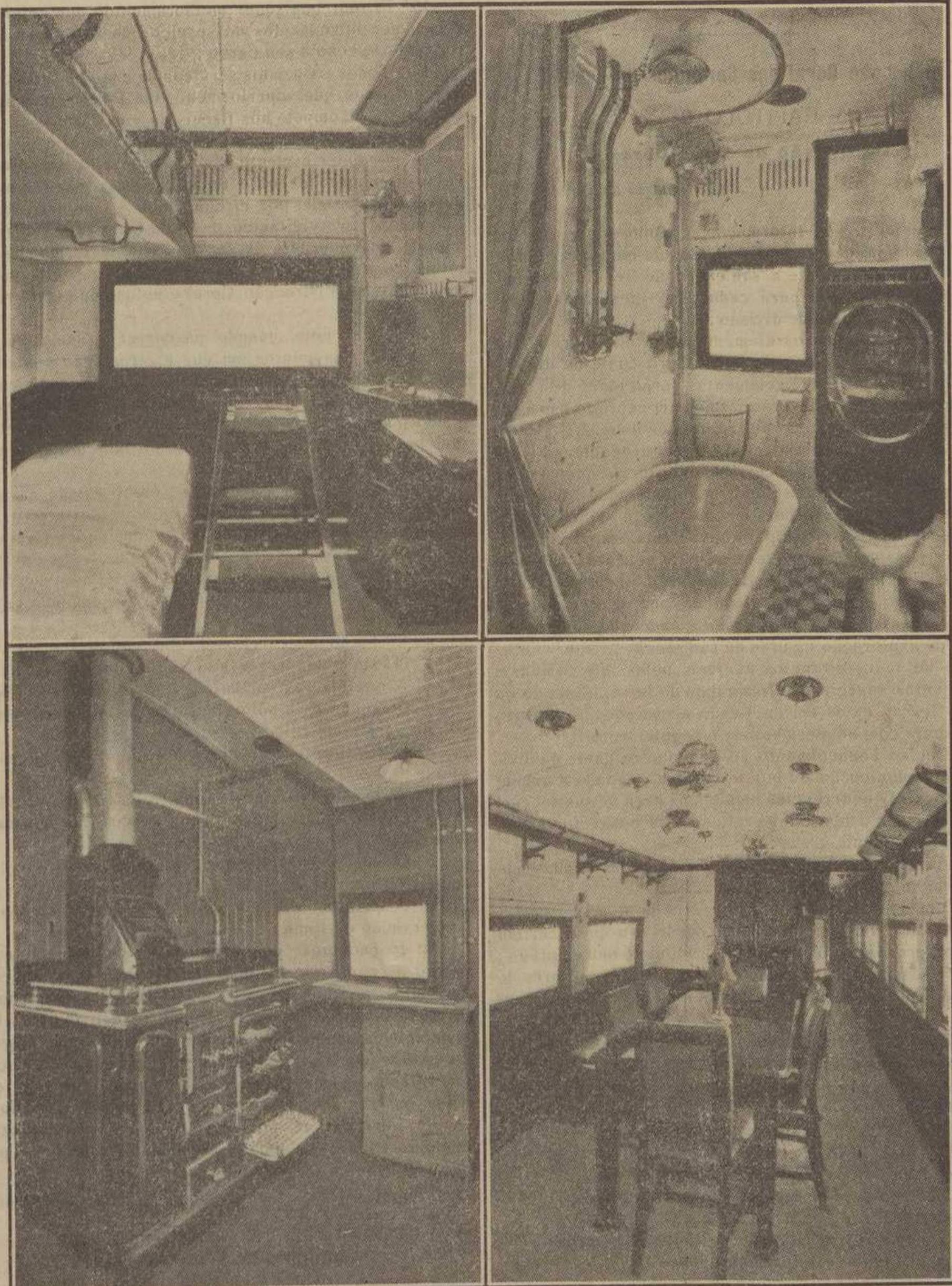
Acompanham êste artigo umas gravuras duma carruagem salão, das mais modernas, que foi construida nas oficinas de "Clayton Wagons L.^{td}", de Lincoln, para uma nova linha inaugurada recentemente nos

Estados Unidos e que são magníficos exemplares de carruagens confortáveis.

Estas carruagens têm compartimentos com camas, quartos de banho providos de magníficos lavatórios, espelhos, etc., e cozinhas, além das salas garnecidas de comodos "maples" para os passageiros utiizarem quando não queiram ir incomodados na sua cabine

de dormir. Em carruagens, desta ordem já uma pessoa se pode abalar a uma viagem prolongada.

Enfermam, contudo, ainda do defeito da carestia, embora a sua utilização para os americanos com o seu dolar bastante valorizado, já seja bem mais económica do que para nós, o "Seta de Ouro", o "Sud" ou qualquer outro expresso de luxo europeu.



Carruagem-salão construída nas oficinas da "Clayton Wagons L.^d", de Lincoln

1 Quarto com a cama feita — 2 Quarto de banho — 3 A cozinha — 4 Interior do salão

Parte Oficial

Inspecção Geral dos Caminhos de Ferro

CAPITULO II

Da Divisão de Via e Obras

(Continuação do N.º 931)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

g) O estado de conservação das placas girantes e charriots trasbordadores;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 17.º Compete aos fiscais de vias e obras:

1.º Percorrer, a pé, a zona a seu cargo, o número de vezes que superiormente lhe fôr ordenado, exercendo minuciosa inspecção sobre todas as obras, particularmente sobre aquelas que, por circunstâncias especiais, reclamarem mais activa vigilância, devendo fazer estas inspecções munido da caderneta de serviço, fita de 10 metros e uma bitola para verificação da largura da via, objectos estes fornecidos pela Direcção Geral e pelos quais será responsável;

