

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

20.º DC 41.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)

Bruxelas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1898. Rio de Janeiro, 1908. medalhas de prata—Antwerpia, 1894. S. Lu 1904, medalhas de bronze  
Representante em Espanha:—Henrique de La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 19  
Correspondente em Paris:—Ed. Glück-Rue George Sand 34—Enghien-les-Bains  
Representante em Angra do Heroísmo: José Maria dos Santos

NUMERO 980

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

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês  
**LISBOA, 16 de Outubro de 1928**  
Propriedade da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO  
Dr. Calado Rodrigues  
REDATOR E EDITOR  
Carlos d'Ornellas

## ANEXOS DESTE NUMERO

Companhia dos C.º de Ferro Portugueses — Serviço combinado com a Empreza de Viação Murta — Tarifa de Camionagem, em vigor desde 1 de Outubro de 1928. Transportes de passageiros, bagagens e mercadorias entre o Despacho Central de Portalegre e a estação de Portalegre.

## SUMÁRIO

Portos de mar e Caminhos de Ferro por J. Fernando de Souza . . . . .	Pag. 305
Novo metodo de secar as caldeiras das locomotivas . . . . .	» 308
General Freire de Andrade . . . . .	» 308
Viajando pela Tchecoslovaquia, por Fernando F. Varella . . . . .	» 310
Caixa de Previdencia dos Profissionais de Imprensa . . . . .	» 311

A obrigatoriedade de sulfuração dos «hangars» . . . . .	Pag. 511
A barragem do Vale Maentwrog . . . . .	» 511
Os caminhos de Ferro na Italia e a sua eletrificação . . . . .	» 312
Caminho de Ferro de Benguela . . . . .	» 313
Parte Oficial . . . . .	» 314
Linhos Portuguesas . . . . .	» 315
Vagão especial para descobrir fendas transversais das linhas . . . . .	» 316
Imprensa . . . . .	» 316
Viagens e transportes . . . . .	» 318
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta—Aviso ao Púlico	» 318
Vidé anuncios da C.º dos C.º de Ferro Portugueses da Beira Alta, C.º dos C.º de Ferro Portugueses e C.º dos C.º de Ferro Portugueses da Beira Alta . . . . .	» 319

## PORTOS DE MAR E CAMINHOS DE FERRO

II (\*)

Por J. FERNANDO DE SOUZA

Uma questão prévia importa esclarecer para a bôa orientação e estudos a fazer.

Ha quem faça um principio absoluto da necessidade da concentração de esforços e recursos, entendendo que em vez de os disseminar por grande numero de portos, devemos limitar os grandes melhoramentos a dois apenas, Lisboa e Douro-Leixões.

Se ha nesse modo de ver algo fundado, vem de mistura uma concepção erronea no relativo abandono a que se entende deverem ser votados os outros portos do País.

Neste ponto a bôa doutrina acha-se formulada nas considerações preambulares do Decreto 12.757.

Seja-me licito recorda-las:

Um porto moderno, ainda quando sejam magnificas as suas condições naturaes, obriga a dispendios enormes dificilmente conciliaveis com finanças de pauperaveis. Não se podem pois construir muitos portos a um tempo. E a pulverisação de recursos traz consigo a inproficuidade dos esforços.

«Ha pois que concentrar energias. Mas essa con-

centração tem limites. Não é só a grande navegação que é necessario bem servir para uma conveniente distribuição do tráfego pelo País. Esta só demanda os portos principaes e nem todos, pois que, ainda que muitos encontrasse em condições de bem a servir, nem a perda de tempo nem as excessivas despesas que neles faz lhe permitiriam em todos entrar.

«Por isso ao lado das carreiras de navegação principaes ha carreiras secundarias, que as complementam, efectuadas por navios de uma lotação e calado, menos dispendiosos e que vão aos portos da mesma categoria, os quaes é preciso apetrechar tambem. E esta exigencia complica mais o problema.

«O litoral é grande os centros populosos nele concentrados são numerosos e todos reclamam assistencias eficaz. Dadas as condições hipsometricas do nosso País, que não permitem o estabelecimento de uma conveniente navegação interior, e dada a insuficiencia das comunicações ferroviarias, o tráfego de cabotagem deve assumir uma grande importancia.

«E entretanto está reduzido a proporções insignificantes, consequencia do deficiente apetrechamento dos portos que o servem.»

(\*) Vide a *Gazeta* de 1 de Outubro.

São estes princípios incontestáveis que devem orientar, a meu ver, a Comissão.

Precisamos concentrar esforços em pequeno numero dos portos apetrechados para a grande navegação, sem abandonarmos porém outros secundários, mas de utilíssima função, centros de vida e actividade regionais, tendo as suas zonas tributárias, interesses criados, recursos próprios, que tornam possível e justificam plenamente a realização dos melhoramentos necessários, embora com auxílio maior ou menor do Estado.

Quando se procura, como tem agora sucedido em matéria administrativa, realizar uma prudente descentralização, despertar as iniciativas e aproveitar as energias locais, o mesmo se deve fazer em matéria de portos.

Assim o exigem a justiça distributiva e a bem entendida economia nacional, pois não seria rasoável onera-la com transportes escusados, concentrando o movimento comercial em dois ou três portos, nem limitar a estes a actividade comercial, sacrificando os restantes.

Por isso mesmo se impõe a fixação do programa de trabalhos e melhoramentos que a Comissão está encarregada de tratar, conciliando as exigências da grande navegação com as da cabotagem.

Outro ponto importa ainda frizar.

Tem-se criado Juntas Autónomas na maior parte dos portos.

Tem-nas Viana, Espozende, Povoa, Vila do Conde, Douro-Leixões, Aveiro, Figueira, Setúbal, Lagos, Portimão, Faro-Olhão, Tavira e Vila Real.

Veiu o decreto 14.718 de 8 de Dezembro de 1927 estatuir a lei orgânica das Juntas e o Decreto 14.782 de 19 do mesmo mês e o regulamento geral dos serviços, determinando o art. 37º do primeiro daqueles diplomas que as Juntas existentes harmonizem com as prescrições das mesmas os seus estatutos e regulamentos sob pena de dissolução.

No regulamento geral prescreve-se que os serviços de cada porto se distribuam por três repartições: repartição técnica, secretaria da Administração e secretaria de Contabilidade, todas superintendidas pelo Engenheiro Director, que é sempre o Administrador Delegado da Junta (artigo 5º § 2º do Decreto 14:718).

Como pôdem vasar-se em tão luxuosos moldes burocráticos os serviços de juntas de modestos recursos, que serão todos ou quasi todos absorvidos pelo pessoal que o regulamento lhe impõe?

Vejamos, por exemplo, na zona cujo estudo me foi confiado as consequências d'esses preceitos.

Além da Junta de Viana ha as dos portos de Espozende, de Povoa e de Vila do Conde n'uma extensão de costa de 38 km., ligados por estrada e em breve por caminho de ferro.

É admissível que haja 12 repartições e 4 técnicos directores para os respectivos serviços?

Parece á primeira vista que seria preferível en-

tregar os quatro portos a uma única junta com a sede em Viana, cujo engenheiro dirigiria os serviços de todos os portos, tendo, onde fosse preciso, um auxiliar de categoria mais modesta.

Por outro lado uma junta regional em substituição de corporações locais existentes faria esmorecer boas vontades e daria lugar a conflitos nocivos de interesses e rivalidades.

Deve-se pois, a meu ver, adoptar uma fórmula conciliatória.

As juntas locais continuariam a existir com as atribuições actuais, mas haveria para as quatro um Engenheiro-Director, que seria o Administrador Delegado de todas elas, tendo centralizados os serviços burocráticos.

Em cada junta local haveria apenas um a dois empregados de escritório para a parte de expediente e contabilidade.

Os presidentes das Juntas reunir-se-iam em conferências periódicas, duas por ano talvez, para se harmonisarem os serviços.

O Engenheiro seria coadjuvado, em caso de necessidade, por um ou mais agentes técnicos, que destacaria para onde tivesse serviço mais activo.

