

Gazeta dos Caminhos de Ferro

15.º DO 39.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios de Commercio e Comunicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

NUMERO 927

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. Gluck, Rue George Sande 34—Enghien—les—Bains

Representante em Angra do Heroísmo: José Maria dos Santos

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

LISBOA, 1 de Agosto de 1926

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO

Manoel de Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes—Tarifa de Camionagem em vigor a partir de 1 de Agosto de —Transportes entre a estação de Estarreja e o Despacho Central de Pardelhas, servindo as freguesias de Veiros e Murtosa.

SUMÁRIO

Assistencia ferroviária por J. Fernando de Sousa	pag. 225
Tubos de Aço	» 227
Conselho Superior de Caminhos de Ferro	» 227
A instrução profissional dos ferroviários ingleses	» 227
Publicações recebidas	» 227
A electrificação da linha de Cascais	» 228
Os novos comboios da linha de Cathcart Circle da L. M. S. R.	» 229

O automóvel ao serviço do caminho de ferro, por Antão de Gomes	Pag. 230
Jornalistas mortos	» 232
Na Curia	» 232
A força electrica no Canadá	» 232
O aquecedor Waortington para locomotivas	» 233
Sindicato dos profissionais de Imprensa	» 233
Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta	» 233
Revista «A Guerra»	» 234
Linhas Estrangeiras	» 235
Viagens e transportes	» 236
Curso de câmbios, comparados	» 236
Um novo perfil de carril	» 237
Arrematações e concursos	» 237
Parte Oficial	» 238
Linhas Portuguezas	» 239
Preços de assinatura por ano, da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»	» 239

Assistencia ferroviária

Um recurso e um acordam

por J. Fernando de Sousa

EM artigos de 1924 e 1925 occupou-se largamente a «Gazeta» do fundo de assistencia aos tuberculosos ferroviários em cada empresa, criado por D. 9.787 de 11 de Junho de 1924.

Foi demonstrada a illegalidade dessa providencia, que invadia as attribuições das companhias e sobre elas lançava um imposto sem lei que o autorizasse.

Ficou bem acentuado que as companhias não reagiam contra a arbitrariedade governativa por se quererem furtar a auxilios especiais ao pessoal. Defendiam os seus interesses e recusavam-se a aceitar medidas illegaes que os ofendiam.

A Companhia concessionaria das linhas do Vale do Vouga recorreu para o Supremo Tribunal de Justiça de aquelle decreto e da exigencia de pagamento do imposto de transacção, assunto de que nos occupámos tambem largamente na «Gazeta», mostrando como fôra descabida e illegal aquella exigencia.

O recurso passou antes da decisão para o Supremo Tribunal Administrativo, que proferiu o seu acórdam, ha pouco homologado por decreto de 3 de Julho ultimo.

Eis o texto desse decreto, publicado no «Diario do Governo» de 17 de Julho, II série.

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Secretaria Geral do Ministério
e dos Serviços de Obras Públicas

Repartição Central

Sendo-me presente a consulta do Supremo Tribunal Administrativo acerca do recurso n.º 17.939, em que são: recorrente a Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, recorrido o Ministro do Comércio e Comunicações, e relator o vogal efectivo Dr. José de Oliveira da Costa Gonçalves:

A Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro apresentou em 1 de Outubro de 1924, na secretaria do Supremo Tribunal de Justiça, a sua petição de fl. 1, assinada pelo seu advogado bastante, recorrendo do despacho do Ministro do Comércio e Comunicações, de 12 de Setembro antecedente, comunicado a recorrente em 15 e esclarecido por outro de 18 do mesmo mês (documentos n.ºs 1 e 2), pelos quais ordenou se intimasse as companhias de caminhos de ferro, entre as quaes está a recorrente, que lhe representaram contra o cumprimento dos decretos n.ºs 9.551 e 9.787, o cumprimento exacto e rigoroso desses decretos e negou a homologação ao aviso ao publico, elaborado pela recorrente, acerca do imposto de transacção a que se referia o decreto n.º 9.551 (documento n.º 3).

Que o decreto n.º 9.551, de 28 de Março de 1924, determinou, no artigo 1.º, n.º 6.º, que se considerasse terminada desde a data em que entrassem em vigor os novos aumen-

tos de tarifas, a isenção concedida às empresas ferroviárias pelo artigo 3.º, n.º 4.º, da lei n.º 1:368, de 21 de Setembro de 1922:

Que contra isso reclamaram as companhias de caminhos de ferro, invocando o n.º 4.º do art.º 5.º dessa lei e a circunstância de, ao terem pedido a elevação das sobretaxas, não terem proposto que nestas ficasse compreendido o imposto de transacção, tendo apenas em vista os encargos que lhes advinham do aumento de custo de materiais e vencimentos do pessoal;

Que o decreto n.º 9:551 não determinava que as sobretaxas eram autorizadas na inteligência de que uma parte delas se destinasse ao pagamento do imposto, e assim o despacho ministerial recorrido, considerando terminada a isenção do artigo 3.º, n.º 4.º, da lei n.º 1:368, é inconstitucional, porquanto revoga uma lei, e ilegal na parte que nega aprovação ao aviso ao público para acrescer ao preço dos transportes a importância daquele imposto;

Que, relativamente ao fundo de assistência aos tuberculosos ferroviários, a que se refere o decreto n.º 9:787, é ilegal o preceito do n.º 5.º do artigo 1.º do decreto n.º 9:551, por não ter o Governo poderes para criar impostos, nem para dispor das receitas das companhias, com infracção do artigo 17.º do decreto de 31 de Dezembro de 1864 tendo a recorrente já declarado, por seu officio n.º 1:011, de 25 de Abril de 1924, quando previamente foi consultada sobre a imposição de 1 por cento das receitas para aquele fundo, que considerava isso ilegal e restritivo da liberdade que o decreto de 31 de Dezembro de 1864 lhe assegurava da livre escolha do seu pessoal e fixação dos respectivos vencimentos e auxílios, pelo que não se considerava abrangida pelo decreto n.º 9:787, cujos intuitos, aliás, já se achavam atendidos pela forma compatível com a lei. Conclui pedindo o provimento no recurso. Junta três documentos e uma procuração.

Foi ouvido o Ministro recorrido, que respondeu a fl. 17, oferecendo o merecimento dos autos e enviando cinco documentos; alegou a recorrente, a fl. 12, desenvolvendo os fundamentos da sua petição e juntando um documento; e a fl. 16 foi ouvido o Ministério Público, que se limitou a oferecer o merecimento dos autos. Em 3 de Dezembro de 1925 transitou o processo para o Supremo Tribunal Administrativo, por virtude do decreto n.º 11:250, e aqui seguiu os vistos para julgamento final.

O que tudo visto:

Considerando que o tribunal e o meio são competentes, as partes legítimas, o recurso interposto em tempo útil e que não há questões prejudiciais que obstem a que dêle se conheça;

Considerando que o decreto n.º 9:551, de 28 de Março de 1924, autorizando as empresas ferroviárias a elevar até 11 o multiplicador das tarifas-bases, o fez mediante seis condições, que estabeleceu no seu artigo 1.º;

Considerando que as empresas ferroviárias, aceitando e usando daquela autorização, ficaram implicitamente obrigadas aos termos daquelas condições em que a mesma lhes foi dada, logo que legitimamente sejam exequíveis;

Considerando que uma dessas condições, a 6.ª, era a de se haver por terminada, desde que entrassem em vigor os aumentos resultantes da aplicação daquele multiplicador, a isenção do imposto de transacção, transitariamente concedida às empresas ferroviárias pelo n.º 4.º do artigo 3.º da lei n.º 1:368, de 21 de Setembro de 1922, até que lhes fosse permitido acrescer o seu importe nas tarifas aprovadas pelo Governo;

Considerando que, assim, o Governo, concedendo pelo Ministério do Comércio e Comunicações e pelo referido decreto n.º 9:551 a elevação a 11 do multiplicador das tarifas-bases ferroviárias, o fez declarando por essa forma bem expressa e terminante que, desde que entrasse em vigor aquele multiplicador, ficava o importe do imposto de transacção incluído no custo do bilhete;

Considerando que tal procedimento estava autorizado pelo n.º 4.º do artigo 3.º da lei n.º 1:368, por isso que só dêle dependia a aprovação das tarifas com aquele acréscimo do imposto referido;

Considerando que, assim, é legítimo o procedimento do Ministro do Comércio e Comunicações, quer denegando a homologação ao aviso ao público, constante documento n.º 3, quer impondo nos despachos recorridos a inteira observância do decreto n.º 9:551;

Considerando que, embora outra daquelas condições, a 5.ª, mande reservar do produto da receita proveniente da aplicação do novo multiplicador uma percentagem a fixar pelo Governo para cada empresa, destinada a um fundo de assistência aos tuberculosos ferroviários, é certo que esse fundo ainda não se mostra criado por lei, nem o decreto n.º 9:787, de 11 de Junho de 1924, promulgado à sombra de autorização legislativa, para que o Governo possa legitimamente fixar e regular desde já a arrecadação da percentagem que a Companhia recorrente cabe reservar, nos termos da referida condição;

Havemos por bem, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-nos com a presente consulta, decretar a denegação de provimento no recurso emquanto os despachos recorridos mandam intimar a recorrente o inteiro e exacto cumprimento do decreto n.º 9:551, na parte referente à condição 6.ª do seu artigo 1.º, e ainda emquanto o Ministro recorrido denegou homologação ao aviso ao público constante do documento n.º 3, e decretar a concessão do seu provimento na parte em que aqueles despachos se referem ao decreto n.º 9:787.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o faça publicar. Paços do Governo da República, 3 de Julho de 1926.—*Manuel de Oliveira Gomes da Costa—Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa.*

Como se vê, o, acórdão tem duas partes formulando acerca delas conclusões que o Governo aprovou.

A primeira refere-se ao imposto de transacção e denega o recurso pedido. Considera legal a acção do Governo pondo por condição ao aumento das sobretaxas o termo da isenção do imposto. Por um salto dialectico formidável, em vez de concluir pela legitimidade do seu acrescentamento à tarifa, considera a intenção do Governo suficiente para suprir uma disposição explicita—que no decreto não existe—e decide que as companhias teem que pagar o imposto compreendido na sobretaxa.

A segunda parte refere-se ao imposto de assistência ferroviária. Dá-se provimento ao recurso, sendo pois considerado ilegal aquele imposto.

O último considerando do decreto, que lhe diz especialmente respeito, saiu truncado no proprio diploma original.

Omitiu-se por lapso o verbo da oração e mais alguma palavra complementar, compreendendo-se o sentido de que o decreto n.º 9784 não tinha força legal para criar impostos.

