GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

PUBLICA-SE NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MÊS

1.º do 40.º anno | LISBOA, 1 de Janeiro de 1927 | Numero 937

COMPOSIÇÃO E IMPRESSAO
Typ. Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Horta Sêca, 7

Colaboradores
Engenheiros J. Fernando de Souza, Delfim M. Monteiro, Carlos Roma Machado, C. Manitto Torres, Raul Esteves, Dr. Calado Rodrigues, Jayme Gallo, Gabriel Uriguen, R. C. Santos, Dr. Anthero Carreiro de Freitas, M. Andrade Gomes e Carlos d'Ornellas.

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇAO
Rua da Horta Sêca, 7 - 1.º
Telefone: Trindade-27

BELLO & BRAVO

★ ★

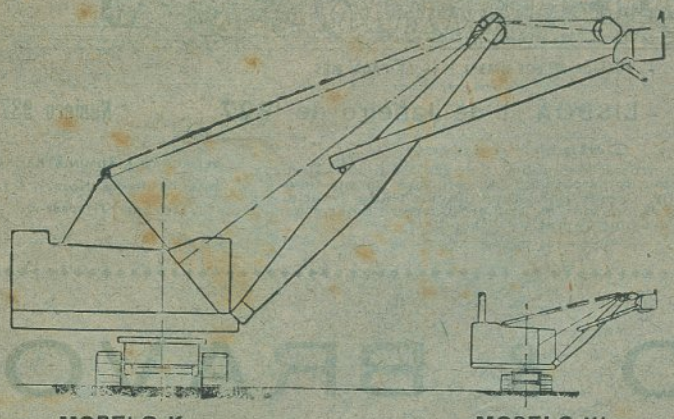
Rua Augusta, n.º 177, 1.º-D.—LISBOA

Aços rapidos e para ferramentas
Aluminio, em chapas, barras, etc.
Alvalades de chumbo e zinco
Arames diversos, crú, queimado, galvanisado, cobreado
Ascensores e monta-cargas
Bateiões e rebocadores
Caldeiras e pertences de locomotivas
Carruagens de caminho de ferro para passageiros
Cartuchos «Bachmann» para caça, com todas as polvoras
Chapas galvanizadas, lisas ou onduladas
Chumbo em barra e laminado
Cobre em bruto, laminado, tubos, arames, etc.
Creosote para injecção de travessas
Dragas
Engenhos de furar, de coluna, sensitivos, radiais, etc.
Espingardas para caça e revolvers, da «Sté. Ame. Manufacture Liègeoise d'Armes à Feu»
Estanho
Ferro e aço macio ITLU, barras, chapas, etc.
Forjas fixas e portáteis
Fornos especiais para o tratamento térmico do aço por combustão de carvão, coke, gaz e oleos pesados
Latão em bruto, laminado, tubos, etc.
Limadoras
Lixas para madeiras, ferro, etc.
Locomotivas a vapor, gasolina ou electricas
Machinas-fixas, semi-fixas e locomoveis
Maquinas frigorificas
Maquinas ferramentas
Maquinas para lavar roupa e instalações completas de lavandarias
Maquinas de rectificar e afiar
Maquinas de atarrachar
Maquinas de fresar, universais, horisontais e verticais
Maquinas para trabalhar madeira
Maquinas para fabrico de parafusos
Maquinas para todas as industrias
Material electrico de qualquer especie
Material fixo e circulante
Metal branco e anti-fricção
Oleos para lubrificação
Platina e Nickel
Pedras de esmeril
Pegamoides
Pontes e outras construções metalicas
Rails d'aço de qualquer perfil
Tintas em pó e preparadas
Tornos mecanicos
Tornos-revolver semi automaticos
Tornos verticais
Travessas metalicas
Tubos de ferro, pretos e galvanisados e d'aço para caldeiras
Ventiladores
Vapores de qualquer tonelagem
Vias ferreas portateis, wagonetes, etc.
Wagons de qualquer tipo e tonelagem
Zarcão
Zinco em lingotes ou laminado

Endereço telegrafico: BEBRA—LISBOA **Telefone: CENTRAL 2931**

Desde a mais pequena até à maior Pá sobre lagartos

Dominamos todo o vasto terreno da construção de pás mecânicas



MODELO K — MODELO III

Modelo K

Capacidade da colher 6 ½ m³

Alcance da colher 30m

peso em serviço 400 toneladas

Modelo III

Capacidade de colher ⅔ m³

Alcance da colher 8,34m

Peso em serviço 28 toneladas

FUNDADA EM 1868

MENCK & HAMBROCK G. M. B. H.

ALTONA-HAMBURGO

REPRESENTANTES ÚNICOS PARA PORTUGAL E HESPANHA:

Sociedade Espanhola de Material Ferroviário, S. A. Madrid, Fernanflor, 4

OFFICINAS DE CONSTRUCÇÃO, FORJAS, OFFICINAS MECHANICAS

Sociedade anonima dos **ATELIERS GERMAIN**

Séde social em Monceau-sur-Sambre (Belgica)

Secção MATERIAL CIRCULANTE de CAMINHOS DE FERRO e TRAMWAYS

Carruagens de luxo e ordinarias — Carruagens de tramways

Vagões de mercadorias de todos os typos. — Vagões-cisternas. Vagões-tones. — Tenders. — Peças de sobrecelente.

Fornecedores das grandes administrações e belgas, francezas e estrangeiras.

Secção PONTES e VIGAS

Vigas em todos os generos. — Aparelhos para elevação.

Secção AUTOMOVEIS

Carruagens automoveis. — Motores fixos a essencia e a petroleo. — Peças mechanicas em todos os generos.

Endereço telegrafico: GERMAIN-MARCHIENNE-AU-PONT

Representantes em Portugal — CARMO, Limitada

LARGO DE S. JULIÃO, 12 2.º — TELEFONE CENTRAL 246

MAQUINAS TUBAGEM - CORREIAS

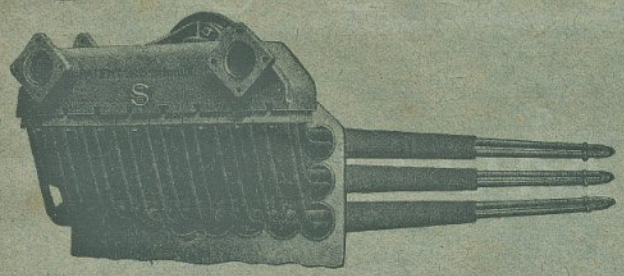
F. STREET & COMPANY LIMITED

Serralheria e Fundição

R. Poço dos Negros LISBOA

Schmidt'sche Heissdampf-Gesellschaft, m. b. H.

Cassel—Wilhelmshoehe (Alemania)



Sobreaquecedores Marca

«SCHMIDT»

LOCOMOTIVAS, LOCOMOVEIS
CILINDROS COMPRESORES,
CALDEIRAS MARITIMAS E TERRESTRES

Elementos de Sobreaquecedor «SCHMIDT»

Forjados á máquina, sem nenhuma Soldadura

Ventiladores aspiradores "SCHMIDT"

Com impulsão por turbinas de vapor para melhorar tiragem em caldeiras maritimas e terrestres

Insufladores de Hollin dos tubos "SCHMIDT"

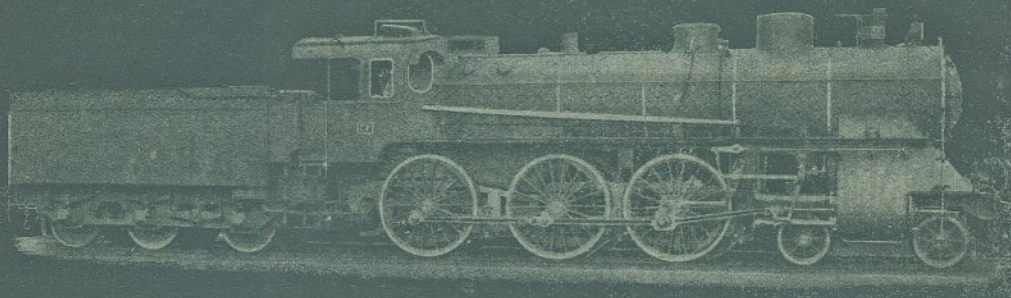
Para caldeiras maritimas

Representantes unicos para Portugal, Espanha, Marrocos e Colónias

Sociedad Española de Material Ferroviario, S. A.

MADRID—Fernanflor, 4 ✤ Telegramas: LOCOMOTORA

J.A.MAFFEI - MUNICH 2



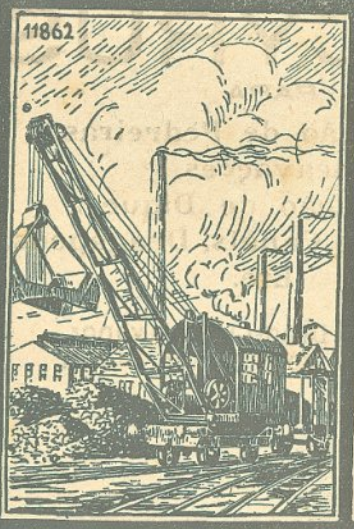
LOCOMOTIVAS

Locomotivas para Caminhos de Ferro principaes e industriaes de cada descripção e tamanho.
Locomotivas electricas.
Turbinas a vapor.
Cilindros de estrada.
Caldeiras a vapor.
Machinas-Ferramentas.
Machinas a vapor.

Representação para PORTUGAL E HESPANHA:
Sociedad Española de Material Ferroviario, S.A., MADRID
Teleg.: LOCOMOTORA
Fernanflor, 4.

Nº 8984

DEMAG



De maior importancia para a rentabilidade das fabricas são os

guindastes giratorios normaes do

DEMAG

manobrados por maquinas de vapor ou motores de explosão para a elevação e o transporte de mercadorias. Carga util 2000 K com um alcance de 9m. 6000 K. com 4,m75

Diferenciaes electricos patente

DEMAG

blindados encontram-se muitos milhares em serviço. Carga util de 1/4 - 5 toneladas

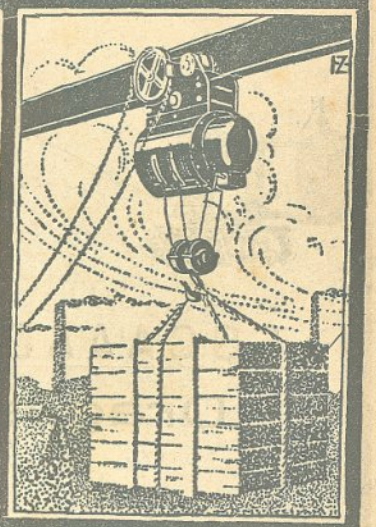
Peçam os nossos prospectos

Representante em Portugal e Colónias

AUGUSTO CUNZE

R. dos Fanqueiros, 44 C.al 3702

LISBOA



DUISBURG

DESPERDICIOS QUE CUSTAM CARO

Menos de 0,1 % das despesas totais, é o custo da lubrificação numa fabrica ou oficina

A pouca atenção dispensada à lubrificação custa anualmente aos nossos industriais muitos milhares de escudos em:

—potencia absorvida por atritos
—tempo perdido em desmontagens e reparações
—desvalorização das máquinas

Todo o trabalho duma fabrica gira sobre uma pelicula de oleo. Todavia não é qualquer oleo que satisfaz. Cada máquina tem um lubrificante apropriado.

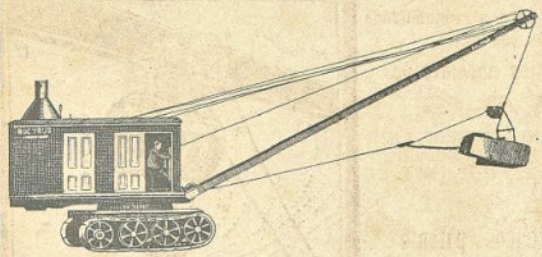
Existe sempre um oleo que pelo seu côrpo, qualidade e propriedades, se adapta a umas certas condições de funcionamento. Não pode empregar outro qualquer oleo com o mesmo resultado. Lubrificar ao acaso é caminhar para prejuizos certos.

Só é possivel o funcionamento continuo e regular quando cada máquina seja lubrificada com o oleo que lhe é scientificamente apropriado

A todos os industriais deve servir a experiencia da primeira autoridade do mundo em materia de lubrificação. Cooperando com elles, os nossos tecnicos teem por missão realizar a lubrificação nacional de cada máquina ou motor

Consultar a **Vacuum Oil Company,** é utilizar os serviços duma organização especializada há 60 anos em lubrificação. Os seus engenheiros visitam anualmente mais de 200.000 fabricas, e a sua experiencia está condensada em livros que são verdadeiros tratados de lubrificação.

Os oleos **Gargoyle** são recomendados por centenas dos melhores construtores de máquinas, e lubrificam industrias em todo o mundo



MAQUINAS

BUCYRUS

PARA

Exploração de Pedreiras,
Escavações,
Construção de Diques,
Abertura de Canais, Dragagens,
Etc.

ESCAAADORAS de colher ou «Drag-Line», a vapor, electricas, ou com motor Diesel

Dragas de todos os tipos

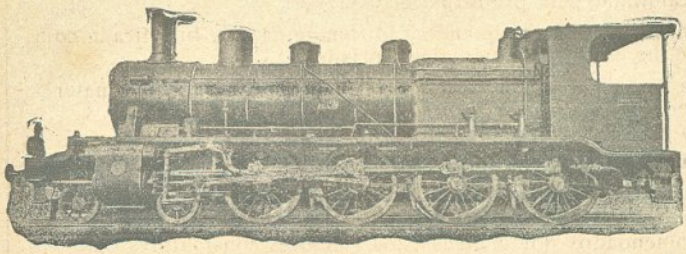
REPRESENTANTES

MONTEIRO GOMES, LIMITADA

ENGENHEIROS

ALECRIM, 10 — LISBOA

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente, não falando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX nas de St. Louis, 1904; Liège, 1905; Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxellas, 1910 Turim, 1911 e Gand, 1913).

Capital: 20.000.000 de francos

Séde social e Direcção Geral:
5, Rue La Boëtie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUCÇÃO:
em Raismes (Norte-França) e La Croyère (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tamway
Locomotivas, tenders,
carruagens, vagons para todas as vias.

Agentes geraes para Portugal e Colonias:
BELLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, 1.º

MEIAS

Camisaria Modelo

A CASA QUE MAIOR SORTIDO TEM E A QUE MAIS BARATO VENDE

Rua do Ouro, 117

Secções de luvaria, gravataria e chapelaria

A TODA A HORA AGUA A FERVER COM AS MAGNIFICAS CAFETEIRAS E BULLES DA

ELETRIGIA

Santa Justa, 87

Fabrica de Papel da Matrena

LIMITADA

Matrena-Tomar

Esta fabrica dispondo de maquinismos mais aperfeiçoados para a sua industria, tem sempre nos seus depositos papeis diversos da sua produção, taes como almássos, escritas, impressões, capas em diversas côres e outras especialidades que podem com vantagem substituir os estrangeiros. São os melhores que se fabricam no Paiz e como taes considerados.

DEPOSITOS

Lisboa – 96, R. dos Douradores, 104

Porto – R. Duque de Loulé, 96 a 100

Telefone de Lisboa C. 2558

Telefone do Porto 864

End. telegr.: Fabrica Matrena — TOMAR

OLYMPIA

Das 2,30 ás 12 da noite

O AZ DO PEDAL

Extraordinario programa de concerto pela ORQUESTRA-SALÃO.

Revista Insular

Publicação mensal de propaganda dos Arquipélagos dos Açores e da Madeira

Excelente colaboração de cotados escritores

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

LISBOA

Thomaz da Cruz & Filhos

Armazens de Madeiras

— E —

Fabricas a Vapor de Serração

Praia do Ribatejo, Pampilhosa do Botão, Caxarias e Carriço

CAIXOTARIA

Doca d'Alcantara—LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO
PORTUGAL

Telegramas: THOCRUZILHOS
PRAIA DO RIBATEJO

Manual do Viajante em Portugal

— DE —

L. DE MENDONÇA E COSTA

Concluido por

Carlos d'Ornellas

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

Encontra-se á venda a 2.ª tiragem da 5.ª edição deste Manual

Para os assinantes da Gazeta 20 % de desconto.

Pedidos ao Depósito, Rua da Horta Seca, 7

Telefone T. 27—581—576

Papelaria Camões

— DE —

Augusto Rodrigues & Brito L.da

Secção de Tipografia, Encadernação e Pautação

Trabalhos simples e de luxo

Grande sortimento de objectos para pintura a oleo e aguarela

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

42 Praça Luiz de Camões 43

Telefone T. 1040—LISBOA

Encadernações

simples e de luxo

Execução rapida-Preços modicos

A PROSPERIDADE

OFICINA DE ENCADERNAÇÃO

Francisco A. Prosper

Rua do Norte, 28-1.º

LISBOA

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

CAPITAL SOCIAL	FUNDOS DE RESERVA	CAPITAL REALISADO
Esc. 48.000:000$00	Esc. 38.000:000$00	Esc. 30.000:000$00

BANCO EMISSOR DAS COLONIAS

SÉDE EM LISBOA — Rua do Commercio

AGENCIA EM LISBOA — Caes do Sodré

CODIGOS: Ribeiro, A. B. C. (5TH Edition), Lieber's, Pibco, Bentley's, Imperial, Petetson's

Endereços Telegraphicos: COLONIAL e em Londres, Paris, New-York e Kinshassa ULTRANACIO

FILIAES E AGENCIAS NO CONTINENTE

Aveiro, Barcellos, Beja, Braga, Bragança, Castello Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Evora, Extremoz, Famalicão, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Olhão, Ovar, Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Regoa, Santarem, Setubal, Silves, Tomar, Torres Vedras, Vianna do Castello, Vila Real de Traz-os-Montes, Vila Real de Santo Antonio e Vizeu.