As despesas deste organismo central técnico e burocrático seriam rateadas equitativamente pelas juntas na proporção das suas receitas.

Assim se evitaria a multiplicação dispensável de funções com os respectivos encargos, e o agravamento de despesas burocráticas sem justificação, isto no interesse das próprias juntas e sem sacrificar a sua autonomia.

Faliciar-se-ia, além d'isso, o recrutamento do pessoal técnico tendo prática da especialidade, que não abunda e a sua melhor remuneração.

Identico princípio de cooperação se adotaria para aquisição ou aluguer de certos aparelhos dispendiosos, como dragas, quebra-rochas, grandes guindastes, escafandros, etc., com economia considerável e portanto com grande vantagem para todos os portos associados nesta cooperação.

Nesta ordem de idéias poder-se-iam agrupar os portos pela forma seguinte:

Séde do Grupo

Portos agrupados

Viana . . . . .	Caminha
	Ancora
	Viana
	Espozende
	Povoa de Varzim

Leixões . . . . .	Douro
	Leixões

Figueira . . . . .	Aveiro
	Figueira

Lisboa . . . . .	Nazaré S. Martinho Peniche Ericeira Cascaes Lisboa
Setubal . . . . .	Cezimbra Setubal Sines Alcacer (porto fluvial)
Faro - Olhão . . . . .	Milfontes Lagos Portimão Aibufeira Faro - Olhão Tavira Fuzeta

Um engenheiro experimentado pode perfeitamente presidir aos estudos, obras e exploração de um grupo, cujos meios de acção se coordenam perfeitamente com grande economia e sem duplicações inuteis.

#### PORTOS DE PESCA

Se considerarmos o numero das pessoas que a pesca e industrias conexas empregam e o valor dos respectivos productos: peixe e conservas, não podemos deixar de considera-las valiosissima fonte de riqueza para o Paiz, a pár da agricultura.

E todavia está longe a pesca de ter atingido entre nós as proporções a que lhe dão jus as aptidões da nossa população marítima e a extensão das nossas costas, em situação propicia á irradiação para diferentes zonas oceanicas de pesca.

Temos, para uma area continental de 89.625 quilometros quadrados com 5.622.000 habitantes, 845 quilometros de costas marítimas, das quaes 671 voltadas a Oeste e 174 ao Sul.

A maxima largura que as separa da vizinha Espanha — que para 497.882 quilometros quadrados com perto de 21 milhões de habitantes tem apenas 1.080, quilometros de costas ao Norte e Oeste 1.640 ao Sul, sendo 1.380 no Mediterraneo e 260 no Atlântico e menos abundantes de peixe que as nossas — é apenas de 218 quilometros.

Além do mercado nacional, insuficientemente abastecido por deficiencia de meios perfeitos de transporte, devemos pois abastecer boa parte do vasto mercado espanhol, sem falar nos outros, que importam conservas em larga escala.

Temos ao longo da costa 32 portos de pesca, alem de outros minusculos que não figuram nas estatísticas oficiaes.

Segundo o *Anuario Estatistico* de 1926 havia nesse ano 41.230 pescadores de maior idade e 5.148 menores nos três departamentos, Norte, Centro e Sul, empregando 366 embarcações de motor meca-

nico (a 23.755 toneladas, 2.671 de vela ou remos com 36.451 toneladas).

Nas ilhas havia 5.839 pescadores de maior idade, 301 menores, 21 embarcações de motor mecanico e 1.576 de vela ou remos com 179: e 2.683 toneladas, respectivamente.

Todavia, apesar da importancia dessa magnifica industria extractiva, não temos um só porto de pesca digno desse nome pelas instalações apropriadas, como não ha em circulação nem um vagão frigorifico.

O porto de pesca deve ser de facil acesso rapido e seguro; oferecer abrigo eficaz aos barcos, proporcionar-lhes pronta descarga do peixe em locaes onde se venda, prepare, armazene e distribua; facultar-lhes comodo abastecimento de carvão, gelo, mantimentos, apetrechos e facil reparação. Nalguns tem de se contar com as instalações para a seca de bacalhau e apetrechamento dos barcos que o vão pescar.

O porto de pesca moderno é pois um organismo complexo e caro, não podendo pois multiplicar-se demasiado as instalações completas e perfeitas.

Em que ponto da costa importa instalá-lo?

Sem pretender invadir as zonas de estudo atribuidas a outros membros da Comissão, exporei sucintamente dum modo geral o critério que me parece mais aceitavel.

Não os podemos multiplicar como os portos completos de pesca, pois demandam consideravel dispendio. Devem achar-se em relações directas com os caminhos de ferro, especialmente com os de via larga, que asseguram a exportação e quanto possivel com os de via estreita.

Primeiro que tudo deve ser preconisado o porto de pesca em Lisboa e a sua melhor localização é em Pedrouços, segundo o projecto proficuentemente elaborado pelo engenheiro Antonio Belo, que obteve parecer favoravel das estações competentes.

Seria grave erro interná-lo, afastando-o da barra e instalando-o nas proximidades do Poço do Bispo, como alguém propoz, em zona que deve ser reservada para as instalações industriais e comerciais de outra natureza.

Julgo que deverá haver ainda um porto de pesca no Norte e outro no Sul. Onde devem ser localizados?

Se olhassemos á importancia da pesca, escolheríamos Leixões e Portimão.

A afluencia do peixe a Leixões é porem determinada pela falta de abrigo noutrios portos. Escasseia ali o espaço para um porto de pesca de modo que não prejudique o restante serviço comercial. Ha a visibilidade do grande mercado do Porto e as facilidades de acesso dos caminhos de ferro de via larga e estreita, bem como os recursos que oferece um porto comercial importante. A Povoa de Varzim tem contra si, além do acanhado ambito de enseada, a falta de ligação directa com o caminho de ferro.

Não se dá esse inconveniente com Viana do Castelo, cujo porto é já servido pela via larga e sê-lo-ha pela via estreita, mas fica no extremo Norte da Costa.

Em Aveiro ficaria bem localizado um porto de pesca desde que a entrada da barra ficasse assegurada com qualquer tempo.

Á parte os portos de Lisboa e Setúbal é o quarto na ordem decrescente de produção da pesca e a da pesca do bacalhau tem ali instalações de valor.

O valor médio da pesca é de 12.362 contos.

Aveiro fica a 140 km. de Caminha e a 220 de Lisboa. E' servida pela via larga e pela via estreita.

Julgo pois que deve ser cuidadosamente estudada a instalação, ali, de um bom porto de peixe.

Quanto ao Sul, estaria indicado pela importância da pesca o porto de Portimão, se não tivesse más condições de abrigo. A pesca total teve o valor médio anual de 15.409 contos no quadriénio de 1924-1928.

O porto de Faro-Olhão tivera 13.829 contos e podem por-se em relações directas com o caminho

de ferro, ficando sensivelmente a meio da zona piscatória do Algarve.

Albufeira ficaria em boa situação, se não fosse necessário fazer ali obras importantes e muito dispendiosas para crear o obrigo necessário.

Tendo de ser Lagos porto de 1.<sup>a</sup> classe, que fica ligado com o caminho de ferro dispondo-se ali do terreno suficiente, seria talvez preferivel ali a criação de um porto de pesca, um pouco excentrico em relação á costa do Algarve, mas que seria utilizado pela zona ao Sul de Sines.

Importa pois confrontar as duas soluções: Faro - Olhão e Lagos; tendo em conta a facilidade de acesso para abrigo e o desafogo das respectivas instalações.

Creados assim três portos de pesca ligados com o caminho de ferro e regularmente distribuidos ao longo da costa, não devem por isso ser votados ao abandono todos os outros que estão já servidos, ou o virão a estar, por caminhos de ferro.

Entendo, de um modo geral, que devem ser melhorados, quanto possível, sobre tudo no que respeita a abrigo oferecido aos barcos.

## Novo metodo de secar as caldeiras das locomotivas

Quando se tiver de retirar uma locomotiva do serviço durante muito tempo é preciso secar as caldeiras de forma a evitar a deterioração das chapas, operação que se torna dificilíma em consequencia das travessas de ferro e tubulagem internas.