2.º Tomar nota, quando percorrer a sua zona, sobre locomotiva, dos pontos em que a circulação se fizer com irregularidade, procurando indagar e conhecer a causa, e providenciar para que seja remediada, devendo registar, sendo possível, as velocidades, quando por excessivas sejam perigosas para o trânsito ou prejudiciais para a conservação da via;

3.º Verificar nas suas inspecções o estado da plataforma da via, a estabilidade dos taludes, dos aterros e das trincheiras e a desobstrução das valetas para o fácil escoamento das águas;

4.º Vigiar, nas mesmas inspecções, pela conservação e assentamento de todo o material de via, devendo cuidadosamente examinar:

a) O estado dos carris e do material de fixação;

b) O estado das travessas e seu ataque;

c) A qualidade, distribuição e quantidade do balastro;

d) Nas curvas a sobre-largura da via e a sobre-elevação do carril exterior;

e) A regularidade da via no sentido longitudinal e em planta;

f) O estado dos cruzamentos e o seu funcionamento;

g) O estado das placas girantes e dos charriots trasbordadores;

h) O estado do pavimento das passagens do nível e dos seus contra-carris;

i) A quantidade e qualidade do pessoal empregado na conservação da linha;

5.º Inspeccionar com frequência, em relação ao seu estado de conservação, todas as obras de arte, tais como: aquedutos, pontões, pontes, túneis, passagens superiores e inferiores, muros de suporte e de revestimento, devendo especialmente examinar, em relação às obras de alvenaria, se manifestam alguma fenda, desaprumo ou deformação, e, em relação às metálicas, se alguma peça se acha deformada ou fracturada, o estado da rebitegem e da pintura;

6.º Verificar se, por ocasião de chuvas copiosas ou enchentes dos rios, todos os aquedutos, pontões e pontes dão a conveniente vazão às águas;

(Continua)

Caminhos de Ferro do Estado

Administração Geral

Decreto n.º 12.400

Considerando que a lei n.º 1.327, de 25 de Agosto de 1922, estabelece no seu artigo 2.º que as estações consignadas para

qualquer das obras indicadas no artigo 1.^o dessa lei não podem ter aplicação diferente daquela a que são destinadas; mas considerando que a dotação consignada pela referida lei à construção da linha férrea de Évora a Ponte de Sor (troço Mora a Montargil) ainda só foi gasta em estudos preparativos uma pequena importância conservando-se improdutiva a quasi totalidade dessa dotação.

Considerando que a primeira obra a construir no referido troço de linha férrea é a importante ponte sobre o Raia, cujo projecto ainda não está elaborado;

Considerando que a elaboração e aprovação do projecto dessa dispendiosa obra de arte só se pode fazer num espaço de tempo bastante largo.

Considerando que a linha de Mora a Ponte de Sor é daquelas vias de comunicação cuja importância justifica a sua construção, para o que porém é bastante deminuta a dotação que lhe foi consignada pela lei n.^o 1327, devendo por isso ser reforçada oportunamente essa dotação;

Considerando que no ramal de Sines estão há mais de três anos esperando assentamento de via 22 quilómetros de linha, que abertos à exploração produziriam na realidade, na maior parte dos casos, por circunstâncias especiais da situação deste ramal, um rendimento correspondente a 50 quilómetros;

Considerando que no referido ramal estarão brevemente concluídas as terraplanagens e as obras de arte relativas, aproximadamente a 5 quilómetros de linha;

Considerando que a não abertura à exploração dos referidos 27 quilómetros de linha não só priva a Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado dum rendimento que tudo leva a crer será bastante elevado por se tratar duma região em que é considerável o movimento de mercadorias e relativamente importante o trânsito de passageiros—como até obrigará a despesas apreciáveis de conservação da terraplanagens e obras de arte construídas;

Considerando ainda que no ramal de Sines há certas obras que muito convém que sejam feitas urgentemente;

Considerando, finalmente, que o assentamento de via, imediato e intenso, do referido ramal e a realização das citadas obras muito viriam a contribuir para resolver, senão de todo pelo menos em grande parte, a crise da falta de trabalho que desde já se observa, principalmente no algarve e no Alentejo

Tendo sido ouvidos o Conselho Consultivo de Caminhos de Ferro do Estado e o engenheiro administrador geral dos mesmos caminhos de ferro, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicação;

O Governo da República Portuguesa decreta, para servir como lei, o seguinte:

Artigo 1.^o Da dotação consignada pela lei n.^o 1.327, de 23 de Agosto de 1922, à construção da linha férrea de Évora a Ponte de Sor é transferida a importância de 2.300.000\$00 que será aplicada no assentamento de via do ramal de Sines e nas obras mais urgentes a fazer neste ramal (construção do túnel e do desvio da estrada de Sines).

Artigo 2.^o A reparação da importância dos 2.300.000\$00 será feita oportunamente pelo fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado ou por qualquer outro fundo que venha a ser criado com destino à construção de linhas férreas, e com o qual se reforce a dotação consignada pela lei n.^o 1.327 para a construção da linha de Mora a Ponte de Sor, visto tal dotação ser manifestamente insuficiente.

Artigo 5.^o Fica revogada a legislação em contrário.

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 contem.

Os Ministros de todas as Repartições o façam cumprir imprimir, publicar e correr. Dada nos Paços do Governo da República em 30 de Setembro de 1926. António Oscar de Fragoso Carmona Manuel Rodrigues Junior — João José Sinel de Cordes — Jaime Afreixo — António Maria de Bettencourt Rodrigues — Abílio Augusto Valdés de Passos e Sousa — João Belo — António Ricardo Jorge — Felisberto Alves Pedrosa.

A seguinte lei não foi publicada por lapso, na devida ocasião.

LEI N.^o 262, DE 23 de JULHO 1914. — Autoriza a Camara Municipal de Loulé a contrair um empestimo para construção da linha férrea a S. Bras de Alportel.