ILHAS ADJACENTES—Funchal (Madeira), Angra do Heroismo e Ponta Delgada (Açores).

AFRICA OCCIDENTAL—S. Vicente de Cabo Verde, S. Thiago de Cabo Verde, Bissau, Bolama, Kinshassa (Congo Belga), S. Thomé, Principe, Cabinda, Loanda, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguella, Vila Silva Porto, Mossamedes e Lubango.

AFRICA ORIENTAL—Beira, Lourenço Marques, Inhambane, Chinde, Tete, Quelimane, Moçambique e Ibo.

INDIA—Nova Goa, Mormugão, Bombaim, (India Ingleza)—CHINA—Macau.—TIMOR—Dili

FILIAES NO BRAZIL—Rio de Janeiro, S. Paulo, Pernambuco, Pará e Manaus

FILIAES NA EUROPA—Londres, *9 Bhishopsgate E*—Paris, *8, Rue do Helder*

AGENCIA NOS ESTADOS UNIDOS—New-York, *93, Liberty Street*

Operações bancarias de toda a especie no Continente, ilhas adjacentes, Colonias, Brazil e restantes paizes estrangeiros

Fundição Tipografica

SERRALHERIA MECANICA

Fabrica de Filetes de Bronze e Carpintaria

Telefone Norte 4236

A FUNTIPO

PROPRIETARIO E DIRECTOR-TECNICO

P. GINI.

Endereço Telegrafico: TIPOGINI

Execução rápida de todo o material para tipografias

MINERVAS, PRELOS, ROLOS CILINDRICOS, ETC.

A primeira casa no paiz que tem sempre a maior variedade de tipos e a mais esmerada no fabrico

FUNDIÇÃO — Rua Nova da Piedade, 60-A

ESCRITORIO E DEPOSITO — Rua Nova da Piedade, 62-A

LISBOA

DEPOSITO NO NORTE—Rua do Almada, 438

PORTO

COM ESTE NUMERO

ENTRA A

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

NO SEU 40.º ANIVERSÁRIO

Gazeta dos Caminhos de Ferro

1.º DO 40.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Comercio e Comunicações e das Colonias, 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 — Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze
Representante em Espanha: — *Henrique de La Torre*, Cuesta de Santo Domingo, 13
Correspondente em Paris: *Ed. Glück* — Rue George Sand 74 — Enghien-les-Bains
Representante em Angra do Heroismo: José Maria dos Santos

NUMERO 937

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

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez
LISBOA, 1 de Janeiro de 1927
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

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

ANEXOS DESTE NUMERO

Caminhos de Ferro do Estado — Aviso ao público — Ampliação do praso de armazenagem gratuita, à chegada, para remessas de adubo.

C mpanhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Aviso ao público (1.º Aditamento ao Aviso ao Público A n.º 57) Serviço combinado com o Caminho de Ferro Mineiro do Lena — Troço em exploração de Martingança à Batalha.

SUMÁRIO

O ano que findou, por *J. Fernando de Sousa* Pag. 1
O túnel sob a Mancha . . . . . » 3
Sanatorios para os ferroviários das linhas do Estado . . . . . » 3
III Congresso Nacional de Electricidade . » 4
Linhas Portuguesas . . . . . » 6
Inauguração da tracção eléctrica entre Paris e Vierzon, por *Ed. Gluk* . . . . . » 7
Linhas Estrangeiras . . . . . » 8
Revista Militar . . . . . » 9
O perigo das passagens de nivel . . . . » 10
Viagens e Transportes . . . . . » 11
A morte de três jornalistas ilustres . » 12
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguêses . . . . . » 12
A electrificação da linha de Cascaes . . » 13
José Luiz S. Romão . . . . . » 13
«Diario de Noticias» . . . . . » 13
Ecos e Comentarios . . . . . » 14
Parque Automovel Militar . . . . . » 15
Parte Oficial. . . . . » 16

O ANO QUE FINDOU

por J. FERNANDO DE SOUSA

O ano que ha pouco findou merece honrosa referencia pelo que nele se fez em prol da nossa rede ferroviaria, objecto de sucessivas malfeitorias nos anteriores.

Não se acrescentaram infelizmente novos troços de linhas em exploração, arrastando-se os trabalhos nas que se acham em construção.

Ficaram ainda por abrir os troços de Carviçaes a Bruçó e de Evora a Reguengos.

Em compensação tomaram-se providencias que bem utilisadas determinarão nova actividade no desenvolvimento da nossa rede, que tão longe se encontra do que deveria ser e a economia do paiz exige.

Mencionaremos de um modo especial a conclusão dos trabalhos d'electrificação da linha de Cascaes, que estaria ha muitas semanas em plena exploração sem as dificuldades suscitadas pela companhia do cabo submarino, empresa estrangeira que não contente com os embaraços postos ao estabelecimento das comunicações radio-telegraficas transatlanticas por baixo preço, estorvou com a sua antipatica atitude na questão da tracção electrica a abertura da linha.

A tenacidade da *Sociedade Estoril* logrou emfim remover todos os estorvos. Dentro em pouco far-se-ão sentir os beneficos efeitos d'essa profunda transformação da principal linha suburbana de Lisboa, sendo d'esperar que a C. P. siga o exemplo pela electrificação da linha de Cintra e da de circumvalação, como primeira etapa d'egual melhoramento na linha de Leste até ao Entroncamento.

Foi decretado o estabelecimento de uma rede de distribuição d'energia e mandada estudar sumariamente a electrificação das linhas ferreas absolutamente inaplicavel á quasi totalidade da nova rede.

Poucas são as que pela frequencia de comboios comportam o enorme dispendio da electrificação e por emquanto a energia eléctrica barata é apenas vaga aspiração. Nada se perde porém em estudar o problema na generalidade, sem descer a projectos minuciosos.

O serviço inaugurado em 1925 de rapidos para o Algarve foi ultimamente completado por um serviço combinado de auto-carros entre Ayamonte e Sevilha, com transporte de bagagem e bilhetes directos, assim como a travessia do Guadiana assegurada e incluida no serviço.

Ficou quasi concluido o ramal da Lamarosa a Tomar. Quanto ao prolongamento de via larga da Lousã a Goes, o elevado custo da continuação não permite atingir esse ponto com os recursos obtidos e muito menos a construção até Arganil. Acentua-se assim o erro de se não ter estreitado a via desde Coimbra e construido o prolongamento em via de 1^{m} em harmonia com as linhas secundarias classifi-

cadas na região. Ainda é talvez tempo de remediar esse erro, para se lhe não agravar as consequencias.

A infeliz reforma da Fiscalisação decretada em fins de 1925 e cuja execução se iniciou por um conflicto com as companhias, ás quaes se fazia a absurda exigencia de toda a correspondencia em papel selado, foi objecto de protestos e reclamações das companhias, tendo, sido confiada a revisão d'esse diploma dictatorial ao Parlamento, que não chegou a discuti-la. Veiu felizmente o Decreto 11.898 de 12 de julho ultimo modificar aquela reforma, aproveitando o que nela havia bom e expurgando-a de defeitos e arbitrariedades de uma tributação extraordinaria lançada sobre as companhias. Lançavam-se no mesmo decreto as bases da unificação de impostos, realizada afinal pelo Decreto 12.103 de 5 de agosto, que substituia os multiplos impostos de laboriosa liquidação por um unico, o imposto ferroviario, lançado em globo sobre as receitas brutas de transporte. Esse imposto abrange, não só os que recaem sobre o publico como os de transação e fiscalisação pagos pelas Companhias.

Desapareceu a tributação sobre edificios e terrenos destinados á exploração. Atribuiu-se ás sobretaxas o seu verdadeiro caracter juridico de actualisação dos preços.

Prescreveu-se ao mesmo tempo uma larga revisão de tarifas, de modo que as suas taxas abranjam os impostos pagos pelo publico e se modifiquem preços e condições em harmonia com as lições da experiencia.

Essa revisão está sendo feita por uma comissão de delegados das empresas, cujo trabalho é depois submetido ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Estão já vistas e aprovadas pelo Governo as tarifas geraes e a de serviço fluvial do Sul e Sueste e pronta para ser homologada a de despesas accessorias.

Está a Comissão procedendo ao exame sucessivo das tarifas especiaes depois de ter revisto a classificação geral.

E' de notar que a revisão das tarifas especiaes da C. F. E. não parece oportuna quando o arrendamento está anunciado.

Ás empresas arrendatarias incumbe essa revisão em harmonia com as normas que adoptarem.

Dois assuntos importantes tiveram sancção judicial, estabelecendo jurisprudencia, que importa recordar. Ao cabo de dois anos foi dada a sentença arbitral no processo entre a Companhia das Docas e o Governo acerca do cambio a aplicar ás liquidações de juro das linhas de Salamanca á fronteira, ficando unanimemente decidido que o cambio aplicavel era o cambio par. Por outro lado o Supremo Tribunal de Justiça deu provimento ao recurso da Companhia concessionaria da linha do Vale do Vouga, ficando assente que não era devido o imposto de 1 % para assistencia aos tuberculosos ferroviarios. A Companhia, que intentara o processo unicamente por uma questão de principio, voltou em seguida espontaneamente a dar á Caixa de aposentações a subvenção especial de trinta contos anuaes para aquela assistencia.

Mencionaremos ainda entre as providencias governamentaes de alcance a abertura de concurso para arrendamento das linhas do Estado sobre bases que no seu conjunto merecem aceitação e darão logar a uma boa solução de tão complexo problema.

Com ele se liga a creação do Fundo especial dos Caminhos de Ferro, que substituirá o actual fundo dos C. F. E. se o arrendamento se tornar efectivo.

Pretendeu-se consagrar por uma lei o esbulho feito ás companhias do valor do material circulante adquirido pelas forças das sobretaxas. Foi apresentado o respectivo projecto, que não chegou a ser discutido, vindo afinal o Decreto 11.898 resolver o assunto, revogando a lei iniqua de 1920 e os diplomas d'ela dimanadas.

Foi oficialmente resolvido um problema de grande interece, assentando-se doutrina que importa registar.

A famosa concessão Magalhães de linhas no Minho não lograva traduzir-se em realisações, pelo que convinha anula-la na primeira oportunidade, a que deu lugar mais um pedido de prorogação de praso e de aumento do capital com juro garantido. Ao mesmo tempo as companhias de Povoa a Guimarães pediam a concessão do troço da ligação das suas linhas com garantias.

Foi esta concedida, afirmando ao mesmo tempo o Governo a conveniencia de constituir um grupo das linhas de via estreita do Minho, tendo por nucleo as da Povoa e Guimarães reunidas numa só empresa.

Em harmonia com esses principios foram concedidas a essas companhias unificadas as linhas de Povoa a Esposende, Barcelos, Braga e Guimarães que estão sendo estudadas e cuja construção se pretende realisar com rapidez. E' de esperar que a essa concessão se siga a da linha de Braga a Arcos e a Monção.

Foi concedido á Companhia do Vouga o prolongamento do ramal de Aveiro, não parecendo porventura exequivel a construção sem auxilios especiais.

O caso recente do concurso da linha de Tomar á Nazaré bem o prova.

Pela segunda vez ficou deserto, vindo depois a C. P. declarar que a construiria com garantia de juro de 9 % sobre 320 contos por quilometro.

A proposito d'esta linha surgiu viva controversia entre as regiões interessadas. Desde Leiria a Rio Maior ha pretenções encontradas. Quer Leiria uma transversal de via larga de Leiria por Vila Nova de Ourem e Chão de Maçãs a Tomar, com a linha de via estreita Nazaré, Porto de Mós, Batalha e Leiria, eliminando-se o troço Batalha-Ourem.

Torres Novas pretende uma linha de via larga do Entroncamento por Minde a Porto de Mós.

OS TRIGOS

Se não fôr prohibida a importação de farinhas exoticas para o Fayal este distrito ficará sendo o unico que não podera desenvolver a sua cultura cerealifera

Do nosso colega «Diario de Lisboa» transcrevemos o interessante artigo sobre o regime cerealífero.

Com a comissão que estudou o projecto para o novo regime cerealifero açoreano, vão reunir conjuntamente, os membros do Conselho Superior Agricola. E dessa reunião, parece não haver duvidas sobre isso, vai sair a satisfação plena das legitimas aspirações dos distritos de Angra do Heroismo e Ponta Delgada—aspirações todas elas identificadas com os superiores interesses da Nação.

Mas a respeito do Faial, presentemente o grande ponto de interrogação de tão momentoso assunto, ninguem poderá conjecturar o que vai suceder, tão complicada está a sua questão.

O sr. Alto Comissario, iludido por falsas indicações que lhe deram na Horta, impôz a publicação dum decreto permitindo a livre importação de farinhas exoticos para o seu distrito.

Julgou assim prestar-lhe um grande serviço.

Pois não era verdade que a Terceira tambem importava farinhas exoticas?

A Madeira não o faria tambem?

O sr. Alto Comissario pensou erradamente. O Faial importa, como os outros distritos açoreanos, trigos exoticos, devido a sua produção ser inferior ao consumo. E importa em que condições? Nas mesmas condições do Continente: «pagando os diferenciais». Bastava esta circunstancia para obrigar o governo e os seus representantes a manter em tudo o mais que relaciona com trigos e farinhas os mesmos principios que para o Continente foram estabelecidos. Quer dizer: desde que se importavam trigos e havia moagens, era escusadaa importação de farinhas. E desde que esses trigos pagavam diferenciais, de «forma nenhuma» a livre importação de farinhrs devia ser permitida.

A Terceira importa, responder-nos-hão. E' verdade. Mas desde que o faz que a sua cultura de cereais quasi desapareceu, e ha muito que se anda a protestar contra tal situação. A' parte isso ainda ha outra razão absolutamente desfavoravel para a livre importação de farinhas no Faial, embora não justifique tambem o actual regime da Terceira. E' que esta ilha não possui uma moagem e o Faial possui-a.

E as farinhas da Madeira?

E as farinhas da America? Todas elas muito mais baratas do que as do Faial e de S. Miguel?

Vamos lá a esse assunto, uma das lindas miragens com que o sr. Mousinho de Albuquerque se deixou iludir.

O actual regime da Madeira é o seguinte: importação livre de trigos e importação livre de farinhas;

Está bem. Não existindo na Madeira a cultura do trigo e havendo duas fabricas de moagem, está bem que o trigo possa entrar livremente. E entrando este livremente, tambem as farinhas o podem fazer. Não ha nisto injustiça, embora se possa defender o principio de que deve ser garantida a laboração das moagens pela proibição da importação de farinhas.

Mas, perguntamos: E' justo, é defensavel a Madeira importar trigos e farinhas livremente para depois os exportar, tambem livremente, para os Açores? E' claro que não é.

O regime cerealifero em vigor proíbe-o terminantemente, só ao descuido e complacencia das autoridades se devendo a não observancia dessa disposição.

Porque argumenta, pois, o Faial com as farinhas da Madeira?

Agora as americanas.

As farinhas americanas podem ser impartadas pela Terceira. Varias vezes o têm sido. E, é claro, como não pagam direitos, o seu preço é sempre inferior ás farinhas açoreanas—farinhas manipuladas, na sua maior parte, com trigos exoticos, cuja importação custa muito mais dinheiro.

E' justo, é util que isto se faça assim?

Os entendidos sabem muito bem que não.

Com que direito e em nome de que principio se prejudica o interesse dos Açores, que é o interesse nacional, a favor dalgumas fabricas estrangeiras e dalgumas pessoas que procuram no favor da importação encontrar o seu poço moirisco, e o seu filão?

* * *

Isto, encarando a questão no seu aspecto particular.

Encaremo-la agora sob o aspecto geral.

O sr. Alto Comissario do Faial ignora que os Açores eram antes da guerra um importante centro cerealifero?

Ignora que o nosso «deficit» dos cereais era em grande parte contrabatido pela super-produção açoreana, principalmente da Terceira? E ignora tambem que os Açores, não produzem hoje o necessário para si?

Não deve ignorar.

Pois bem, essa situação, que devia merecer cuidados e estudo da parte daqueles «que têm obrigação» de resolver os problemas nacionais e eliminar as dificuldades—e o sr. Alto Comissario está nêsse numero—tem andado ha uns poucos de anos aos trambulhões.

Uma comissão de homens competentes resolveu-se a pôr termo a êsse caos. Deitou mãos á obra. E o que sucedeu? A meio do seu trabalho, que tem custado muito estudo e muito tempo, apareceu o sr. Alto Comissário a impôr para logo precisamente o contrário do que se pretendia.