Torna-se assim indispensavel provocar uma elevação de temperatura suficiente para vaporisar, até aos ultimos vestigios, a humidade que subsiste na caldeira. Num artigo publicado ultimamente na *Revue Générale des Chemins de Fer*, M. Thomas indica como se procede a esta operação.

Depois de tirar 13 ou 14 dos tubos esbulhados no conjunto do feixe tabular, fecham-se os seus orificios ao lado da caixa da fumaça com o auxilio de tampões de madeira. Desmontados os autoclaves e desimpedida a abobada, introduz-se na grelha da fornalha um ou dois brazeiros.

Depois disto, instalam-se dois assopradores, um na chaminé para activar a tiragem e outro no tubo adaptado ao autoclave superior da virola anterior para activar a circulação dos gases da combustão e do ar quente. Pode ser utilizado, em caso de necessidade um terceiro assoprador para activar a combustão do carvão de madeira dos brazeiros.

Os assopradores são regulados de forma a atingir de 120° a 150° em 3 e meia horas,

Coloca-se então sobre a autoclave inferior da virola anterior o tubo e o assoprador préviamente instalados sobre o autoclave superior. Cérca de uma hora depois concentram-se todos os gases da combustão sobre a parte inferior do corpo cylindrico que é o mais difícil de secar.

Sete horas depois de realizada esta operação, a temperatura atinge a 80° ou 90° nas proximidades da autoclave da caixa da fumaça. A secagem da caldeira está então rigorosamente efectuada.

Os autoclaves e os tubos são colocados no lugar. Todavia, antes de fechar completamente a caldeira, coloca-se sobre a abertura dos tubos, em um ou dois recipientes, 100 kilos de cal viva afim de impedir quaisquer condensações que possam resultar da presença do vapor de agua.

No curso da operação a temperatura não deve ultrapassar de 160°.



## JULIO DA COSTA FREIRE

Após 60 dias de doença, retomou no dia 15 o serviço o sub-chefe da repartição do serviço de Estudos da Via e Obras da C. P. Sr. Julio Cardoso da Costa Freire, que no proximo mês de Novembro completa 50 anos de serviço na mesma Companhia.

O pessoal seu subordinado, atendendo ás suas qualidades de carácter e á estima como sempre foi tratado, recebeu-o festivamente, sendo-lhe oferecido um afectuoso «copo de agua», ao qual se associaram todos os funcionários da repartição.

A mesa de trabalho do Sr. Cardoso Freire achava-se ornamentada com lindas flores.

# AUTOMOVEIS MOON

(6 CILINDROS)

Economicos, elegantes e fortes

# DIANA

(8 CILINDROS)

Uma maravilha de mecanica,  
conforto e distinção  
o carro preferido pelos elegantes

Representantes para Portugal

J. M. ESTEVES DE AGUIAR

Rua Nova de Sousa

**BRAGA**

# VIAJANDO PELA TCHECOSLOVAQUIA

A UTILIDADE DOS COMBOIOS — IMPRESSÕES DE VIAGEM  
PILSEN, A CIDADE DA CERVEJA E OS ESTABELECIMENTOS

SKODA

*Por FERNANDO F. VARELLA*

O tempo é dinheiro, diz com razão o proverbio. Tambem o turista economico e desejoso de conhecer num golpe de vista rápido as belezas naturais das regiões tchecoslovacas, de Sumava ás estações balnearias do Norte da Bohemia, Praga, o Kras (cordilheiras moravianas) os Altos Tatras, fará ele o uso do comboio rapido, levando-o a diferentes partes da Republica Tchecoslovaca, cujas principais arterias são: o rapido para as estações balnearias do Norte da Bohemia, Paris-Praga e ainda o expresso compor tando carruagens de III, Paris-Praga-Varsovia, via Cheb, Marianské Lázne, Pilzen, Praga (estação Wilson), Olomouc, Bohumín. Um outro, o expresso de Sumava, Brod s/ Forêt — Domazlice-Pilsen-Praga.

O expresso para a chamada suissa tchecoslovaca: Berlim-Podmokly-Praga-Brno-Bratislava. O expresso, Praga-Luhacovice (estancia termal), e o expresso Praga-Bratislava-Budapest com correspondencia para Trencanské Teplice e Pístany.

O expresso, Berlim-Podmokly-Ústí s/ Elbe para a estação balnearia de reputação mundial de Karlovy-Vary.

O expresso Praga-Olomouc-Bohumín-Kosice via Halmi para Bucarest, e o expresso Praga-Cheb-Wiesau-Roma, etc.

O viajante desejoso de obter a correspondencia directa da Bohemia e atravessar a Republica Tchecoslovaca para os sitios pitorescos da Slovaquia, fará ele uso da linha Praga-Olomouc-Bohumín-Zilina. Mas o turista, que no seu itenerario de u tra semana ou de 15 dias, quizer formar uma ideia ainda que ligeira dos locais mais interessantes da Tchecoslovaquia, escolherá o itenerario Praga via Blansko como ponto de partida para as grutas maravilhosas do Kras moraviano, encontrando durante o trajecto, dois dos principais centros da Tchecoslovaquia, que é Brno e Bratislava, d'onde apoz uma encantadora excursão, ele, aportará a Kosice, passando pelas estações climatericas e pelos Altos Tatras. Eis aqui uma interessante viagem á «vol d'oiseau», de Sumava atravez desta florescente republica que vou descrevendo sucessivamente no seguimento desta pequena reportagem.

Tomo o expresso em Sumava na estação fronteira de Brod sous Forêt, dirigindo-me para Ceska Kubice, vilégiatura esmerada, contando-se numerosas pensões

familiares, pois para a colonia de Babylone sobressaem as elegantes casas de campo, e, acho-me em Domazlice, ponto de partida das excursões para Sumava. A minha atenção é atraída á chegada para a Camara Municipal com o seu museu, depois para uma praça ornada de arcadas; foi aqui que viveram os escrivães tchecoslovacos Bozena Nemcová e Jaroslav Vrchlicky.

O antigo castelo dos Chods — tribu nomada tchecoslovaca que na idade media, era a guarda vigilante da fronteira no seculo XII, oferece um interesse particular. A sua alta torre de trez zimbrios, a torre oval de igreja decanada e a porta caracteristica da cidade oferecem de longe a impressão de uma cidade que serviu noutro tempo de forte muralha á Patria tchecoslovaca.

Do alto da terre de Kurz (1039 m.) erigida pelo Club dos Turistas de Domazlice sobre a colina de Cerchov coberta de esplendorosos arvoredos, a vista abrange os montes de Sumava: Ostry, Jezerníhora, Javor, a floresta da Bohemia até Primda, uma parte da Baviera e o interior do paiz tchecoslovaco até o vertice de Radyn perto de Pilzen.

A partir de Domazlice, na direção de Pilzen, atravessa a região hulhieira da Bohemia occidental, e devido atravessar os confluentes dos rios Mze e do Redbuza na metropole occidental tchecoslovaco, Pilzen segunda cidade da Bohemia em importancia oferece um movimento muito animado no meio de centenas de estabelecimentos industriais.

A famosa fabrica da burguezia fundada em 1482 produz actualmente mais de 865.000 hel. de cerveja por ano, comporta as suas caves um comprimento de 9 kilometros e emprega mais de 1200 trabalhadores; é esta a cervejaria que produz a celebre cerveja de Pilzen conhecida em todo o Mundo.

Os outros estabelecimentos concorrentes são: a Brasserie anonyme, la Société des bières e o Svetovar tcheque. E' digno de ver-se as fabrica dos antigos Estabelecimentos SKODA. Já antes da guerra mundial, o nome Skoda era nomeado ao lado de Krupp, Schneider, Greusot, Vickers e Putiloff.

Criou a sua fama com um aço fundido especialmente apto para construção de navios. Os formidáveis canhões, com os quais os alemães forçaram as

fortalezas belgas, no começo da guerra, foram construídos neste estabelecimento, servindo naquele tempo á Austria, aliada da Alemanha para fabricar armas de todo o genero.