Seja como fôr o que importa é a conclusão afirmativa em que o Governo defere a reclamação.

A contribuição das companhias para essa assistência especial fica pois voluntaria como voluntaria fica a conservação do regime estatuído naquele decreto e da comissão encarregada de gerir o fundo.

Cada companhia procederá na materia como entender.

Aquelas que por uma questão de principio e para afirmação do seu direito dissolverem a comissão administrativa e organisarem por outra forma a assistência aos tuberculosos podem fazê-lo livremente.

Assim por exemplo, a Companhia do Vale do Vouga, quando foi ouvida sobre o projecto da criação do fundo de assistência e do respectivo imposto, protestou contra a sua ilegalidade e contra a invasão das suas atribuições pelo Estado.

Para provar porém que não queria furtar-se a esse auxilio especial, deu uma subvenção de 30.000\$00 anuais à sua Caixa de Aposentações e Socorros além dos que já lhe dava, encarregando-a dos auxilios a dar a agentes tuberculosos ou em risco de contraírem essa terrível doença. O saldo do subsidio, que era grande, pois pelas condições da linha e do serviço não havia muito que dispendar com aquele ramo de assistência, revertaria para o capital da Caixa.

Veio o decreto, contra o qual a Companhia protestou, recorrendo para o Tribunal competente.

Entretanto foi coagida a cumpri-lo. Que fez?

Constituiu a comissão, entregava-lhe 1 % da sua receita, mas suprimiu o subsidio de 30 contos e parte dos outros subsidios, de modo que ficou dando exactamente o mesmo que antes do decreto. Assim se defendeu do arbitrio governativo, ficando praticamente na situação anterior, apenas com um órgão burocratico a mais.

Que é logico fazer? Dissolver a comissão, suprimir o imposto de 1 %, restabelecer o subsidio de 30 contos para a assistência e voltar á cifra anterior dos outros subsidios.

Salutar foi a sua acção de resistencia. Graças á isenção do tribunal, vingou a boa doutrina, cessou a violação do direito.

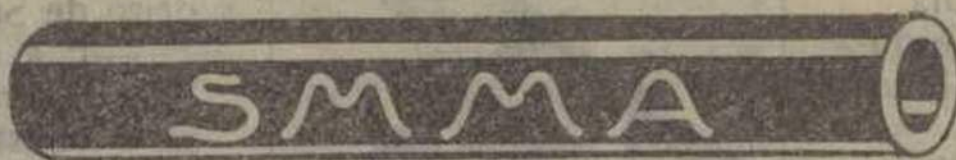
O que devia ter sido apenas acção suasoria do Governo, que as Companhias atenderiam, tornou-se coacção ilegal e invasão de atribuições. Cessam estas. As Companhias honrar-se-ão olhando sollicitas *spon-te sua* pelo bem estar e pela saúde do pessoal.

Tal é o incontestavel alcance do acórdão que o Governo, honra lhe seja, homologou.

TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS. PARA TODAS AS APLICAÇÕES

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



Pecas forjadas,
Garrafas de aço
lisas para gaz
comprimido

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

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

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

Conselho Superior de Caminhos de Ferro

Na reunião do Conselho Superior dos Caminhos de Ferro, que se efectuou no dia 22 do mês findo, foram nomeados representantes das Companhias para fazerem parte desse Conselho, o nosso Director, Conselheiro Fernando de Souza, o Engenheiro Director Geral da C. P., Sr. Ferreira de Mesquita, e o coronel de engenharia Sr. José Maria de Vasconcelos e Sá.

A instrução profissional dos ferroviários ingleses

No mês de Abril último, efectuaram-se em Londres, Leeds e Manchester os exames dos cursos superiores ferroviários. De 48 matriculados que se apresentaram a exame, ficaram aprovados 41, dos quais nove pertencem á Companhia do London Midland & Scottish Railway, nove á do London & North Eastern Railway, cinco á do Great Western Railway e quatro á do Southern Railway.

Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

- Bulletin de L'Union Internationale des Chemins de Fer*—N.º 6 de Julho.
- Banca Ferrocarriles, Industria y Seguros*—N.º 13 de 10 de Julho.
- Seara Nova*—N.º 95 de 15 de Julho.
- Boletim de la Union de Impresores*—N.º 1 de Março.
- Gaceta de los Caminos de Hierro*—N.º 3.482 de 10 de Julho.
- L'Energia Elettrica*—N.º 6 de Junho.
- Neptuno*—N.º 9 de Julho.
- Railway Gazette*—N.º 3 de 16 de Julho—N.º 4 de 23 de Julho.
- Rivista Tecnica delle Ferrovie Italiane*—N.º 6 de 15 de Junho.
- Los Caminos de Hierro*—N.º 9 de 15 de Julho.
- Brazil Ferro Carril*—N.º 457 de 1 de Julho.
- I Lavori Pubblici*—N.º 5 de Maio.
- Información*—N.º 304 de 14 de Julho.
- Bulletin de L'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer*—N.º 7 de Julho.

UMA INICIATIVA ARROJADA

A electrificação da linha de Cascais

O engenheiro sr. Manuel Belo, fornece à «Gazeta dos Caminhos de Ferro,» interessantes informações sobre tão importante melhoramento

O engenheiro sr. Manuel Belo, que dirige os serviços de tracção da Companhia dos Caminhos de Ferro do Estoril, concedeu à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, uma oportuna entrevista sobre a electrificação da linha de Cascaes. Falar das vantagens que de tal empreendimento resultam, é desnecessário e descaído. O publico saberá fazer justiça e corresponder ao enorme sacrificio que a *Sociedade Estoril* fez em beneficio das risonhas povoações servidas pela linha Lisboa-Cascaes.

Posto isto, á guisa de preambulo, vamos dizer aos leitores o resultado da conversa que com aquele distinto engenheiro tivemos no seu gabinete de trabalho.

—Qual o fim principal da electrificação da linha de Cascaes? — perguntamos. — A electrificação da linha de Cascaes destina-se principalmente a aumentar o numero de comboios e a abreviar o percurso, de forma a provocar o rápido desenvolvimento do tráfego. Para isso estabeleceu-se como base de serviço um horário inicial, comportando 90 comboios por dia.

Duma maneira geral — explica o novo entrevistado — são trez comboios por hora, em cada sentido.

Os comboios são de duas espécies: *Omnibus* e *semi-rápidos*. Estes ultimos são de tipo de paragens alternadas.

Precisando:

Um comboio partido a uma hora determinada vae sem parar até Algés, parando depois estação sim, estação não. O comboio seguinte parará nas estações onde o primeiro não parou.

—E nos Estoris?

Tanto os *omnibus* como os *semi-rápidos* para sempre nos trez Estoris — respondeu.

—Qual é a duração do percurso?

«Os *omnibus* levam no percurso 48 minutos e os *semi-rápidos* 37.

Para que este serviço seja feito normalmente adquiriram-se duas locomotivas electricas para rebocar comboios *omnibus* e fez-se a aquisição de sete automotoras de grande capacidade de transporte e com potencia suficiente para se arrastarem a si proprias e mais duas carruagens das actuaes.

—E este serviço começa já a fazer-se logo de principio?

—Não, senhor. Continuamos ainda com a composição normal, colocando uma automotora na frente e outra na cauda do comboio.

—Julga a Sociedade Estoril suficientes os 90 comboios?

—Tudo está preparado para se aumentar o seu numero se fôr necessário. Pequenas aquisições de material realisarão este objectivo.

—Quem fornece a energia electrica — perguntamos.

—A energia electrica é gerada na Central Tejo das

Companhias Reunidas de Gaz e Electricidade e vem sob a forma de corrente alterna de 10.000 Volts. Esta corrente é conduzida em cabos subterraneos para a sub-estação de Paço de Arcos onde é transportada em corrente continua de 15.000 Volts, para ser utilizada na tracção?

—Quando se realisa a inauguração?

—Dentro da primeira quinzena de Agosto.

—E começam logo com os 90 comboios?

—Não, senhor. Ainda nos falta material circulante embora venha já a caminho de Lisboa. Por isso temos de fazer comboios mixtos: uns a vapor, outros a electricidade. Esta situação não durará mais de dois meses, findos os quaes se passará a fazer serviço totalmente electrico e com os 90 comboios.

—Ha algumas estações novas?

—Ampliámos a de S. João do Estoril, construimos a do Estoril no mesmo estilo architectonico das edificações do parque e temos em adeantado estado de construção a do apeadeiro de Santos.

—E a estação do Caes do Sodré?

—Já temos pronto um projecto para a construção dessa estação. Será um edificio de linhas sobrias mas de aspecto monumental, que muito embelezará aquele ponto da cidade.

E o nosso illustre entrevistado esclarece:

—Esta estação não está ainda construida porque o terreno continua occupado por velhos barracões da Camara Municipal e Alfandega.

Esperamos que as entidades competentes os removam e dentro de pouco mais dum ano estará a estação construida.

—Montaram-se algumas oficinas — perguntamos?

—Sim. Construíram-se oficinas de reparação no Caes do Sodré.

—Sobre a segurança de passageiros, pode dizer-nos alguma coisa?

—Tudo foi previsto e ponderado — respondeu-nos o engenheiro sr. Manuel Belo.

Assim, temos em via de montagem sinalização automatica para segurança de comboios em marcha (Bloch-System automatic) e vamos prever as passagens de nivel de signaes tambem automaticos.

—Para maior segurança ainda fazemos uma instalação telefonica com os bem conhecidos aparelhos da Bell Telephony Company.

Já terminou a entrevista. Antes, porém, o sr. engenheiro Manuel Belo, faculta-nos o horario dos comboios, que deve principiar a vigorar dentro de poucos dias; e que publicamos na secção respectiva.

Em nome da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, agradecemos ao illustre engenheiro as preciosas informações, fazendo votos pelas prosperidades da Sociedade Estoril.



O engenheiro sr. Manuel Belo

Os novos comboios da linha de "Cathcart Circle,, da L. M. S. R.

A companhia inglesa «The London Midland & Scottish Railway» que ha tempos adoptou o sistema de adquirir o material circulante para as suas linhas por grupos de carruagens formando comboios completos, não se tem limitado a fazer circular esse material nas suas linhas mais importantes, e no ano passado encomendou ás principais casas construtoras da especialidade em Inglaterra sete comboios completos de carruagens do modelo mais moderno e confortável que existe.

Uma dessas casas, Hurst Nelson & C.^o Ltd, de Motherwell, já fez entrega dum comboio completo, o qual já se encontra fazendo serviço com grande aprazimento do público.