Triste sina têm em Portugal as legitimas e honestas pretensões!

Fazemos ao sr. Alto Comissário a justiça de acreditar ter êle andado nesta malfadada questão das farinhas com a melhor das intenções. Sua excelencia não é pessoa capaz de impôr aquilo que não considére justo. Só assim se justifica o ter s. ex.ª vindo a Lisboa fazer uma coisa contrária aos interesses do arquipélago açoreano e absolutamente oposta a tudo quanto aqui e por êsse mundo fóra se está fazendo com respeito a trigos.

Produzir trigo, muito trigo, é o grande problema

do momento nos países onde isso é possível e as importações (todas feitas a ouro) desiquilibram a balança comercial e a situação económica.

Produzir trigo, bradam aí por todos os cantos os homens entendidos nos assuntos económicos e financeiros, é uma coisa absolutamente necessária em Portugal, para evitar a drenagem do oiro, para não caírmos no abismo. E como se pretende aumentar essa producão?

Pretende-se aumentá-la, dando aos agricultores todas as facilidades e ajudas possíveis. Ora essas facilidades e essas ajudas não poderão nunca ser a livre importação de farinha, como se fez no Faial.

Com essa importação (isto é simples) a exportação do ouro é fatal, assim como é fatal a ruina da cultura dos trigos.

* * *

Se o decreto que o sr. Alto Comissário impôs, contra «todas» as indicações justas, não fôr anulado, todo o trabalho que se tem tido, com o estudo do novo regime cerealifero ficará inutilizado. O Faial continuará vivendo, no que respeita a trigos, a mesma vida deficitária e parasitária que tem vivido desde que se publicou o regime de 1923 e desde que a politica, a malfadada politica, se meteu a negociar em farinhas.

Mais. Se o decreto que permite a importação de farinhas exoticas não fôr anulado, o Faial será, de futuro, o único distrito do país impossibilitado de aumentar a sua produção cerealifera. Ora semelhante excepção, além de injusta e altamente prejudicial, será odiosa.

Vão pois, reunir, para ultimar a redacção do projecto do novo regime cerealifero, a comissão de açoreanos que o elaborou e os membros do Conselho Superior juntos da Bolsa Agricola.

Oxalá que, nessa ultima «étape» da tão longa e ardua campanha dos trigos açoreanos, que se arrasta pelas repartições públicas desde o mês de Março (quanto custa fazer-se alguma coisa de util em Portugal), não deixem de ser considerados os superiores interesses dos Açôres, os superiores interesses da Nação.

Esses interesses, é bom repeti-lo, residem no desenvolvimento da cultura cerealifera, desenvolvimento que não se poderá obter mantendo em vigôr decretos como aquele que o sr. Alto Comissario do Faial impôs e disposições como as do actual regime cerealifero.

Para se manter o que está feito, e que, durante três anos se verificou ser absolutamente prejudicial para a agricultura açoreana e para a ecônomia nacional, o melhor será abandonar o assunto e não andarmos a fingir que queremos trabalhar a sério, que pretendemos remediar os males passados.

E o sr. Alto Comissario?

Estamos certos que o sr. Alto Comissario, que foi enganado, reconsiderará.

A MOAGEM MICHAELENSE, L.da

PONTA DELGADA S. MIGUEL--AÇORES

E' a melhor do arquipélago e uma das mais perfeitas e modernas do paiz e Estrangeiro

Os seus maquinismos, que são dos melhores fabricados na Alemanha, estão absolutamente aptos para farenar toda a produção cerealifera açoreana nas melhores condições de aperfeiçoamento e economia

As minas do Lena pensam na construção da linha de 1m de Porto de Mós, Mendiha, Alcanede, Monsanto ao Entroncamento, completando-se mais tarde a linha Entroncamento-Rio Maior proposta em 1904.

Ha que examinar o problema regional no conjunto, revendo e completando a classificação de 1907 e 1912.

Merece especial menção o Decreto n.º 12.524 de 22 de Outubro que mandou construir por conta do estado a linha de Setil a Peniche, dividindo-a racionalmente em duas partes distinctas: *linha do Rio Maior*: transversal de ligação das de Leste e Oeste, de Setil ou Santarem, conforme os estudos indicarem, ás Caldas, e *ramal de Peniche* de ligação directa d'essa povoação com a linha de Oeste.

A continuidade das duas é assegurada pelo troço dessa linhas entre Caldas e Dagorda.

Depois de construida a linha é entregue a exploração á C. P. em condições que os leitores já conhecem.

Assim foi resolvido um problema instante ha longos anos sem solução. Devemos ainda registar a garantia de juro concedida á linha electrica em parte sobre leito d'estrada, de Cacilhas a Cesimbra, Azeitão e Setubal, devendo porem ser modificada a directriz de modo que em Azeitão a linha se bifurque para Cesimbra e Setubal.

Ficou em preparação um diploma consideravel sobre classificações e concessões de linhas achando-se o seu exame afecto a uma comissão.

E' d'esperar que esta encare o problema com a devida largueza de vistas, de modo que se estimule a iniciativa privada e leve a efeito rapidamente o seu trabalho.

Para fechar esta rapida revista não deixarei de mencionar as negociações pendentes para a onda de acções e obrigações das linhas de Salamanca á fronteira portuguesa a que a *Gazeta* se referiu largamente.

Em resumo em vista da esterilidade dos anos anteriores, o ano que findou ostenta um rasoavel ativo a favor do progresso dos nossos caminhos de ferro.

Que não lhe fique atraz o ano actual.

TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

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

SMMA

Peças forjadas, Garrafas de aço lisas para gaz comprimido

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

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

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

O túnel sob a Mancha

Um membro da Camara dos Comuns perguntou ao primeiro ministro de Inglaterra se, em virtude da ratificação do tratado de Locarno e da garantia resultante da continuação das relações amistosas entre a Inglaterra e a França, o govêrno estava na disposição de examinar de novo a questão do projectado túnel sob a Mancha. M. Baldwin respondeu que não estava disposto a levantar de novo a questão, dadas as razões que motivaram a decisão tomada sôbre o assunto, isto é, a opinião desfavorável emitida em Julho de 1924 pelo Comité de defesa imperial.

Como se vê o govêrno britânico continua na disposição de observar o parecer dos técnicos militares emquanto êles não mudarem de parecer.

Sanatorios para os ferroviários das linhas do Estado

A Comissão nomeada pelo Govêrno, encarregada da construção de sanatórios para os ferroviários tuberculosos das linhas do Estado ficou constituida pelos funcionários seguintes: Sr. Rui Viterbo Fragoso Ribeiro, Administrador adjunto; Joaquim Augusto Soares Fortunato, Chefe de Serviço das Direcções do Minho e Douro; Carlos de Vasconcelos Porto, Chefe de Serviço da Direção do Sul e Sueste; Dr. José Joaquim de Barbosa Araujo, Chefe do Serviço de Saúde do Minho e Douro; Dr. Luiz Ramos Pereira, Chefe do Serviço de Saúde do Sul e Sueste, e Miguel da Silva, Chefe de Repartição, reformado, que servirá de Secretário.

III Congresso Nacional de Electricidade

A Grelha mecânica especial sistema «Babcock & Wilcox» para o aproveitamento dos carvões nacionais e os resultados obtidos em marcha industrial

Comunicação apresentada ao Congresso,
por *Thomaz Croft de Moura*
Eng.º da S. E. Babcock & Wilcox

MEUS SENHORES

Fui convidado pelo nosso colega, o sr. Carlos J. Michaëlis de Vasconcelos, para apresentar neste Congresso de Eléctricidade uma pequena memória dos trabalhos feitos pela casa «Babcock & Wilcox», no sentido do aproveitamento económico dos carvões nacionais, especialmente os da Bacia Carbonífera do Douro.

Sob o ponto de vista economico, o assunto do aproveitamento dos nossos carvões como um factor na economia nacional tem sido versado em conferências, revistas, etc., por altas competências e cremos que estamos todos de acordo em que o seu aproveitamento só poderia beneficiar a economia nacional. O problema consiste agora em tornar em realidade prática as conclusões com que todos concordamos.

Todos nós temos conhecimento do recente decreto governamental, dando várias vantagens à indústria carbonífera, que esperamos contribuirão para dar maior importância e desenvolvimento a esta indústria.

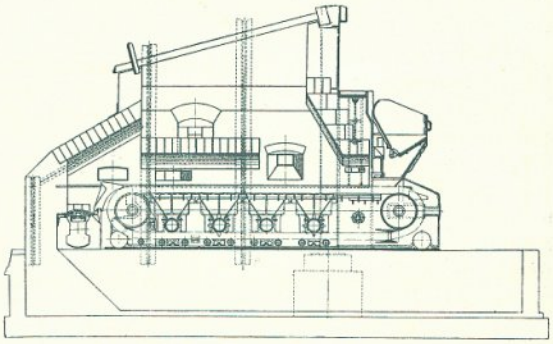
Como casa especialista construtora de caldeiras e aparelhos para combustão, não descoramos o problema dos carvões nacionais, tendo analisado a maioria destes carvões e realizado experiências práticas, que muito contribuiram para a resolução *do seu aproveitamento económico*, que podemos agora afirmar ser um facto consumado. Sobre as várias formas em que se poderia aproveitar os carvões nacionais, só mencionaremos a da queima directa em grelhas automáticas que nos pareceu sempre a melhor forma de aproveitar estes carvões, não só sobre o ponto de vista de custo inicial de instalação, mas tambem por ser o que menos ineonvenientes apresenta, e portanto os nossos esforços concentraram-se especialmente neste sentido, e o tipo especial da grelha automática que aperfeiçoamos é o que vamos descrever, assim como os bons resultados já obtidos com esta grelha em marcha industrial.

Ha muitos anos, que o emprego das grelhas mecânicas automáticas tem sido a forma classica de queimar carvão em instalações de capacidade média ou grande, mas em geral os carvões empregados eram o que hoje classificariamos de boa qualidade: veio a Grande Guerra, tornando-se necessidade imperiosa o emprego de combustíveis de qualidade inferior, e o seu aproveitamente de uma forma eficiente.

A casa «Babcock & Wilcox», na qualidade de especialista nesta questão, estudou detalhadamente o assunto, e depois de muitas esperiências e trabalhos, obteve feliz exito produzindo uma grelha mecânica especialmente adaptada a queimar com elevado rendimento os combustíveis pobres. Esta grelha mecânica mantem todas as vantagens de construção do nosso tipo normal de grelha mecânica que há muitos anos construímos e é conhecida mundialmente.

Era um facto conhecido que para queimar com bom rendimento combustíveis de qualidade inferior, havia toda a vantagem em empregar a chamada tiragem equilibrada. Esta tiragem equilibráda consiste em introduzir ar sob pressão através da camada de combustível, sendo os gáses resultantes da combustão aspirados por tiragem introduzida; assim obtem-se na camara de combustão, por cima da grelha, uma zona de pressão neutra (pressão atmosférica), isto é um iquilíbrio de pressão que é de grande vantagem no fenómeno de combustão.

O nosso tipo de grelha para combustíveis pobres é especialmente construido para trabalhar neste regi-



men de tiragem; é do tipo de cadeia sem fim e entre a parte superior e inferior da cadeia ou grelha, ha uma caixa de ar, formada de chapa de aço, dividida em dois ou mais compartimentos (dependente do comprimento da grelha). O ar sob pressão, proveniente de uma ventoinha de tiragem forçada de características adequadas, é conduzido aos vários compartimentos por meio de condutas. Ha dispositivos permitindo fazer-se variar a pressão de ar nas varias zonas da grelha correspondente e que ficam por cima de cada um dos compartimentos de ar. Esta disposição permite uma flexibilidade de «controle,» graduando-se a pressão em cada compartimento de acordo com as necessidades do carvão que se está queimando a fim de se obter a combustão completa e eficaz do mesmo.

O movimento da grelha é igualmente variável dentro de largos limites, havendo um total de 8 velocidades, o que permite conduzir a combustão de for-

ma eficaz e segundo as necessidades e variações de carga.

A espessura da camada de carvão sobre a grelha é regulável por meio de uma porta de guilhotina com movimento vertical, podendo portanto estabelecer-se a melbor espessura da camada conforme as caracteristicas do combustível e segundo as variações de carga.

Entre a parte superior da caixa de ar e a corrente superior da grelha, ha uma chapa de aço com aberturas estreitas e abertas no sentido normal ao movimento da grelha. Estas aberturas são de pequena secção de forma que o ar, ao atravessá-las adquire uma grande velocidade, obtendo-se um efeito de forte insuflação ou de «forja», efeito que é muito necessário para a combustão eficaz de carvões antracitosos, coke, etc..

Convem dizer que a grelha de compartimentos pode servir para trabalhar com tiragem natural de chaminé, caso isto seja necessário, e no caso de se desejar utilizar carvões que se prestam a ser queimados com esta forma de tiragem. A grelha «Babcock» de compartimento, apezar de ser especialmente destinada a queimar carvões pobres, como os antracitosos e os contendo uma elevada percentagem de cinzas, pode por conseguinte, tambem queimar os carvões de melhor qualidade, sendo por isso um aparelho podendo utilizar com alto rendimento as mais variadas qualidades de carvão (pobre, médio ou bem).

O problema da combustão *eficaz* dos carvões nacionais resolveu-se com esta nova grelha especial, juntamente com uma construção de camara de combustão refratária especial.

Como exemplo dos bons resultados obtidos com estas nossas grelhas especiais, temos uma instalação de grande capacidade com caldeiras «Babcock & Wilcox» munidas de este tipo de grelha que está funcionando ha uns poucos de anos no Porto, queimando quasi exclusivamente carvão da região do Douro (S. Pedro da Cova), com resultados muito satisfatórios e com grande economia

Nas nossas grelhas especiais, podemos dizer de uma maneira geral, que com dois kgs. de carvão nacional obtemos o mesmo resultado como com um 1 kg. de carvão inglês de bôa qualidade queimado em grelhas correntes. Claro está, que esta relação depende não só da qualidade de carvão nacional, como tambem de muitos outros factores; mas a relação aproximada acima indicada basta para, por meio de um simples cálculo baseado nos preços vigentes de carvão naeional e estrangeiro, se verificar a grande ecónomia que resulta do emprego de carvão nacional, uma vez que êste é queimado *com eficiencia.*

Para uma outra instalação muito importante de caldeiras «Babcock», munidas com êste tipo de grelha, que está em fabrico para ser montada tambem no Porto, previu-se um rendimento termico das unidades geradoras de vapor (Caldeira, Sobreaquecedor de Vapor, Ecónomisador e Grelhas Mecânicas) de uns 70 %/° que, nas condições de trabalho estabelecidas para esta instalação, ou seja, água de alimentação a 37° C., pressão de vapor 16 atmosferas, sobreaquecimento a 375° C., representa uma vaporisação de 5,6 kgs. de vapor (nas condições acima indicadas de pressão e temperatura), por cada quilo de carvão nacional que se pretende queimar nesta instalação.

Estas cifras por si bastam para provar a incontestável economia no emprego de carvão nacional, comtanto que este seja queimado na melhor forma possível; mas uma prova mais concludente é o facto que devido aos bons resultados obtidos na instalação a que primeiramente me referi e que funciona já ha uns tantos anos, os Engenheiros Consultores responsáveis por esta instalação deram nova encomenda à casa «Babcock & Vilcox» para uma instalação do mesmo género, para um seu cliente cuja instalação será montada na margem sul do Tejo.

Isto é, a economia obtida em trabalho industrial verificada durante uns poucos de anos, foi de tal maneira importante, que calculam dar margem para os encargos grandes dos transportes do carvão nacional desde o Douro até ao sul e ainda obter uma economia importante.

Que todos os industriais, especialmente do Norte, ponham os olhos nestes exemplos e tratem de os seguir, pois devido à crise industrial que o País atravessa, qualquer forma de reduzir os gastos de exploração de uma indústria é de importância capital.

Em conclusão diremos que o numero total destas grelhas mecânicas especiais que temos instalado e em construção para Portugal, é de 15, e embora seja um número relativamente pequeno, já é um começo, e espero que num futuro próximo este número será elevado consideràvelmente, contribuindo desta maneira a casa «Babcock & Wilcox», para a utilização da riquesa carbonífera portuguesa e para o resurgimento da Economia Nacional.

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores teem magnificas acomodações para passageiros Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto comida à portugueza, cam-, roupa, propinas a criados e outras despezas. Para carga e passagens trata-se com

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

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

Linhas Portuguesas

Linhas de Guimarães e do Porto à Póvoa e Famalicão.—Pelo ministério do Comércio foi publicado um decreto conferindo à empresa constituida pela fusão das Companhias de Caminho de Ferro de Guimarães e do Porto à Póvoa e a Famalicão, e á qual foi autorizada a concessão da linha de Trofa por S, Pedro de Avioso ao ponto da linha que os estudos designarem entre Pedras Rubras e Senhora da Horas o direito de emitir obrigações sem sujeição aos limites fixados pelo art. 196.º do Código Comercial, mediante aprovação do Govêrno; a concessão da linha de Póvoa a Espozende, Barcelos e Braga, sob condição de a prolongar de Braga a Guimarães; a garantia de juro nos termos do decreto n.º 12.568 ao trôço entre Trofa e Lousado e ao trôço entre Boa Vista e Trindade, com exclusão da estação dêste último nome; e finalmente, das vantagens constantes das bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de julho de 1899, apenas os auxílios das Camaras para expropriação, a isenção de impostos sobre dividendos de acções e juros de obrigações elevada a 40 anos e a importação com isenção de direitos, do material fixo e circulante para construção e exploração das linhas.