Empregava em 1917 30.722 operarios. Hoje emprega 12.000 e 2.600 empregados. Apesar da guerra transformou-se para o fabrico de máquinas e artigos de paz. Possui minas das quais extrae o carvão e o ferro necessário para a sua industria. A sua fundição de aço alinha-se dignamente ao lado de qualquer outra do continente europeu, e possui nove fornos de 15 a 50 toneladas.

Na praça principal vê-se a antiga construção gothica da igreja de S. Bartolomeu, e, encontra-se na retaguarda, a Câmara Municipal em estilo de renascença. No numero dos belos edifícios, destaca-se o Teatro Municipal, produzindo um bom aspecto com o seu lindo jardim; o interior encontra-se artisticamente decorado, possuindo um jogo de lindas e ricas peças; mais adiante vê-se o Museu, a Caixa Económica e o Club Nacional.

No proximo artigo farei ao leitor a descrição das estâncias thermaes e climáticas conhecidas em todo o Mundo e situadas a Oeste da Tchecoslováquia que são: Marianské Lazné, Karlovy-Vary e Františkovy Lazné.

## Caixa de Previdencia dos Profissionais da Imprensa

O benemerito capitalista poveiro sr. Vicente Areias fez entrega á direcção da Caixa de Previdencia dos Profissionais da Imprensa da quantia de 1.990\$85, importância de metade do produto total da festa consagrada á Imprensa, realizada na esplanada do Castelo da Povoa de Varzim, em 22 do mês findo. Igual importância foi entregue, pelo mesmo benemerito poveiro, á Casa dos Jornalistas do Porto.

O sr. Vicente Areias, cujas atenções pelas obras de solidariedade dos jornalistas ha muito se revela-

ram, levou a sua generosidade ao ponto de suprir do seu bolso as despesas da festa realizada, no dia 22 de Setembro, na Povoa de Varzim, para que o produto integral dela revertesse, em partes iguais, para os cofres das duas colectividades de previdencia dos profissionais da Imprensa de Lisboa e Porto.

## A obrigatoriedade de sulfuração dos «hangars»

O sr. ministro do Comercio determinou que, de harmonia com o desejo manifestado pela Direcção Geral de Saúde, as companhias de caminhos de ferro, nos «terminus» ou em entroncamentos de demora façam a sulfuração em «hangars», por onde devem passar todas as carruagens de passageiros, e que, enquanto não estiverem a funcionar esses «hangars», seja praticada desde já a sulfuração de todas as carruagens de passageiros, em serviço, pelo processo de combustão de enxofre dentro dos diversos compartimentos.

Estando a comissão liquidatária dos caminhos de ferro do Estado a terminar os seus trabalhos foi marcado até o fim do proximo mês de Novembro o prazo para apresentação de quaisquer reclamações.

## A BARRAGEM DO VALE MAENTWROG

Terminou, no passado dia 13, depois de três anos de trabalho, a construção duma grande barragem que atravessa o vale do Maentwrog, Merionethshire. Esta obra foi construída com a ajuda do governo inglês, representada por três milhões de libras, e foi inaugurada, no dia 14, pelo ministro dos Transportes, com toda a solenidade. Esta importante obra fornecerá electricidade a uma grande parte da Galés do Norte, Cheshire, Lancashire e Midlands, formando um reservatório de 17.000 milhões de galões de água, que ocupa uma área de quatro milhas quadradas.

**Trefileries et Lamoins du HAVRE**

**S. A. au capital de 100.000.000 Frs.**

28 Rue de Madrid, PARIS

**COBRE**  
PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos  
**SPECIA, Ltda.**

Praça D. Luiz, 9—LISBOA  
Tel. C. 1748

# OS CAMINHOS DE FERRO NA ITALIA E A SUA ELECTRIFICAÇÃO

ITALIA resolveu proceder á electrificação dos seus caminhos de ferro no ano de 1897 e nesse mesmo ano foram iniciados os necessarios estudos, escolhendo-se os dois sistemas mais adoptados, em geral; assim, em 1901, foi aplicado o sistema trifásico nas linhas de Varese (Milão-Varese-Porto Ceresio, com uma extensão de 75 quilómetros, e Gallarat-Luino, com 47 quilómetros) e em 1902. o sistema de corrente contínua nas linhas de Valtellina (Milão-Sendrio, com 181 quilómetros).

Devido aos ótimos resultados obtidos, procedeu-se depois á electrificação de outras linhas-troncos, e entre estas a da estação do confim francez, Modena-Turim-Genova-Pisa-Livorno, com um percurso de 457 quilómetros; actualmente as linhas em trafego, já electrificadas, sobem, na Italia, a 1.700 quilómetros. No entanto, foi decidida e realizada a transformação de quedas de desniveis de agua em fontes de energia electrica, permitindo assim a electrificação de outras linhas ferreas, grandes consumidoras de carvão fossil, importado do exterior. Actualmente procede-se á electrificação de outros 1.565 quilómetros de linhas; em fins de 1929 a Italia terá mais de 2.000 quilómetros de caminhos de ferro electrificados e em 1931-32 um total de 3.265 quilómetros.

Já em 1929, com 2.000 quilómetros de linhas electrificadas, os caminhos de ferro do Estado italiano realizarão uma economia de combustivel equivalente a 800.000 toneladas por ano, isto é, cerca da quarta parte do consumo total anual.

As vantagens desta transformação — da tracção a vapor para a tracção electrica — são enormes e evidentes. O publico viaja «com prazer», quer pela limpeza dos vagões, quer pela rapidez do trafego; e, não existindo mais a fumaça asfixiante nos tuneis, cheios agora de ar puro e fresco, o numero dos viajantes diarios, pode-se dizer que triplicou. A potencialidade das linhas, em geral, tambem triplicou e quadruplicou na linha do Monte Cenis; assim é, que durante a grande guerra, as comunicações entre a França e a Italia, e, portanto, o transporte de soldados, armas, munições e viveres, realizou-se com grande rapidez, sucedendo-se os comboios, uns atrás dos outros, sem atraços e sem inconvenientes, ao passo que com a tracção a vapor os comboios não podiam seguir-se uns aos outros senão com longos intervalos, ocorrendo mesmo muitos casos de asfixia no tunel do Monte Cenis, cuja extensão é exactamente de 13.636 metros.

Outra grande vantagem da tracção electrica é a de poder vencer com grande facilidade fortes rampas: de

forma que estas duas características — ausencia de fumaça nos tuneis e facilidade de vencer as rampas — permitem triplicar a potencialidade das linhas de montanha, com tuneis e fortes rampas.

Entre os sistemas de tracção electrica actualmente empregados, isto é, o trifásico, o monofásico e o de corrente contínua, este ultimo conseguiu obter o maior numero de sufragios dos tecnicos. De facto, ele só exige um fio aereo de tomada de corrente para o trolley, tornando infinitamente mais simples e facil os desvios aereos. As locomotivas electricas aguentam melhor a carga e a variação de velocidade é muito mais facil e mais ampla. Além disso a corrente contínua permite a recuperação; isto é, os comboios que descem geram automaticamente a corrente que se emite na linha, contribuindo para a tracção dos comboios que sobem, para vencer as rampas fortes. Consegue-se assim economia de energia e grande economia nos órgãos dos freios, porque os próprios motores fazem o papel de freios, deixando como reserva os freios mecanicos, os quais não se aquecem nem se desgastam. A corrente contínua tem permitido, além disso, em certos casos, ligas com os caminhos de ferro as linhas de bondes urbanas, que tambem são todas de corrente contínua conseguindo-se deste modo um serviço cumulativo.

Na Italia as maiores oficinas que foram encarregadas pelo estado da electrificação das linhas de caminho de ferro, são as Oficinas Nacionaes de Savigliano, que ocupam cerca de 5.000 operarios e se especializaram nas construções metalicas e electro-mecanicas. Essas oficinas estão actualmente concluindo a electrificação da linha Savona Ventimiglia e estão aprontando uma encomenda de 13 locomotoras destinadas á linha de Foggia-Benevente.