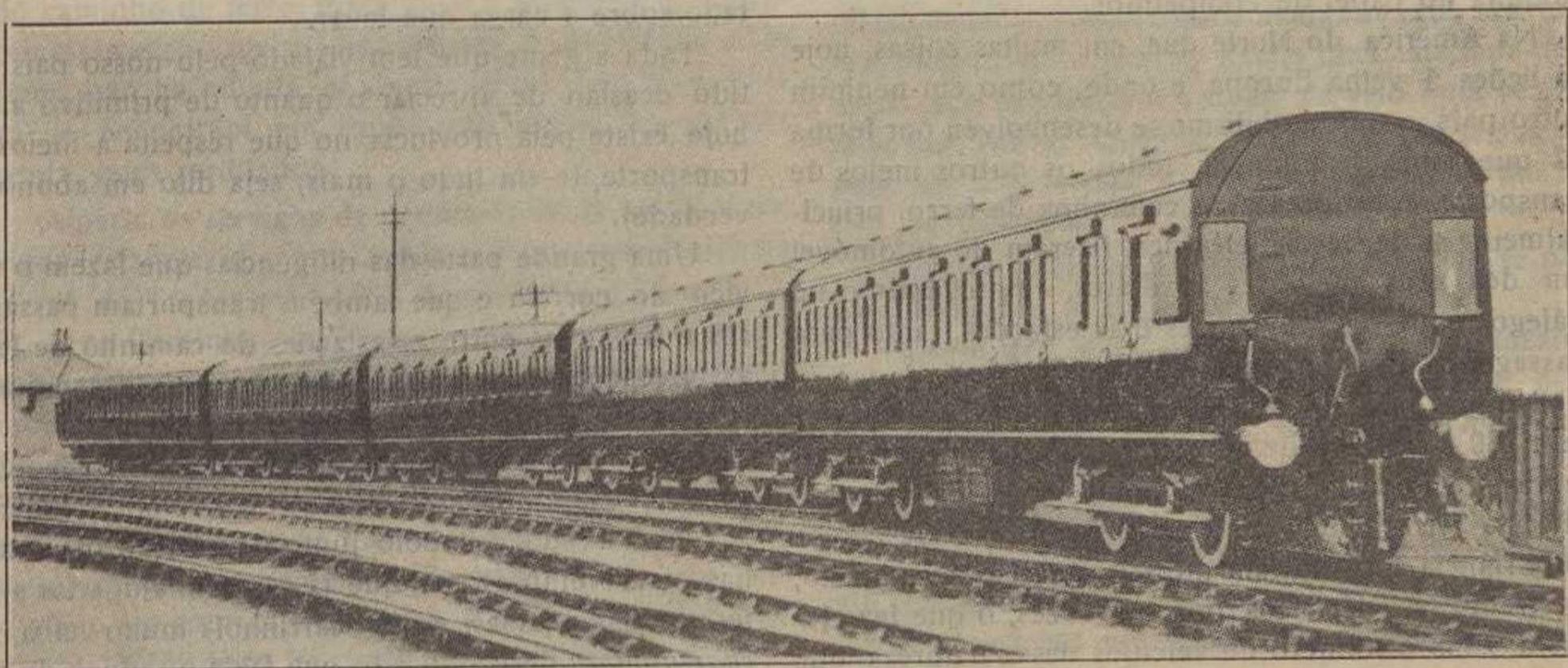
Cada comboio é constituído por cinco car-

esmaltado a branco o que lhe dá a propriedade de reflectir a luz das lampadas eléctricas, contribuindo para uma optima iluminação.

Nas terceiras classes os compartimentos são forrados de mogno; os assentos e costas têm molas bastante elásticas e são forradas de veludo preto e vermelho, o que lhes dá uma aparência bonita e confortável. O chão de «Décolite» é coberto de linoleo, e os fechos de cobre e bronze de Venesa.

Nas primeiras classes os compartimentos são forrados de nogueira americana, os tetos esmaltados como nas terceiras e os estofos de veludo azul, oferecendo o conjunto um magnifico aspecto artístico e de conforto.

Além das lampadas, eléctricas pendentes ao



Os novos comboios da linha de «Cathcart Circle»

ruagens com lugares para 160 passageiros de 1.^a classe e 264 de terceira, tendo nas duas extremidades compartimentos para as bagagens dos passageiros.

O comprimento das carruagens é de cerca de 17 a 18 metros. Os «chassis» são de aço e as «bogies» do tipo L. M. S. são assentes por uma forma especial de maneira a não se produzir trepidação no trânsito e dar o mais confortável comodo aos passageiros.

As caixas das carruagens são de teca e aço. O piso é também de aço coberto com «Décolite» à prova de fogo. Todos os compartimentos têm aparelhos de aquecimento que estão sob o «contrôle» dos passageiros, e iluminação eléctrica.

As paredes das carruagens são lisas quanto possível, sem decorações salientes, para facilitar a limpeza e evitar a acumulação de poeiras.

O teto é formado por três planos e todo ele

teto das carruagens, na 1.^a classe, na parede, por detraz das costas de cada passageiro, ha uma lampada que o passageiro conserva acesa ou não, conforme deseja, para lhe facilitar a leitura durante a viagem.

A ventilação é feita por meio de ventoinhas colocadas no teto e ventiladores abertos por cima das janelas.

O aspecto exterior destas carruagens e também muito agradável. São pintadas a laca carmin com ornatos dourados.

As portas têm uns fechos com punho que se abrem e fecham facilmente e com muita rapidez, sem o perigo dos passageiros se entalarem.

Todos os comboios têm freio da vácuo. Actualmente são oito os comboios desta natureza que circulam na linha de «Cathcart Circle», e com esses poucos comboios o tráfego tem-se nestes últimos tempos desenvolvido consideravelmente, tais as vantagens que oferecem sobre o material antigo.

O automóvel ao serviço do caminho de ferro

por ANDRADE GOMES

QUE o automobilismo é já hoje um competidor a temer pelo caminho de ferro, não carece de dúvida.

Já aqui tivémos ocasião de tratar do assunto e crêmos que as empresas de caminhos de ferro não dormem e estudam a maneira de combater, senão aniquilar, essa nova competência.

Não conhecemos por enquanto quais as medidas que o caminho de ferro adoptou já ou pensa adoptar para êsse fim, entretanto julgamos não ser para pôr completamente de parte o exemplo dado por alguns caminhos de ferro estrangeiros, que lançando mão do automóvel como auxiliar dos seus serviços, quasi o aniquila no papel de competidor.

Na América do Norte que, em muitas coisas, hoje dá lições à velha Europa, e onde, como em nenhum outro país, o automobilismo se desenvolveu por forma tal que ameaça aniquilar todos os outros meios de transporte, as empresas de caminhos de ferro, principalmente as de tracção eléctrica, fizeram do automóvel um dos seus melhores auxiliares, empregando-o no tráfego entre as povoações e as estações, tanto para passageiros como para mercadorias.

No ano passado de 156 que eram em 1924 elevou-se a 280 o número de empresas que estabeleceram os serviços automobilistas combinados com os do caminho de ferro. Umas vinte dessas empresas de menor importância substituíram mesmo, quasi por completo, os tramways eléctricos por autobuzes, o que fez elevar a 5.358 o número de veículos dessa natureza que no ano anterior era de 2.462.

A extensão das linhas hoje servidas por autobuzes é de 21.000 quilómetros, contra 74.000 de caminhos de ferro económicos e tramways, dos quais muitos tem dupla via.

Calcula-se que o número de passageiros transportados pelos autobuzes em 1925 se elevou a 800 milhões, ao passo que os caminhos de ferro e os tramways transportaram uns 16 milhões.

Em virtude da ligação dos serviços do caminho de ferro com os dos autobuzes, as companhias de caminhos de ferro estão vendo aumentar consideravelmente o seu tráfego, e se ha casos, como acima apontámos, de algumas pequenas empresas se verem forçadas a substituir os seus serviços de tramways eléctricos pelos automóveis, isso mostra apenas a sua boa orientação administrativa, pois é natural que as pequenas linhas férreas tendam a desaparecer em face do automobilismo, em vista das grandes despesas de instalação não permitirem uma exploração barata que possa concorrer com a dos autos.

Parece-nos chegado o momento, e talvez já não seja cedo de mais, do caminho de ferro entre nós

também lançar mão do automóvel, fazendo-o, embora um seu parasita, um auxiliar proveitoso.

Ha por essas províncias fóra uma grande falta de meios de transporte rápido e confortável. Poucas são as estações de caminhos de ferro em que, ao desembarcar-se do comboio se encontra um veículo decente e suficientemente forte para nos conduzir às povoações que distam alguns quilómetros do caminho de ferro. Nalgumas não se encontra meio algum de transporte e o passageiro vê-se na dura contingência de fazer o percurso todo a pé, se por acaso não encontra pelo caminho um providencial carro de bois cujo condutor compadecido lá o deixa ir a moer os rins sentado sobre a carga que levar.

Toda a gente que tem viajado pelo nosso país tem tido ocasião de apreciar o quanto de primitivo ainda hoje existe pela província no que respeita a meios de transporte, (e em tudo o mais, seja dito em abono da verdade).

Uma grande parte das diligências que fazem o serviço do correio e que também transportam passageiros e bagagens entre as estações do caminho de ferro as povoações, são ignóbeis carripanas a desconjuntarem-se, mais próprias de terras da Cafraria.

Nunca nos ha de esquecer o que nos succedeu uma vez, não ha ainda muitos anos, que fomos à Guarda. A' chegada do comboio junto da estação havia apenas dois velhos trens que já estavam alugados a determinadas pessoas, e uma carrinhola muito velha, um *char-à-bancs* desengonçado que fazia o serviço do correio e conduzia também passageiros. Como não tínhamos outro meio para nos conduzir à cidade tivemos que o aproveitar. Durante o caminho as malas empilhadas dentro do carro foram-se deslocando com a trepidação e dentro em pouco começaram a desabar por cima de nós—eramos quatro passageiros—tendo-nos visto forçados a vários exercícios atléticos para as repormos nos seus lugares e noutros em que não fôsemos ameaçados. A certa altura, porém, já não foram apenas as malas, uma enorme peça de ferro desprendeu-se do tecto da quasi pré-histórica carrinhola e por um triz que nos não abria a cabeça.

Já passaram alguns anos, na estação da Guarda já temos, das últimas vezes que lá fomos, encontrado auto omnibus e outros meios de transporte mais civilizados do que o tal *char-à-bancs*, mas ainda ha muitas localidades onde as tradicionais diligências são do modelo da tal que deixámos descrita. Ha mesmo muitos pontos onde não se encontra meio algum de condução entre o caminho de ferro e as povoações. Os passageiros fazem a caminhada a pé, as mercadorias vão geralmente em carros de bois, tipo primitivo.

Rara é pois a estação onde se encontra um serviço de camionagem bem organizado.

Ora é esse serviço que ninguém melhor que as empresas de caminhos de ferro pode organizar e quando o não explorem directamente, o façam por intermédio de outras entidades por elas auxiliadas e que possam manter um serviço combinado com o caminho de ferro.

Nestes serviços é que a carruagem automóvel e a camionete tem papel importante a desempenhar, qual o de carrear o tráfego das povoações para o caminho de ferro e vice-versa.

Em vez de tirar ao caminho de ferro os transportes que haja a efectuar entre localidades que embora servidas por este, mais convém levar pela estrada, pelo facto de custar o mesmo ou pouco mais dos que levar ao caminho de ferro para seguir por esta via e depois à chegada ter de tomar novo veículo até destino definitivo, colocar o automóvel nas dependências do caminho de ferro, forçando-o a levar e a ir buscar remessas e passageiros às estações. E que isto se pode fazer, não ha dúvida. Já alguns serviços de tal natureza se encontrem em exploração dando, ao que nos conta, bons resultados.

A parte os serviços de camionagem já ha anos em vigor, estabelecidos em Lisboa e Porto pela Empresa Geral de Transportes Ld.^a, de combinação com a C. P. e os Caminhos de Ferro do Estado, outros se organizaram mais recentemente, os da Empresa Automobilista da Beira Ld.^a que faz serviço em camionetes entre a estação de Louzã e diversas povoações até Pomares, a que a *Gazeta* por vezes tem feito referências; entre Alemquer e Carregado e Campanhã e Matosinhos, todos em combinação com a C. P. que para o efeito fez contracto especiais com as respectivas empresas. Além disso ha ainda alguns serviços bem montados com auto-omnibus e camionetes em certas estações às horas dos combóios que são explorados por entidades que nenhuns contratos tem com o caminho de ferro, mas que lhes prestam um bom concurso. Não é pois, uma inovação que tenhamos a pretensão de apresentar. O nosso fim é concorrer para a generalização desses serviços de forma a que em todas ou quasi todas as estações do país se encontrem os convenientes meios de transporte em ligação com os caminhos de ferro, para o que convém utilizar o mais possível o automobilismo.

E' provavel que haja alguns casos em que os lucros dessa indústria sejam pequenos ou mesmo duvidosos. E' exactamente para esses casos que as empresas de caminho de ferro têm que concorrer por uma maneira mais directa, de forma a poder-se manter uma ou duas carreiras. Os prejuizos que daí possam resultar hão-de ser em breve compensados.

E' o caso de semear para colher.

Estamos convencidos que vale a pena pensar bem no assunto. Sabemos mesmo que ha entidades que, com um pequeno auxilio que lhes garanta um benefício mais ou menos immediato, se abalançarão a esta-

belecar serviços desta natureza em alguns pontos.

O desenvolvimento dos serviços de camionagem entre o caminho de ferro e as povoações, além das conveniências já apontadas, deve também contribuir bastante para o progredimento do turismo em Portugal de que tanto se fala, e que por enquanto para pouco mais serve do que desacreditar-nos aos olhos dos estrangeiros.

Realmente, além do lindo céu azul e dêsse sol deslumbrante que em muitos dias de inverno nos compensa bem dos escaldões que nos dá em dias estivais; dos recantos encantadores de Sintra, do Bussaco e de alguns mais espalhados por êsse país fóra, pouco mais temos que mostrar, e isso é muito pouco comparado com os incomodos que damos aos nossos hospedes com as estradas intransitáveis, cheias de covas em que a vida anda sempre em risco; dos hotéis mal cheirosos onde à noite, exércitos de percevejos os atacam não lhes permitindo conciliar-se com Morfeu; dos mendigos repelentes a assaltarem ao caminho pedindo esmola numa lamuria enervante que tira toda a disposição para a alegria, e toda uma catadupa de tropeços que não deixam a quem cá veio uma vez, vontade de voltar. Quando se retiram vão fartos e vão para as suas terras dizer que Portugal é um lindo país de selvagens.

Quando ouvimos ás vezes dizer que isto se parece com Marrocos, apetece-nos responder:

«Quem nos dera que isto estivesse tão adeantado como Marrocos! Pelo menos as estradas e os hotéis são lá bem melhores do que a maioria dos nossos.

A propaganda que com o nosso desmazelo fazemos contra o turismo, é bem mais forte do que a questão patrioticamente a Sociedade Propaganda de Portugal se esforça em fazer pelo estrangeiro. E' triste, mas é assim mesmo.

Este desabafo que nos cafu aqui a propósito ou a despropósito da necessidade que temos de criar os serviços de transporte subsidiários dos caminhos de ferro com o duplo fim de enfrentar a uma competência que pode vir a criar muitos amargos de boca às empresas ferroviários, é filho do muito amor que temos à nossa terra que desejaríamos vêr saír dêsse marasmo em que se está estagnando e elevar-se à categoria de nação verdadeiramente civilisada.

Escrever e a atirar aos quatros ventos tropos inflamados a fazer a apologia da raça, recitar os *Luziadas*, erguer estátuas a Nun'Alvares, ou comemorar a hipotética batalha de Ourique, será muito bonito e muito patriótico, mas se não fôr acompanhado de mais qualquer coisa de util, só serve para nos tornarmos mais ridiculos ainda.

Trabalhar para se fazer algo de útil, é o objecto que nos levou a escrever estas linhas, é fóra de duvida, um dos que convém atacar como contribuição para a melhoria dum dos principais factores do avanço duma nação—o transporte.

Têm a palavra os que podem pôr as ideias na prática.

JORNALISTAS MORTOS

João Costa

Depois de um cruciante sofrimento, que se prolongava havia quatro anos, faleceu no dia 16 do mês passado, um dos mais ilustres jornalistas da velha guarda: João Costa.

Homem de letras de requintada cultura, João Costa trabalhou no antigo «Correio da Manhã», dirigido pela pena gloriosa de Manuel Pinheiro Chagas, tendo naquele jornal, como colegas; jornalistas do quilate de Urbano de Castro, Cervásio Lobato, Maia Cabral, Jaime Victor, Eduardo Schwalbach, Largo Tavares e Augusto de Melo, dos quais, só os três últimos vivem ainda.

No desempenho de cargos publicos de grande responsabilidade, tais como o de director da Imprensa Nacional que desempenhou até ao ano de 1910; no conservador da Biblioteca Pública e ultimamente na Torre de Tombo, João Costa, foi sempre o funcionário irrepreensível e competente, o que não evitou que contra ele se movessem perseguições acintosas e injustificadas.

Português de um só rosto e de uma só fé, prototipo da lealdade inquebrantável, nunca os odios mesquinhos o fizeram mudar de conduta, mantendo sempre, sem alarde, mas sem medo, as suas crenças e convicções. Tendo trabalhado como director do jornal «Noticias de Lisboa» e mais tarde, como colaborador no «Dia», no «Brazil Portugal» e em muitos outros jornais e revistas, deixou belas páginas que são verdadeiros modelos de jornalismo, na sua prosa elegante e esmaltada de fino espirito.

Ultimamente, a cegueira que o atormentava, impedia-o de escrever, pelo que se via forçado a dictar a suas extremosas filhas a sua apreciada secção «Dia a Dia», para o jornal do grande jornalista que foi, também, Moreira de Almeida.

Catolico convicto e praticante, manteve, durante a sua doença, uma edificante serenidade, tendo recebido os sacramentos da igreja, nas suas últimas horas.

O seu funeral foi, imponente manifestação de pesar.

Graça e Cruz

No dia 14 do mês passado, finou-se em Lisboa, rua das Janelas Verdes, 12, 3.º, o major José Fernandes da Graça e Cruz, jornalista e antigo sub-chefe da redacção do «Seculo».

Quando da revolta de 1891, no Porto, era 1.º sargento, tendo exercido o cargo de tesoureiro do comité revolucionario.

Em Lamego, dirigiu o «Democrata da Beira», fundou a «Voz Publica», escreveu em varios jornais de Lisboa e Porto, sendo também autor de varios livros. Contava 60 anos, era natural de Lamego e deixa viúva a sr.ª D. Rosa da Graça e Cruz a quem a «Gazeta» envia as suas condolencias.

Lutero de Moraes

No hospital de S. José, onde havia recolhido para sofrer uma melindrosa operação, faleceu na madrugada de 17, do mês findo, o jornalista Lutero de Moraes.

Tendo exercido a sua profissão em quasi todos os jornais diários, Lutero de Moraes era ultimamente, cronista parlamentar do «Diario de Noticias».

Era um profissional de merecimento e infatigável

TENENTE PINTO CORREIA

Por ordem do actual governo, partiu para os Açores, a bordo do «San Miguel», o tenente Pinto Correia, valoroso ajudante do general Gomes da Costa.



Militar valente e disciplinado. Pinto Correia foi combatente em França, onde se comportou com denodo, não fugindo nunca ás responsabilidades da sua situação.

Espirito culto e intelligencia lúcida, de uma energia inquebrantável e orientadora, Pinto Correia, tem-

se distinguido como jornalista, colaborando em vários jornais da sua terra natal, a formosa ilha da Madeira, em Lisboa no jornal a «Epoca» e ultimamente como Director do jornal «A Revolução Nacional», onde a sua prova vibrante e combativa—mas sempre leal no ataque—o definiu como prolenista vigoroso.

Figura preponderante no movimento militar de 28 de Maio, exerceu uma accção constructiva, sendo um dos mais preciosos auxiliares do Chefe do Movimento.

A força dos acontecimentos afastou das lides da imprensa que tanto brilho honrou.

NA CURIA

Inauguração da estação provisória e das novas instalações do Pala e-Hotel

No dia 26 de Julho, realisou-se a inauguração da estação provisória da Curia, que em breve será substituída pela constituição definitiva, de belo aspecto, e as novas instalações de magestoso Palace-Hotel, um dos melhores da Península. A Alexandre de Almeida, intelligente propulsor da industria hoteleira entre nós e do desenvolvimento do turismo em geral, se deve a realisação destes dois grandes serviços á linda região.

O acto inaugurativo revestiu grande solenidade, tendo ido á Curia a convite de Alexandre de Almeida, quasi todo o governo jornalistas de Lisboa e muitos convidados. No banquete realisado no grande salão de baile do Hotel e no qual tomaram parte mais de trezentos convivas. Foi posta em junto relevo a obra patriótica de Alexandre de Almeida a cujo espirito de iniciativa e de amor ao trabalho todos renderam homenagem.

trabalhador, tendo conquistado, pelas suas belas qualidades de character, a amizade e a consideração de todos os seus camaradas.

O seu funeral, que constituiu uma sentida manifestação de pesar, realizou-se no dia 18, tendo saído o prestito funebre, do Sindicato dos Profissionais de Imprensa, colectividade a que o falecido dedicara grande soma de esforço intelligente e honesto, prestando-lhe relevantes serviços.

O aquecedor Woorthington para locomotivas

A locomotiva a vapor constitui por assim dizer, uma instalação ambulante de máquinas cujo trabalho é aplicado à tracção de um comboio de vários vagões, de carga ou passageiros e que deve levar em si uma quantidade suficiente de combustível e água para funcionar durante algum tempo.

Devido às restrições de peso e espaço a que está sujeita a locomotiva, a questão da economia de consumo de combustível e água tem ainda maior importância que nas instalações fixas, havendo também a considerar o aumento da potência da caldeira produzido pelo aquecimento prévio da água da alimentação. O assunto é cada dia mais importante devido ao aumento constante do preço de combustível de toda a espécie, e actualmente a questão do funcionamento da caldeira de uma locomotiva está obtendo toda a consideração que merece.

O aquecedor de água com bomba de alimentação Woorthington para locomotivas é um aparelho que não só permite obter maior potência sem aumento ou mesmo com redução do consumo de combustível, sem aumentar muito o peso ou tomar espaço à locomotiva, como também tem permitido obter uma economia de funcionamento que até agora se julgava impossível.

O aparelho constitui um elemento compacto que pôde ser instalado com pouca despesa e em locomotivas novas ou velhas.

E' de notar que o aquecedor de água de alimentação é o único aparelho empregado na locomotiva que tem por objecto exclusivo utilizar calor desperdiçado no funcionamento de uma máquina desta classe.

Aproveitando-se no aparelho uma parte do calor que leva o vapor que sai dos cilindros (especialmente o calor latente de vaporização) economiza-se uma quantidade equivalente de consumo de combustível, além do trabalho que representa a carga e transporte dêste. Esta recuperação é equivalente a 12 a 14 % da quantidade total de combustível que consome a caldeira. Aproveitando-se toda a água de condensação do vapor utilizado nos cilindros da locomotiva, pelo contacto com a água do *tender* no aquecedor, diminui-se a quantidade de água com que é preciso alimentar a caldeira. São estas as principais vantagens do aparelho, mas ha ainda outras quasi tão importantes, embora de resultado indirecto na redução da despesa de serviço, como, por exemplo:

1.º Separação do oxigénio da água de alimentação, que elimina a corrosão e formação de cavidades nos tubos e outras partes internas da calderra, o que diminui a despesa da renovação periódica destas peças.

2.º Redução do número de paragens para tomar carvão e água e da frequência com que é necessário limpar a fornalha.

3.º Aumento do percurso de uma locomotiva nu-

ma viagem extensa, diminuindo o número de troca de locomotivas.

4.º Aumento da força de tracção e da velocidade de locomotivas antigas e locomotivas renovadas.

5.º Diminuição da perda de tempo em subir ladeiras.

6.º Facilidade em observar o horário do percurso em qualquer parte da viagem e em qualquer serviço.

7.º Transportes de cargas maiores a maior velocidade sem aumento do consumo de combustível e água, e frequentemente sem locomotivas auxiliares.

8.º Maior capacidade de produção de vapor da caldeira, precisamente quando é mais necessária.

9.º O aparelho funciona (aquecendo a água de alimentação) mesmo quando a água contém uma grande quantidade de substâncias que dão lugar à formação de incrustações.

10.º O aquecedor de água de alimentação por mistura funciona sempre com o máximo rendimento térmico porque a água fria do *tender* absorve directamente o calor do vapor utilizado sem a intervenção de superfícies conductoras de tubos, etc.

11.º Com o aquecedor de água com bomba de alimentação não é necessário encher completamente a caldeira quando a locomotiva está parada, nem tampouco ao descer uma encosta para preparar-se para subir outra.

Estas vantagens não são teóricas sómente; estão sendo demonstradas diariamente em toda a parte onde ha instalados aparelhos deste género. A prova mais concludente das vantagens deste aparelho está em que nos últimos cinco anos foi adoptado pelas companhias de caminhos de ferro de 32 países.



Sindicato dos profissionais de Imprensa

O grupo artístico concessionário do teatro Nacional Almeida Guarret, de que é gerente o ilustre actor Alexandre de Azevedo, comunicou a direcção do Sindicato dos Profissionais da Imprensa de Lisboa ter resolvido conceder entrada livre na sala de espectáculos do mesmo teatro, a todos os profissionais da imprensa, mediante a apresentação da respectiva Carteira de Identidade.

Foi o grupo artistico do teatro Nacional o primeiro a ter em Lisboa tal gentileza com os jornalistas, sendo a sua attitude merecedora dos maiores elogios. A direcção do Sindicato dos Profissionais da Imprensa de Lisboa oficiou já ao destinto actor Alexandre de Azevedo agradecendo-lhe e significando-lhe quanto a resolução dos artistas que o acompanhavam virá contribuir para o estreitamento das cordeais relações entre jornalistas e artistas dramaticos.



Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Torneiros habilitados em trabalhos de precisão, admitem-se nas oficinas da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, no Figueira da Foz.

Revista «A Guerra»

Por encontrarmos o seu assunto interessante, com a devida vénia, transcrevemos da revista «A Guerra», acerrimo defensor dos Combatentes da Grande Guerra, o seu artigo de fundo, devido á pena do combatente sr. dr. Sousa Carrusca.

Afigura-se-nos que da união de quantos se bateram, resultarão, necessariamente, as vantagens a que os combatentes teem incontestavel direito.

Em artigo de fundo do número anterior, fizemos um apêlo aos Combatentes da Grande Guerra, pedindo-lhes que nos auxiliassem com a sua assinatura, para que pudessemos proseguir na empresa já encetada, sem encargos para a Direcção Central da Liga dos Combatentes.

E os nossos camaradas de trincheiras tão perfeitamente compreenderam a nossa situação e tão depressa acudiram ao nosso apêlo que, em 19 de Junho, procurámos o presidente da Direcção Central, para lhe comunicarmos que «A Guerra» podia ser publicada sem receber qualquer subsídio da Liga. Sua Ex.^a escutou-nos e mostrou-se satisfeito com o facto, propondo a nossa comparência na reunião da Direcção Central, que deveria efectuar-se em 25 do mesmo mês, para aí tratarmos do assunto. A reunião, porém, não se realizou nesse dia ou nos dias seguintes, e nós tínhamos necessidade de começar o trabalho de modo que a revista saísse em 1 de Julho.

Mandámos original para a composição e, para que não reputassem de rebelião a nossa atitude, enviámos à Direcção Central, em 29 de Junho, o seguinte officio:

Em harmonia com o officio n.º 1561 de 12 do corrente, mandei suspender temporariamente a publicação da revista «A Guerra». Como V. Ex.^a sabe, o principal motivo da suspensão foi o facto desta Direcção necessitar do subsídio mensal da Liga nunca inferior a 500\$00.

A situação económica de «A Guerra» melhorou consideravelmente depois da publicação do n.º 6, o que nos leva a prescindir de qualquer subsídio dessa Direcção Central como pessoalmente já declarei a V. Ex.^a. Como esclarecimento devo informar V. Ex.^a que «A Guerra» deixou de receber o subsídio respeitante ao mês de Junho.

Em virtude do que fica exposto, cumpre-me participar-lhe que a nossa revista poderá ser publicada nos primeiros dias de Junho, rogando a fineza de enviar qualquer original referente á vida interna da Liga ou qualquer outro que V. Ex.^a entenda dever ser publicado».

Como resposta ao nosso officio acima referido, recebemos esta nota assinada pelo presidente da Direcção Central:

Em referência ao officio de V. Ex.^a de 29 de Junho, findo, cabe-me a dizer a V. Ex.^a que esta Direcção não autoriza a publicação da revista «A Guerra» sem que sobre a continuação da sua publicação a mesma Direcção tome resolução definitiva.—Lisboa, 1 de Junho».

Eis a questão levantada entre a Direcção de «A Guerra» e a Direcção Central da Liga dos Combatentes.

Não temos responsabilidade alguma no atraso da publicação deste número, como irresponsáveis somos pela suspensão desta revista, se ela chegar a suspender-se.

E se este número se publica, embora tardiamente e contra a vontade do sr. presidente da Direcção Central, é porque tomámos compromissos que devemos cumprir e os assinantes têm o direito de receber uma revista que já pagaram. Estes motivos aliados a várias reclamações de assinantes levaram-nos a dar estas explicações que reputamos necessárias.

Publicou-se este número como se publicou o número de Junho, sem recebermos um centil do cofre da Liga. Todo o pessoal da Direcção, redacção e administração da revista «A Guerra» trabalha gratuitamente, não tendo recebido nem quer receber um centavo pelo seu trabalho, que é desinteressado.

Esse mesmo pessoal está disposto a pugnar pelos combatentes, defendendo os seus legítimos interesses e direitos, que são sagrados. Porque não nos deixam trabalhar? E' por causa do subsídio da Liga? Mas nós já lhe dissémos verbalmente e por escrito que não precisávamos desse auxilio. E' devido ao custo da revista, com o trabalho de composição, impressão, papel, etc.? Mas a Direcção Central não tem que se incomodar com este assunto, visto que nada lhe pedimos e de nada a responsabilizamos, embora reverta ao seu cofre todo o lucro.

E' por causa do tipo? Mas até á data (e já lá vão sete meses), ainda não recebemos reclamação ou advertência nêsse sentido.

E' por falta de actuação do organismo central? Mas nós fomos delegados desse organismo e sempre publicámos o que de lá nos mandaram. Pretende-se melhorar a apresentação da revista?



DR. SOUSA CARRUSCA
ex-director da revista «A Guerra»

Linhas Estrangeiras

Linhas francesas.—A Companhia do P. L. M. realizou com excelentes resultados, experiências com uma nova locomotiva eléctrica tipo 2 B. B. 2. que foi fornecida pela casa Oerlikon L.d, de Londres.

A nova locomotiva tem a força de 2.400 H. P. e desenvolve com corrente 1.500 volts a velocidade de 31 a 68 milhas por hora.

Durante as experiências de velocidade, funcionando com freios regeneradores em diferentes condições de velocidade, com 300 toneladas de carga em pendentes de 1 por 33, a corrente fornecida foi de 600 amperes e 1.500 volts.

Uma das características do freio regenerador Oerlikon é a suavidade do seu funcionamento, regulando a velocidade de uma maneira firme e segura.

A locomotiva está construída com independência dos eixos motores, característica peculiar do engate articulado Oerlikon, entre motor e eixos.

Linhas inglesas.—Segundo notícia a *Railway Gazette* de 4 do mês findo, a Companhia do London Midland & Scottish Railway está substituindo o emprego do carvão nas suas locomotivas por óleo mineral, tendo já três locomotivas a trabalhar com esse combustível líquido, e está adaptando mais outras máquinas que dentro em breve entrarão em circulação.

As experiências feitas entre Derby e Birmingham e Derby e Manchester deram bom resultado.

A Companhia tenciona adaptar esse combustível a 100 locomotivas.

—A Companhia do Southern Railway inaugurou no dia 6 do mês passado a ultima etapa dos trabalhos de electrificação das linhas suburbanas que tinha em projecto, completando um total de 1.041 quilómetros de extensão e uma despesa aproximada de 8 milhões de libras.

As linhas electrificadas são as do tráfego mais intenso.

A corrente empregada neste último troço é directa a 600 volts por carril conductor positivo e carril de retorno, excepto nos sítios onde, à falta deste, se colocou um outro suplementar para ampliar a capaci-

dade da corrente de regresso nos carris de apoio.

Linhas alemãs.—Segundo os jornais alemães, os caminhos de ferro do Reich vão pôr brevemente em circulação um novo tipo de locomotivas de grande velocidade a fim de encurtar a viagem entre os centros industriais do Rulir.

Essas locomotivas atingirão uma velocidade de 96 quilómetros à hora entre as estações, e a demora nas paragens não excederá um minuto.

O serviço de verão entre Colónia e Dortmud será acelerado extraordinariamente com o emprego dessas máquinas.

Linhas techecoslováquias.—O ministro dos caminhos de ferro resolveu aumentar as tarifas de 20 % para atenuar o deficit previsto para o exercício corrente que segundo os seus calculos necessitavam que o aumento fosse de 33 %.

Como para extinguir o deficit era preciso um aumento maior que iria causar graves transtornos à economia do país, limita-se o aumento de tarifas que começa hoje a vigorar à percentagem de 22 que deve apresentar já uma boa redução no deficit.

Linhas brasileiras.—A *Great Western of Brazil Railway* acaba de publicar o relatório de 1925, pelo qual se verifica a melhoria operada na situação financeira da empresa.

O relatório mostra que a receita bruta da companhia subiu para 248.862 libras esterlinas, em 1925. As despesas com o pessoal e material também subiram para 126.445 libras esterlinas.

O total da receita líquida, em 1925, inclusive as pequenas receitas em geral não especificadas, atingiu 173.068 libras esterlinas, contra 39.315 libras esterlinas em 1924.

Esse aumento da receita líquida tornou possível aos directores da Companhia começar os pagamentos de juros à taxa de 3 % sobre as «debentures» da companhia e também os pôe em condições de cancelar uma parte considerável da dívida fluctuante da companhia.

—Já estão terminados os estudos feitos no Caminho de Ferro Central-Brazil para o prolongamento de Santa Barbara a Itabira do Matto Dentro, em Minas Geraes, com um ramal que, partindo das proximidades de Santa Barbara, vai até S. José da Lagôa.

Para que possam ser iniciadas essas obras, orçadas na importância de 21.223.626\$107, o Sr. Ministro da Viação consulto o seu colega da Fazenda sobre a possibilidade de ser aberto um crédito especial daquella importância.

Mas nós sempre aceitámos qualquer alvitre, que não se limitasse a vãs palavras.

Como se explica e justifica a attitude da Direcção Central?

Este número sai como «porta-voz dos combatentes da Grande Guerra» e não como «órgão da Liga dos Combatentes», para evitar questunculhas e mal entendidos. Podíamos mesmo continuar a publicação de «A Guerra» sob nossa responsabilidade, desde que não se apresentasse como «órgão da Liga», pois que a Lei nos permite pensar e agir deste modo. Não queremos, porém, ser alcunhados de filhos desobedientes ou de criaturas indisciplinadas, motivo porque entregamos à Direcção Central a revista «A Guerra» estando prontos a prestar-lhe tôdas as contas, com o mais rigoroso escrúpulo.

Esperamos que a Direcção Central continue a publicar a revista, caso contrário iremos nós publicá-la sob nossa única e inteira responsabilidade, porque a

nossa dignidade nos obriga ao cumprimento integral de obrigações contraídas.

Ao deixarmos a Direcção de «A Guerra» cumprenos agradecer, deveras penhorados, a dedicação, boa camaradagem e a solidariedade de todo o pessoal da redacção e administração, que se compõe de bravos combatentes da Grande Guerra. A todos os colaboradores e assinantes que, em geral, são combatentes, enviamos um abraço de despedida, agradecendo-lhes a sua valiosa colaboração e as palavras amigas com que algumas vezes, nos incitaram a continuar nesta senda tam espinhosa. A' Imprensa agradecemos a benevolência e generosidade com que nos tratou.

Resta-nos, por fim, agradecer à Direcção Central da Liga dos Combatentes da Grande Guerra o ensejo de nos dedicarmos um pouco mais à nossa vida profissional.

Sousa Carrusca

Viagens e Transportes

O horário do serviço eléctrico na linha de Cascais

O novo horário da linha de Cascais, a pôr em execução logo que se inaugure o serviço eléctrico, o que deve ter lugar em breves dias, como noticiamos na secção de *Linhas portuguesas*, é o seguinte:

Partidas do Cais do Sodré—6.55-Omnibus, 7.55-Omnibus, 8.50-Alternado, 8.55-Omnibus, 9.20-Alternado, 9.50-Alternado, 9.55-Omnibus, 10.20-Alternado, 10.50-Alternado, 10.55-Omnibus, 11.20-Alternado, 11.50-Alternado, 11.55-Omnibus, 12.20-Alternado, 12.50-Alternado, 12.55-Omnibus, 13.20-Alternado, 13.50-Alternado, 14.20-Alternado, 14.50-Alternado, 16.0-Alternado, 16.50-Alternado, 17.20-Alternado, 17.25-Omnibus, 17.50-Alternado, 18.20-Alternado, 18.25-Omnibus, 18.50-Alternado, 19.20-Alternado, 19.25-Omnibus, 19.50-Alternado, 20.20-Alternado, 20.50-Alternado, 20.55-Omnibus, 21.20-Alternado, 21.50-Alternado, 22.20-Alternado, 22.50-Alternado, 23.20-Alternado, 23.50-Alternado, 0.20-Alternado, 0.50-Alternado, 0.55-Omnibus, 1.20-Alternado, 1.50-Alternado

Chegadas ao Cais do Sodré—6.37-Omnibus, 7.37-Omnibus, 8.37-Omnibus, 8.42-Alternado, 9.12-Alternado, 9.37-Omnibus, 9.42-Alternado, 10.12-Alternado, 10.37-Omnibus, 10.42-Alternado, 11.12-Alternado, 11.37-Omnibus, 11.42-Alternado, 12.12-Alternado, 12.37-Omnibus, 12.42-Alternado, 13.12-Alternado, 13.37-Omnibus, 13.42-Alternado, 14.12-Alternado, 14.41-Alternado, 15.12-Alternado, 15.42-Alternado, 16.12-Alternado, 17.42-Alternado, 18.07-Omnibus, 18.12-Alternado, 18.42-Alternado, 19.07-Omnibus, 19.12-Alternado, 19.42-Alternado, 20.12-Alternado, 20.37-Omnibus, 20.42-Alternado, 21.12-Alternado, 21.42-Alternado, 22.12-Alternado, 22.42-Alternado, 23.12-Alternado, 23.42-Alternado, 0.12-Alternado, 0.37-Omnibus, 0.42-Alternado, 1.12-Alternado, 1.42-Alternado.

Carruagens directas entre Lisboa e Figueira da Foz

A partir de amanhã 2 e até o fim da época balnear a Companhia Portuguesa estabelece um serviço rápido em 1.^a e 2.^a directo entre Lisboa e Figueira da Foz, via Alfaiates. Ao comboio rápido Lisboa-Porto, que parte do Rocio ás 17 e meia, seguirá atrelada uma carruagem mixta de 1.^a e 2.^a classe que em Alfaiates passará ao comboio n.º 252 que chega à Figueira ás 21 horas e 42 minutos, seguindo assim directamente de Lisboa até Figueira os passageiros sem trasbordo.

No sentido Figueira Lisboa circulará a partir do dia 3 uma carruagem idêntica que seguirá de Figueira pelo comboio que dali parte ás 9 horas e 50 minutos, a qual passará ao rápido do Porto que chega a Lisboa ás 14 horas e 25 minutos.

Este serviço efectuar-se-há todos os dias excepto aos domingos em que se não efectuam os rápidos n.ºs 52 e 55.

E' mais um serviço com que a C. P. manifesta os desejos de bem servir o publico.

Serviço de camionagem entre a estação de Esterreja e as povoações de Veiros, Murtosa e Pardelhas

E' hoje inaugurado o serviço de Camionagem de passageiros, bagagens e mercadorias em g. v. e p. v. entre a estação de Esterreja e o Despacho Central de Pardelhas, pertencente á Empresa de Transportes da Murtosa Ld.^a

O serviço é feito em camionetes montadas sobre pneus e oferecem todas as comodidades competitivas com a natureza do Transporte. As camionetes partem de junto da estação de Esterreja e seguem para Veiros, Santa Luzia, Monte, Igreja da Murtosa e terminam a carreira em Pardelhas, fazendo, o sentido inverso, o mesmo percurso.

Os preços dos passageiros e dos volumes de bagagens e mercadorias são reguladas por uma tarifa a que detalhadamente nos referimos no próximo número.

Serviço de comboios no novo apeadeiro da Curia

Até 31 de Outubro próximo têm paragem no novo apeadeiro da Curia os comboios correios n.ºs 8 15, rápidos do Porto n.ºs 51 e 56 e Sud-Express n.ºs 53 e 54, sendo a paragem dos dos rápidos e Sud-Express apenas para serviço de passageiros sem bagagem registada. Para os comboios correios faz serviço da passageiros e bagagens

Durante o referido periodo deixam de ter paragem em Mogofores os comboios n.ºs 51, 53 e 56 e serão modificadas as marchas dos comboios n.ºs 15, 51, 53, 8, 54 e 56, como a seguir se indica:

	C.º 51	C.º 51	C.º 53
Estações e apeadeiros	Omnibus 1. ^a e 2. ^a classes	rápido Porto 1. ^a e 2. ^a classes	Rápido de luxo Sud-Express
Curia (ap.).....P.	4-28	12-26	16-35
Mogofores....."	4-33	—	—

	C.º 8	C.º 54	C.º 56
Estações e apeadeiros	Omnibus 1. ^a 2. ^a 3. ^a classes	Rápido de luxo Sud-Express	rápido Porto 1. ^a e 2. ^a classes
Mogofores.....P.	0-52	—	—
Curia (ap.)....."	0-56	15-04	26-01
Mealhada....."	1-06	—	—
Pampilhosa.....(C.)	1-13	15-14	20-11
Pampilhosa.....(P.)	1-41	15-28	20-16

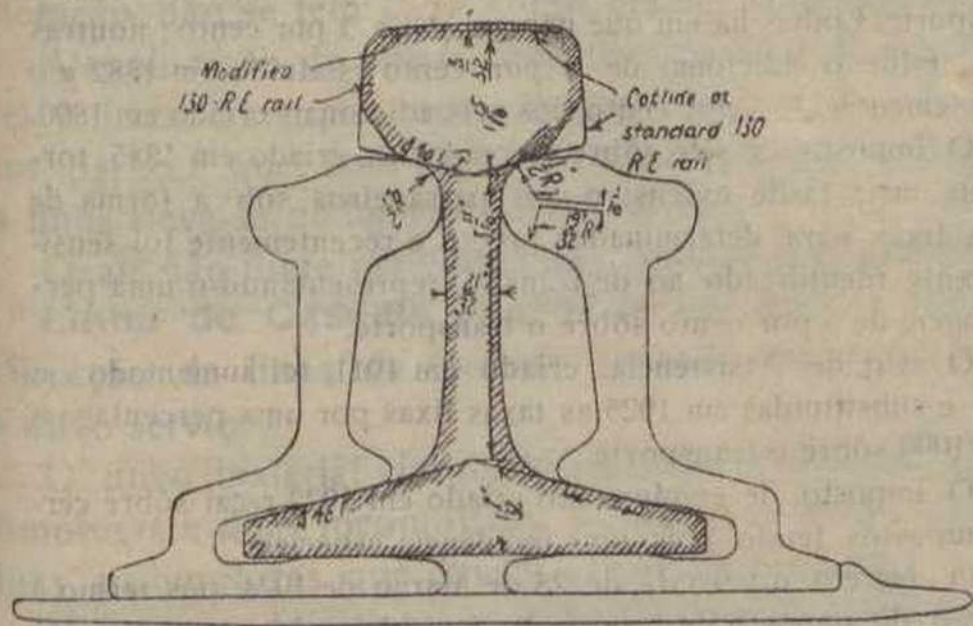
Para o novo apeadeiro são válidos os bilhetes, para Mogofores, do serviço especial de banhos, sem pagamento de senha de paragem.

Curso de câmbios, comparados

	Em 16 de Junho		Em 1 de Agosto	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
London	—	94\$75,0	—	94\$75,0
Paris	—	\$59,0	—	\$47,0
Madrid	—	2\$82,0	—	3\$02,0
Berlim	—	4\$67,0	—	4\$66,0
Amsterdam	—	7\$86,0	—	7\$86,0
New York	—	19\$35,0	—	19\$55,0
Roma	—	\$71,5	—	\$64,0
Suissa	—	3\$76,0	—	3\$78,5
Bruxellas	—	\$58,0	—	\$50,0
Libras	96\$00,0	100\$00,0	96\$00,0	100\$00,0

Um novo perfil de carril

A adopção do tipo "champignon" (*head-free*) de junta de rails, lançado no mercado pela "Rail Joint Company", de Nova York, levou a crear-se um novo perfil de carril que constitui uma verdadeira inovação na prática corrente. Na junta *head-free* a «éclisse» apoia-se em cima contra o carril por uma superfície curva que casa a forma de renúncia de união entre o «champignon» e a alma. Desta maneira o valor da ajustagem superior do carril deixa de estar em jogo e é por um deslocamento da superfície da ajustagem superior que se opera toda a ajustagem da «éclisse» ao carril.



Como, com este tipo de junta, o poder da ajustagem superior não desempenha nenhum papel útil pensou-se que o metal necessário nos dois angulos inferiores do «champignon» para formar as superfícies de ajustagem podia ser muito bem posto numa outra parte da secção onde seria mais bem empregado.

Foi assim que se chegou á concepção do perfil representado na nossa gravura, na qual foram chanfradas as arestas inferiores do «champignon» para juntar á superfície de rolamento o metal economizado desta maneira.

No perfil estudado para um carril de 130 libras (64 quilogramas por metro), que é o que reproduz a nossa gravura, a espessura superior do «champignon» a de 3/32 de polegada (2,5 m-m) e como o resto da secção é exactamente o mesmo que no perfil-tip B. E. de 130 libras, a altura total do carril foi aumentado de outro tanto. A «Reading Company» concedeu recentemente 10.000 toneladas de carris deste perfil para uma instalação de experiência. As vantagens que se espera obter como emprego deste carril são uma melhor estrutura de aço, devido a uma laminagem mais racional, uma maior resistência do carril considerado como uma viga, limites de deterioração mais elevados e, por conseguinte, uma maior duração.

Este novo perfil foi estudado pela «Thompson Rail Corporation», de Nova York.

Arrematações e concursos

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Material e Tracção

Serviço de Armazens

DESCARGAS DE CARVÃO

No dia 2 de Agosto pelas 12,30 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a empreitada de descarga de carvão.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens da Divisão do Material e Tracção (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 ás 16 horas.

O deposito para ser admitido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Lisboa, 16 de Julho de 1923

O Director Geral da Companhia
(a) *Ferreira de Mesquita*

MATERIAL E TRACÇÃO

SERVIÇO DE ARMAZENS

Fornecimento de 420 toneladas de óleo mineral escuro para lubrificação.

—No dia 9 de Agosto p. f.º pelas 12,30 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 420 toneladas de óleo mineral escuro para lubrificação.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens da Divisão do Material e Tracção (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 ás 16 horas.

O deposito para ser admitido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Lisboa, 19 de Junho de 1926.

O Director Geral da Companhia
(a) *Ferreira de Mesquita*

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta

Aero-Motor «INVICTA»

Esta Companhia tem para vender um Aero-motor «Invicta», completamente novo, composto por uma torre de aço macio com 18 metros de altura, roda vaneira com 4,20 de diametro, 7 metros de tubo galvanizado de 4 «com um T de 4» 1 bomba cilíndrica de cobre de «7 X 4» — um rolo chupador de 4 — 1 prato de ferro fundido com com rosca de 4 — 1 pendural de tubo de ferro de 1 e um suporte em cantoneira de ferro, com travão de manivela.

Possue engrenagens e tirantes duplos e é de lubrificação automática; — tira por hora, com vento médio, á profundidade de 8 metros; 7.000 litros de água, e com vento a 23 kilometros á hora, 12 a 14.000 litros.

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

Recebem-se propostas na Direcção da Exploração, em Figueira da Foz.

O Engenheiro Director da Exploração
Joaquim Abranches

Parte Oficial

Inspeção Geral dos Caminhos de Ferro

Divisão Central

Decreto n.º 11:898

A constituição da nossa rede ferroviária, factor essencial do progresso económico do País, obedeceu a eclectismo, que mais foi filho das circunstâncias do que predeterminado por um critério sistemático. Concederam-se linhas a empresas, prestando-lhes o Estado auxílios diversos, ao mesmo tempo que outras foram construídas e exploradas pelo Estado.

Subordinaram-se as concessões aos princípios em vigor na Europa continental e especialmente em França. Consideraram-se as Linhas como fazendo parte do domínio público, sendo temporariamente usufruídas por empresas concessionárias sujeitas na sua acção à fiscalização do Estado, cuja prévia homologação era necessária para os regulamentos e tarifas. Definuiu-se o que era domínio do Estado e domínio das empresas; reservou-se para aquele, o acto de soberania do resgate antes do tempo da concessão em condições fixadas nos contratos.

Os princípios fundamentais do nosso direito ferroviário foram formulados em dois sábios diplomas, o decreto de 31 de Dezembro de 1864 e o regulamento de 11 de Abril de 1868, que ainda hoje carecem apenas de ligeiras alterações para corresponderem cabalmente às exigências actuais.

Desde o início da construção de linhas reconheceu o Estado a necessidade de organizar a fiscalização por sucessivos diplomas, que o decreto de 21 de Fevereiro de 1891 substituiu, reorganizando os serviços fiscais da exploração. Decretos sucessivos de 1892, 1893 e 1898, determinados por um propósito de economia, abriram o caminho à reorganização de 7 de Setembro de 1899, tão proficientemente elaborada que se manteve sem alteração sensível até 1918, em que se legislou com tal precipitação e infelicidade que foi preciso suspender os decretos então publicados, um dos quais substituiu o decreto de 1864, o regulamento de 1868 e a parte respectiva do Código Commercial por preceitos extravagantes que provocaram protestos e reclamações gerais.

O decreto n.º 5:039, de 5 de Novembro de 1918, que reparou a desordem causada por aqueles diplomas, criou a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que devia ser ao mesmo tempo um órgão fiscal, pois a ela ficavam subordinados os serviços de fiscalização com a organização de 1899, e um instrumento de estudo dos momentosos problemas relativos à nossa rede ferroviária, para o que tinha uma repartição especial e era assistida por uma junta consultiva.

Providências fragmentares surgiram depois, ficando algumas em parte por executar, como o decreto n.º 7:036, de 17 de Outubro de 1920, que reorganizou o Ministério do Comércio e não foi pôsto em prática no que respeita à fiscalização dos caminhos de ferro. Ficaram em vigor o decreto de 1864 e o regulamento de 1868, a organização de 1899 e a da Direcção Geral de 1918, ligeiramente modificada em 1919.

Em 1924 foi suprimida, por decreto, a Repartição de Caminhos de Ferro, que não correspondera à missão de estudo para que fôra criada. E todavia, é instantânea a necessidade de elaborar monografias metódicas das diversas linhas e construções, de estudar as modificações de que porventura carecem os contratos, de preparar planos de acção económica e financeira para o desenvolvimento da nossa rede, base insubstituível de uma criteriosa

acção governativa.

O decreto n.º 11:283, de 27 de Novembro de 1925, pretendeu substituir os organismos existentes por uma Inspeção Geral, que era mais órgão de fiscalização que de estudo. Com o propósito, aliás justificado, de melhorar os vencimentos dum pessoal que pela maior parte deve ter habilitações especiais e é obrigado a um trabalho árduo, procurou-se fazer-lhe face com uma receita fornecida pelas empresas concessionárias de linhas férreas, variável anualmente por simples portaria do Poder Executivo, o que levantou os seus protestos e tornou inviável o citado decreto.

Todavia, as empresas não repudiaram o encargo de suportar as despesas da fiscalização do Governo, desde que se adopte a fórmula do imposto único, em tempo submetida ao Parlamento em proposta de lei que obtive parecer favorável das respectivas comissões.

Resultaria daí a simplificação dos serviços de aplicação e cobrança dos diversos impostos, acabando simultaneamente com anomalias existentes e permitindo uniformidade na sua liquidação, impossível de obter com a emaranhada legislação que rege o assunto e que a propósito vem recordar.

O imposto de trânsito de 5 por cento, tornado extensivo por lei de 1863 a todas as linhas do País, recai apenas sobre o transporte. Linhas há em que não excede a 5 por cento; noutras junta-se-lhe o adicional de 6 por cento estatuído em 1882 e o complementar de 5 por cento dos seis adicionais criado em 1890.

O imposto de selo sobre mercadorias, criado em 1885, tornou-se mais tarde extensivo aos passageiros sob a forma de taxas fixas para determinados preços e recentemente foi sensivelmente identificado ao de trânsito, representando-o uma percentagem de 5 por cento sobre o transporte.

O selo de Assistência, criado em 1911, foi aumentado em 1924 e substituídas em 1925 as taxas fixas por uma percentagem de 2/1000 sobre o transporte.

O imposto de emolumento criado em 1922 recai sobre certos impostos, tendo pois, uma incidência especial.

O decreto n.º 9:551, de 23 de Março de 1924, pôs termo à isenção do imposto de transacção, considerando-o incorporado nas sobretaxas por aquele diploma concedidas.

A incidência do imposto é diversa da do de trânsito e de selo.

O que importa ao Tesouro é a cobrança das quantias que lhe são devidas. Nenhum interesse tem em exigir das Companhias liquidações laboriosas e complicadas.

Há, pelo contrário, toda a vantagem na simplificação? Porque se não há-de aplicar à receita do tráfego uma percentagem única representando o que se poderia chamar o imposto ferroviário e de cuja aplicação resulte receita igual à que derivaria das liquidações isoladas de cada imposto?

Fácil é derivar das receitas do último ano de 1925 as proporções de cada um com a receita total dos impostos, acrescentando-se a estas o necessário para que as Companhias participem dos encargos da fiscalização.

O que não fez o decreto n.º 11:283 pode e deve ser feito agora, revendo-se ao mesmo tempo a organização.

A Direcção Geral, com a sua dupla função de estudo e de fiscalização, deve ser restabelecida em vez da Inspeção Geral.

A composição do Conselho Superior de Caminhos de Ferro é ligeiramente modificada para que nele tenham representação todas as entidades naturalmente indicadas para cooperarem no estudo dos grandes problemas ferroviários.

Restitui-se a representação privativa ao Ministério da Agricultura e as Associações Commercial e Industrial do Porto, como é de justiça, e a todas as colectividades representativas das forças económicas, e assegura-se a escolha efectiva dos seus delegados, negada pela exigência de listas quintuplas.

Na reorganização a Direcção Geral aproveitou-se o que na da Inspeção Geral era de aconselhar, com um critério, porém, de economia que se impunha, tanto mais que os vencimentos foram melhorados, como era de razão.

(Continúa)

Linhas Portuguesas

Caminho de ferro de Penafiel à Lixa—Tendo ficado deserto o concurso realizado em Março d'este ano para a adjudicação desta linha, foi recentemente publicada uma portaria mandando abrir novo concurso por espaço de dois meses nas mesmas condições do anterior.

E' pena que uma tão linda região dotada dumas águas medicinais cuja reputação está feita (as de Entre-os-Rios) não esteja servida pelo caminho de Ferro a-pezar-de ha bastantes anos ter uma linha cuja exploração não se tem conseguido manter sem prejuizo.

A exploração de linhas reduzidas como a de Penafiel à Lixa é sempre muito dispendiosa, mas queremos parecer que, com uma boa administração, a desta linha deve-se poder fazer com exito.

Oxalá não fique mais uma vez deserto o concurso.

Linha de Cascais.—Acha-se concluida a electrificação da linha de Cascais, devendo inaugurar-se o novo serviço.

O novo material circulante compõe-se de sete automotoras e duas locomotivas. Esperam-se ainda mais duas automotoras que devem chegar brevemente.

Vai haver dois tipos de comboios de passageiros: um, parando alternadamente nas estações, apenas com carruagens de 1.^a e 2.^a classes; outros, constituído por um «omnibus», com 1.^a, 2.^a e 3.^a classes, parando em todas as estações do percurso, que leva a percorrer 48 minutos, isto é menos 18 minutos do que os actuais comboios ordinários. Os de paragens alternadas são estabelecidos aos pares para que todas as estações fiquem servidas. Demoram apenas 37 minutos de Lisboa a Cascais, contando com as paragens, ou sejam 4 minutos menos do que o actual «rápido».

Acabam os comboios directos de Lisboa a Cascais e vice-versa, visto que prejudicariam a regularidade do horário e a frequência de comboios e os de mercadorias passam a fazer-se de noite, partindo o primeiro de Cascais á 1 e 30 da madrugada e o último de Lisboa, ás 4 horas.

A energia electrica na Central-Tejo das Companhias Reunidas Gáz Electricidade, na Junqueira, é levada, sob a forma de corrente alternada de 10:000 volts, por um cabo subterrâneo até Paço de Arcos, sendo ali transformada em corrente continua de 16:000 «volts», que é a tensão da linha do serviço.

No Cais do Sodré, em consequência de ainda ali existirem os baracões da Alfandega e da Camara Municipal, não se tem podido começar com a edificação da nova estação, cujo projecto é do architecto sr. Pardo Monteiro e ali vai ser dentro de poucos dias exposto.

A electrificação da linha de Cascais importou em mais de vinte mil contos.

Apeadeiro da Curia—No dia 25 do mês passado abriu à exploração o novo apeadeiro situado na linha do Norte, entre as estações da Mealhada e Mogofores e que fica servindo excelentemente a magnifica estação termal que é a Curia.

Este apeadeiro faz unicamente serviço de passageiros e bagagens, interno e combinado com outras linhas portuguezas.

Nesse mesmo dia, que foi de grande festa naquela povoação, foi lançada a primeira pedra para a fundação da futura estação de caminho de ferro que dentro de pouco tempo ha de ser uma realidade e também o novo hotel que é um dos melhores do país.

A inauguração destes tão importantes melhoramentos para a localidade foi solenemente celebrada, tendo assistido o sr. Ministro do Comércio, as autoridades locais civis e militares e grande numero de individualidades em destaque e que se dignaram prestar o seu prestimoso concurso ao acto.

O povo rejubilou de contentamento naquele dia e lançou-se em manifestações de alegria que deram á cerimónia um carácter muito interessante.

Houve um banquete oferecido pelo proprietário do hotel ás pessoas de maior categoria social que compareceram ao acto; fizeram-se brindes e discursos, tendo reinado sempre uma alegria esfusante entre todos os comensais.

Como noutro lugar noticiamos, param neste apeadeiro os comboios correios, os rápidos do serviço Lisboa-Porto e o Sud-Express.

Com um serviço tão bem organizado é de prevêr para a Curia um futuro muito próspero.

Caminhos de Ferro de Lourenço Marques—Segundo noticias recebidas de Lourenço Marques, foi ali inaugurado o troço da estrada, uma extensão de 25 quilometros, que liga Marracuene, Manhiça e Bilené, pela nova estrada, a ligação de Lourenço Marques a Vila Nova de Gaza será encurtada em cerca de 100 quilometros, facilitando o percurso de automovel em seis horas.

A parte inaugurada fica situada na circunscrição de Bilene.

Simultaneamente, inaugurou-se o abastecimento de aguas no Bilene.

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

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

DEMAG



De maior importância para a rentabilidade das fabricas são os

guindastes giratorios normaes do

DEMAG

acrobados por maquinas de vapor ou motores de expl
são para a elev.ção e o transporte de mercadorias.
Carga util 2000 K. com um alcance de 9m. 6000 K. com
4,75

Diferenciaes electricos patente

DEMAG

blindados encontram-se muitos m hares en
serviço. Carga util de 1/4 - 5 toneladas

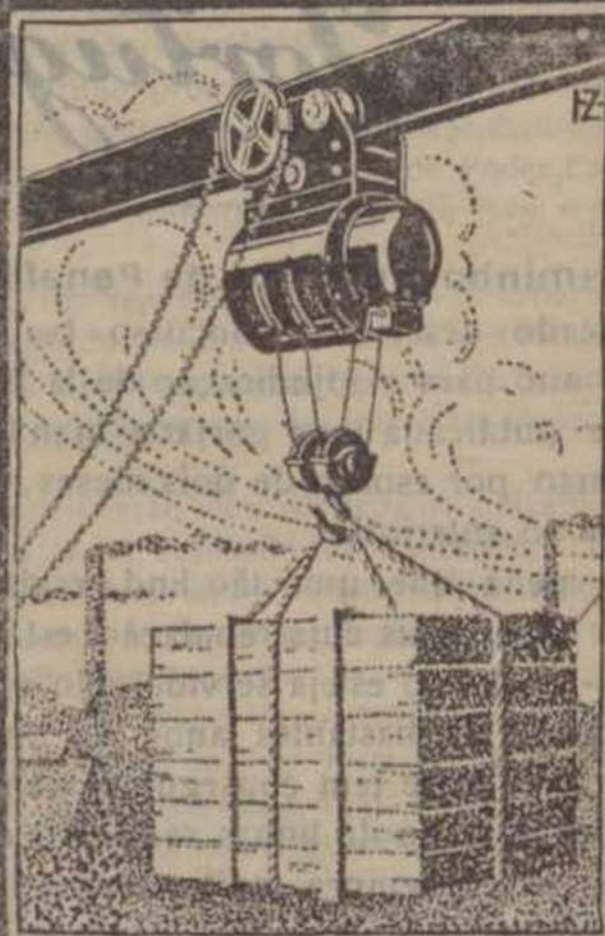
Peçam os nossos prospectos

Representante em Portugal e Colónias

AUGUSTO CUNZE

R. dos Fanqueiros, 44 C.º 37025

LISBOA



DUISBURG



DESPERDÍCIOS 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 corpo, qualidade e proprieda-
des, 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 possível 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 tem por missão realizar
a lubrificação nacional de cada máquina ou motor

Consultar a **Vacuum Oil Company**, é utilizar os serviços duma organização especiali-
za-da há 60 anos em lubrificação. Os seus engenheiros visitam anualmente mais de 200.000 fabri-
cas, 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