Linha do Vale do Tâmega. — Os povos da região de Basto, pediram ao Govêrno por intermédio das Camâras municipaes de Celorico, Mondim e Cabeceiras, e ainda de Ribeiro de Pena, que dê providências para que sem demora se construa esta linha férrea, porque a paralização dos trabalhos lhes está causando graves prejuizos.

Linha eléctrica de Cacilhas a Azeitão e ramais de Cezimbra a Setubal. — O decreto que modificou a concessão desta linha foi recebido com geral agrado pelas povoações interessadas na sua construção, tendo se produzido manifestações de regozijo.

Companhia Portuguesa. — Está-se procedendo às obras de modificação e ampliação da estação de Azambuja que ficará sensivelmente melhorada.

Linha do Cavado. — A Associação comercial de Braga solicitou do Sr. Ministro do Comércio a publicação de um decreto de concessão da construção e exploração da linha do Cavado.

Linha de Vizeu a Tua. — A Junta Geral do Distrieto de Vizeu pediu ao Govêrno que seja construida com a brevidade possível a linha que ligue a de Santa Comba a Vizeu com a de Foz Tua a Mirandela e Bragança. Esta ligaçao é de uma utilidade incontestável para toda a região do districto de Vizeu e de grande parte do Douro.

Tejo-Oceano Sado. — O *Diário do Govêrno* de 14 dêste mês publica um decreto determinando que a concessão para uma linha eléctrica de Cacilhas a Sant' Ana seja substituida por uma de Cacilhas a Azeitão. A' Companhia requerente é concedida a garantia da anuidade correspondente à amortização em quarenta anos com o juro de 9 % sobre o custo efectivo da construção, limitado ao máximo da cifra do orçamento que fôr apurado, incluindo naquele custo os juros intercalares durante a construção. O complemento da anuidade garantida constituirá adiantamento do Estado, reembolsável com juro simples de 7 %, e será determinado pela diferença entre a anuidade garantida das receitas líquidas globais de qualquer natureza, incluindo as do fornecimento de energia eléctrica. Metade do adiantamento reembolsável será coberto por adicional às contribuições gerais do Estado nos concelhos atravessados pela linha, na proporção do número de quilómetros e das contribuições em cada um dêles. A outra metade sairá do imposto ferroviário. Quando as receitas cheguem a cobrir a anuidade, metade do excesso que houver será para reembolsar o Estado dos adiantamentos que tiver feito à Companhia.

O Estado concede a isenção de direitos ao material destinado à construção bem como ao circulante e isenta as obrigações de impostos sobre os juros.

A bitola desta linha será igual à dos Eléctricos de Lisboa.

È de esperar que dentro em breve se iniciem os trabalhos de construção.

Caminhos de Ferro de Lourenço Marques.— O tráfego de mercadorias no mês de Junho de êste ano atingiu 112.295 toneladas; mais 8.730 do que em igual mês de 1925; desta tonelagem, 65.752 foram de carvão, mais 8.137 do que em Junho do ano passado. Efectuaram-se no referido mês 494 combóios, menos 88 do que em 1925, o que mostra que houve um melhor aproveitamento de material.

Salamanca à Fronteira de Portugal.—Ao concurso aberto pelo Govêrno para a apresentação de propostas relativas à linha de S. F. P , apenas concorreram os Srs. Visconde de Escoriosa e Manuel Escoriosa, os quais já fizeram o competente depósito na Caixa Geral dos Depósitos.

Linha do Vale do Ave.—O presidente da Comissão Administrativa da Junta Geral do Districto de Braga pediu ao Govêrno para mandar proceder ao estudo da construcção desta linha a seguir por Caniços a Vieira e Basto servindo tambem uma variante Vila do Conde e Povoa de Varzim.

O sr. Ministro do Comércio prometeu interessar-se pelo assunto.

Ramal de Gouveia a Abrantes e a Santa-Comba Dão. — A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta está procedendo ao estudo dum ramal que partindo da sua estação de Gouveia siga por Abrunhosa-a-Velha, Seia e Oliveira do Hospital terminando em Santa Comba.

A região atravessada que este projectado ramal é fertilíssima e bem carece para se desenvolver de ter uma linha férrea que a sirva melhor do que as actuais cujas estações ficam a grandes distâncias obrigando os expedidores a enormes despesas em transportes pelas vias ordinárias.

Oxalá que o ramal não fique só em projecto.

Linha de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfarelos. — O *Diário do Governo* de 23 de Dezembro publicou a portaria aprovando e mandando liquidar a conta de garantia de juro desta linha referente ao 2.º semestre do ano de 1925-1926, apresentada pela C. P. e pela qual esta Companhia entra nos cofres do Estado com a quantia de 129.235$33.

Linha da Beira Baixa. — Foi aprovada e mandada liquidar a conta de garantia de juro das linhas da Beira Baixa no 2.º semestre do ano economico de 1925-1926, apresentada pela C. P. e segundo a qual a Companhia tem que entrar nos cofres do Estado com a quantia de 41.205$82. A respectiva portaria foi publicada no *Diario do Governo* de 23 do mês passado.

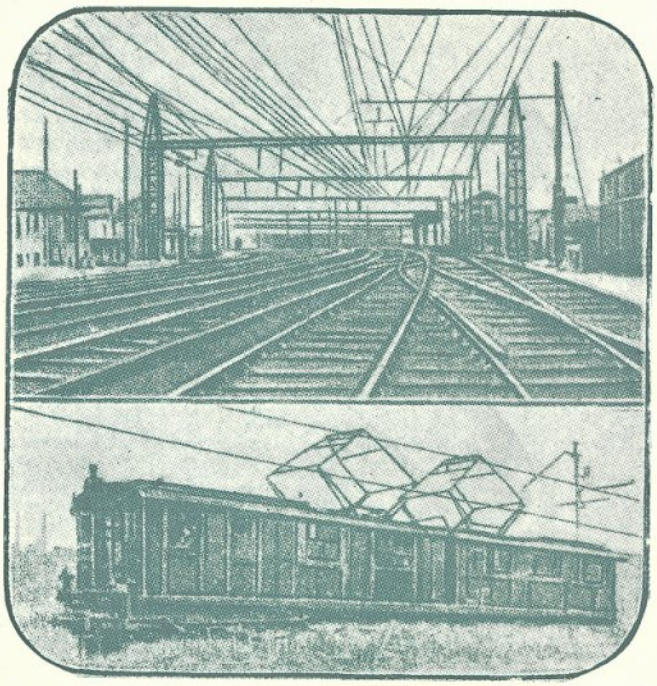
Companhia Portuguesa. — A partir de amanhã esta Companhia pagará, liquido de impostos, ou cupões das suas obrigações de primeiro grau, relativos ao ano de 1924.

Inaguração da tracção eléctrica entre Paris e Vierzon

Por Ed. Glük

INAUGUROU-SE oficialmente no dia 22 do mês passado o serviço eléctrico que a Companhia de Orleans estabeleceu entre Paris e Vierzon.

Esta linha fazia parte do projecto que a Companhia de Orleans organizára ha quatro anos, o qual já se encontra em grande parte realizado, pois que estão



Em cima Entrada da estação de Juvisy.
Em baixo.—A locomotiva de grande velocidade.

já funcionando elèctricamente os combóios nas linhas de Choisy-le Roi-Orly, Bretigny-Dourban, já ha meses inaugurados, e agora mais a de Paris a Vierzon.

No dia 22 de Dezembro um combóio constituído por sete novas e luzidias carruagens puxadas por um monstro da força de 4.000 cavalos, com o comprimento de 19 metros, conduziu de Paris a Vierzon com uma velocidade que variou entre 100 e 120 quilómetros à hora, M. Tardiere, Ministro das Obras Públicas; Schwob, Director Geral dos Caminhos de Ferro; Vergé, presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro de Orleans; Mange, director geral e Brean, novo dirctor; o engenheiro chefe de Tracção e mais funcionários superiores da Companhia; deputados, conselheiros municipais, «maires» e vários outros representantes das classes sociais, os quais ficaram satisfeitissimos com a perfeição do serviço, especialmente no que respeita a velocidade, pois que mesmo em rampas violentas como uma que ha em E'tampes, nunca baixou a menos de 100 quilómetros-hora

Em Vitry visitaram os convidados as oficinas de reparações eléctricas, onde M. Parodi, chefe dos serviços eléctricos fez uma espécie de conferência.

Em Orleans, a municipalidade recebeu com música e foguetes o combóio, e em Vierzon realizaram-se grandes festejos e um banquete de 300 talheres, tendo os deputados pela região pronunciado discursos que foram muito aplaudidos.

A linha de Vierzon a Paris tem 204 quilómetros de extensão, percurso êste que é feito actualmente em uma hora e 55 minutos.

Para se conseguir isto foi necessário estabelecer uma rêde aéria de 900 quilómetros de fio suspensos em portiços semelhando arcos triunfais.

A corrente é fornecida pelas Centrais Térmicas de Gennevilliers e de Eguzon, na Creuse, cuja tensão era de 150.000 e 90.000 voltes. Os fios sustentados por postes de quinze metros de altura, assentes através os campos, levam essa corrente aos grandes postos de transformação em Chevilly, Chaingy e Eguzon e a onse sub-estações de tracção que se encontram erguidas de 25 em 25 quilómetros.

São êstes postos que baixam a corrente de alta tensão e a destribuem já transformada para o funcionamento das locomotivas.

A companhia de Orleans conta ter a funcionar ainda no verão de 1927, nesta linha, 200 locomotivas de 1.400 a 1.700 cavalos para combóios de passageiros e mercadorias e 5 locomotivas de 4.400 cavalos só para grande velocidade.

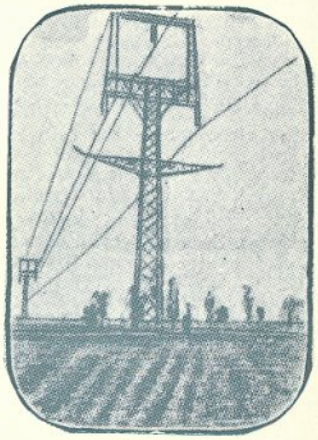
O material de tracção a vapor será conservado para o caso da necessidade duma m bilisação.

Alem do enorme benefício que resulta para o público, não só pela maior rapidez como pelo aceio que o serviço eléctrico apresenta sobre o do vapor, a lado económico é o mais importante para a Companhia de Orleans, porque tendo até aqui necessidade de importar do estrangeiro milhão e meio de toneladas de carvão; com a electrificação desta linha, passa a importar unicamente umas 250.000 toneladas.

E' este o principal ponto que as companhias francesas têm em vista, pois no dia em que estejam todas ou quasi todas as linhas eléctrificadas, será insignificante a importação de carvão na França que hoje anda por 20 milhões de toneladas.

O que isto representa de ouro saído da economia nacional?

E' êste um ponto de vista que eu julgo que as companhias portuguesas também devem encarar.



Um poste da linha de alta tensão

No dia em que Portugal tenha as suas linhas elèctrificadas terá também aumentado a sua riquesa com muitos milhões de francos, ou melhor dito, de escudos, visto ser essa a sua moeda.

BRISTOL-CLUB

O MAIS ALEGRE

DANCING

DE

LISBOA

Linhas Estrangeiras

Linhas espanholas. — Foi incluido no plano preferente de construções de novos caminhos de ferro uma linha que deve unir o caminho de ferro de Coroña-Santiago com Betanzos, para facilitar o enlace com a base naval do Ferrol.

— Pelo traçado definitivo da linha de Baeza-Alcaraz, primeiro troço do caminho de ferro Baeza-Utiel, cujas condições gerais foram aprovadas, a linha segue o vale do Guadalquivir em vez do de Guadalimar. Isto acarreta um aumento de despeza que será compensado com os benefícios que o novo traçado acarretará à zona agrícola de Jaén-Ubeda-Baeza.

O caminho de ferro Baeza-Alcaraz forma parte da linha que ha-de unir Andaluzia e Levante e seguirá pelo Norte até a fronteira.

— A Companhia do Norte propõe-se aumentar a bitola de via em vários trajectos, como o de Carcagente a Denia, onde se torna essa modificação urgente em virtude do aumento intensivo do tráfego. A despesa deve atingir uns 14 milhões de pesetas.

Esta Companhia projecta tambem a electrificação da rêde nos trajectos de Madir-Segóvia, á Alsasua-Irun, Barcelona-Manresa e Moncada-San Juan de las Abadesas.

O Conselho Superior de Caminhos de Ferro já autorizou um crédito de 30 milhões de pesetas para obras de ampliação nas linhas de via reduzida.

Além disso, esta Companhia vai construir a dupla via entre Madrid-Principe Pio e Madrid-Atocha para dar homogeneidade com respeito às novas electrificações, à linha de contorno formada pelo enlace entre as estações do Norte, M. Z. A. e M. C. P.

O custo da dupla via deve importar em 1.100.000 pesetas; a de Principe Pio custará 2.100 000 e a melhorias nas estações uns 5 milhões de pesetas.

Ainda a Companhia do Norte projecta para breve a construcção do ramal Caminreal-Carineña, de 67 quilómetros de extensão, e converter em bitola normal 47 quilometros de via estreita entre Carineña e Zaragoza. Assim ficará unida com a linha de Canfronc a linha de Calatayud-Valencia.

— Começam hoje a circular os novos combóios expressos entre Madrid e Málaga.

Linhas francesas. — Em virtude do disposto num decreto de Novembro do ano findo que confere às linhas do Estado a «autonomia financeira», a partir de hoje, deixa de estar a cargo do Estado a exploração das linhas férreas nos termos da convenção de 1921, passando a bastarem-se a si próprias.

Do relatório que sobre o assunto foi apresentado ao Presidente da Republica diz-se o seguinte: «A autonomia financeira tem por fim modernizar, comercializar os metodos de contabilidade que lhe foram impostos pelo decreto de 31 de Maio de 1862, a fim de remediar o «estado de inferioridade absoluta» em relação às grandes rêdes exploradas por companhias, da rêde do Estado, colocada pela convenção de 1921 na mesma situação que elas, com os mesmos deveres, as mesmas obrigações e os mesmos direitos.» E mais adiante:

«Este projecto inspira-se na ideia deque é absolutamente necessário libertar o grande organismo industrial que é a rêde do Estado dos quadros estreitos e rígidos dum orçamento e duma contabilidade análogos às dos serviços públicos.»

Ainda no mesmo relatório se faz notar que a autonomia financeira vem reforçar a fiscalização governamental.

Efectivamente os serviços das linhas do Estado em relação aos das linhas de companhias concessionárias, deixavam muito a desejar.

A nova organização alargando o âmbito da administração dessas linhas deve poder corresponder às necessidades sempre crescentes duma boa exploração de caminhos de ferro, tratando-se de mais a mais dum país como a França onde a civilização aumentando dia a dia, tem exigências a que não podem fugir as empresas exploradoras dos caminhos de ferro, como de todos os outros géneros de transportes que vão sempre evolucionando para melhor.

Linhas belgas. — O Comité permanente da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro pediu ao Ministro dos Caminhos de Ferro uma nova autorização para aumentar as tarifas em 10 a 20 %. Este aumento visa principalmente os transportes de mercadorias. Quanto aos passageiros o aumento não passará de 10 %. A Comissão Consultiva de tarifas já deu o seu parecer favorável, sendo de esperar que a medida entre em breve em vigor.

Apezar dêste novo aumento, os preços dos transportes no caminho de ferro ainda ficam inferiores aos de 1914 multiplicados pelo coeficiente desvalorização da moeda.

Linhas brazileiras. — Foi aberto à exploração o primeiro troço de 6 quilómetros do ramal de Austin a Santa Cruz, a cargo da Central do Brazil. Por emquanto o serviço é limitado a um combóio por semana, para não se prejudicar a continuação dos trabalhos de construcção das linhas.

— Segundo as contas apresentadas pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul, as linhas desta empresa no 1.º semestre do corrente ano renderam pouco mais de 25 mil contos, tendo a despesa atingido cêrca de 30 mil.

A extensão das linhas desta empresa actualmente em exploração atinge 2.606 quilómetros.

— A direcção da Companhia Mogyana está tratando de electrificar a sua linha de Campeias a Casa Branca.

— A Companhia Paulista está procedendo à electrificação do troço de linhas de Rio Claro a S. Carlos, devendo a inauguração do serviço fazer-se dentro de alguns meses.

— A Viação Férrea do Rio Grande do Sul teve no 2.º semestre de 1925 a receita de 26.049.666$480, e a

despesa de 29.825.578$060, do que resulta um *déficit* de 3.845.912$580.

No 1.º semestre do ano findo foram dispendidos mais de 16.677.102$720.

Em vista dêsse resultado, o govêrno de acordo com o parecer da Junta Operadora, resolveu não receber da Companhia importância alguma por arrendamento das linhas, como está previsto no respectivo contracto.