Estas locomotoras, de 3.000 volts e corrente contínua e da força de 2.300 H. P., desenvolvem uma velocidade de 75 quilometros-hora, puxam normalmente um comboio de 400 toneladas, excluido o peso da locomotora, com recuperação nas rampas superiores a 15 %. Na parte electrica destas locomotoras, as oficinas de Savigliano adoptaram um schema estudado juntamente com a Sociedade Metropolitan Vickers Electrical Co., de Manchester. Tambem a Companhia Paulista, no tronco por ela recentemente electrificado, adoptou a corrente contínua de 3.000 volts, como sendo o sistema mais pratico e conveniente.]

\* \* \*

Seria para desejar que o Caminho de Ferro Central siga, o mais depressa que fôr possivel, este exem-

plo, e decida-se a electrificar, pelo menos o tronco Rio de Janeiro-Barra do Pirahy, triplicando a sua capacidade de trafego, actualmente tão deficiente e tornando assim mais faceis e agradaveis as comunicações da Capital Federal com os seus subúrbios, os quais se desenvolverão, formando novos centros urbanos.

A noticia acima referida é mais um sugestivo exemplo demonstrativo do quanto já está tardando a electrificação dos nossos caminhos de ferro.

A contingencia da importação de combustivel, a falta de segurança, por agora, de suprimento de carvão nacional em condições de quantidade e preparo que bastem às necessidades do trafego estão a mostrar imperativamente o caminho a seguir,

Por outro lado, a afluencia abundante da hulha branca, graças á intensa irrigação dos nossos cursos de agua evidencia a urgencia da substituição.

Mais de uma vez *Brazil-Ferro-Carril* tem batido nesta tecla e não podemos deixar fugir a esta outra oportunidade que se nos oferece, para um retorno ao assumpto.

No momento actual, principalmente a electrificação ferroviaria aparece revestida de uma nova razão deprecatoria, em face do desenvolvimento ferroviario.

Mais do que nunca o transporte por caminhos de ferro precisa de cercar-se do maior numero possivel de condições de barateamento, sendo a electrificação uma das mais preponderantes.

Ainda não ha muito tempo, tivemos ocasião de citar o exemplo suíço onde a mudança de sistema, da locomotiva a vapor para a locomotiva electrica, trouxe resultados palpaveis, verificados em cifras indiscutiveis de consideravel economia.

Ora, consideremos um pouco o nosso caso. A realutilidade das estradas de rodagem que ha muito tempo já deviam estar cooperando salutarmente no saneamento das angustias sugestivas e paralisantes dos nossos transportes, tem vindo juntar-se o espirito da novidade e mais ainda o nosso nervosismo exclusivista e mono-lateral.

Enquanto isto, fazem-se velhas numerosas reclamações contra as nossas ferrovias, algumas com certa razão mas muitas outras um tanto ou quanto exageradas.

Taes reclamações elevam-se ao tom de grita, quando se cogita de aumento de tarifas, grita no meio da qual é dificil distinguir as queixas justas de productos gravados de mais, dos interesses da producção em defesa de um determinado coeficiente de lucros.

A contingencia actual, portanto, é das que mais veementemente indicam um caminho de urgentes melhoramentos ferroviarios. Nesse caminho ha dois pontos principaes. Um deles é o aperfeiçoamento do transporte sobre todos os pontos de vista, taes a segurança, a quantidade e as boas condições do trafego, bem como a garantia da integridade quantitativa e qualitativa ou carga. O outro, de não menor importancia, reside no esforço a realizar, no sentido de re-

ducção do custeio do trafego. Em muitos *itens* essa reducção pode ser estudada e realizada, quando tal se mostre possivel, em consequencia desse estudo.

Onde já não mais se tornam precisos estudos novos para essa reducção, é incontestavelmente na producção da força motriz. Estudos já feitos aqui, completos e minuciosos, exemplos e verificações que a todo o momento nos chegam do estrangeiro, iniciativas já, mesmo, em varias empresas ferroviarias brasileiras não deixam mais a menor duvida sobre a conveniencia da electrificação principalmente como medida de economia, tendente a reduzir o custo da tonelada-quilómetro.

Assim sendo, não comprehendemos por que não se entrou ainda num campo mais decisivo de realizações, para a electrificação dos nossos caminhos de ferro, notadamente a Central do Brazil, que, por ser do Governo, deveria dar o exemplo nesse movimento, aliás de simples bom senso economico.

Nunca formámos ao lado dos protestos sistemáticos contra as elevações de fretes, reconhecendo a ponderação de certas razões justificativas, muitas vezes, das empresas que dela tomam a iniciativa.

Entretanto, enquanto tardar a obra de electrificação, os atingidos pela elevação de fretes, motivados pela decompenso entre o preço de custo e o de tarifa da tonelada-quilómetro, poderão argumentar com certa logica perguntando por que não se tomam, antes de se aumentarem as tarifas, todas as medidas necessarias para o barateamento desse custo.

Ora, a electrificação é uma delas.



## Caminho de Ferro de Benguela

A *African World* refere-se em editorial, a um facto de grande importancia, como é o do Caminho de Ferro de Benguela haver atingido a fronteira do Congo Belga, no Luao, no ponto de delimitação entre Angola e o Catanga.

Graças á tenacidade demonstrada pelos chefes da empresa, as 840 milhas de via que partem do pôrto do Lobito, um dos mais interessantes portos naturais da Africa Portuguesa, acham-se agora concluidos.

A casa Pauling & C.<sup>a</sup> teria construido os ultimos 110 quilometros á razão dum quilometro por dia, o que constituiu um verdadeiro *record* de construção e colocação de linhas ferreas em Africa.

A construção do ramal de Tchilongo, do Caminho de Ferro do Cabo ao Cairo, deverá ter começo proximamente, pela C.<sup>a</sup> do «Bas-Congo and Katanga Railway».

As 338 milhas achar-se-ão terminadas no fim de 1929, segundo o programa estabelecido.

Um serviço de *auto-cars* e de transporte acaba de ser organizado entre a fronteira portugueza e Tchilongo e Elizabeth. Dentro de pouco pois, — conclui a *African World*, — um poderoso tráfico se produzirá nas regiões mais ricas de minérios no mundo inteiro.

# Parte Oficial

Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral de Estradas

Repartição de Estradas

Decreto n.º 15:536

## Código da Estrada

(Aprovado pelo decreto n.º 15:536, de 14 de Abril de 1928)

### CAPÍTULO VII

Responsabilidade criminal

(Continuação do n.º 979)

Esta poderá ser apreendida logo após o acidente, desde que a autoridade entregue, em troca, qualquer documento com a declaração expressa de que substitui a carta, a qual será restituída ao condutor logo que este se apresente, excepto nos casos dos artigos 39.º e 40.º, em que só será restituída quando se prove a absolvição no tribunal competente e com a apresentação dos documentos que lhe forem exigidos pelo Conselho Superior de Viação.

Da ocorrência será sempre levantado um auto em que fique detalhadamente descrita a forma como se deu o desastre ou acidente, suas causas e consequências, número e proveniência do bilhete de identidade, numero da carta de condutor e do registo das viaturas e da apólice de seguro com o nome da respectiva companhia se a tiver.

Em caso algum será sustada a marcha da viatura que desempenhe serviço do correio, socorros sanitários ou de incêndios, ou qualquer outro de carácter urgente de cuja interrupção resulte manifesto prejuízo público, devendo nestes casos o condutor ser acompanhado pelo agente da autoridade até terminar o serviço ou até poder ser substituído.

#### ARTIGO 39.º

Quando o atropelamento fôr voluntariamente causado pelo seu autor, com o propósito e a intenção de ferir ou matar, ser-lheão aplicadas as penas das secções 1.ª, 2.ª ou 4.ª do capítulo III do título IV do livro II do Código Penal.