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte :

ARTIGO 1.^o E' autorizada a Camara Municipal de Loulé a contrair um emprestimo até a quantia de 250 contos, para ser aplicado à construção de um ramal de caminho de ferro de via larga que, passando junto da vila de Loulé, se prolongue até S. Bras de Alportel.

ARTIGO 2.^o o emprestimo ao juro máximo de 5 3/4 por cento, amortizável num prazo excedente a quarenta anos, com faculdade de antecipação de amortização, será efectuado de preferência, na Caixa Geral de Depósitos, e o seu produto pôsto à ordem da administração dos Caminhos de Ferro do Estado que logo procederá à construção de um ramal que por ela será explorado e ficará fazendo parte, para todos os efeitos, das linhas do Sul e Sueste.

PARÁGRAFO ÚNICO. Durante a construção serão sucessivamente levantadas as quantias necessárias para a mesma, sendo os respectivos juros liquidados e pagos à conta do emprestimo.

ARTIGO 3.^o Logo que o ramal entre em exploração, a receita bruta total do mesmo incluindo impostos, será entregue semestralmente no estabelecimento com o qual tiver sido contraído o emprestimo, para pagamento de juros e amortização, até a importância da respectiva anuidade.

PARÁGRAFO 1.^o Serão consignadas aos encargos do emprestimo as receitas produzidas pelo aumento do tráfego na linha entre Loulé e Faro que resultarem da exploração do ramal.

PARÁGRAFO 2.^o Quando as receitas excederem o necessário para pagar a anuidade, o excesso constituirá disponibilidade da administração dos Caminhos de Ferro do Estado que terá a faculdade de aplicar à antecipação da amortização.

ARTIGO 4.^o As taxas estabelecidas para o transporte de passageiros e mercadorias entre Faro e S. Brás de Alportel, durante o tempo da amortização, poderão ser superiores às das tarifas gerais das linhas do Estado e fixadas por forma que, sem prejuízo do desenvolvimento do tráfego, tornem a exploração o mais rendosa possível.

ARTIGO 5.^o No caso das receitas fixadas no artigo 3.^o serem inferiores à anuidade do emprestimo, a Camara Municipal de Loulé entrará com a quantia necessária para a perfazer, consignando para esse fim as disponibilidades das suas receitas, o produto de impostos especiais e o do aumento da percentagem adicional às contribuições do Estado.

ARTIGO 6.^o A Camara Municipal de Loulé, de acordo com a Camara Municipal de S. Brás de Alportel; dividirá com esta as responsabilidades do emprestimo, sendo a parte dos encargos que competir a cada uma das Camaras fixadas no contrato do emprestimo.

PARÁGRAFO ÚNICO. No caso de se dar o acordo, o artigo 5.^o é também aplicável à Camara Municipal de S. Brás de Alportel.

ARTIGO 7.^o Não chegando as duas Camaras a acordo na parte das responsabilidades que a cada uma deve competir, poderá a Camara Municipal de Loulé responsabilizar-se pela construção do ramal até S. Brás de Alportel ou só até a vila de Loulé.

ARTIGO 8.^o Fica revogada a legislação em contrário.

Os Ministros do Interior, Finanças e Fomento a façam imprimir, publicar e correr. Dada nos Paços do Governo da República, e publicada em 23 de Julho de 1914. — Manuel de Arriaga — Bernardino Machado — António dos Santos Lucas — José de Almeida Lima.

Linhas Estrangeiras

Linhas espanholas. — Em 15 do mês de Agosto último inaugurou-se um novo expresso diário entre Alicante e Granada que a Companhia de M. Z. A. resolveu estabelecer a pedido das Camaras do Comércio daquelas duas cidades.

O material do combóio é de tipo moderno, dotado das maiores comodidades.

— Acham-se concluidas as obras da construção da linha de Tortosa a Cave, esperando-se, para ser aberta à exploração, pelas máquinas que devem chegar em breve.

— Prosseguem activamente os trabalhos de construção do caminho de ferro de San Martin a Valdeiglesias.

Linhas das colónias francesas. — As receitas do caminho de ferro de Dakar a San Luis, em 1925, foram de 31.275.783 francos, contra 20.844.737 francos em 1924. As despesas elevaram-se a 16.659.831 francos, contra 10.776.688 em 1924.

Os lucros líquidos foram de 3.587.999 francos em lugar de 1.527.892 francos do ano anterior.

As linhas argelinas fecharam o exercício do 1925 com um lucro líquido de 418.444 francos contra 428.687 em 1924.

Linhas inglesas. — O tráfego, tanto de passageiros como de mercadorias, nas quatro principais companhias inglesas continua, de uma maneira geral, a baixar, mas no que respeita a passageiros, nota-se que em descidas vai diminuindo de semana para semana.

Assim é que na, linha do "Great Western" essa descida, na semana finda em quatro de Setembro, foi de £ 24.000 contra £ 46.000 na semana anterior, e nas do "Southern" £ 15.000 contra 27.000.

Nas mercadorias houve um aumento insignificante. O. L. N. E. R. e o S. R. apresentam um leve aumento ao passo que o "Great Western" e no "London Midland & Scottish" segue o decrescimento.

No fim da 35.^a semana de 1925 a Southern tinha um aumento de £ 32.000 em passageiros, enquanto que as outras três companhias tiveram baixa em passageiros e mercadorias.

O quadro que segue mostra a grande baixa desde o começo do ano até o fim da 35.^a semana, nas quatro grandes companhias.

Semana 35.^a

	Passag.	Mercad.	Total	desde 1 de Jan.
	£	£	£	£
G. W. R. .	24.000	87.000	111.000	3.195.000
L. M. S. R	66.000	217.000	283.000	9.020.000
L. N. E. R	56.000	218.000	274.000	6.804.000
S. R. . .	15.000	23.000	38.000	1.506.000

Entre as companhias irlandesas o "Great Northern" apresenta na semana 35.^a um aumento de £ 350 em mercadorias, e o Great Southern um aumento de £ 76 em passageiros e uma baixa de £ 849 em mercadorias.