— A linha de Ibiá-Uberaba, da rêde Oeste de Minas, cuja inauguração se efectuou recentemente, tem magníficas condições técnicas, e desenvolve-se desde Ibiá em vastas e interminaveis campinas, descortinando-se maravilhosos horizontes.

A construção da linha, cuja extensão é de 273 quilómetros dos quais 114 em curva, efectuou-se no curto espaço de três anos, o que representa um grande esforço por parte do govêrno.

A linha tem várias obras de arte importantes entre as quais um pontilhão; 10 pontes que vão de 10 até 85 metros, e 15 estações.

— Inaugurou-se o trecho da linha de Mossoró que liga a cidade de Mossoró a S. Sebastião e que tem a extensão de 42 quilómetros.

Com a inauguração desse trecho fica esta linha com 78 quilómetros.

O primeiro trecho, de 38 quilómetros, que vai de Porto Franco (defronte da vila de Areia-Branca, porto de Mossoró) à cidade de Mossoró, pertence a uma firma particular.

O segundo trecho acha-se ainda em construção e deve ser inaugurado proximamente.

— Inaugurou-se no mês passado um trecho de dois quilómetros do ramal que ligará esta linha ao cáis do porto de Belém, do caminho de ferro de Bragança.

O referido trecho foi o de mais difícil construção.

— Ao Sr. Ministro da Fazenda o da Viação pediu sejam emitidas obrigações ferroviárias no valor de 44 mil contos de réis, para o pagamento de melhoramentos feitos na «Great Western,» em Pernambuco.

— Foram aprovadas pelo govêrno as contas apresentadas pela Companhia dos Caminhos de Ferro de S. Paulo-Rio Grande, relativas a várias linhas que lhe estão arrendadas ou de sua concessão, a seguir indicadas:

E. F. Barra Bonita ao Rio do Peixe —1.º semestre de 1924—Receita, 46:392$030; despesa, 86:685$061; *deficit*, 40:293$029.

E. F. Paraná—2.º semestre de 1924—Receita réis 6 244:035$341; despeza, 5.637:701$272; saldo, réis 606:334$039. 1.º semestre de 1925 — Receita, réis 5.291:188$46'; despeza, 4.543:337$022; saldo réis 747:851$449.

Ramal de Paranapanema—1.º semestre de 1925—Receita, réis 208:066$150; despesa, 366:571$531; *deficit*, 158:505$881.

Itararé Uruguay—Mesmo semestre—Receita, réis, 5 310:507$940; despesa, 6.770:151$385; *deficit*, réis 1.459:643$445.

S. Francisco-União — Mesmo semestre — Receita 2.776:384$711; despesa, 2.2886:571$445; saldo, réis 489:813$265.

Serrinha a Nova Restinga—Mesmo semestre—Receita, 630:960$440; despesa, 267:821$033; saldo, réis 363:139$407.

—A receita da rêde Sul Mineira, arrendada ao Estado de Minas, no 1.º semestre de 1925 foi de réis 5.218.642$511 e a despeza de 5.495.124$179, havendo, portanto, um *deficit* de 276.481$668.

— O ramal de Barra a Angra dos Reis da rêde Oeste de Minas encontra-se quasi concluido, já estando aberto o túnel e faltando apenas assentar os carris em três ou quatro quilómetros.

Ultimada essa grande obra, a Oeste de Minas estará apta para dar saída, pelo Atlântico, a uma produção formidável.

Recentemente foram abertas ao serviço novas estações. Com a inauguração das de Angra de Reis fica esta importante linha férrea ligando ao litoral todo oeste de Minas, o Triangulo e os sertões goyanos. Ligará, ainda com a Central do Brazil, em vários pontos, a Mogyana, a Rêde Sul-Mineira, a Paracatú e, futuramente a Goyana.

Linhas chilenas.—A receita dos caminhos de ferro do Chile, no ano fiscal de 1925, constante da mensagem do Presidente Figueiroa enviada ao Congresso, acusa um prejuizo de 5.650.000 pesos para as linhas do norte e um lucro de 13.670.000 pesos para a rêde do sul, ou um lucro líquido de 8.020.000 pesos, sendo, nos três primeiros meses deste ano, a receita total de 67.000.000 pesos e a despeza de 53.500.000 pesos.

Foram cobrados em 1925 impostos superiores a 14.000.000 pesos para serem empregados com as estradas de rodagem.

Entre 23 de Dezembro de 1925, data em que o presidente iniciou a sua administração, e o mês de Maio último, têm sido concertados 950 quilómetros de via.

Linhas siamesas.—O relatório da Administração dos Caminhos de Ferro de Siam relativo ao exercício de 1924-1925, evidencía os esforços empregados para a conclusão dos novos trabalhos; grandes progressos na construção da linha de Leste, tendo atingido 18 quilómetros além de Kralin no fim de Março de 1925; construcção até Surindre da linha Korat-Oubone, que media 420 quilómetros em Março; prolongamento da linha das linhas de Nordeste entre Korat e Koukaen; avanço rápido dos trabalhos da linha da ponte Rama IV; adicionamento de um terceiro carril afim de regularizar a largura da linha do Norte desde Ban-Paj; abertura à exploração dum novo trecho da linha de Leste, desde a nova estação de Petrion (61 km.) até Krabinburi (161 quilómetros), etc..

Foram feitas grandes encomendas de material no estrangeiro, especialmente de aços para pontes, etc..

O resultado da exploração nêste exercício foi muito animador.

REVISTA MILITAR

Recebemos o n.º 11-12 correspondente aos meses de Novembro e Dezembro que traz uma excelente colaboração da qual destacaremos os artigos: «Despesas militares,» licção inaugural do ano lectivo 1925-1926 do prof. da Escola Militar, major Sr. Victorino Guimarães; «Assuntos navais,» do Contra-Almirante Sr. Mariano da Silva; «Apontamentos para a história de Manobras da guerra Portugueza,» do prof. da Escola Militar, Sr. Camilo Sena; «A Aviação Militar e a guerra no ar, do Major Sr. Sarmento de Beires; e «Umas manobras na Africa do Sul,» do Cap. de art. Sr. Vasco da Gama Rodrigues.

Agradecendo o cartão de «Boas festas» que gentilmente a *Revista Militar* se dignou enviar-nos, cordealmente lhe retribuimos, desejando-lhe um novo ano cheio de prosperidades.

O PERIGO DAS PASSAGENS DE NIVEL

APARELHOS DE PROTECÇÃO E CARTAZES DE ADVERTENCIA

NA exposição de Milão, uma das secções que mais atraía a atenção e o interesse dos visitantes era a referente aos aparelhos e sistemas de protecção das passagens de nivel.

Sobre um taboleiro de 5 metros de comprido por um metro de largo estavam dispostos modelos em funcionamento dos tipos principais de aparelhos para a protecção das passagens de nivel, a saber:

1.º — Aparelho de protecção com sinais para uma passagem de nivel com cancela.

2.º — Aparelho de aviso para passagens de nivel com cancela.

1 — Aparelho de sinais em funcionamento

3.º — Aparelho de sinais para passagens de nivel abertas.

O primeiro aparelho funciona da seguinte fôrma:

A estação d'onde sae o comboio transmite ao guarda da passagem de nivel por meio de toques de sineta a ordem de fechar as cancelas. Fechadas as cancelas, pelo funcionamento duma fechadura especial, só então o guarda póde tirar dessa fechadura uma chave que, colocada num aparelho de verificação faz parar os sinais da sineta. Esta chave fica fechada nesse aparelho e, por conseguinte, fica assegurado o encerramento das cancelas até á passagem do comboio que faz funcionar um outro aparelho que permite retirar a chave da caixa de verificação. Aberta então a cancela, recolhem-se automaticamente os sinais de protecção.

O segundo aparelho funciona assim:

A estação d'onde provem o comboio transmite ao guarda da passagem de nivel, por meio de sinais de sineta, o aviso de encerramento de cancelas. Fechadas estas, o guarda carrega no botão dum aparelho proprio que faz cessar o toque da sineta que, sem isso, continuaría a tanger, e ao mesmo tempo transmite á estação a confirmação do encerramento das cancelas.

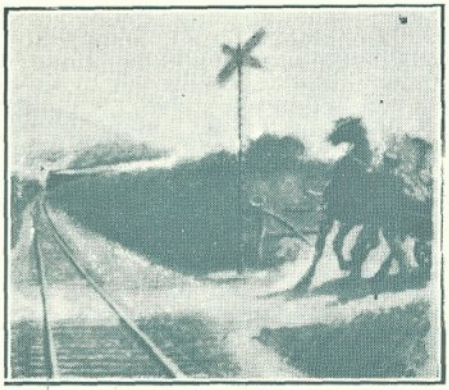
O terceiro aparelho é, sem duvida, dos tres, o de maior importancia, visto que a maior parte dos desastres nas passagens de nivel se dá, naturalmente, nas passagens abertas, o que, de resto, está demonstrado no diagrama afixado na exposição a que fazemos referencia.

A gravura n.º 1 mostra-nos o aparelho em funcionamento regular.

Compõe-se ele de um pendulo discolar e duma sineta.

O comboio, ao aproximar-se dum ou doutro lado da passagem do nivel, põe em funcionamento, com suficiente antecipação, o aparelho, cuja sineta tange repetidas vezes e cujo pendulo, saindo da caixa de protecção, fica oscilando.

De noite uma lampada, colocada no meio do disco' projecta luz vermelha. No caso de avaria de qualquer



2 — Não atravessar nunca uma passagem de nivel quando está a vista um comboio ou se sente a sua aproximação

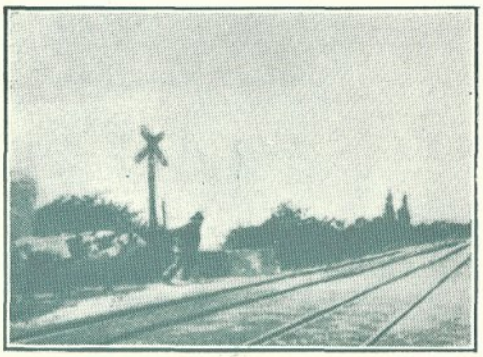
parte do aparelho, o pendulo discolar fica imovel mas em posição vertical, o que permitirá, se ali não fôr a avaria, a visibilidade da luz vermelha.

Alem do diagrama a que já nos referimos e em que se mostrava o quantitativo dos desastres — e suas consequencias — ocorridos nas passagens de nivel nos ultimos dois anos e meio, viam-se, nessa secção da exposição, outros diagramas e esquissos panoramicos de demonstração e uma colecção interessante de car-

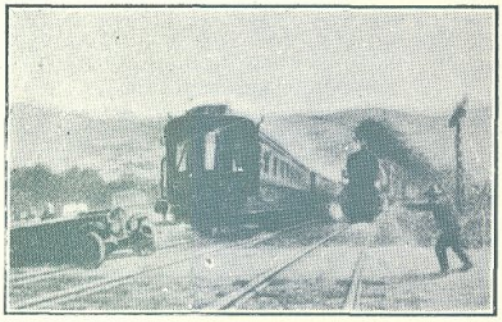
des a que acima referimos e mais grande numero de tazes muito sugestivos com o objectivo de chamar a atenção do publico para as disposições que regulam o transito nas passagens de nivel e de frizar que a causa dos tantos desastres que se verificam tem que procurar-se exclusivamente na falta de observancia dessas disposições.

As gravuras n.os 2, 3 e 4 reproduzem tres dos mais interessantes cartazes dessa especie.

A' primeira vista póde parecer exagero de cautela a que revelam esses cartazes, de tal fórma evidente e o perigo a que se sujeitam as pessoas que, sem reparo prudente atravessam as passagens de nivel mas é tal a frequencia dos desastres que nessas passagens ocorrem que nunca serão demais todas as cautelas é advertencias por muito puerís que nos pareçam.



3 — Antes de atravessar uma passagem de nivel deve-se olhar um e outro lado da linha



4 — Não atravessar nunca uma passagem de nivel imediatamente após a chegada do comboio

Sobretudo a gravura n.º 4 mostra-nos o perigo a que estão expostos pessoas, animais de tracção e veículos, não só nas passagens de nivel dos caminhos de ferro mas até mesmo no transito urbano á passagem pelas linhas duplas dos carros electricos.

Viagens e Transportes

Novo regime tarifário de grande e pequena velocidade

De acordo com o Decreto n.º 12.863 de 7 do mês findo, entra hoje em vigor em todas as linhas de caminhos de ferro do continente a nova Tarifa Geral cujos preços incluem todos os impostos.

As tarifas de despesas acessorias e especiais de grande e de pequena velocidade, bem como a Classificação de mercadorias de pequena velocidade não puderem ser revistas a tempo de entrarem também hoje em vigor, pelo que continuarão a ter aplicação as actuais até poderem ser postas em vigor as novas.

Também começa hoje a vigorar a nova tarifa de transporte fluvial da Direcção do Sul e Sueste, que regula os preços entre Lisboa e Barreiro.

Na *Parte Oficial* inserimos o referido decreto 12 863 que foi publico na 1.ª série do *Diário do Govêrno* de 21 de Dezembro último com a Tarifa Geral.

Ramal particular «Carregado-Infante»

Foi recentemente aberto à exploração um novo ramal particular na linha de Leste denominado «Carregado-Infante», situado entre as estações de Carregado e Azambuja que faz o serviço de mercadorias por vagão completo, em pequena velocidade, expedidas pelo seu proprietário o sr. Infante da Camara ou a êle destinadas.

Estação de Azurara-Arvore

A estação de Azurara, da Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão passou a denominar-se Azurara-Arvore, por assim o terem pedido os habitantes da freguezia de Arvore que está situada mais próximo da estação.

Horário dos combóios das linhas do Sul e Sueste

O horário dos combóios do Sul e Sueste, constante do cartaz A n.º 97 de 21 de Outubro último, sofreu as alterações seguintes:

LINHA DO SADO — Nos combóios regulares de mercadorias n.os 171 e 172, que se realizam entre Funcheira e Faro, e no sentido inverso, partindo o primeiro às 12,20 daquela estação e o segundo às 4 horas de Faro — é estabelecido o serviço de passageiros em 3.ª classe. Os combóios n.os 151 e 152 (rapidos do Algarve) passam a efectuar a paragem de 1/2 minuto em Albufeira.

LINHA DO SUL — E' estabelecida a paragem de 1/2 minuto na estação da Moita aos combóios n.os 105 e 211 que partem de Lisboa, respectivamente, às 9,10 e 19 horas, com destino a Beja e Funcheira.

RAMAL DE ALDEIA GALEGA — Os combóios de passageiros n.os 300 e 301 que partem, respectivamente, de Aldeia Galega e Pinhal Novo às 6,19 e 7,18 passam a efectuar-se, sómente, no período de 1 de Maio a 31 de Outubro.

RAMAL DE LAGOS — No combóio de mercadorias n.º 972, que parte de Lagos às 17 horas, é estabelecido o serviço de passageiros em 1.ª, 2.ª e 3.ª classes.

A MORTE DE TRES JORNALISTAS ILUSTRES

Adriano Pimenta--André Brun--Sarmento Duque

O ano de 1926 que, cremos, a bem pouca gente terá deixado saudades, tal a série de catástrofes com que foi assinalado, não se quiz despedir dos jornalistas sem lhes mostrar bem a sua crueldade, e assim no ultimo mês, no curto espaço de quatorze dias foram arrancados barbaramente ao carinhoso convívio das famílias que os estremeciam e dos amigos que os estimavam e admiravam, três figuras marcantes no jornalismo português.

Primeiro morre, a 15 de Dezembro o dr. Adriano Gomes Pimenta, director de «O Primeiro de Janeiro», do Porto.

O dr. Adriano Pimenta, nome bem conhecido do norte ao sul do país, era uma figura a todos os titulos respeitável. Como homem e como chefe de família, era modelar; como político, tendo servido com uma dedicação inexcedível, a ponto de por ele se sacrificar, defendeu sempre o seu ideal, e no parlamento, onde fôra como deputado republicano às constituintes, teve ocasião de manifestar o seu grande talento e os seus dotes de orador brilhante. Como jornalista, a sua acção ficou assinalada em muitas colunas de jornais a que deu a sua colaboração e principalmente ao «Primeiro de Janeiro» onde como director exerceu brilhantemente a sua actividade.

A sua falta foi muito sentida, especialmente na cidade do Porto, sua terra natal, por cujos interesses tanto pugnou como membro que foi da Camara Municipal, como deputado, como jornalista e como homem, não se poupando nunca a esforços para ser útil ao torrão que lhe fôra berço.

O seu funeral foi uma imponente manifestação de pezar, em que tomaram parte representantes de todas as classes sociais.

*
* *

Ainda sangrava o nosso coração de jornalistas pela morte do director do «Primeiro de Janeiro», quando brutalmente no dia 22 de manhã recebiamos mais uma apunhalante notícia: a morte de André Brun! Êsse André Brun que através da sua prosa humorística parecia a criatura mais feliz dêste mundo, muito embora soubessem os que eram seus amigos, que ha muito que o seu organismo débil estava sendo minado pela tuberculose que êle fôra buscar ao campo da guerra, onde como militar valente e brioso soube honrar o nome português.

Gazeado como muitos outros que têm desaparecido dentre os vivos, André Brun nunca mais tivera saude. Contudo durante estes últimos anos, apezar de todos os seus males que procurava vencer com verdadeiro estoicismo, Brun trabalhou mais do que muitos que gosam de perfeita saude, e, ou só ou de companhia com outros distintos humoristas, deixou o seu nome ligado a um grande numero de peças teatrais que tem constituido um dos melhores elementos de alegria do público lisboeta.

Por isso André Brun era muito popular e muito estimado por toda a gente, até mesmo por muitos que o não conheciam senão pelo que êle escreveu.

André Brun como jornalista e como poeta, deixou também uma obra de graça e sentimento que ha-de perdurar.

Na sua *Malta das trincheiras* revela-se bem o português sentimentalista como todo o bom português, embora Brun fôsse francês pelo sangue. Como militar, as veneras que lhe ornavam o peito, mostravam bem o quanto êle valia.

*
* *

Mas, não bastavam ainda aquêles dois, era preciso mais alguem para o sacrifício, e eis senão quando, em 29 desaparece mais uma estrêla do jornalismo: Sarmento Duque, sub-chefe da redacção do nosso colega «Diário de Notícias»

Era o mais novo dos três, mas a sua obra como jornalista e escritor já era tambem de vulto,

Assinalou-se como um cronista distinto, e não só no «Diário de Notícias», como no «Diário de Lisboa» de cuja redacção fez parte desde a fundação do jornal até ha pouco tempo, deixou algumas colunas recheadas de boa prosa máscula e sentida.

Também como André Brun foi um valoroso combatente da grande guerra e tendo sido como êle gazeado, veiu igualmente a morrer em consequência dêsse terrivel barbarismo.

*
* *

A's famílias dos três chorados jornalistas e bem assim às redacções dos nossas colegas de que faziam parte, envia a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» as suas sentidas condolências.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonyma--Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Concurso para praticantes para factor

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes recebe até 20 de Janeiro de 1927, documentos de quem pretenda ser chamado aos proximos concursos para praticantes para factor.

Os documentos são os seguintes :

a) Requerimento, em papel comum, dirigido ao Engenheiro Chefe da Exploração, pedindo a admissão, indicando se tem parentesco com algum empregado da Companhia, e, em caso afirmativo, qual o grau d'esse parentesco ;

b) Certidão de edade ;

c) Atestado de bom comportamento, passado pela autoridade local da residencia habitual do candidato ;

d) Carta de exame de instrução primaria ou documento das suas habilitações ;

e) Documentos comprovativos da sua situação militar, no caso de já ter sido recenseado ;

f) Autorisação do pai ou tutor.

Os documentos a que se referem as alineas b), c) e d) devem ser passados pela entidade competente e devidamente autenticados.

Não serão admitidos candidatos com menos 18 ou mais de 21 anos de idade, excepção dos filhos dos empregados da Companhia, cujo minimo é de 17 ancs.

Os documentos devem ser endereçados ao Engenheiro Chefe da Exploração – «Repartição do Pessoal» -- Santa Apolonia, Lisboa.

Os concursos terão lugar no mez de Fevereiro.

PROGRAMA DO CONCURSO

I — Prova escrita

1.° – Ortografia, caligrafia e redacção.
2.° — Operações com numeros inteiros, decimais e quebrados.
3.° — Regra de três simples.
4.° – Medidas de volume, peso e capacidade ; sistema metrico.

II – Prova oral.

5.° – As materias da prova escrita 2, 3 e 4.
6.° — Conhecimentos gerais de corografia de Portugal.
7.° — Rêdes dos Caminhos de Ferro de Portugal.

Lisboa, 27 de Dezembro de 1926.

O Director Geral da Companhia

F. *de Mesquita*

A electrificação da linha de Cascais

Acham-se concluidas as modificações que a Sociedade «Estoril» se viu forçada a introduzir nas suas instalações e bem assim a duplicação do Cabo Submarino, a fim de se evitar as perturbações que se manifestaram logo que se poz em funcionamento a tração eléctrica nesta linha.

O serviço de combóios a tracção eléctrica para passageiros foi reínaugurado solenemente, como da primeira vez, no dia 29 do mês findo com a assistência do representante do Sr. presidente da República; dos Srs. Ministros do Interior, da Justiça e do Comércio; do Sr. Ulrich, presidente do Conselho de Administração da C. P., e de várias outras individualidades representativas de diversas empresas ferroviárias, do Comércio e da Industria, etc.

O combóio inaugural conduzindo as individualidades a que acima referimos e mais grande número de convidados, entre êles os representantes da imprensa, partiu do Cais do Sodré às 11-50, chegando a Cascais às 12-25, gastando portanto apenas 35 minutos no caminho, apezar da demorada paragem que teve em Paço d'Arcos para os convidados visitarem a subestação transformadora, e outra em Carcavelos para receber os representantes do Cabo Submarino.

O combóio regressou depois de uma pequena demora em Cascais até Santo Antonio do Estoril onde os convidados se apearam para verem os melhoramentos que a «Sociedade» ali tem introduzido, como o hotel, o estabelecimento de banhos e o Casino ainda em construção. Depois seguiram todos em automóveis postos à sua disposição pela "Sociedade Estoril" até ao Hotel Italia onde lhe foi servido um opíparo almoço, findo o qual foram pronunciados vários discursos. O Sr. Fausto de Figueiredo historiou os enormes esforços que êle e a Sociedade que dirige fizeram para conseguir a electrificação da linha que é um melhoramento de grande alcance, para o qual também contribuiu grandemente a C. P., explicando as razões que motivaram a interrupção do serviço e a fórma como se conseguiu resolver os inconvenientes que causaram a sua interrupção.

O Sr. Ministro do Comércio felicitou a «Sociedade Estoril» elogiando-lhe a sua obra; o Sr. Ruy Ulrich, presidente do Conselho de Administração da C. P. exaltou igualmente a obra da Sociedade, salientando o quanto ela deve ao Sr. Fausto de Figueiredo.

O nosso director, Engenheiro Sr Fernando de Souza falou como velho ferroviário e jornalista, recordando a criação da Sociedade de Propaganda de Portugal, da iniciativa do nosso saudoso fundador Sr. Mendonça e Costa, e como o emprehendimento levado a cabo pela «Sociedade Estoril» veio realizar uma das aspirações daquela prestigiosa agremiação, pondo em relevo os benefícios que resultam da electrificação daquela linha.

Ainda outros oradores, como o Sr. Pinto Bastos, representante da Companhia do Cabo Submarino, o Sr. Rock da mesma Companhia, e o Sr. Quirino da Fonseca, da Camara Municipal de Lisboa, tiveram palavras elogiosas para o Sr. Fausto de Figueiredo, ao qual tiveram o prazer de auxiliar em tudo quanto puderam.

E' de esperar que o serviço eléctrico agora inaugurado, o seja definitivamente, não se tornando a produzir quaesquer fenómenos que o perturbem.

O serviço de mercadorias continuará por mais algum tempo a fazer-se por combóios de locomotivas a vapor, durante a noite.

José Luiz S. Romão

Realizou-se na igreja de Bemfica, com grande brilhantismo o casamento da Sr.ª D. Natalia Fernandes com o distinto tenente de artilharia e nosso antigo colaborador sr. José Luiz dos Santos Romão, filho da sr.ª D. Izabel Maria dos Santos Romão, e do sr. Santos Romão, já falecido.

O acto religioso foi celebrado pelo irmão do noivo reverendo sr. dr. Joaquim Manuel dos Santos Romão, que no fim da missa fez uma brilhante alocução.

Terminada a cerimónia religiosa foi servido na residência dos avós da à noiva, Avenida da Liberdade, um fino «lunch», seguindo os noivos depois para o Bussaco, onde vão passar a lua de mel.

Ao nosso antigo camarada e sua esposa desejamos muitas felicidades.

"Diario de Noticias"

Completou em 29 de Dezembro, 62 anos de existencia o nosso presado colega «Diorio de Noticias».

Por tal motivo, todos os trabalhadores daquele jornal tendo à frente o seu ilustre director sr. Eduardo Schwalbach, dr. Beirão da Veiga, Rangel de Lima, e Rocha Junior, chefe da redacção, estiveram pelas 13 horas no jardim de S. Pedro de Alcantara prestando homenagem aos fundadores do importante diario Eduardo Coelho e Tomaz Quintino Antunes.

Aberta a cerimonia, o sr. Rangel de Lima, o mais antigo redactor do «Diario de Noticias», pronunciou um curto discurso recordando a inauguração ha vinte e dois anos do monumento que consagra aqueles dois notaveis vultos do jornalismo português sendo efusivamente abraçado no fim da sua brilhante oração.

A' tarde realisou-se no Coliseu uma imponente «matinée» infantil que decorreu no meio da mais intensa alegria da petizada.

Apraz-nos dirigir ao sr. Eduardo Schwalbach e a todos os nossos camaradas daquele diario as mais cordeais felicitações.

ECOS E COMENTARIOS

O factôr

As colocações em empregos dos caminhos de ferro passam geralmente no espirito da população como sendo vantajosas, por criarem uma situação com acesso em que os novos teem ensejo de manifestar as suas qualidades de inteligencia e trabalho com retribuição renumeradora, com a vantagem de, logo que cheguem a factores, terem assegurado um logar no *carnet mondain* da aldeia proxima, com convite certo para os bailes dominicais das familias com adega e filhas casadoiras.

E explica-se que o o *factor* s ja, na vida mundana das aldeias *banhadas* por caminho de ferro, um presonagem que não pode passar indiferente, porque, se é verdade que a posição do *factor* é a aspiração de muitos pais de rapazes, dado o descredito das tetas da vaca leiteira burocratica, não é verdade menos documentada que a posição de mulher de *factor* é tambem aspiração das meninas casadoiras da aldeia e dos seus progenitores, em cujos cerebros faz quasi deslumbramento a ideia duma viagem anual de *borla* em segunda classe, ate Lisboa, para descascarem os calos do trabalho no palmear das *piadas* frescas das *revistas*.

O *factor* é, assim, um personagem importante. Não só por ser um bom partido para as raparigas da aldeia com alguns teres e umas certos unturas de ilustração, mas tambem por ser um elemento valioso com que as pessoas que mais se servem do caminho de ferro teem que contar, para alcançarem uma certas facilidades que, sem prejuizo das emprezas, é claro, se podem conceder.

Um despacho ou um levantamento de mercadoria fora de horas, um fechar d'olhos à falta de bilhete de *gare*, uma venda de bilhete quando o comboio chegou já está ou prestes a chegar, etc.

Tudo isto é feito sem prejuizo das companhias, porque até mesmo pelo que respeita aos bilhetes de *gare* se trata quasi sempre de pessoas que o não pagariam se não lhes permitissem entrar lá sem pagar.

O' sr. factor. E' só para vêr se vem a minha mana Francisca...

O' sr. factor. E' só para vêr se me descarregam a sardinha...

Parecem coisas sem grande importancia mas são estas coisas, estes favores que parecem tão pequenos, que fazem com que o factor, quando passa pelo irmão da mana Francísca ou pelo homem da sardinha, seja olhado e cumprimentado com uma consideração que, d'antes só se usava para com o padre e o professor e, mais tarde, tambem para com o medico e o farmaceutico, quando os *barbeiros* começarem a matar gente de mais com as sangrias, e a alfavaca, a borragem e a agua da fonte, passaram a ser monopolisadas pelos boticarios.

E' claro que quem manda na estação é o chefe, mas o chefe é, ordinariamente, um homem que alem de chefe de estação é já tambem chefe de familia e que, alem das preocupações que a familia lhe causa, tem coisas mais importantes a tratar do que esses pequenos assuntos que vão cercando de simpatia os factores.

De resto, o factor, mesmo em assuntos de maior importancia, é sempre um elemento valioso pela influencia de que pode dispôr junto do chefe.

Seja como fôr, a verdade é que o factor é sempre um personagem importante, sobretudo nas aldeias.

Mesmo que seja grave, até bisonho e até mesmo que seja casado.

Mas, se é alegre, comunicativo, pandego, e solteiro, não chega para as encomendas.

De todos os lados lhe chegam convites: para a matança do porco, para a prova do vinho, para o casamento, para o baptisado, para a descamisada, para o bailarico, etc; etc;.

E o horario das festanças passa a ser influenciado pelo horario dos comboios, principalmente, é claro, quando o convidante tem filha casadoira aspirante á vida ferroviaria.

Vê lá Maria. Olha o jantar que não póde ser antes das 6 porque o sr. factor só cá póde estar a essa hora.

E o caso é que, se o comboio vem atrazado, póde secar o arroz, póde entrar o esturro no guizado mas a festa não começa emquanto não chega o *sr. factor*.

E quando ele chega, fica sendo centro de atracção de todas as atenções. E' para ele o melhor bocado das comidas. São para ele es melhores palavras dos assistentes, como para ele são os mais ternos olhares, bastas vezes coruscantes de oftalmia cronica, da menina casadoira.

Assim cumulado de atenções, o *factor*, emquanto come, vai fazendo reflexões sobre os dados previamente colhidos a respeito do valor da menina, do montante da fortuna dos pais, das probabilidades dos seus anos de vida, do numero de filhos que virão a concorrer á partilha, do grau de ferocidade da provavel futura sogra, etc;, e se o resultado das suas reflexões é agradavel, decide-se a corresponder ao olhar oftalmico da menina, com miradas significativas, em que, segundo a formula classica, a menina dos olhos procura esconder-se sob a palpebra superior para dar a seguir meia volta na orbita.

E, emquanto assim conversam os olhos da menina e do *factor*, os pais da menina fitam-se tambem, com um sorriso discreto que está mesmo a dizer:

—*Sempre vamos a Lisboa de borla para o auo.*

E, logo a seguir, numa alegria indominavel, o velhote, como se prentendesse apagar aquele incendio de amor que começava, grita:

—*Maria. Vai buscar mais vinho.*

Terminado o jantar, e a pedido de toda a assis-

tencia, o *factor* prepara-se para tocar um pouco de bandolim. Porque já me ia esquecendo de dizer que quasi todos os *factores* tocam bandolim e que é essa até uma das prendas que mais lhe garantem a situação privilegiada que ocupam nas aldeias adjacentes á estação.

O bandolim dos *factores* viaja quasi sempre dentro dum saco de baêta verde, com uma silva côr de rosa ao redor, um malmequer ao meio e, por baixo, as duas iniciais do proprietario, tudo bordado trabalhosamente pela ultima noiva, acontecendo até, ás vezes, que as iniciais estão erradas, como daquella vez que uma menina bordou num saco desses um floreadissimo *L* e explicava: *L, Lixandre.*

Extraido o bandolin do saco. o *factor* delicia a assistencia com modinhas sentimentais que fazem soerguer o peito da menina, não se sabe bem se em suspiros de amôr se em arrotos do refogado.

E assim fica iniciado um romance de amôr.

A's vezes sucede, porem que, a poucos quilometros da partida, esse romance descarrila pela transferencia do *factor* que lá vai para longe e a pouco e pouco se esquece daquela menina, porque logo encontra outra que lhe escuta com amôr as modinhas sentimentais do bandolim, daquele bandolim que viaja num saco de baêta verde, com uma silva côr de rosa ao redor, um malmequer ao meio e, por baixo, as duas iniciais, bastas vezes erradas, do proprietario.

E, quando a menina esquecida lamenta com lagrimas nos olhos oftalmicos o abandono a que a votou o ingrato, logo os pais acodem em ar de consolação, quasi indiferentes ao insucesso da tentativa matrimonial:

—*Deixa lá, filha. Logo vem outro factor.*

Porque, para eles o que é preciso, desde que ahi fixaram as suas aspirações, é que a filha case com um *factor*, um qualquer, que lhes garanta a viagem de *borla* a Lisboa.

O que prova que até mesmo os pais incultos de meninas casadoiras da aldeia, sabem que a ordem dos *factores* é arbitraria.

No dia 27 de Dezembro, realisou-se a inauguração da «Casa dos Ferroviarios» instalada na sua nova sede cedida para esse efeito ao Montepio Ferroviario pela Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Na sessão de inauguração que foi presidida pelo sr. Eduardo Alves de Carvalho, que tinha como secretarios os srs. Alfredo Roque e Mario Dinis procedeu-á eleição dos cargos gerentes psra 1927, que deu o seguinte resultado:

Mesa da Assembleia Geral: Francisco Martins Andrade, Feliciano Pereira Barral, David Almeida Calado, Joaquim Ferreira de Sousa, Antonio de Sousa Reis e Carlos Mendanha, Direcção: Manuel Rodrigues Cristovão, David Salsa, Jose Nunes Martins, Antonio Quintanilha, Julio Freitas de Oliveira, André Velho de Brito, Joaquim Augusto de Carvalho, Manuel Augusto da Silva e Vicente Valente. Conselho Fiscal: Abilio da Conceição Fonseca, Antonio Evangelista Simões, Duarte Matos, José de Paiva e Mario Diniz.

Nos Estados Unidos, em Rockmart, Estado da Georgia, deu-se-no dia 23 de Dezembro um violentissimo choque entre dois *rapidos*. As carruagens e os vagões restaurantes esmigalharam-se uns de encontro aos outros, registando-se o maior numero de vitimas nas pessoas que iam jantando. Houve mais de 30 mortos e de 50 feridos.

TACITUS

Parque Automóvel Militar

Recebemos o relatório da gerência dêste importante estabelecimento fabril do Estado, relativo ao ano económico de 1924-1925.

O Parque Automóvel Militar é um estabelecimento modelar no género, não existindo no país outro que com êle possa competir. Criado para utilizar, conservar e guardar o material automovél do Exército, tem além disso desempenhado a importante função de oficina para serviço de particulares competindo com as melhores oficinas que existiam da mêsma industria, tem prestado relevantes serviços ao Estado e ao automobilismo particular,

O relatório, que temos presente é um bom elaborado documento da boa administração que o respectivo Conselho tem exercido desde a sua organização.

Do detalhe da conta de *Ganhos e perdas* inserto no Relatório, extratamos os números que seguem que são bem mais eloquentes que quaesquer palavras nossas de elogio.

Ganhos		1922/23	1923/24	1924/25
Armazem		48,0 %	44,6 %	30,1 %
Oficinas gerais . .		26,0 %	53,2 %	69,0 %
Oficinas destacadas		5,0 %	0 3 %	0,7 %
Diversos		21,0 %	1,9 %	0,2 %
Total . . .	%	100,0 %	100,0 %	100,0 %
	Esc.	821.051$39	841.214$16	910.599$44
Prejuizos				
Assistência		2,0 %	1,8 %	3,2 %
Gastos gerais . . .		41,0 %	52,1 %	50,0 %
S. Transportes . .		8,0 %	0,9 %	1,2 %
Diversos		4,0 %	1,0 %	8,6 %
Total . . .	%	55,0 %	55,8 %	58,0 %
	Esc.	446.419$85	471.043$22	530.106$99

Acompanham este relatório alguns mapas elucidativos sobre os trabalhos efectuados no parque e a sua administração ultimamente a cargo dum Conselho Administrativo da presidencia do Major de Engenharia Sr. Julio de Carvalho Teixeira, actual Ministro do Comércio.

Parte Oficial

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, sôbre o pedido da ligação das linhas férreas do Pôrto à Póvoa e Famalicão e de Guimarães

(Continuação do N.º 936)

1.º De que à Companhia do Pôrto à Póvoa e Famalicão se deve conceder uma linha de Trofa por S. Pedro de Arioso ao ponto da linha da Póvoa que os estudos designarem entre as Pedras Rubras e a Senhora da Hora, em substituïção da directriz de Lousado a Mindelo, sob as seguintes cláusulas.

a) Efectuar-se há, antes do contrato de concessão, a fusão das Companhias do Pôrto à Póvoa e Famalicão e de Guimarães, que será submetida à prévia aprovação do Govêrno;

b) O prazo da concessão de todas as linhas em exploração concedidas ou a conceder será de 90 anos, contados da data do novo contrato, de modo que todas as concessões terminem na mesma data;

c) A nova Companhia obriga-se a transferir para leito próprio a sua linha no trôço de Lousado à Trofa, em que aproveita actualmente o da linha do Minho, conservando a estação da Trofa o carácter de Estação comum e a alargar a linha da Póvoa para 1 metro;

d) E garantido o juro de 9 por cento ao capital representado pelo custo efectivo da construção com o limite máximo da cifra do orçamento aprovado pelo Govêrno compreendendo os juros intercalares durante a construção;

e) Para a determinação do complemento de juro garantida, que constituirá adiantamento reembolsàvel com os juros simples de 7 por cento, tomar-se há o saldo das receitas líquidas globais, de qualquer espécie, da Companhia depois de deduzidos os encargos financeiros e 10 por cento de dividendo do actual capital-acções. A diferença para o juro garantido constitúi o adiantamento do Estado;

f) Se o Estado concorrer para a construção com material fixo e circulante obtido pelas reparações alemãs, a respectiva importância, que figura no orçamento, ser-lhe-há abatida, e essa subvenção constituïrá compartilha do capital com as justas regalias que forem acordadas;

g) Metade do adiantamento reembolsável será coberto por adicional às contribuïções gerais do Estado nos concelhos atravessados na proporção de metade do complemento do juro garantido, repartida por êsses concelhos na proporção do produto do número de quilómetros pelas contribuïções gerais do Estado em cada um;

h) As condições técnicas no que respeita a limites de rampas e raios de curvas da nova linha serão iguais às que se realizaram na linha da Póvoa.

2.º De que é de toda a conveniência assegurar a unidade de administração e exploração da rêde dos caminhos de ferro secundários do Minho, evitando o seu fraccionamento, e tomando para núcleo dessa unidade o grupo das linhas existentes, confiando sucessivamente à companhia sua concessionária a construção de novos troços em condições análogas às indicadas para o trôço agora requerido.

V. Ex.ª, porém, resolverá como tiver por melhor.

Sala das sessões do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, 28 de Setembro de 1926. - *António José Dantas - João de Fontes Ferreira de Mesquita—Alvaro de Sousa Rêgo—José Maria de Vasconcelos e Sá—Francisco Xavier Esteves—Eduardo Carvalhal Alfredo Antônio Ferreira—Afonso Lages Vilar—Lusitano da Silva Baltasar Brites - António Teixeira de Queiroz—Manuel dos Santos—Jaime Nogueira de Oliveira—José Emídio Ribeiro Correia Guedes—Carlos Antonio Pinto Machado*, servindo de secretário—*José Fernando de Sousa*, relator.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

Decreto n.º 12.863

Considerando que a nova tarifa geral, comum a todas as empresas feroviárias do continente, bem como a tarifa de transporte fluvial dos Caminhos de Ferro do Estado, revistas nos termos do decreto n.º 12.103, de 5 de Agosto último, pela comissão nomeada por portaria de 19 do mesmo mês, mereceram parecer favorável do Conselho Superior de Caminhos de Ferro;

Considerando que se reconheceu que o coeficiente de 16 instituindo na alínea 1.ª, art. 11.º, do já citado decreto para a transformação das taixas, de modo a nelas serem incluidos todos os impostos, incidindo sôbre as receitas de caminhos de ferro, ocasionava um ligeiro aumento das bases de preço a aplicar, devendo por êsse motivo ser reduzido a 1,05, como propôz a referida comissão revisora;

Considerando que as referidas tarifas têm de entrar em vigor no dia 1 do próximo mês de Janeiro de 1927 como determina o citado decreto e estão nos termos de ser aprovadas:

O Govêrno da República Portuguesa, em nome da Nação decreta, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º A tarifa geral, comum a todas as empresas ferroviárias do continente, bem como a tarifa de transporte fluvial nos Caminhos de Ferro do Estado, entrarão em vigor no 1 de Janeiro próximo, procedendo os respectivos avisos ao público por parte das empresas, nos prazos legais.

Art.º 2.º - O coeficiente 1,06 a que se refere a alínea 1.ª do art.º 11 do decreto n.º 12.103, de 5 Agosto último, será substituido pelo coeficiente 1,05.

Art.º 3.º Continuam em vigor as actuais Classificação Geral e Tarifas de Despezas Acessórias comuns a todas as empresas, bem como para cada as actuais tarifas especiais, cujo exame está ainda pendente da comissão revisora e da apreciação do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, devendo entrar em vigor, em substituição das actuais.

Art.º 4.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 imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Govêrno da República, em 7 de Dezembro de 1926. *António Oscar Fragoso Carmona - José Ribeiro Castanho Manuel Rodrigues Junior—João José Sinel de Cordes—Abilio Augusto Valdês de Passos e Sousa—Jaime Afreixo—António Maria Bettencourt Rodrigues—Julio Cesar de Carvalho Teixeira - João Belo - José Alfredo Mendes de Magalhães—Felisberto Alves Pedrosa.*

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIONES **Babcock & Wilcox**

FABRICA E SÉDE PRINCIPAL: BILBAU

Filial para Portugal e as Colonias — Praça dos Restauradores, 78, 1.º — LISBOA

Caldeiras Aquo-Tubulares para usos Terrestres e Maritimos

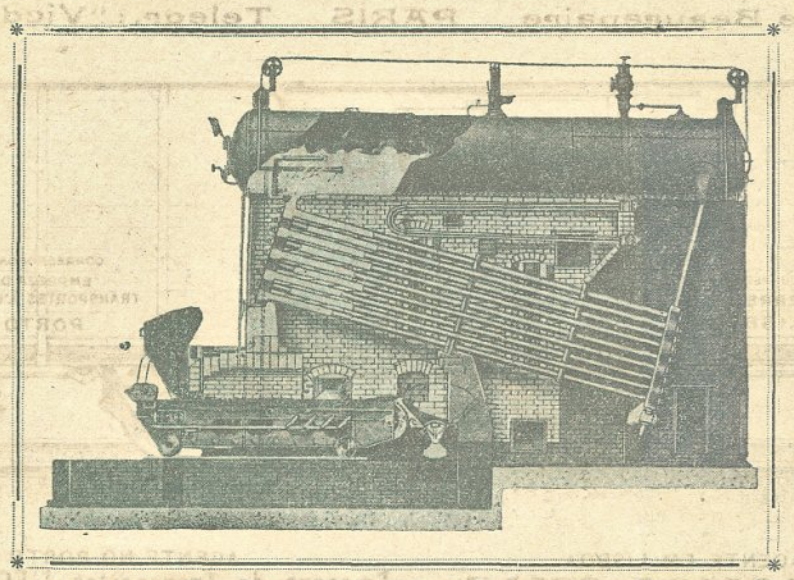
Locomotivas

Guindastes electricos e de vapor

Bombas de vapor horizontaes e verticaes systema «WEIR»

Bombas Centrifugas «DRYSDALE»

Fornalhas automaticas



Sobre aquecedores de vapor

Purificadores d'agua

Chaminés de aço

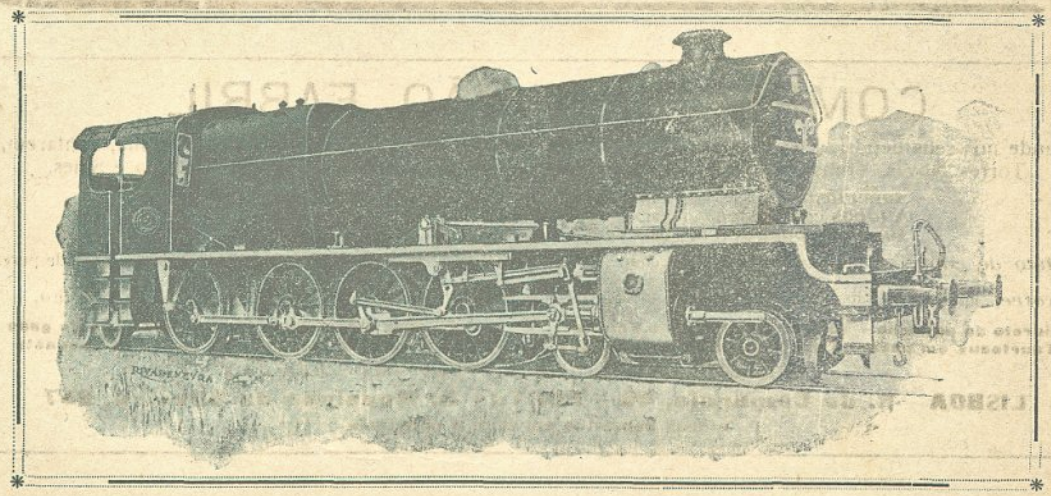
Economisadores de combustivel

Queimadores de oleo

Aparelhos para a combustão de carvões pulverisados

Tubagem para todos os effeitos

Caldeira «*Babcock & Wilcox*» typo terrestre, munida de sobreaquecedor e fornalha automatica



Typo de locomotiva «Mastodonte» de grande potencia, tres cylindros e simples expansão, construida expressamente para as vias ferreas da peninsula da maior potencia que existe na Espanha ou Portugal.

Construimos tambem locomotivas pequenas e especiaes para manobras, minas etc., de vias reduzidas, para as Colonias e explorações

Locomotivas, tenders, locomotivas-guindaste, bastidores, rodas, acessorios para locomotivas, chapas de aço.

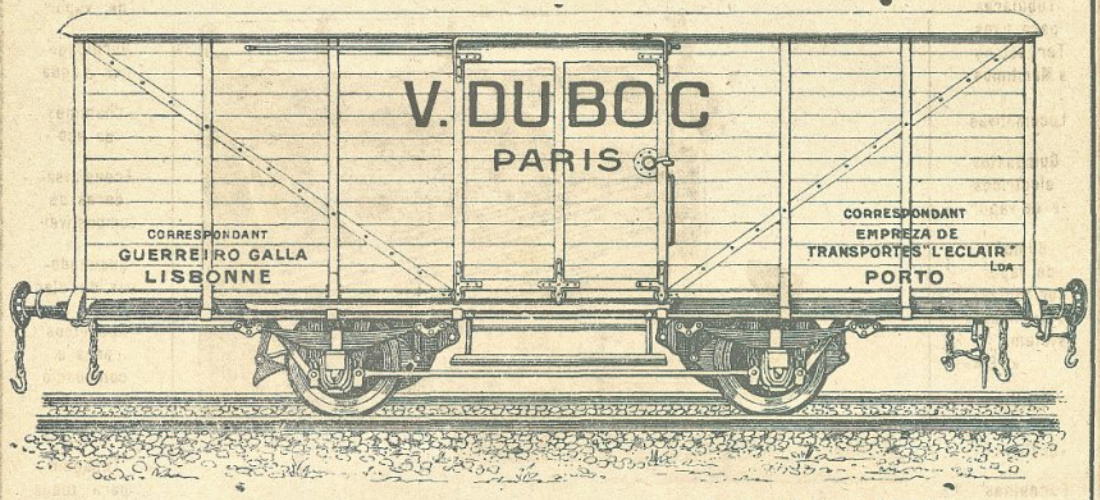
Temos a maior fundição em toda a peninsula.

Rapidez
Economia
Segurança

Não mais trasbordos nas fronteiras
Não mais roubos de mercadorias
Utilizai o servico de transportes internacionais nos vagões de eixos intermudáveis

V. DUBOC

15, Rue Beaurepaire PARIS Telegr.: "Vieduboc"



AGENTE EM LISBOA
GUERREIRO GALLA
Largo de S. Domingos, 11, 1.º—Telegr.: «MARAIVA»

AGENTE NO PORTO
Empreza de Transportes L'ECLAIR, L.DA
Rua da Fabrica, 5 — Telegr.: «SILREIS»

COMPANHIA UNIÃO FABRIL

Vende nos seus depositos do Barreiro, Alferrarede, Obidos, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Santarem, Torres Novas, Tomar, Pampilhosa, Cantanhede, Gaia, Regua, Alcacer do Sal, Mertola e Sines.

Superfosfatos, Adubos compostos, Massa de purgueira, com 8, 12 e 16 por cento de acido fosforico solúvel em água. para todas as culturas para batata, milho, e hortas.

Sulfato de cobre, — cuja qualidade rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras com 89/99 por cento de pureza, garantida por análise.

Enxofre, moido, refinado, ventilado e sublimado, — instalações estabelecidas nas fábricas desta Companhia no Barreiro.

Cloreto de potássio — Sulfato de potássio e Kainite **Bagaços oleaginosos para alimentação de gado**
Tourteaux em pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mendobi, de coco e de coconote

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

LISBOA — R. do Comercio, 49 — PORTO — R. Mousinho da Silveira, 257
e seus depósitos em toda a província

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos
Amortecedores de **choques** para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

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

Telefone C. 890 Tel.—KOPPELRAIL

ORENSTEIN & KOPPEL-ARTHUR KOPPEL S. A.

BERLIM-MADRID Barcelona — Bilbau — Cartagena — Lisboa

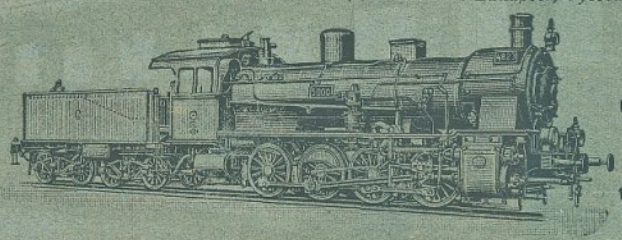
FABRICAS:

Bochum, Dorstfeld, Drewitz, Ordhausen, Spandau, St. Loerincz-Budapest, Vysocan-Praga

Locomotivas

Escavadoras

Guindastes



Vias ferreas portateis e fixas

Carros de todas as classes

Orçamentos e informações gratis por peritos tecnicos

Deposito de material «Koppel» de via reduzida em armazem no paiz

Dirigir se á representação

ROBERTO PEGADO

E

Fernandes, Bragança & Pereira, L.da

RUA DE JULIÃO, 41 1.º LISBOA

Apartado de Correio-97

SOCIEDADE TORLADES

LIMITADA

(FUNDADA EM 1719)

32, Rua Aurea — LISBOA

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

Operações Comerciaes e Financeiras

CORRESPONDENTES:

Em Londres Lloyds Bank Limited, Westminster Bank Limited, Brown, Shipley & C.º, Hambros Bank Limited, Baring Brothers & C.º, Limited.

Em Paris — Crédit Lyonnais, Banque de l'Union Parisienne, Banque Nationale de Crédit, Lloyds & National Provincial Foreign Bank Limited.

Em New-York — Brown Brothers & C.º.

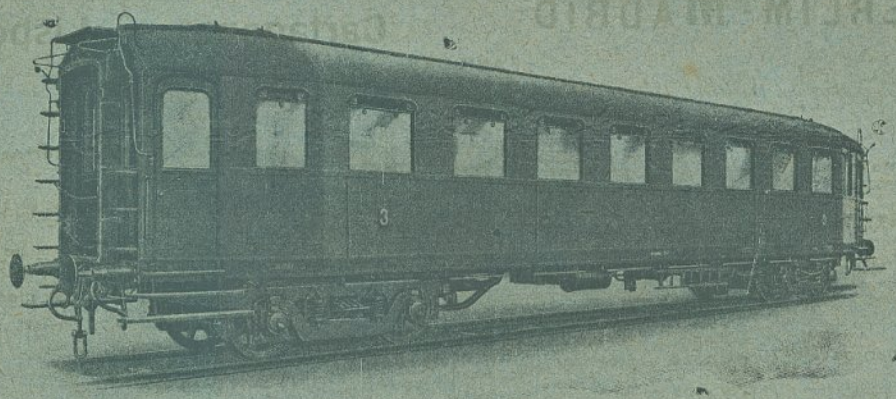
No Brazil e Rio de Prata — Bank of London & South America Limited.

E em todas as principaes cidades

WAGGON-und MASCHINENFABRIK A-G

vorm BUSCH

Bautzen **Weimar**



Experiencia delargos anos Dão-se as melhores referencias

Constructores de: **Carruagens** para passageiros, bagagens, mercadorias e carris de ferro de toda a especie e em toda a largura de via

Especialidade: **Wagons** desmontaveis para o Ultramar.

Representante para Portugal e Colonias

Gustav A. Zickermann

Avenida da Liberdade, 11-2.º **LISBOA**

Telephone 5485 N. End. tel.: GAZICKMANN Codigos A. B. C. 5.ª ed. e RUDOLF MOSSE

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRIPTORIO
Travessa dos Remolares, 23, 1.º
LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e obras construcções metallica da *Société de Beaume & Marpent.* - **Locomotivas,** tenders, e todos os pertences. - **Material electrico,** installações completas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis,** vagonetes, etc., para todas as aplicações. **Ascensores** e monta-cargas hydraulicos e electricos de *Edoux & C.ª* — **Cimento «Candlot»,** deposito em Lisboa — **Machinas-ferramentas.** — **Metaes** em bruto e em obra — **Vigamento de ferro e aço** em I T L U e todos os mais para construcções. — **Rails d'aço.** — **Espelhos,** vidros polidos. — **Artigos para incandescencia.**

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa **NUMERO TELEPHONICO 586**

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 FABRIANTES INGLEZES, ALLEMAES, E OUTROS

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

Limpa pelo processo parisiense fato 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

E. PINTO BASTO & C.ª, L.DA

Agente das principaes Companhias de Navegação

Para os mais importantes portos do mundo

entre as quaes

CAES DO SODRE, 64

TELEGRAMAS—«PINTO» LISBOA

TELEFONES—C. 3601-3604 3603-3605

The Pacific Steam Navigation Company—Para Brazil e America do Sul

The Union Castle Mail Steamship Co. Ltd—Carga e Passageiros para os portos de Africa

Gosulich Societá Triestina di Navigazioni—Carga e Passageiros para os portos de Italia e Mediterraneo

John Hall & Co. Ltd.—Carreiras regulares entre Londres e Lisboa, portos do Algarve e Sul de Hespanha

Mac-Andews & Co. Ltd.—Carreiras regulares entre Liverpool, Glasgow e portos de Hespanha

H. Hogath & Sons—Carreiras regulares entre Lisboa & Glasgow

FORNECEDORES DE CARVAO E ANTHRACITE

Unicos Importadores para Portugal do Carvão Cardiff «LEWIS MERTHYR»

REPRESENTANTE DIRECTOS DAS PRINCIPAIS CASAS CONSTRUCTORAS E ESTRANGEIRAS

The Baldwin Locomotive Worcks—Locomotivas de todos os typos, a vapor, electricas, sem fornalha e de combustão interna. Acessorios e sobrecelentes. Toda e qualquer obra de fundição e oficina metalurgica. Instalações de soldadu a electrica para aço, *ferro fundido, cobre e suas ligas, aluminio*, etc. Instalações de soldaduras autogenea. Oleos especiaes de lubrificação.

Standard Steel Works Company—Rodados, a os, molas, etc., para locomotivas e vagons. Toda e qualquer obra de oficina metalurgica.

Stothert & Pitt Limited—Guindastes electricos, a vapor e manuaes de todos os typos. Titans, pontes rolantes etc. Garras para descaga de carvão e minerios. Aparelhos de gare. Cabrestantes electricos. Roldanas de lubrificação automatica. Bombas para oleos e liquidos viscosos.

J. Stone & Co. Ltd.—Bombas e grupos electro e turbo bombas. Helices Stone de grande rendimento e duração. Portas estanques para anteparas e bombas manuaes para exgoto. Bussolas e Telegraphos de navegação. Escotilhas, Lavatorios de cabine e restante material para instalações de bordo. Metal antifricção para chumaceiras. Pregos e rebiques de toda a especie. Trompas de vapor ou ar comprimido para vapores e fabricas.

Sir William Arrol & Co. Ltd.—Pontes metalicas e sua montagem incluindo fundações e alvenarias. Portas e bateis para docas. Instalações completas de descarga de carvão. Transportadores fixos e moveis para carga e descarga. Bombas e machinas de rebitar hydraulicas. Prensas hydraulicas. Guindastes e guinchos hydraulicos. Material e pessoal para trabalhos com caixões de ar comprimido

Yarrow & Co. (1922) Ltd.—Vapores de carga e passageiros. Caldeiras Yarrow de tubos de agua. Rebocadores e lanchas automoveis. Vapores de calado minimo para navegação fluvial.

Lobnitz & Co. Ltd.—Dragas de todos os typos, sucção baldes, colher, etc. Excavadores para abertura de canaes. Quebradores de rocha submarina, etc.

Falcot, Charpentier & Cie.—Basculas para viaturas vagons, etc. Balanças de todos os typos. Instalações de matadouros. Machinas para ensaios de materiaes

Th. & Wm. Smith, Ltd.—Cabos de aço para todas as aplicações, pesca, guindastes, elevadores, minas, etc.

P. H. Muntz & Co. Ltd.—Chapas «Muntz», prego e feltro para forro de embarcações. Tubos de latão e cobre para caldeiras e condensadores.

AZEITES

AGENTES DIRECTOS DA AFAMADA CASA HIJOS DE YBARRA DE SEVILLA

Folha e Estanho para conservas e Lithographia — Arame e arco para enfardar

SECÇÃO DE DESPACHO E DE TRANSITO PARA OS PRINCIPAES PORTOS DO MUNDO

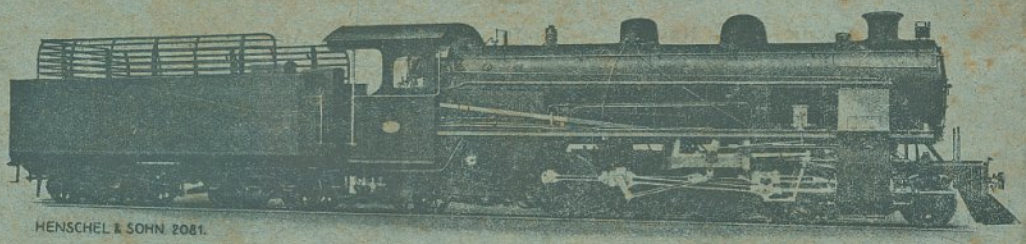
HENSCHEL & SOHN G. m. b. H.

CASSEL (Allemanha)

A MAIOR FABRICA DE LOCOMOTIVAS DA EUROPA

Fundada em 1810

Producção até hoje superior a 22.000 locomotivas



HENSCHEL & SOHN 2081.

Typo das locomotivas fornecidas para Moçambique

As machinas HENSCHEL servem actualmente todas as principaes linhas de Caminho de Ferro de Portugal

Fabricação de locomotivas de qualquer typo e força, para todos os fins, de via normal e reduzida, para empresas de construcções, explorações agricolas e industriaes (queimando lenha), locomotivas guindaste, etc., etc.

Os typos de locomotivas mais correntes para empreitadas d'obras, ligações de ramaes explorações agricolas, etc., estão constantemente em fabricação, sendo portanto muito rapida a sua expedição de CASSEL

Typos especiaes de locomotivas para as Colonias

A Casa HENSCHEL fornece toda a especie de peças de recambio e encarrega-se de reparações de todo o genero de locomotivas.

HENSCHEL & SOHN - Secção «Henrichshütte»
HATTINGEN-RUHR

HENSCHEL & SOHN - Secção Commercial
BOCHUM

Peças de aço fundido e de aço forjado, pesando até 60 toneladas, para construcções de navios, de machinas e de locomotivas. Grande fundição de ferro. Rodas montadas (jogos de rodas) e seus accessorios para locomotivas, tenders, wagons e tramways. Chapas para caldeiras, chapas para bastidores (quadros, châssis), chapas para navios, etc

Pedidos de offertas ou quaesquer outras indicações ao:

REPRESENTANTE GERAL PARA PORTUGAL E COLONIAS

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 1.º = LISBOA

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

Serviço regular entre a Metropole e a Africa Ocidental e Oriental Portuguesa

Saídas de Lisboa em 1 de cada mez para os portos d'Africa Ocidental e Oriental
Saídas de Lisboa em 15 de cada mez para todos os portos da Africa Ocidental
Saídas extraordinárias de Lisboa e portos do norte da Europa para Africa, unicamente para carga, sempre que as circunstancias o exijam.

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes

NYASSA	8983 ton.	LUABO	1385 ton.
ANGOLA	8315 »	CHINDE	1382 »
LOURENÇO MARQUES	6355 »	MANICA	1116 »
MOÇAMBIQUE	5771 »	BOLAMA	985 »
AFRICA	5491 »	IBO	884 »
PEDRO GOMES	5471 »	AMBRIZ	858 »

Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.	CABO VERDE	6200 ton.
S. THOME	6350 »	CONGO	5080 »

Agentes na Europa: — ANVERS, Eiffe & Cie., 10, Quasi V, Dyck.
HAMBURGO, E Th, Lin, 39, Alsterdamm Europahaus
ROTTERDAM, H, Van Krieken & C°., P. O. B. 653.

Rebocadores no Tejo: — **TEJO, DOURO, e CABINDA,**

TODOS OS VAPORES d'esta Companhia teem frigorifico, luz electrica, excelentes acomodações e todos os modernos requisitos de navegação, proporcionando aos srs passageiros viagens rapidas e comodas

Escriptorios da Companhia: **LISBOA, Rua do Comercio, 85**
PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telefones: — Lisboa, P. B. X., Central 2365 a Central 2370.

BANCO DE PORTUGAL

SOCIEDADE ANONIMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA

Capital 13:500.000$00

SÉDE — Rua do Comércio, 148 — LISBOA

Caixa Filial no PORTO

Agencias em todas as capitaes dos distritos administrativos do Continente e Ilhas dos Açores e Madeira, na Covilhã, Figueira da Foz, Guimarães Lamêgo e Setubal, e correspondencias Privativas em Elvas, Extremoz Loulé, Olhão e Vila Nova de Portimão

Correspondentes nas principais terras do País e mais importantes praças do Estrangeiro

OPERAÇOES — Descontos, transferências, emprestimos e créditos em conta corrente, compra e venda de cambiais, cartas de crédito sobre praças estrangeiras, depósitos de dinheiros e valores e todas as transacções que pela natureza especial da sua instituição lhe são permitidas.

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Sul e Sueste

AVISO AO PÚBLICO

Ampliação do praso de armazenagem gratuita, à chegada, para remessas de adubo

Faz-se público de que, a partir da data do presente Aviso, é ampliado o praso de armazenagem gratuita, à chegada, para as remessas de adubo, de 2 para 8 dias, sempre que o expedidor declare nas notas de expedição «Armazenagem gratuita, à chegada».

Neste caso, a responsabilidade da Administração, conforme as disposições do Capítulo XVI da Tarifa Geral em vigôr, cessará desde que findar o praso estabelecido no Artigo 84.º da referida Tarifa.

Lisboa, 10 de Dezembro de 1926.

B n.º 63
Tráfego

Pelo Engenheiro-Director
F. Vaz Coelho

613—8:000 ex.—Dezembro, 1926— TIP. DOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

AVISO AO PUBLICO

(1.º Aditamento ao Aviso ao Público A n.º 57)

SERVIÇO COMBINADO COM O CAMINHO DE FERRO MINEIRO DO LENA

Trôço em exploração de Martingança à Batalha

A partir de 1 de Janeiro de 1927, é estabelecido o serviço combinado para transportes nacionais, entre a estação da Batalha e todas as das linhas desta Companhia ou que por estas tenham de passar em trânsito, aceitando-se:

em grande velocidade

Recovagens e remessas de: dinheiro, valores e objectos de arte; dinheiro amoedado (excepto em ouro ou prata); transportes fúnebres; gado suino solto (porcos, bácoros ou leitões); gado acondicionado e veículos desmontados.

em pequena velocidade

Todas as mercadorias constantes da Classificação Geral comum a todas as linhas, com as seguintes **restrições:**

— Gado e outros animais que, com excepção do gado suino, só se aceitam a despacho acondicionados;
— Volumes indivisíveis pesando mais de 3.000 quilogramas ou de comprimento superior a 4 metros, que só são aceites mediante ajuste prévio.

As taxas e condições de transporte são as que seguem:

a) **Nas linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses,** tarifa geral comum e preços de aplicação geral da tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade;

b) **No Caminho de Ferro Mineiro do Lena,** tarifa geral unicamente. Ás matérias explosivas, inflamáveis, perigosas ou infectas, aplicam-se as seguintes tabelas:

Quilómetros	TABELA N.º 1 (A) Preços por vagão completo	TABELA N.º 2 (B) Preços por tonelada	TABELA N.º 3 (C) Preços por tonelada	TABELA N.º 4 (D) Preços por tonelada		TABELA N.º 5 (E) Preços por tonelada em expedições de vagões completos ou pagando como tal
				Detalhe	Vagão completo	
Até 10	3$00	1$20	$50	-$-	-$-	-$-
De 11 a 15	4$50	1$80	$75	$60	$56	$76
» 16 a 20	6$00	2$40	1$00	$80	$72	1$01
» 21 a 25	7$50	3$00	1$25	1$00	$88	1$27
» 26 a 30	9$00	3$60	1$50	1$20	1$04	1$52
» 31 a 35	10$50	4$20	1$75	1$40	1$20	1$77
» 36 a 40	12$00	4$80	2$00	1$60	1$36	2$03

O mínimo de pêso por expedição é o estabelecido na tarifa da C. P.

(A), (B), (C), (D), (E) Correspondem às mercadorias das tabelas N.º 1, » 3, » 5, » 13, » 28 da tarifa especial n.º 1 de p. v. da C. P.

Tarifa de Despesas Acessórias

Aplica-se em ambas as rêdes a tarifa comum.

Distâncias quilométricas

Entre Martingança e Batalha — 14 quilómetros

Nos trajectos correspondentes às linhas desta Companhia, as taxas são estabelecidas pelas distâncias de aplicação da estação de Martingança.

SOBRETAXAS

Todas as taxas, exceptuadas as abaixo designadas, estão sujeitas ao ..... Multiplicador 11

Restrições

a) Azeite; bacalhau; batata comum ou doce; castanha comum; fruta e hortaliça verde; legumes (verdes ou secos); leite sem preparo; marisco de concha, chocos, lulas, ostras e polvo fresco; peixe fresco, salpicado, salgado ou em gêlo; taras vazias em G. V. ..... Multiplicador 6

b) Açúcar; arroz; azeite; bacalhau; batata comum ou doce; briquetes de carvão mineral nacional; carqueija; carvão mineral nacional; carvão vegetal; castanha comum; centeio; farinhas de centeio, de milho e de trigo, em barricas ou sacaria ordinária; faxina; lenha; milho; motano; toros de pinho para exploração de minas; taras vazias usadas que conservem igual volume cheias ou vazias, em P. V. ..... Multiplicador 6

N. B. — Quando as mercadorias designadas nas alíneas *a)* e *b)* sejam destinadas a exportação, aplicar-se há o multiplicador 11.

c) Transporte e manutenção de remessas para exportação em G. V. ou P. V. de: toros de eucalipto ou de pinho nacional, por descascar (toros com casca para minas); madeira de pinho nacional em bruto, sem casca (toros descascados para minas); barrotes de madeira de pinho nacional e marisco de concha em G. V. Multiplicador 6

Lisboa, 24 de Dezembro de 1926.

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

A n.º 122

Exploração–Serviço do Tráfego

Expediente n.º 2.445

300 exemplares