§ 1.º Em todos os mais casos ficarão os autores dos acidentes sujeitos às sanções penais da secção V do mesmo capítulo, título e livro, que punem o homicídio, ferimentos e outras ofensas corporais voluntárias.

§ 2.º A condenação de qualquer condutor de viatura automóvel pelo crime de que trata o presente artigo importa a imediata apreensão da sua carta de condutor e a sua inabilidade para obter nova carta.

#### ARTIGO 40.º

Ao condutor que cometa segundo atropelamento, quando se prove que transgrediu qualquer das disposições relativas ao trânsito, será apreendida a carta de condutor, ficando inibido de conduzir viaturas automóveis por prazo não inferior a um ano, e em caso de terceiro atropelamento pelo mesmo motivo ser-lhe há apreendida igualmente a carta, não podendo

ser-lhe restituída senão passados cinco anos, além das penalidades em que incorrer. A penalidade de perda de direito de possuir carta de condutor só lhe poderá ser aplicada provisoriamente pelo Conselho Superior de Viação, e definitivamente por sentença passada em julgado.

§ único. Será também definitivamente privado de conduzir viaturas automóveis:

- a) O condutor que fôr condenado por embriaguez, furto, roubo, abuso de confiança ou burla;
- b) O condutor que na via pública atropelar alguém e não parar imediatamente para prestar socorros.

#### ARTIGO 41.º

Transitada em julgado a sentença condenatória pelos crimes a que se referem os artigos 38.º, 39.º e 40.º, deverá o juizo, para os fins expressos nos mesmos artigos, comunicá-lo imediatamente ao Conselho Superior de Viação, que informará as autoridades competentes.

#### ARTIGO 42.º

Todas as autoridades a quem incumbe tomar nota, resolver e julgar sobre as transgressões referentes ao trânsito de viaturas automóveis são obrigadas a periódicamente enviar ao Conselho Superior de Viação nota de todos os acidentes, desastres, multas e participações por excesso de velocidade, para o que as reteridas autoridades criará um registo especial, no qual mandarão averbar a cada condutor as notas a elas referentes.

De igual forma procederá o Conselho Superior de Viação, que criará também um registo especial e fará averbar na fólha relativa a cada condutor as penalidades e transgressões que forem ocorrendo, sendo depois este registo um dos meios de informação para proceder contra o condutor nos termos dos artigos 38.º, 39.º e 40.º.

Aos processos instaurados por qualquer acidente ou desastre será sempre junta uma cópia dos assentamentos do condutor, e se da mesma nota constarem mais de seis condenações ou multas por transgressão das alíneas a), h), i), m), p), q) e s) do artigo 36.º, tal facto constituirá uma agravante de natureza especial e será considerado como reforço de culpabilidade.

#### ARTIGO 43.º

Os juízes que intervirem nos processos por transgressão às disposições do presente Código, quando entenderem necessário parecer técnico, requisita-lo hão ao Conselho Superior de Viação ou às comissões técnicas de automobilismo, fazendo fé tal informação técnica. Ao transgressor é facultado o direito de, em sua defesa, apresentar no tribunal informação da mesma proveniência.

### CAPÍTULO VIII

Disposições gerais e transitórias

#### ARTIGO 44.º

O presente Código entrará imediatamente em vigor, devendo porém observar-se, por parte de quem tem de o cumprir e de lhe dar cumprimento, os prazos e datas especialmente fixados para aplicação de algumas das suas disposições e os constantes dos artigos seguintes.

#### ARTIGO 45.º

1.º Até 30 de Setembro do corrente ano serão substituídos todos os livretes de circulação actualmente distribuídos ás diferentes viaturas automóveis existentes no País, nos termos da parte final do § 3.º do artigo 28.º. Para tal fim os proprietários de todas as viaturas automóveis poderão requisitar nas sedes das comissões técnicas de automobilismo impressos, modelo n.º 6-A, para preencherem e entregarem dentro do referido prazo;

2.º Igualmente até 30 de Setembro do corrente ano todos os condutores de viaturas automóveis são obrigados a apresentar na sede da comissão técnica de automobilismo um impresso, modelo n.º 10-A, que lhes será fornecido nas respectivas secretarias, devidamente preenchido, com indicação do número do respectivo bilhete de identidade, acompanhado de três fotografias e do certificado do cadastro policial referente ao distrito onde tenha residido nos últimos seis meses; a falta deste último documento poderá ser suprida pela apresentação de qualquer outro que abone o comportamento moral e civil do requerente autenticado pelo Conselho Superior de Viação ou pelas comissões técnicas de automobilismo, desde que três dos seus membros se responsabilizem pela exactidão das declarações nêle exaradas e atestem categóricamente a idoneidade do apresentante;

3.º Os actuais livretes de circulação e cartas de condutor sómente têm validade até 30 de Setembro do corrente ano, sendo consideradas sem êsses documentos, a partir de 1 de Outubro de 1928, todas as viaturas e condutores que não possuarem os dos modelos n.ºs 8 e 11 criados pelo presente Código;

4.º As cartas de condutor serão, a partir de 1 de Outubro de 1928, visadas pelas comissões técnicas em presença dos certificados do registo criminal e policial, quando o Conselho Superior de Viação assim determinar, mas nunca com intervalo menor que três anos;

5.º Os proprietários das diferentes *garages* e oficinas de reparação de viaturas automóveis remeterão às comissões técnicas de automobilismo da sua área, até o dia 15 de Julho de 1928, um mapa, modelo n.º 13, com a discriminação de todas as viaturas automóveis existentes nos seus estabelecimentos no dia 30 de Junho do corrente ano. Os impressos para os referidos mapas serão fornecidos pelas comissões técnicas de automobilismo e deverão ser remetidos a estas devidamente preenchidos, periodicamente em referência a 30 de Junho e 31 de Dezembro de cada ano e até o dia 15 do mês seguinte a êstes.

6.º Os arquivos e todo o expediente das antigas comissões técnicas transitarão para as comissões técnicas de automobilismo criadas pelo presente Código.

#### ARTIGO 46.º

Os condutores de viaturas automóveis empregados em carreiras destinadas a serviço público, compreendidas no artigo 25.º do presente Código, são dispensados da apresentação do atestado de capacidade como condutores mecânicos até 31 de Dezembro de 1928. Depois desta data só as poderão conduzir desde que se encontrem habilitados nos termos exigidos no referido Código.

#### ARTIGO 47.º

As receitas provenientes dos emolumentos cobrados e depositadas pelas actuais comissões técnicas até a data da publicação do presente Código, à ordem do Automóvel Clube de Portugal ou de qualquer outra entidade oficial, serão desde já transferidas para ficarem à ordem do Conselho Superior de Viação, para terem aplicação imediata na sinalização das estradas, na instalação de postes e outras providências que tornem pública a mudança de sentido de marcha na via pública.

#### ARTIGO 48.º

A partir de 21 de Junho de 1928 nenhuma viatura automóvel poderá circular na via pública sob o registo de WW, sendo consideradas compreendidas no n.º 3.º do artigo 45.º as que forem encontradas nessas condições.

#### ARTIGO 49.º

A partir de 1 de Janeiro de 1930 será proibida a circulação nas estradas a cargo do Estado de veículos de eixo sólido com as rodas.

Paços do Governo da República, 14 de Abril de 1928. — O Ministro do Comércio e Comunicações, Alfredo Augusto de Oliveira Machado e Costa.

# Linhas Portuguesas

#### Actualização dos serviços sanitários

Para actualização do regulamento dos serviços sanitários de caminhos de ferro, foi nomeada uma comissão a qual é constituida pelos srs. dr. Carlos da Silva Oliveira, chefe da secção dos serviços sanitários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que servirá de presidente; dr. Vasco Palmeirim, médico adjunto da mesma Direcção Geral; dr. Francisco Pereira Dias da Fonseca, médico inspector da mesma Direcção Geral; dr. Carlos Alberto Lopes de Almeida, chefe dos serviços de saúde da Companhia Portuguesa; dr. Frederico Nogueira de Carvalho, chefe do serviço de saúde da Beira Alta; dr. Francisco Gentil, chefe dos serviços de Saúde da Companhia Nacional; dr. Fernando Waddington, chefe do serviço de saúde da Companhia do Norte de Portugal; dr. Arnaldo de Almeida, chefe do serviço de saúde da Sociedade Estoril; dr. António Augusto de Castro Soares, chefe do serviço de saúde da Companhia do Vale do Vouga.