Linhas suíças. — No princípio de 1925, os Caminhos de Ferro Federais tinham 924 quilómetros de via electricada, o que representava 31 % da rede total que é de 2.989 quilómetros.

No fim d'este ano espera-se que estejam mais 85 quilómetros, que são 36 do troço Zurich-Rapperswill, e 49 do de Brugg-Pratteln. Se como se calcula em fins de 1928 estiver concluído todo o plano de electrificação, os Caminhos de Ferro Federais devem ter uns 1.620 quilómetros de via funcionando a energia eléctrica, ou seja 56 por cento da sua rede total; a tração eléctrica alcançará então 75 % do seu tráfego total.

Apezar do grande número de pedidos para que se continúe com a electrificação de outras linhas mas que não foram incluídas no programa de 1918 a 1923, é provável que se produza uma suspensão dos trabalhos de electrificação. O preço do carvão, porém é que será o principal factor a influir na continuação ou paralisação dos trabalhos.

Linhas polacas. — Em Maio último foi inaugurado o serviço directo entre as estações dos Caminhos de Ferro Polacos e as estações das linhas das Repúblicas Soviéticas. Desde então está-se efectuando o tráfego de mercadorias em harmonia com os princípios estabelecidos na Convenção internacional sobre transportes em Caminho de Ferro. Os preços do transporte constam dum tarifa especial e são os resultantes da *soudure* dos preços das tarifas internas de cada uma das nações.

Linhas norte-americanas. — A rede da Pennsylvania Railroad que tem a extensão de 17.028 quilómetros, atravessa três estados, entre êles o de Columbia que tem quasi a metade da população dos Estados Unidos. As receitas totais da exploração em 1925 foram de 572.136.962 dólares, o que representa um aumento de 5,6 % sobre as de 1924. A receita de passageiros diminuiu de 1,7 %. As despesas de exploração atingiram a soma de 527.139.347 dólares, de forma que o produto líquido da exploração foi de 144.997.615 dólares, ou seja um aumento de mais de 13 % sobre o ano anterior; e as despesas de exploração diminuiram uns 78,5 %. Este foi o melhor coeficiente obtido desde que cessou a subvenção do Estado.

Linhas sul africanas. — A direcção dos Caminhos de Ferro Sul-Africanos resolveu electrificar parte da linha principal do Natal para poder dar saída à corrente co tráfego que se tem desenvolvido muito nos últimos tempos, tendo preferido a electrificação à duplicação da via e continuar só com a tração a vapor. Em vista disso já se acha electrificado um troço de 275 quilómetros, compreendido entre o entroncamento de Glencoe e Pietermaritzburg. A esta electrificação, a primeira nas linhas da África do Sul, segue-se a das linhas do Cabo da Boa Esperança.

Linhas japonesas. — O governo do Japão vai proceder à reorganização dos seus caminhos de ferro que considera já atrasados e que precisam de ser actualizados tanto no que respeita a velocidades como a conforto. A via que é de 1,435 vai ser ampliada a 1,60, os carris serão substituídos e a tração a vapor será substituída em toda ou em quasi toda a rede pela tração eléctrica, muitíssimo mais económica, graças à quantidade de quedas de água que ha em todo o país.

As linhas serão facilmente electrificadas devido à fusão de várias companhias productoras de energia que formaram um "trust" sob o nome de "Dai-lo".

Com essa grandiosa obra que o governo se propõe atacar com toda a brevidade, gastar-se-hão uns mil miões de yens, o que equivale a uns 1.548 mil contos da nossa moeda.

Linhos Portuguesas

Companhia Portuguesa. — No *Diário do Governo*, II série, de 21 do mês findo, foi publicada uma portaria aprovando um projecto tipo de casa com dois pavimentos para habitação de família, para o pessoal, segundo o desenho datado de 17 de Julho do corrente ano, com a condição do pavimento ser revestido duma camada impermeável e ter uma caixa de ar do mínimo de 0,60, em harmonia com as condições igiénicas estabelecidas.

Linha de Cascais. — O antigo apeadeiro de Cae-Agua, situado na linha de Cascais entre as estações de Parede e S. João do Estoril passou a denominar-se S. Pedro do Estoril, em virtude de igual mudança ter sido dada à povoação por ele servido, por decreto n.º 11.228 de 31 de Agosto último.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — O *Diário do Governo* de 21 do mês passado, II série, publica as portarias aprovando as contas da garantia de juro correspondentes ao de segundo semestre de 1925-1926 apresentadas pela Companhia Nacional e pelas quais o Governo manda pagar a esta Companhia uma 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\$96, 24.533\$71 e 136\$38.

Ramal de Sines. — O *Diário do Governo* (I série) de 30 de Setembro último insere o Decreto n.º 12.400 pela qual é transferida da dotação consignada pela lei n.º 1.327 de 25 de Agosto de 1922 à construção da linha férrea de Evora a Ponte de Sôr, a importância de 2.300.000\$00 para ser aplicada no assentamento da via do ramal de Sines e na construção do túnel e do desvio da estrada de Sines.

A reposição daquela importância, segundo o mesmo decreto, será feita oportunamente pelo fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado ou por outro qualquer fundo que venha a ser criado para construção de linhas ferreas e com o qual se reforça a dotação

As primeiras linhas a serem electrificadas são as que partem de Tokio: Tokio a Kokosuka e Tokio a Odawara.

Vê-se que o Japão progride.

Linhas Indo-chinesas. — Segundo o *Journal Official* da Indo-china francesa as receitas dos caminhos de ferro no anno de 1925 foram as seguintes:

Linhos	Quilómetros	Receitas brutas Piastras
Hanoï a Nacham	179	643:659
Hanoï a Vinh-Benthny	326	1.297:222
Tourane a Dougha	175	274:467
Saïgon a My tho	70	393:139
Saïgon a Khanh-hoa	466	892:851
Haiphong a Yunnanfou	859	4 337:360

As linhas de Haiphong a Yunnanfou e Hanoï a Vinh-Benthny apresentam aumentos em relação a 1924, de 11,41 e 2,87 % respectivamente. Todas as demais

destinada à linha de Móra a Ponte de Sôr que é insuficiente.

Tomar à Nazaré. — As comissões administrativas de Torres Novas e Alcanena entregaram ao sr. Ministro do Comércio uma representação pedindo para ser suspenso o concurso para adjudicação da construção da linha de Tomar à Nazaré e que se proceda a um inquérito no sentido de se averiguar da conveniência de se alterar o traçado proposto de Tomar a Porto de Mós, passando pelo Entroncamento, Torres Novas, Alcanena e Odemira.

Setil a Peniche. — A Câmara Municipal da Lourinhã enviou ao sr. ministro do Comércio uma representação, pedindo que a projectada linha férrea do Setil ou de Santarem a Peniche, em lugar de fazer o cruzamento com a linha de Oeste, na estação das Caldas da Rainha e apeadeiro de Dagorda, vá entroncar nas estações do Bombarral ou do Outeiro, sendo de preferência neste último. Desta forma diz a representação, a linha atravessaria regiões muito ricas, especialmente sob o ponto de vista agrícola, além do que beneficiará bastante o comércio da Lourinhã.

Cacilhas-Cezimbra-Setubal. — O conselho de administração dos Caminhos de Ferro Tejo-Oceano-Sado, que se destina a fazer a ligação de Cacilhas com Cezimbra e Setubal, pediu ao Governo um auxílio por intermédio da Caixa Geral de Depósitos, para poder levar a efeito esse empreendimento, visto ter-se fundado a respectiva empresa com o capital de 1 000 contos e a construção exceder sensivelmente aquela verba.

Loulé a Boliqueime e a Almansil Nexe. — O povo de S. Brás de Alportel ficou alarmado com a notícia da construção deste ramal por o considerar contrário aos seus interesses e ir prejudicar, sem vantagem de maior, um antigo projecto de um ramal já estudado da estação de Loulé a S. Brás de Alportel para cuja realização se chegaram a votar verbas no parlamento.

Numa reunião que se efectuou em 24 do mês findo no salão do animatógrafo por o público não caber no salão da Câmara Municipal, e na qual tomaram parte todas as individualidades mais em destaque na vila, foi votada por unanimidade uma moção protestando contra o projectado Ramal de Boliqueime e pedir a construção do de S. Brás.

Foi nomeada uma comissão que ficou encarregada de se entender para esse fim com as entidades oficiais.

tiveram baixa de receitas.

Linhas albanesas. — O Governo resolveu mandar proceder à construção da primeira linha férrea no que é auxiliado por um sindicato financeiro estrangeiro. A primeira linha albanesa será de via normal, terá uns quarenta e quatro quilómetros e ligará Durrazzo a Tirana.

Linhas austriacas. — Desde 1 de Agosto voltou a ser explorado pelos seus antigos proprietários, a Sociedade Anónima de "Montafon Sehriins" o caminho de ferro de Montafon, que tem a extensão de 12 quilómetros e 800 metros e que estava desde a guerra a ser explorado pelo Estado.

União Internacional de Caminhos de Ferro

No dia 19 deste mês devem reunir em Lausanne, em sessão comum, as II e IV Comissões, respectivamente de «tráfego-mercadorias» e «troca de material circulante», para estudarem as questões suscitadas pela aplicação do regime dos vagões particulares.

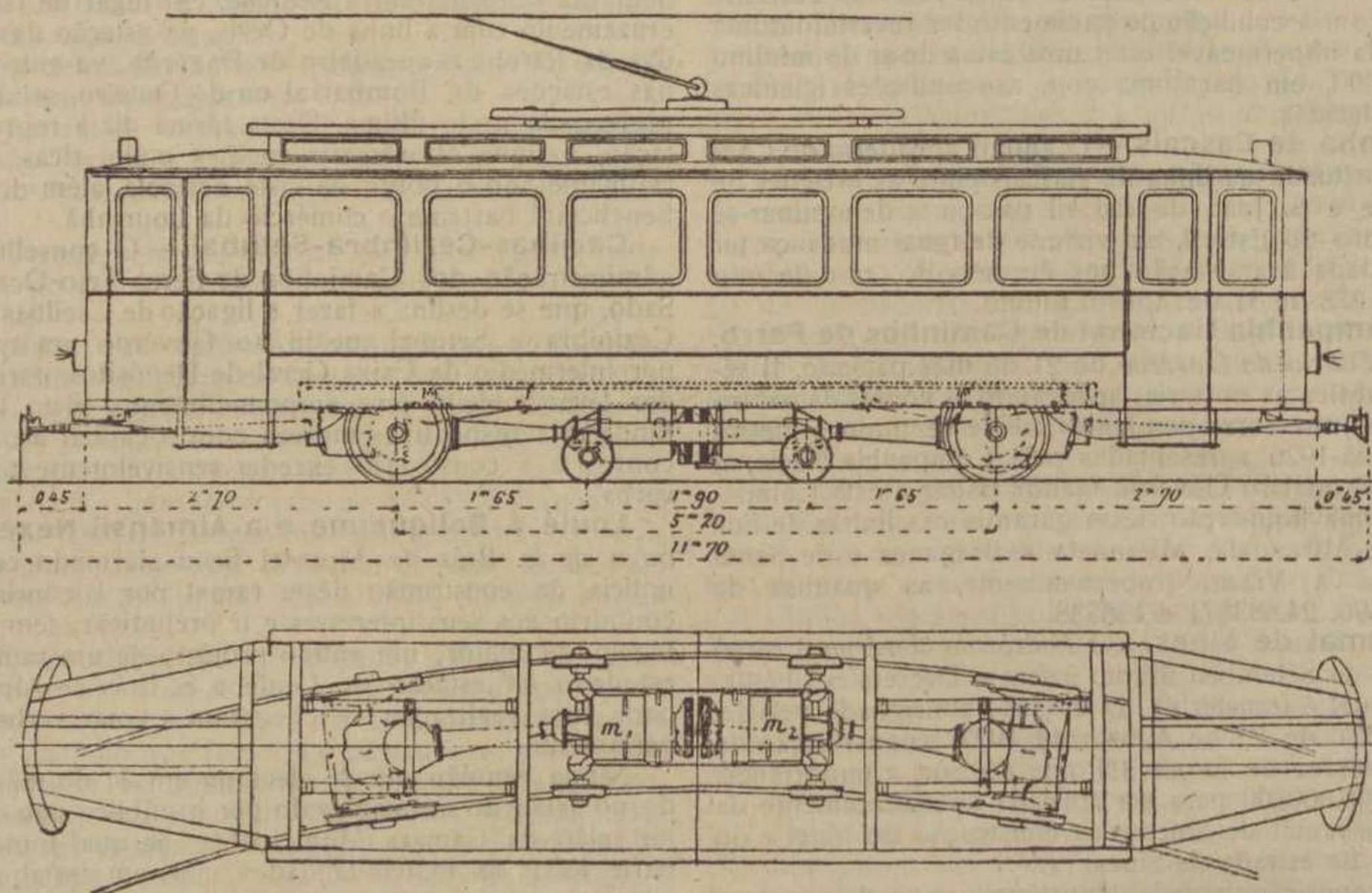
Truck Articulado para tramways eléctricos da fábrica de locomotivas Winterthur

Os chassis dos carros de tramways eléctricos eram simplesmente montados em dois eixos paralelos, e, quando se pretendeu construir carros de grande capacidade, ou quando estes eram destinados a vias com curvas de raio muito reduzido, foi preciso adoptar as «boggies» de dois eixos, ou com rodas iguais em todos os eixos, ou com rodas menores nos eixos simples.

Com quanto a adopção destes modelos tenda a demonstrar que eles correspondem às necessidades, não é de mais que se procure melhora-los, para facilitar a

seja o duplo do que se pôde fazer com o comando do modelo clássico, em que o *pignon* do motor age directamente sobre a roda dentada do eixo.

Graças a esta disposição, a base dos eixos motores pôde ser aumentada até largo limite, em relação aos dois eixos paralelos, sem que a brandura da rotação diminua; além disso, o comando distinto é elástico das duas rodas dum eixo permite à roda que rola no carril externo da curva desenvolver um percurso maior que o outro, sem uma fricção muito quente sobre o carri e sem desgaste.



Figs. 1 e 2—Carroagens de tramway montado sobre um duplo «truck» articulado da fábrica de locomotivas de Winterthur

inscrição nas curvas por um sistema ainda mais suave que o das clássicas «boggies». Foi o que fez ultimamente Mr. Buchli, director da fabrica de locomotivas de Winterthur, estudando um sistema de duplo *truck* articulado, cujos detalhes se podem ver nas nossas gravuras.

Os dois motores M-1 e M-2 da figura 2 são reunidos numa «bogie» de quatro pequenas rodas, cada uma das quais aciona um dos eixos extremos do carro. A transmissão, entre o eixo e as rodas, compreende uma engrenagem cónica e dois *pignons* direitos, demultiplicadores que movem duas rodas dentadas que accionam o semi-eixo correspondente, com interposição de molas que tornam inuito suave o movimento.

Realiza-se assim uma demultiplicação de 1 a 9, ou

A solução exacta do problema exigia evidentemente um diferencial, mas é preferível evitarmos a complicação e contentarmo-nos com uma solução aproximada.

A frenagem faz-se por vezes nas rodas motrizes, «nas rodas da bogie» nos eixos dos motores, de forma que as engrenagens não suportem o efeito da frenagem; para as rodas motrizes, os travões do freio são aplicados sobre um tambor que faz parte da roda.

Todos os orgãos em movimento são protegidos contra a lama, que é tão nociva aos motores e às engrenagens dos tramways ordinários.

A Companhia de Tramways de Zurich está experimentando actualmente a primeira carroagem do sistema a que aludimos e que também pôde ser aplicada a automotores a essência ao motor Diesel.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires

Os vapores tem magníficas e modificações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a erados e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com

AGENTES EM LISBOA: James Rawes & C.º Rua do Corpo Santo, 47, l.º

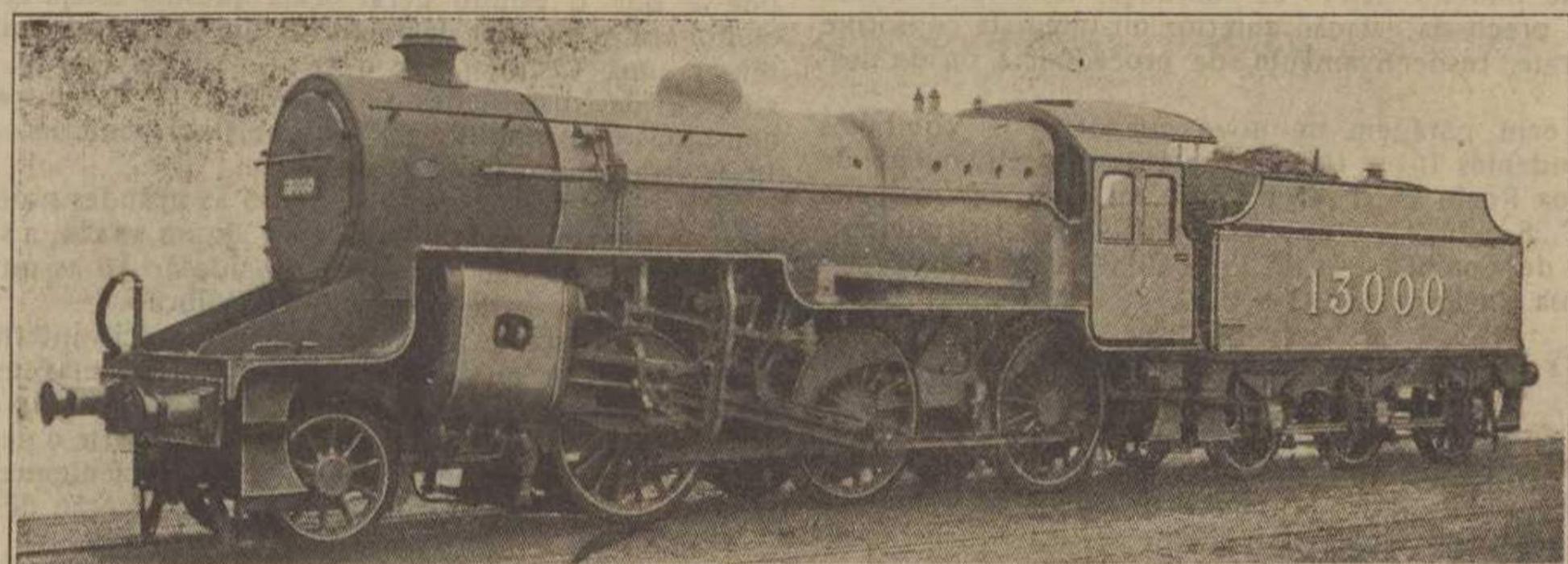
NO PORTO: Tait & C.º — Rua dos Ingleses, 28, 1.º

A nova locomotiva do tipo 2-6-0 da "London Midland & Scottish Railway"

Publicamos hoje a fotografia de uma das locomotivas de tipo mais moderno e de maior potência que se encontram actualmente circulando nas linhas europeias. Esse locomotiva tem o rodado do tipo 2-6-0 e foi construída nas oficinas de «Horwick Works» com destino a rebocar grandes cargas, por isso a L. M. S. R.

fica por mecânico, sendo um para as «boxes» dos eixos e outro para os cilindros e válvulas de «piston».

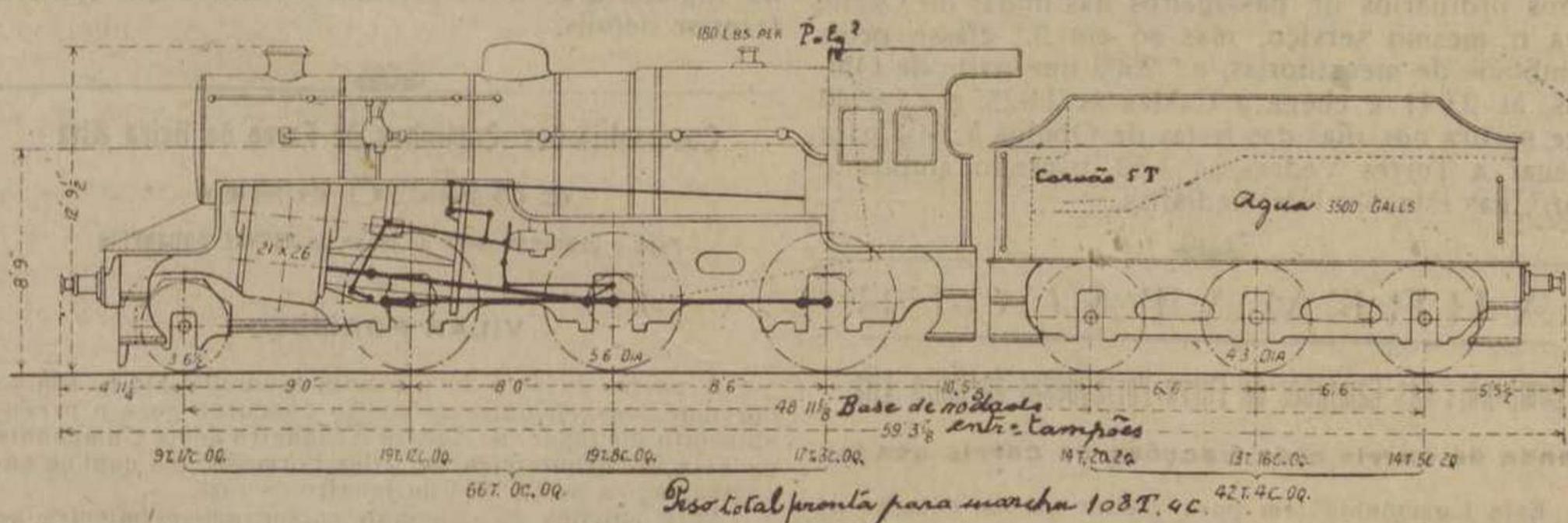
As molas dos rodados e do «chariot» da frente são do tipo laminado. A caldeira é provida duma caixa de fogo «Belpaire» sobre a qual estão montadas duas válvulas da segurança sistema Ross. E' equipada com



as está empregando em combóios de mercadorias e em combóios de excursões.

Os cilindros estão colocados da parte de fora das longrinas e comandam o par de eixos agrupados do

freio de vácuo automático que actua na máquina e no tender. A cabine do maquinista tem janelas dos lados e na frente de forma a poder-se fazer uma boa observação. O tejadilho inclinado para trás sobre a



A nova locomotiva tipo 2-6-0 da "London Midland & Scottish Railway"

meio. A distribuição do vapor é efectuada por válvulas de «piston» no topo dos cilindros, e estas válvulas que tem um diâmetro de 11 polegadas são postas em função por uma válvula «Walschaerts» tendo o curso máximo de $6\frac{1}{2}$ polegadas.

De cada um dos lados da máquina ha um lubri-

cabine do maquinista de maneira a dar um bom abrigo contra o mau tempo. O tender é do tipo de 6 rodas com capacidade para 3.500 galões de água e 5 toneladas de carvão, e é munido duma bomba para aspirar a água. O diâmetro das rodas é de 4 pés e 3 polegadas.

Viajeros e Transportes

Apeadeiro de Soalheira

No dia 3 do mês passado foi aberto à exploração o apeadeiro de Soalheira, situado na linha da Beira Baixa, entre as estações de Ladorsa e Castelo Novo.

Este apeadeiro faz só serviço de passageiros e não vende bilhetes, sendo as cobranças feitas em trânsito pelo preço da estação anterior ou imediata conforme se trate, respectivamente, de procedência ou de destino.

Teem paragem no novo apeadeiro os comboios ascendentes 161 e 163 que partem respectivamente de Lisboa Rocio às 21^h,45 e 12^h,20 passando em Soalheira às 6^h,28 e 19^h,41, e os ascendentes 162 e 164 que partem de Soalheira às 8^h,25 e 19^h,00 para chegarem a Lisboa Rocio às 15^h,43 e 1^h,22.

Transporte de cortiça virgem prensada nas linhas do Sul e Sueste

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste publicou um Aviso ao Públco reduzindo o mínimo de carga para vagão completo de cortiça virgem, prensada, de 8 a 6 toneladas.

Feira de Santa Iria em Obidos

Nos dias 18, 19 e 20 d'este mês realizam-se em Obidos festas interessantes e a feira de Santa Iria que costuma ser sempre muito concorrida de forasteiros idos de todas as povoações próximas daquela vila.

Por esse motivo a C. P., além do serviço de comboios ordinários de passageiros das linhas do Oeste, fará o mesmo serviço, mas só em 3.^a classe, pelos comboios de mercadorias, n.^o 2505 que parte de Obidos, às 23-11 e chega a Caldas às 23-25, e n.^o 2540 que partirá nos dias das festas de Obidos à 1-07 para chegar a Torres Vedras às 3-52, parando ambos, é claro, nas estações intermediárias.

ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Venda de carris e de fracções de carris usados

Esta Companhia tem para vender na sua estação de Figueira da Foz, grande quantidade de carris dos comprimentos de 7^m,95 e de 8 metros, e fracções de carris usados, podendo ainda prestar muito bom serviço em linhas de importância secundaria, em linhas de minas, em postes telegráficos ou de energia electrica, e em muitas outras aplicações geraes de construção civil.

Para grandes quantidades fazem-se vantajosas condições de preço.

Os pedidos devem ser feitos por intermédio das estações desta linha, ou directamente ao Serviços dos Armazéns Geraes na Figueira da Foz.

O Engenheiro Director da Exploração,
Joaquim Abranches.

A Convenção de Berne e a Inglaterra

Na 5.^a secção da Comissão Consultiva e Técnica de Comunicações e Trânsito (Sub-comissão de Transportes por via férrea) da Sociedade das Nações, que se realizou em Génova nos dias 25 a 27 de Janeiro d'este ano, a questão da constituição e funcionamento da Comissão Internacional de mercadorias foi o objecto de várias discussões por parte de diversos membros da Sub-comissão.

O representante da Inglaterra declarou que o seu Governo tinha constituído um Comité de peritos para o exame das disposições tratadas na Convenção de Berne. A exposição d'este Comité é actualmente objecto de estudo dumha Comissão composta por delegados das diferentes companhias de caminhos de ferro. Supõe-se que o estudo geral desta questão esteja concluído antes do fim d'este ano e que se poderá então tomar uma decisão com respeito a este acordo. A adopção das disposições da Convenção de Berne trará consigo uma modificação da legislação interna da Inglaterra sobre caminhos de ferro.

Por outro lado, o facto de todas as grandes potências continentais terem dado, com algum atraso, a sua ratificação no que respeite à sua adesão ao assunto, deve contribuir para protelar a sua solução.

A representante da Camara do Comércio internacional lembrou que na sua sessão de Bruxelas, esta instituição se declarou a favor da nova Convenção de Berne, por voto unânime, no que tomou parte o delegado da Inglaterra. Este voto indica suficientemente que o mundo dos negócios deseja a aplicação d'este convénio.

Esta adesão da Inglaterra implica uma mudança na sua legislação, difícil de efectuar em curto prazo. Em compensação, as disposições da Convenção relativas às tarifas directas podem ser aplicadas sem modificação na Inglaterra. O serviço dos "Ferry-boats" tem-se desenvolvido muito nos últimos anos, e as suas tarifas podem ser modificadas para se adaptarem aos projectos da nova Convenção de Berne. A admissão da Inglaterra ao novo Estatuto da Convenção poderá fazer-se depois.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

CONCURSO

Para o preenchimento do logar de AGENTE ADUANEIRO

EM

VILAR FORMOSO

A partir da data do presente anúncio e até ao fim do corrente mês encontra-se aberto concurso para o preenchimento do logar de Agente Aduaneiro desta Companhia na estação Fronteiriça de Vilar Formoso, e o qual se encontra vago a partir de 1 de Janeiro de 1927.

As condições do concurso encontram-se patentes na Administração desta Companhia — Rua Victor Cordon, n.^o 1 — Lisboa — e na Direcção da Exploração na Figueira da Foz.

As propostas, dirigidas em carta fechada, deverão dar entrada no Serviço do Trafego da Companhia na Figueira, da Foz, até às 18 horas do dia 31 do corrente.

A Companhia reserva-se o direito de investigar sobre a idoneidade e competencia dos concorrentes para o desempenho do referido cargo e, ainda, o de poder exigir uma fiança ou caução, se assim o entender conveniente.

Figueira da Foz, 3 de Outubro de 1926.

O Engenheiro Director da Exploração

J. Abranches