\* \* \*

Está aberto concurso documental para admissão de fiscais de via e obras da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

#### Concurso para admissão de professores na escola primária do Entroncamento

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses foi aberto concurso documental até o dia 30 do corrente, para admissão dum professor e dum professor na escola primária daquela companhia, situada na estação do Entroncamento.

#### Nova estação do S. S.

Será dentro em breve submetido à aprovação do governo o projecto dum nova estação do Sul e Sueste elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, devendo a inauguração realizar-se por todo o mês de Abril do próximo ano.

A nova estação, embora de construção ligeira, obedecerá à maior segurança e estabilidade, devendo por ocasião da abertura da Exposição de Sevilha já estar em condição de poder satisfazer todas as exigências do serviço.

#### Um pedido da Associação de Lojistas da Covilhã

A Associação de Lojistas da Covilhã dirigiu ao sr. ministro do Comércio uma representação, na qual

solicita a sua interferencia junto da C. P., a fim de que seja estabelecido um novo regime de tarifas a combinar entre todas as companhias de caminhos de ferro, para volumes pequenos com peso não superior a dez quilos.

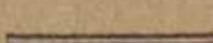
Aquele organismo diz que a Covilhã tem estado privada de expedir e receber do Porto, Gaia e outras estações do norte pequenos volumes de mercadorias.

#### Contratos de empreitadas

O governo aprovou os seguintes contratos de empreitadas: de execução e terraplanagens de obras de arte corrente da linha do Guadiana, no lanço de Serpa-Brinches a Serpa, numa extensão de 1.320<sup>m</sup>,24 de que é adjudicatário o sr. Francisco Morgadinho, pela quantia de 480.230\$00; de lanço da linha directa recinto da estação de Sant'Iago do Cacem, ramal de Sines, de que são adjudicatários os srs. Manuel Mendes Tengarrinha, José Morgadinho e Francisco Brito do Vale, pela quantia de 1.169.000\$00; e do edifício de passageiros, alpendre, casa de pessoal, vedações, etc., da estação de Reguengos, de que é adjudicatária a Sociedade Moderna de Engenharia, Limitada, pela quantia de 262.500\$.



#### Vagão especial para descobrir fendas transversais das linhas



O *Engineering News-Record* descreve num dos seus ultimos numeros um aparelho electrico destinado a mostrar onde se encontram as fendas internas dos trilhos e a registar o logar numa folha de papel e a marcá-lo sobre o trilho.

## Imprensa

Do nosso presado colega «*Brazil-Ferro-Carril*», que se publica no Rio de Janeiro, transcrevemos com a devida vénia o interessante artigo sobre «Os Caminhos de Ferro na Italia e a sua electrificação.»

*Transcrição*

Este aparelho inventado e construído pela Sperry Development Co., acaba de ser experimentado nas linhas da New-York Central Railroad. O seu princípio é baseado sobre a variação de resistência eléctrica do trilho determinada pela presença de fendas transversais.

O método consiste em enviar uma corrente de forte intensidade e de fraca voltagem entre dois grupos de escovas de cobre que se apoiam sobre o trilho e em amplificar a diferença de potencial entre os dois condutores por meio de tubos eléctronicos, de modo a pôr em movimento, com o auxílio de *relais* registadores, um aparelho de projecção que marca automaticamente no trilho o ponto onde está o defeito.

As juntas dos trilhos são assinaladas sobre a folha de papel do registrator com um estilete especial. Quando esta está em acção, os estiletes que marcam os defeitos são automaticamente eliminados do circuito.

O aparelho está montado sobre um vagão que contém o grupo electrogeno, o aparelho amplificador e o aparelho registrator, e que pode ser rebocado durante as operações com uma velocidade de cerca de 16 quilómetros á hora.

# MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

**L. Mendonça e Costa**

ITINERARIOS DE EXCURSÕES EM TODO O PAÍS

Madrid, Paris, Vigo, Sant'Iago, Salamanca, Badajoz e Sevilha

— EM PREPARAÇÃO A 6.<sup>a</sup> EDIÇÃO —

Completamente actualizada por Carlos d'Ornellas

Pedidos—R. da Horta Seca 7, Redacção desta Revista—Telefone, Trindade 581 e 27

## BRINDES AOS NOSSOS ASSINANTES

QUEM ARRANJAR UM ASSINANTE  
RECEBE UM BRINDE

«GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO» resolveu  
oferecer a todos os seus assinantes que tenham  
pago os seus recibos da segunda anuidade e que  
enviem o nome de outro assinante que arranjam  
e que enviem a respectiva importancia, recebem  
um dos 4 livros abaixo indicados, á sua escolha.

O assignante basta enviar o nome de outro  
que tenha arranjado assim como a importancia e  
a respectiva assinatura e imediatamente lhe será  
enviado o livro escolhido.

### SANGUE - MOCIDADE - AMOR

2.ª Edição de FELIX CORREIA

### SANGUE BARBARO

Por CASTELLO DE MORAES

### CRONICAS DE QUALQUER DIA

Por MAIA ALCOFORADO

### Uma Campanha Tradicionalista

Por BEIRÃO DA VEIGA

# Viagens e Transportes

## Alterações ao horário dos comboios do Sul e Sueste

Desde do dia 15 do corrente, que os comboios rápidos n.º 851 e 852, das linhas do Sul e Sueste, passaram a efectuar-se trisemanalmente, sendo alteradas as suas marchas e a do comboio n.º 2.412 como a seguir se indica: Comboio n.º 851, partida de Lisboa ás 9 horas da manhã, chegada "a" Vila Real de Antonio ás 4,26 da tarde; comboio n.º 852, partida desta estação ás 4 horas da tarde, chegada a Lisboa ás 11,20 da noite; comboio n.º 2.412, de recovagens, partida de Vila Real ás 1,56 da tarde, chegada á Funcheira ás 10,25 da noite.

O comboio n.º 851 só se efectua ás terças, quintas e sábados. O n.º 852 realiza-se apenas ás quartas, sextas e domingos.

Desde a mesma data passam a realizar-se também trisemanalmente os comboios n.ºs 844 e 845, com o seguinte horário: O comboio n.º 845, que só se efectuava ás terças, quintas e sábados, passou a partir de Tunes ás 2,35 da tarde, chegando a Lagos ás 3,56; comboio n.º 844, partida de Lagos ás 4 horas da tarde, chegada a Tunes ás 5,40. Este comboio passou a efectuar-se ás quartas, sextas e domingos.

## Serviço de carruagem-salão da Companhias dos «Wagons-Lits» entre Lisboa e Regua

A carruagem-salão da Companhia Internacional dos «Wagons-Lits», que circula entre Lisboa e Regua nos comboios n.ºs 53/707 e 752/54, deixa de fazer parte daqueles comboios a partir de 16 e 17 do corrente, respectivamente. Também desde as mesmas datas é suprimido o serviço de restaurante entre Pampilhosa e Régua.

## Nova tarifa de despesas acessórias

Em conformidade com o exposto na portaria n.º 5553, de 25 de Junho último, entrou em vigor no dia 15 do corrente, nas linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a nova tarifa de despesas acessórias, a qual substitui a que está em vigor desde Fevereiro de 1923, mantendo-se, porém, os seus complementos e aditamentos, publicados tanto por aquela companhia como pelas extintas direcções do Sul e Sueste e Minho e Douro.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

## AVISO AO PÚBLICO

### Apeadeiros de Alhadas e Costeira

A partir do dia **15 de Setembro de 1928**, abrirá à exploração um novo apeadeiro ao quilómetro 8,400, no local da actual paragem de Brenha, que ficará a denominar-se **ALHADAS**.

O antigo apeadeiro de Alhadas, situado ao quilómetro 11,590, passará, por este motivo, a denominar-se **COSTEIRA** ficando a desempenhar todo o serviço e nas mesmas condições que desempenhava até aqui.

O novo apeadeiro de **ALHADAS** fará serviço de passageiros, bagagens e cães, recovagens e pequena velocidade a detalhe, interno e combinado, sujeito às seguintes restrições:

- 1.º — Não serão recebidos nem expedidos volumes de peso indivisível superior a 100 quilogramas, veículos e animais (excepto os cães e os pequenos animais taxados a peso segundo o respectivo Artigo da Tarifa Geral)
- 2.º — Os expedidores coadjuvarão a pesagem e condução dos volumes para o local onde devem ser carregados.
- 3.º — As bagagens e cães recovagens e mercadorias, deverão ser retiradas logo depois da sua chegada, não se responsabilizando a Companhia pela sua guarda ou pelas avarias que possam sofrer.

A todos os transportes procedentes ou destinados ao novo apeadeiro de **ALHADAS**, tanto de passageiros como de mercadorias, serão aplicadas as tarifas em vigor que corresponderem, especiais ou geral e de despezas acessórias, e os preços serão calculados pela distância indicada no quadro de distâncias quilométricas para o apeadeiro de **ALHADAS**.

Os passageiros continuarão a disfrutar dos preços do § 2.º da Tarifa Especial n.º 1 de g. v. correspondentes á paragem de Brenha que ficarão em vigor para o novo apeadeiro de **ALHADAS** assim como os das Tarifas Especiais de G. V. n.ºs 2 e 10 correspondentes á mesma paragem.

Em tudo o que não seja contrário ao disposto no presente Aviso ficam em vigor as condições da Tarifa Geral.

Figueira da Foz, 7 de Setembro de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração

Joaquim Abranches

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

## SERRADURA DE MADEIRA

Esta Companhia recebe até 24 do corrente, na Direcção da Exploração desta cidade, propostas para a compra da serradura de madeira produzida nas suas oficinas Gerais da Figueira da Foz.

Os proponentes devem indicar o preço que oferecem por cada tonelada, no local onde a serradura se encontra depositada, ficando a sua carga e transporte, a cargo do comprador.

Figueira da Foz, 11 d'Outubro de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração  
J. Abrantes



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anónima - Estatutos de 30 de Novembro de 1894

## Horário dos Combóios

## I.º Aditamento ao Cartaz-horário D. 187-3

## Linha do Oeste

A partir de 20 do corrente e até aviso em contrario, o comboio n.º 200, que circula entre Torres Vedras e Lisboa-Rocio, terá a sua marcha modificada no percurso entre Mafra e Lisboa-Rocio, como a seguir se indica :

Comboio n.º 200 - OMNIBUS  
1.ª, 2.ª e 3.ª classes

## Horas

Mafra . . . . .	Partida	8 - 31
Pedra Furada (ap.) . . . . .	"	8 - 39
Sabugo . . . . .	"	8 - 48
Meleças (ap.) . . . . .	"	8 - 55
Cacem . . . . .	"	9 - 04
Barcarena (ap.) . . . . .	"	9 - 08
Campolide . . . . .	"	9 - 26
Lisboa-R . . . . .	Chegada	9 - 32

Lisboa, 13 de Agosto de 1928.

O Director Geral da Companhia  
Ferreira de Mesquita



## Aos nossos Assignantes

Em virtude de se encontrarem esgotados os numeros 961 e 963 de 1 de Janeiro e de 1 de Fevereiro, prevenimos os nossos assignantes, que no-los teem pedido a impossibilidade em que estamos de satisfaçê-los os seus desejos.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima - Estatutos de 30 de Novembro de 1894

## Horário dos Combóios

## 1.º Aditamento ao Cartaz-horário D. 187-3

## LINHAS DO SUL E SUESTE

A partir de 15 do corrente é estabelecida a carreira n.º 26, para dar ligação aos comboios n.ºs 1004 e 2510, com o seguinte horário :

## CARREIRA N.º 26

BARREIRO. . . . .	Partida 8-00
LISBOA T. P. . . . .	Chegada 8-35

Desde a mesma data a carreira n.º 3 passa a efectuar-se diariamente e a fazer serviço de passageiros, com o seguinte horário :

## CARREIRA N.º 3

LISBOA T. P. . . . .	Partida 7-00
BARREIRO . . . . .	Chegada 7-35

Lisboa, 7 de Agosto de 1928.

O Director Geral da Companhia  
Ferreira de Mesquita



Companhia dos C.ºs de Ferro Portugueses da Beira Alta

## Venda de barris vasios

Esta Companhia tem para vender na sua estação de Mangualde, cerca de 750 barris vasios servidos a creosote.

Recebe propostas até ao dia 28 de Setembro corrente, dirigidas á Direcção de Exploração em Figueira da Foz.

O comprador depositará 50% do valor da transacção, logo que seja avisado, reservando-se a Companhia o direito de adiar o concurso se o maior preço oferecido lhe não convier.

Figueira da Foz; 13 de Setembro de 1928.

O Engenheiro Director da Exploração

J. Abrantes



## PREVENÇÃO

As administrações da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO e da REVISTA INSULAR E DE TURISMO, previnem os seus anunciantes, assinantes e amigos que Francisco de Oliveira que também usa os nomes de Francisco Valle, Francisco Valle de Oliveira e Francisco de Oliveira Valle, residente na rua Rafael de Andrade, 17, r/c. já não é empregado nas mesmas administrações e que não se responsabilisa por quaisquer actos praticados por este senhor.

Pela Direcção

Carlos d'Ornellas



## 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 acomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cana, roupa, propinas a bordo e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com

AGENTES EM LISBOA: James Rawes & C.º Rua do Corpo Santo, 47, 1.º

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

A TODA A HORA ÁGUA Á FERVER  
COM AS MAGNÍFICAS  
CAFETEIRAS E BULLES  
DA

**ELETRIGIA**  
Santa Justa, 87

Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de propaganda dos Arquipélagos dos  
Açores e da Madeira e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração de  
cotados escritores

REDACÇÃO E  
ADMINISTRAÇÃO  
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º  
TELEFONE: TRINDADE, 581  
LISBOA

## PÓS DE KEATING



Tomás da Cruz & Filhos

Armazens de Madeiras  
— E —

Fábricas Mecânicas de Serração

Praia do Ribatejo, Pampilhosa  
do Botão, Caxarias e Carriço

CAIXOTARIA

Doca de Alcantara — LISBOA

Séda para onde deve ser dirigida toda  
a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO  
PORTUGAL

Telegramas: THOCRUZILHOS  
PRAIA DO RIBATEJO

## Manual do Viajante em Portugal

L. DE MENDONÇA E COSTA  
Actualizado por  
Carlos d'Ornellas

Itinerarios de excursões  
em todo o paiz, e para Madrid,  
Paris, Vigo, Sant'Iago,  
Salamanca, Badajoz e Sevilha

Encontra-se em preparação a 6.ª edição  
que deve sair no fim do próximo ano

Para os assinantes da Gazeta  
20 % de desconto.

Pedidos ao Depósito, Rua da Horta Sêca, 7  
Telefone T. 27-581-576

## Papelaria Camões

— DE —  
Augusto Rodrigues & Brito L.º

Secção de Tipografia, Encadernação  
e Pautação

Trabalhos simples e de luxo  
Grande sortimento de objectos para  
pintura a óleo e aguarela

Grande variedade em objectos para  
escritório, livros para escritório  
e escolares, estojos para desenho,  
papeis para flores e muitos outros  
artigos.

42 Praça Luiz de Camões 43  
Telefone T. 1040 — LISBOA

**TINTURARIA Cambournac**

11 L. da Annunciada, 12 — 175-A, Rua de S. Bento, 175-B

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMAES, E OUTROS

Linge seda, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito  
desmanchado. Encarregue-se  
da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via e

Limpa pelo processo parisiense feito de homem, vestidos de seda ou de lã etc.  
sem serem desmanchados. Os artigos de lã  
limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça