

Gazeta dos Caminhos de Ferro

16.º DO 39.º ANNO

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

NUMERO 928

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 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, 16 de Agosto de 1926

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO

Manoel de Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

SUMÁRIO

| | |
|--|----------|
| Benéfica reforma tributária | Pag. 241 |
| Tubos de Aço | » 244 |
| A locomotiva de combustão interna na Suíça | » 244 |
| A electrificação da linha de Cascais | » 245 |
| As vantagens das automotoras de combustível liquido | » 246 |
| A expansão dos caminhos de ferro brasileiros em 1926. | » 247 |
| A força eléctrica no Canadá | » 247 |
| A ampliação da estação de «Cannon Street» de Londres | » 248 |
| A estação de Marvão-Beirã | » 249 |
| Disposições confusas dum decreto | » 250 |

| | |
|---|----------|
| 5.º Congresso da electricidade | Pag. 251 |
| Combóio a vapor sem carris | » 251 |
| O automovel ao serviço do caminho de ferro | » 251 |
| Publicações recebidas. | » 251 |
| Conselho Superior de Caminhos de Ferro | » 251 |
| Linhas Estrangeiras. | » 252 |
| Preços de assinatura por ano, da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» | » 255 |
| Parte Oficial. | » 254 |
| Viagens e transportes. | » 255 |
| Uma bomba gigantesca a par duma bomba pequena vulgar | » 256 |
| Curso de câmbios, comparados | » 256 |
| Linhas Portuguesas | » 256 |
| Arrematações | » 256 |

Benéfica reforma tributária

Impostos sobre as receitas ferroviárias

Reproduzimos hoje neste lugar o notável decreto em que o sr. ministro do comércio suprime a complicada tributação que actualmente recae sobre as receitas de caminhos de ferro, substituindo os oito impostos actuais por um só, equivalente na receita, denominado Imposto Ferroviário.

Sem sacrificio das receitas actuais, antes aumentando-as em 1.600 contos, e sem honerar o público, a reforma decretada simplifica o mais possível a liquidação e entrega dos impostos.

Providências como esta honram o ministro que as toma e traduzem o propósito do Governo de melhorar e simplificar os serviços públicos.

Eis o relatório que justifica minuciosamente a economia do decreto, seguido do texto do mesmo:

DECRETO N.º 12:103

E' propósito firme do Governo reorganizar os serviços públicos segundo um critério de ordem, economia e simplificação.

A racional remodelação dos impostos corresponde a uma necessidade instante e por isso bem cabidas são as providências, mesmo fragmentares, que, sem prejuizo do plano geral a que deve obedecer a acção reformadora em matéria tam importante e melindrosa, realizem aquele objectivo num ramo de administração que tem economia peculiar.

Sobre as receitas do tráfego de caminhos de ferro re-

caem actualmente oito impostos de incidência diversa, alguns dos quais são applicáveis-sómente a certas linhas. A sua liquidação, verificação e entrega dão lugar a complicadas operações de escrita, onerosas para as empresas, sem a minima vantagem para o Estado, que, pelo contrario, compartilha os inconvenientes no grupo importante de linhas que explora.

Foram esses impostos enumerados e criticados no relatório que precedeu o decreto n.º 11:898, de 12 de Julho do corrente ano, o qual formulou uma solução provisória e mais simples de liquidação, applicável desde 1 do corrente, e mandou proceder à revisão das tarifas para vigorarem a partir de 1 de Janeiro próximo.

E' preciso pois incorporar nas respectivas taxas todos os impostos que hoje se cobram do público, uns incluídos já nas tarifas, como o de trânsito, e outros adicionados em cada operação, como os do selo, assistência pública e emolumentos.

No referido relatório se alvitrava a criação de um imposto único, denominado imposto ferroviário, de receita equivalente à soma dos existentes e que os substituísse.

Os impostos de trânsito e do selo, os mais importantes, incidem apenas sobre o transporte; o mesmo sucede ao emolumento do primeiro. O segundo não está sujeito a elle.

O de assistência nacional, lançado por taxas fixas sobre bilhetes de certo preço e sobre cada guia, foi substituído pela percentagem de 2 por mil, cuja applicação se acha suspensa e que daria provavelmente deminuição da respectiva receita, contra o que se pretendia.

Em 1925 atingiu esta, nas linhas das Companhias, cerca

de 1:178 conta, o que representa 0,57 por cento da receita bruta de transporte segundo as taxas das tarifas. Nas linhas do Estado a receita foi de cerca de 600 contos, tendo pois obtido a Assistência um total de cerca de 1:800 contos do tráfego de caminhos de ferro, o que é uma contribuição considerável. Importa observar que, além do imposto geral, paga o público, nos Caminhos de Ferro do Estado, mais 5 por cento dos bilhetes e portes para assistência ferroviária, o que estabelece uma grave desigualdade, pois nas linhas das Companhias não existe esse imposto, que atinge 5.000 contos, sendo elas que suportam o encargo da assistência dispensada ao seu pessoal.

Os impostos: adicional do de trânsito (6 por cento do mesmo) e o complementar (6 por cento do adicional), este último excluído explicitamente pela lei de 30 de Julho de 1890, que o criou, de aplicação ao imposto de trânsito e logicamente portanto ao adicional deste, não são devidos nas linhas cujos contratos de concessão limitam explicitamente a 5 por cento o imposto de trânsito. Os dois representam pouco mais de 3 por dez mil de uma parte apenas da receita do transporte.

Produzem pois algumas dezenas de contos em troca de disparidades e complicações lamentáveis. Há portanto grande vantagem na sua supressão, compensando-os por um arredondamento. O mesmo sucede com o emolumento de trânsito, que representa apenas 5 por dez mil da receita sobre que recai aquele imposto.

Se acrescentarmos às bases actuais das tarifas, além de 5 por cento do trânsito que já compreendem, 5 por cento para imposto de selo e 1 por cento para assistência, emolumentos e compensação do adicional e complementar, o que é mais que suficiente, a soma dos impostos a cobrar do público será de 11 por cento das bases, bastando multiplicar as taxas actuais, que já compreendem o imposto de trânsito, por 1,06 para ter as novas bases com todos aqueles impostos incorporados.

As receitas do tráfego liquidadas de impostos nas linhas das companhias foram as seguintes em 1925 (em contos):

| | |
|-------------------------------|----------------|
| Transportes | 197:457 |
| Receitas acessórias | 15:852 |
| | <u>213:309</u> |

São pois as receitas de transporte que avultam, e como sobre as acessórias apenas recairia o imposto de assistência se vigorasse a taxa de 2 por mil, não há quebra de receitas pela incidência dos impostos unicamente sobre as primeiras e na incorporação portanto, nas taxas, de todos os que se cobram do público, o que é enorme simplificação.

Englobado o imposto de assistência ao ferroviário, preferível será arbitrar um subsídio do Estado à Assistência Pública, sensivelmente igual à receita obtida daquele em 1925, entregando-lho directamente por duodécimos, em vez de mandar entregar mensalmente o imposto por nove empresas com a complicada escrituração correlativa. O Estado receberá em globo o imposto ferroviário e auxilia a Assistência, como é de boa razão, compensando a por um subsídio da receita especial que lhe advinha dos caminhos de ferro.

Quanto aos impostos que são encargo das empresas: de transacção nos termos do decreto n.º 9.551, de 28 de Março de 1924, e de fiscalização criado pelo artigo 5.º do decreto n.º 11:898, de 12 do corrente, incidem ambos sobre a receita líquida do tráfego.

Em 1925 as receitas do tráfego líquidas de impostos das companhias foram, em contos:

| | |
|-------------------------------|----------------|
| Transportes | 197:457 |
| Receitas acessórias | 15:852 |
| | <u>213:309</u> |

As receitas brutas de transportes foram:

| | |
|-----------------------|----------------|
| Transportes | 197:457 |
| Impostos | 20:196 |
| | <u>217:655</u> |

Há pois vantagem para o Estado em lançar a percentagem calculada para o imposto único sobre a receita bruta do transporte, tendo as Companhias a grande conveniência da uniformidade de liquidação.

Para o estudo dos vários problemas da exploração importa às empresas conhecer em separado as receitas do transporte e as acessórias.

E como as primeiras têm incorporados nas tarifas os impostos, fácil é determinar o modo simples de liquidar estes.

Em 1925, como já vimos, a receita bruta dos transportes foi 217:655 contos e os impostos pagos pelo público 20:196, ou 9,3 por cento daquela.

Poderá pois adoptar-se essa percentagem para os liquidar.

Quanto à parte do imposto que fica a cargo das companhias, pode-se fixar a percentagem em 2,7 por cento da receita bruta do transporte (2 por cento da transacção e 0,7 por cento para as despesas e fiscalização), que, somada com a de 9,3 por cento, dá 12 por cento para a percentagem global da receita bruta dos transportes representativa do imposto ferroviário.

Basta pois aplicar essa percentagem para ter logo liquidados os impostos.

E' fácil verificar o resultado obtido aplicando o artificio a 1925:

Receita bruta do transporte—contos. 217:655

| | Impostos | |
|--------------------------|---------------|----------------------------|
| | Cobrados | Calculados por percentagem |
| | Contos | Contos |
| Do público | 20:196 | 20:242 |
| Das companhias | 4:314 | 5:877 |
| | <u>24:510</u> | <u>26:119</u> |

| | Contos |
|--|--------------|
| A mais para despesas da fiscalização | 1:609 |
| Contribuição dos Caminhos de Ferro do Estado para as mesmas despesas | 450 |
| | <u>2:059</u> |

receita mais que suficiente para os encargos da fiscalização.

Os Caminhos de Ferro do Estado, no gozo de autonomia, constituem, segundo o nosso direito comercial, uma empresa de transportes em condições similares das das Companhias. Cobra do Público impostos como elas e tem tarifas gerais comuns.

Se as linhas forem arrendadas, a respectiva empresa estará na mesma situação legal que as concessionárias de outras linhas. O regime de imposto deve pois ser idêntico.

Mais racional será que daqueles Caminhos de Ferro se liquide o imposto ferroviário na sua totalidade, depositando-o integralmente na conta de Fundo Especial. A quantia a depositar é assim aumentada à custa das receitas líquidas, o que dá praticamente o mesmo resultado.

Segundo o artigo 5.º, § único do decreto n.º 11:898 aquela Administração tem de contribuição 0,5 por cento das receitas para as despesas de fiscalização, o que representa cerca de 450 contos. Em vez de entregas variáveis por mês é preferível juntar aquela quantia à de 750.000\$ que têm de ser entregues anualmente ao Tesouro como partilha deste nas receitas.

Basta elevar a 1.200:000\$ essa participação de receitas para se poder dispensar aquela percentagem, o que redundará em simplificação de contas e de operações.

Finalmente há que reduzir a justas proporções a cédencia de impostos das linhas das Companhias às do Estado, que hoje se se faz em detrimento de outras.

Como o imposto ferroviário será bastante mais produtivo por conter os de assistência, transacção e fiscalização, basta atribuir 30 por cento da sua receita ao Fundo Especial, o que representa o importante subsídio de cerca de 7:800 contos, que juntos à totalidade dos impostos nos Caminhos de Ferro do Estado somam cerca de 19:000 contos anuais.

E' de notar que no orçamento do Fundo Especial para 1926-1927 os encargos de empréstimos, garantias de juros e participações de receitas são orçados em 4:310 contos por excesso, pois em 1925 a linha da Beira Baixa, para a qual calcula aquele orçamento 200 contos de garantia, reembolsou 55; a do Vale do Vouga reembolsou também, e todavia no orçamento calculou-se 100 contos de complemento de juro. A Companhia Nacional recebeu apenas 61 contos de garantia e no orçamento atribuem-se-lhe 150. Assim a verba de 450 contos para a garantia deve ser reduzida a 100 e os encargos totais a 3:960 contos, ou 4:000, conta redonda.

Ficarão pois disponíveis para novos encargos e para gastar directamente nos Caminhos de Ferro do Estado 15:000 contos pròximamente, sem falar no saldo das receitas líquidas.

O Tesouro disporá assim de 17:000 contos de impostos depois de descontada a parte entregue àqueles Caminhos de Ferro e o subsídio à Assistência e acrescentados os 450 contos de aumento da prestação dos Caminhos de Ferro do Estado.

Tirando 6:200 contos, correspondentes às despesas da fiscalização e ao produto do imposto de transacção, que não tinha destino especial, ficam disponíveis 10:800 contos anuais para outras necessidades, entre as quais não pode deixar de ser considerado o incremento da rede ferroviária no centro do País.

Finalmente, importa ponderar no que respeita a impostos que os terrenos e edificios consagrados à exploração dos caminhos de ferro pertencem ao domínio do Estado e não dão lugar a outro rendimento para as empresas usufrutárias além do que resulta do seu emprêgo na exploração, cujas receitas bruta e líquida são tributadas por diversas formas, estando as próprias empresas sujeitas à contribuição industrial.

Sucede que nalguns concelhos é lançada contribuição predial aos edificios de estações e casas de guarda e até dos próprios terrenos da linha quando noutros se entende judiciosamente que ela não é devida. Pequena é a receita proveniente dessa origem e numerosos são as dificuldades e conflitos determinados por essa tributação injusta. Importa pois esclarecer cabalmente a situação dessas propriedades do Estado sob o ponto de vista fiscal.

O artigo 9.º do decreto n.º 11:898 mandou proceder à revisão imediata das tarifas de caminhos de ferro.

Era intenção do Governo estatuir desde logo as bases dessa revisão, visto tratar-se das tarifas gerais que fixam os preços máximos legais.

A urgência da publicação do decreto, para regularidade dos serviços da Fiscalização, deu lugar a que se deixasse a preparação das bases às estações consultivas indicadas no referido artigo.

Podia porém succeder por esse processo que se não ultimassem todos os trabalhos de preparação, pelas empresas, das bases, revisão das tarifas, seu exame, aprovação, impressão e prévio anúncio, a tempo de entrarem em vigor no dia 1 de Janeiro próximo futuro.

Fizeram-se por isso no presente decreto as bases da revisão, podendo desde logo as empresas efectuar os necessários trabalhos preparatórios e submetê-las ao exame das estações competentes.

Assim se simplifica e melhora consideravelmente um

serviço importante, sem sacrificio do Tesouro, antes com vantagem manifesta.

Tais são os motivos que justificam a apresentação do presente decreto com força de lei.

Em nome da Nação, o Governo da República Portuguesa decreta, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º Os impostos que actualmente recaem sobre as receitas do tráfego dos caminhos de ferro, a saber: trânsito e respectivos adicional e complementar, selo, emolumentos e assistência pública, cobrados do público pelas empresas como exactores da Fazenda, e bem assim os que constituem encargo das mesmas, a saber: imposto de transacção e contribuição para despesas de fiscalização, são suprimidos a partir de 1 de Janeiro de 1927 e substituídos por um só imposto, de receita equivalente à soma dos mesmos, o qual se denominará *imposto ferroviário* e será aplicado a todas as linhas do País, com excepção dos tranvias urbanos.

Art. 2.º O imposto ferroviário recai unicamente sobre as receitas brutas do transporte, com exclusão das receitas accessórias.

Art. 3.º O imposto ferroviário será constituído pela percentagem de 12 por cento da receita bruta do transporte e liquidado mensalmente pela aplicação dessa percentagem, a qual é a soma 9,5 por cento representativa dos impostos encorporados nas tarifas e cobrados do público e de 2,7 por cento a cargo das empresas.

Art. 4.º Os edificios e terrenos destinados à exploração dos caminhos de ferro, que fazem parte do domínio do Estado, e são instrumento indispensável da mesma, não estão sujeitos às contribuições predial e municipal.

Art. 5.º As companhias de caminhos de ferro enviarão mensalmente à Direcção Geral de Caminhos de Ferro o mapa das receitas do tráfego cativas de impostos com a distinção das de transporte pròpriamente dito.

A mesma Direcção Geral liquidará o imposto ferroviário pela aplicação da percentagem global fixada no artigo 3.º, e passará as guias para a entrega nos cofres respectivos, tanto da parte que reverte para o tesouro, como da que se encorpora no Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Art.º 6.º A parte das receitas líquidas do tráfego de Caminhos de Ferro do Estado, que anualmente reverte para o Tesouro nos termos da base 3.º, n.º 2.º, da lei de 14 de Julho de 1899, é elevado de 750.000\$00 a partir de Julho último.

Art. 7.º Será inscrito anualmente no Orçamento Geral do Estado o subsídio de 1:800.000\$ a favor da Assistência Pública, entregue por prestações mensais, a partir de Janeiro 1927, em compensação das receitas do imposto extinto no artigo 1.º e incorporado no imposto ferroviário criado pelo presente decreto.

§ único. Nas tabelas de distribuição de despesas do corrente ano económico incluir-se há o subsídio de 900.000\$ correspondente ao segundo semestre do mesmo.

Art. 8.º Nenhuma percentagem do imposto ferroviário reverte para o cofre de emolumentos do Ministério das Finanças, em vista da forma por que é liquidado o referido imposto.

Art. 9.º Revertem para o Fundo Especial dos Caminhos de Ferro do Estado e constituem receita do mesmo:

1.º O produto integral do imposto ferroviário nos referidos Caminhos de Ferro;

2.º Trinta por cento do produto do mesmo imposto nas linhas concedidas a Companhias.

Art. 10.º Para cumprimento do artigo anterior a Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado fará depositar mensalmente na Caixa Geral de Depósito, na conta do Fundo Especial, o produto integral do imposto ferroviário nas linhas que administra, logo que esteja liquidado no prazo legal de sessenta dias.

As Companhias depositarão na mesma Caixa e na conta do Fundo Especial a sua cota-parte líquida nos termos dos artigos 5.º e 9.º n.º 2.

Art. 11.º Independentemente do exame que das tarifas revistas compete à Direcção Geral de Caminhos de Ferro e ao respectivo Conselho Superior, e em vista da urgência da revisão prescrita no artigo 9.º do decreto n.º 11:898, realizada a tempo de entrarem em vigor as novas tarifas em 1 de Janeiro de 1927, adoptar-se hão desde já na referida revisão as seguintes normas:

1.ª As taxas das actuais tarifas de transporte, depois de revistas, serão multiplicadas por 1,06 para se incorporarem nelas os impostos que hoje se lhes adicionam;

2.ª As tarifas de despesas accessórias ficam isentas de qualquer imposto e serão revistas simplificando-se e abainhando as bases que comportarem redução.

3.ª As bases das tarifas gerais de mercadorias de grande e pequena velocidade serão diferenciadas de 100 em 100 quilómetros em todas as classes pelo sistema belga, de modo que, sem agravar as taxas na primeira diferenciação, se reduzem para os grandes percursos.

4.ª A classificação geral de mercadorias será cuidadosamente revista, assim como as tarifas especiais, procurando-se manter a desejável uniformidade nos limites impostos pelas circunstâncias peculiares de cada grupo de linhas.

5.ª Simultaneamente com a revisão das tarifas serão cuidadosamente estudados os efeitos da aplicação dos multiplicadores em vigor afim de ser proposta qualquer modificação que porventura se torna indispensável.

Art. 12.º Em reunião de delegados das empresas, incluindo a Administração Geral dos Caminhos de Ferro do

Estado, devidamente autorizados pelas mesmas, estabelecer-se há o acôrdo acêrca das novas tarifas a propor, as quais serão em seguida submetidas ao exame da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro e do respectivo Conselho Superior e pela mesma submetidas à homologação do Governô, de modo que possam entrar em vigor em 1 de Janeiro próximo.

Art. 13.º Os multiplicadores das tarifas que actualmente vigoram continuarão a ser applicados a todas as tarifas, salvo as modificações que julgarem necessárias desde já devendo ser revistos ulteriormente quando a situação cambial e o estado dos mercados assim o exigirem, mediante prévia audiência das empresas ou por iniciativa das mesmas.

Art. 14.º As liquidações dos complementos de juros garantidos continuarão a ser feitos, como actualmente, sobre a cifra das receitas tarifárias, sem dependência dos multiplicadores applicados.

Art. 15.º Fica revogada e substituída pelas prescrições do presente decreto toda a legislação em contrário.

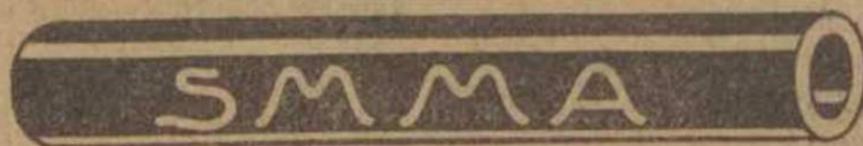
Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os ministros de todas as repartições o façam imprimir publicar e correr. Dado nos Paços do Governô da Republica, em 5 de Agosto de 1926.— Antonio Oscar de Fragoso Carmona—José Ribeiro Castanho—Manuel Rodrigues Júnior—João José Sinel de Cordes—Jaime Afreixo—Antônio Maria de Bettencourt Rodrigues—Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa—João Belo—Artur Ricardo Jorge—Felisberto Alves Pedrosa.

TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

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



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 — LI. BOA

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

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

A locomotiva de combustão interna na Suíça

As experiências recentemente realizadas com as máquinas de combustão interna pelos Caminhos de Ferro Federais Suíços, podem levar a importantes modificações na locomoção ferroviária.

Em linhas secundárias que ainda não estão electrificadas, o uso do carvão está tornando a exploração muito dispendiosa, e têm-se feito novas experiências no sentido de se reduzirem as despesas correntes a um nível mais económico.

Foram construídas duas locomotivas, uma movida a petróleo da força de 100 H. P. que transmite a sua

potência directamente, e outra com motor Diesel de 250 H. P. cuja força é convertida em energia eléctrica e transmitida às rodas por meio de um motor eléctrico. Na linha Olten-Laufenfingen-Sissach perto de Basile, a locomotiva eléctrica Diesel, marchando em rampa de 1 por 38, atingiu uma velocidade de 17 milhas à hora; e em rampa de 1 por 47, arrastando uma carga de 20 toneladas, a sua maior velocidade foi de 16 1/4 milhas à hora. Em patamar a máxima velocidade atingida foi de 37 1/4 milhas por hora.

Espera-se obter economias consideráveis com estas máquinas movidas a óleo que já anteriormente haviam dado excelentes resultados na navegação marítima, pois além da economia que resulta da substituição do combustível, apresenta a da eliminação do fogueiro, o que é importante.

A ELECTRIFICAÇÃO DA LINHA DE CASCAIS

Realisou-se no domingo passado a inauguração dos combóios eléctricos na linha de Cascais. E' a primeira iniciativa levado a cabo em Portugal, neste genero, que muito honra aqueles que conseguiram pô-la em prática.

No nosso numero anterior na entrevista que fise-mos com o engenheiro sr. Manoel Belo salientámos quanto de útil representa para o nosso País, e naque-la região muito especialmente, sem favor classificado, como uma das melhores estancias de turismo, tão grande melhoramento.

Paço d'Arcos tomou lugar o sr. Fausto de Figueiredo que percorreu todas as carruagens, cumprimentando um a um todos os convidados.

O combóio de S. João do Estoril seguiu directamente para Cascais, onde se encontravam as auctori-dades civís e militares, Camara Municipal e bombei-ros com a sua banda etc.

O combóio voltou para o Estoril, parando na es-tação do Monte Estoril usando da palavra na «gare» o sr. dr. Alberto Madureira que felicitou e elogiou en-tusiasticamente o sr. Fausto de Figueiredo. A's 12, 45



A par da comodidade que oferece o novo sistema de condução pela beleza do material circulante, temos tambem resolvido o problema do tempo em que se faz o percurso do Cais do Sodré a Cascais, podendo-se assim intensificar o tráfego de forma a propor-cionar fartos meios de transporte.

O combóio inaugural, partiu do Cais do Sodré, às 11, 30, transportando membros do Govêrno e altas individualidades, imprensa, e cerca de trezentos convidados.

Em todas as estações do percurso até Algés, primeira em que o combóio parou com a mesma suavidade com que tinha arrancado, o entusiasmo era grande. Estas estações como todas as outras até Cascais estavam vistosamente engalanadas. Na estação de

o combóio parou no Estoril, dirigindo-se todos os convidados para o casino, pertencente á Sociedade do Estoril, onde se realisou o almoço oferecido por esta Sociedade.

Depois do almoço, foram produzidos discursos de louvor pela eletrificação da linha, tendo o sr. Fausto de Figueiredo, historiado desde o seu início a cons-trução do caminho de ferro electrico do Estoril. Usa-ram ainda da palavra varios oradores, referindo-se todos ao alto serviço prestado pela Sociedade Estoril.

A's 17, 7 partiu o combóio do Estoril, directamen-te para o Cais do Sodré, gastando no percurso 23 mi-nutos.

A direcção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* fez-se representar por um dos seus redactores.



As vantagens das automotoras de combustível líquido

O seu emprego nas linhas australianas

Cada vez se vai reconhecendo mais a utilidade das automotoras de combustível líquido nos caminhos de ferro. Dado o seu pouco custo, relativamente, o seu pouco gasto e a sua grande flexibilidade, vão-se gradualmente impondo, mas de uma maneira firme, a quem tem a seu cargo a exploração de uma linha férrea, sobretudo sendo de pouco tráfego.

Na Austrália e na Nova Zelândia, por exemplo, onde os transportes por caminho de ferro têm de se efectuar a grande distância, entre regiões pouco populosas, antes de se conhecerem as automotoras não existia outro meio de resolver o problema dos transportes de passageiros senão com os combóios mixtos; estes combóios, porém, dada a sua natureza, são vagarosos e não se adaptam bem ao serviço de passageiros.

Os relatórios publicados por algumas empresas australianas de caminhos de ferro, correspondentes ao último exercício, são muito interessantes na parte que se referem aos resultados obtidos com a introdução das carruagens motoras de combustível líquido ou motores a vapor em várias linhas.

A revista «The Railway Gazette», num dos seus recentes números, faz referência aos comentários e conclusões que sobre o assunto constam dos referidos relatórios, assinalando acertadamente o desenvolvimento do emprego destes veículos no Sul da Austrália desde Fevereiro de 1924 em que pela primeira vez se empregaram, e as vantagens derivadas da sua progressiva utilização.

Até ha pouco eram doze as automotoras que circulavam regularmente nos caminhos de ferro do Sul Australiano, e o seu Conselho de Administração tinha encomendado mais vinte cinco, maiores e de mais potência, para serem empregadas em outras partes da rede.

Pelos dados estatísticos obtidos nas duas secções em que circularam durante os primeiros seis meses de funcionamento, verifica-se que, graças às vantagens do emprego destes veículos, o tráfego aumentou de 58 % numa secção e de 65,8 noutra.

Cada automotora efectua um percurso médio diário de 124 milhas, e cada carruagem rebocada, 38; transportando-se em média 64 passageiros por dia, à velocidade média de 22,9 milhas à hora. Os gastos de exploração foram de 11,5 peniques por milha.

Os mesmos caminhos de ferro têm em serviço no território do Norte uma carruagem motora a vapor, sistema «Sentinel», e segundo os dados estatísticos do exercício 1924-25, essa carruagem percorreu 3.500 milhas, fazendo a despesa de 11,33 peniques por milha, incluindo as despesas de conservação.

O ministro dos Caminhos de Ferro ao dar conta

ao Parlamento dos resultados da exploração em fins do ano económico, disse que se poderiam obter muitas vantagens e um serviço de passageiros mais frequente se todas as secções da rede estivessem providas destas unidades completas para o transporte de passageiros. Calcula-se que as despesas de exploração sobretudo nas secções de pouco tráfego, não remuneradoras, poderiam reduzir-se consideravelmente com o emprego das carruagens automotoras.

Na Nova Galles do Sul empregam-se também automotoras em onze secções da rede, e em todas elas têm dado resultados satisfatórios, sendo além disso muito apreciadas pelo público, e estão-se empregando diligências para se adoptar este meio de locomoção nas outras secções da linha.

No relatório publicado pelo «Victorian Railway» faz-se constar que este serviço de carruagens automotoras ficou definitivamente estabelecido, obtendo-se os melhores resultados no que respeita a rapidez nas linhas de pouco movimento. No fim do ano encontravam-se em circulação em dezeseite secções da rede? As carruagens eram de tipo grande, comportando 56 passageiros de 1.^a e 2.^a classes.

Estas automotoras, que funcionam em ambos os sentidos, são providas de freio de vácuo, combinado com um aparelho especial para no caso de um descuido do maquinista, poder para, o veículo automaticamente.

Os caminhos de ferro da Tasmania estão também tratando de substituir as suas antigas máquinas de vapor e os antigos combóios mixtos por automotoras de combustível líquido que proporcionam uma mais perfeita e mais económica exploração.

Uma das carruagens encomendadas pelo governo da Tasmania para os seus caminhos de ferro, tem 40 pés de comprimento, e o seu motor é de seis cilindros, desenvolvendo a força de 75 cavalos. Tem três velocidades, sendo a maior de 40 milhas por hora. O «chassis» assenta sobre «boggies». Esta carruagem que comporta quarenta passageiros é dum tipo inteiramente novo, tendo sido construída na «Dreury Car Company», de Borton-on-Trent.

Está provado à evidência que as automotoras são mais vantajosas que as locomotivas a vapor para tráfego de pouca monta e de relativa frequência.

Os combóios mixtos desempenham um papel importante em muitas regiões, mas devido principalmente às paragens e demoras nas estações e a outras exigências do serviço, tornam-se tão morosos que são impróprios para o serviço de passageiros, sobretudo para grandes distâncias. Em países pouco povoados não convém, certamente, eliminarem-se, mas onde exista tráfego importante de passageiros, para o au-

A expansão dos caminhos de ferro brasileiros em 1925

Apezar do programa de economias do Governo, a rede ferroviária no Brazil foi sensivelmente enriquecida no decorrer do ano passado.

A extensão das linhas em exploração elevou-se a 30.635.795 quilómetros e das linhas em tráfego 23.266.907 quilómetros são de propriedade ou concessão da União, sendo de propriedade ou concessão dos Estados 7.368.888 quilómetros. As linhas pertencentes à União percorrem uma extensão de 17.957.118 quilómetros, sendo 8.726.050 quilómetros administrados pelo Governo e 9.231.068 quilómetros arrendados.

As linhas concedidas pela União, atingem 5.309.798 quilómetros gozando da garantia de juros 2.469.787 quilómetros.

No tocante a bitola, ha 27.660.909 quilómetros de 1 metro; 1.808.825 quilómetros de 1^m,60; 733.462 quilómetros de 0^m,76; 8.000 quilómetros de 0^m,66, e 424.000 quilómetros de 0^m, 6 .

Concorreram para aumentar a rede naquele ano as linhas abaixo, inaugurando os seguintes trechos:

Central do Brazil—6.138 quilómetros, da variante de S. José dos Campos, no ramal de S. Paulo;

Baturité—25.346 quilómetros, de Ingazeiras a Missão Velha;

Victoria a Minas—15.930 quilómetros, da Baratinha a Sá Carvalho;

Paulista—11.822 quilómetros, de Cabralia a Duartina, no ramal de Agudos,

Noroeste do Brazil—9.989 quilómetros, do ramal de Pirajuby;

Réde Sul-Mineira—15.293 quilómetros, do Carmo de Cachoeira ao Cerro;

Paracatú—22.000 quilómetros, de Indaya a Mello Vianna;

Machadense—25.000 quilómetros, de Alfenas a Cayanna.

Oeste de Minas—15.814, de Ito da Serra a Jussara, no ramal de Angra dos Reis;

Na mesma linha—32.640 quilómetros, de Ibiá a Presidente Bernardes, e 83.000 quilómetros, de Uberaba a Campos, no ramal de Uberaba;

S. Paulo-Rio Grande—25.753 quilómetros, de Pimhalão a Arthur Bernardes, na linha do Rio do Peixe;

Thereza Christina—30.200 quilómetros, de Explanada a Caeté, no ramal de Urussanga;

Viação Férrea do Rio Grande do Sul—16.000 quilómetros, do quilómetro 37 a 53, no ramal de Basilio a Jaruagão.

No ano corrente, até 15 de Novembro, a extensão da rede ferroviária brasileira será acrescida de não poucos quilómetros, com a conclusão e inauguração de diversos trechos e ramais.

Isto tanto na Central do Brazil como na Oeste de Minas e outras linhas da União, dos Estados e de particulares.

mentar no caminho de ferro, é indispensável o emprego de automotoras ou de carruagens que constituam uma unidade completa, tanto mais no momento actual em que o automobilismo concorrendo com o caminho de ferro, lhe pode tirar o tráfego de passageiros, desde que não se trate de acelerar o seu transporte.

A força eléctrica no Canadá

Segundo as última estatísticas, a produção de energia eléctrica no Canadá atingiu uma média diária de 26.573.151 kilowats-hora em Dezembro do ano passado, 26.675.765 em Janeiro e 27.879.831 em Fevereiro deste ano.

Estes algarismos baseam-se em totais organizados por empresas que exploram 90 % da capacidade produtora do Canadá.

A produção de força nos dois primeiros meses de 1926 excedeu, pois, à de iguais meses do ano anterior em 17 1/2 %.

Pela seguinte tabela verifica-se qual tem sido a produção mensal de energia em Ontário e Quebec, para consumo do Canadá, desde Janeiro de 1923:

| Mez | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|
| Janeiro | 19.079 | 21.120 | 23.198 | 26.676 |
| Fevereiro | 19.492 | 21.384 | 23.160 | 27.880 |
| Março | 19.305 | 20.747 | 22.452 | |
| Abril | 18.860 | 21.079 | 22.482 | |
| Maió | 19.557 | 20.824 | 22.297 | |
| Junho | 19.049 | 19.779 | 21.470 | |
| Julho | 18.452 | 19.475 | 21.470 | |
| Agosto | 19.356 | 19.868 | 21.485 | |
| Setembro | 19.956 | 20.958 | 23.992 | |
| Outubro | 20.785 | 21.209 | 24.700 | |
| Novembro | 21.273 | 22.606 | 25.625 | |
| Dezembro | 20.461 | 23.479 | 26.573 | |

Em 1925 instalaram-se no Canadá geradoras com cerca de 330 milhões de cavalos de força. De acordo com a estatística do Serviço de Força Hidraulica e Irrigação do Domínio, representa isto um aumento de 20 % sobre as instalações feitas durante o ano anterior, o que eleva o total a 4.290.428 H. P., ou seja 465 por mil habitantes.

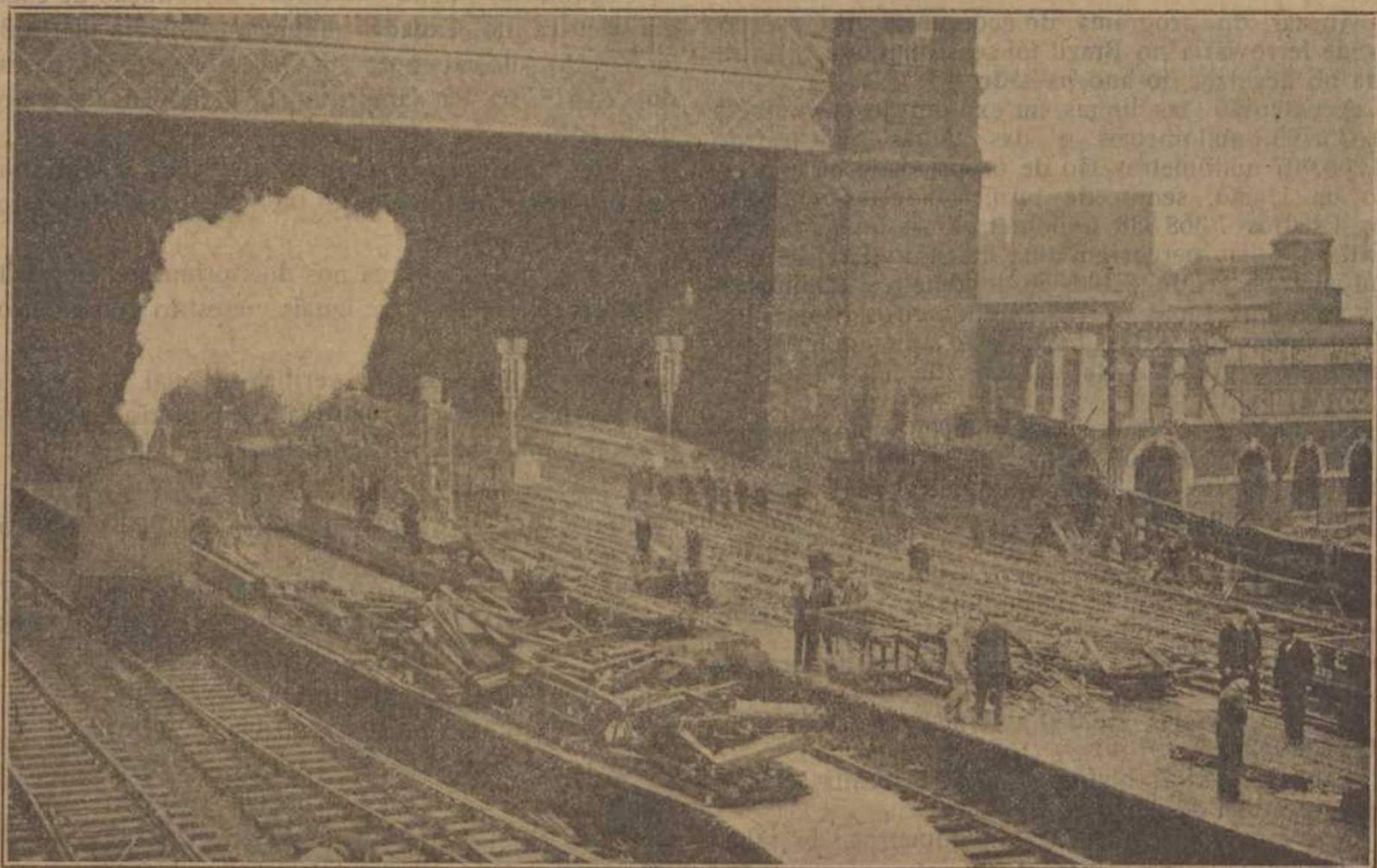
Acham-se actualmente em vias de construção outras geradoras cujo número é suficiente para deduzir que êste ano o aumento ainda será maior que o de 1925.

Estão delienados novos projectos e em estudo uma instalação de oficinas com capacidade para gerar 800.000 H. P. cada uma.

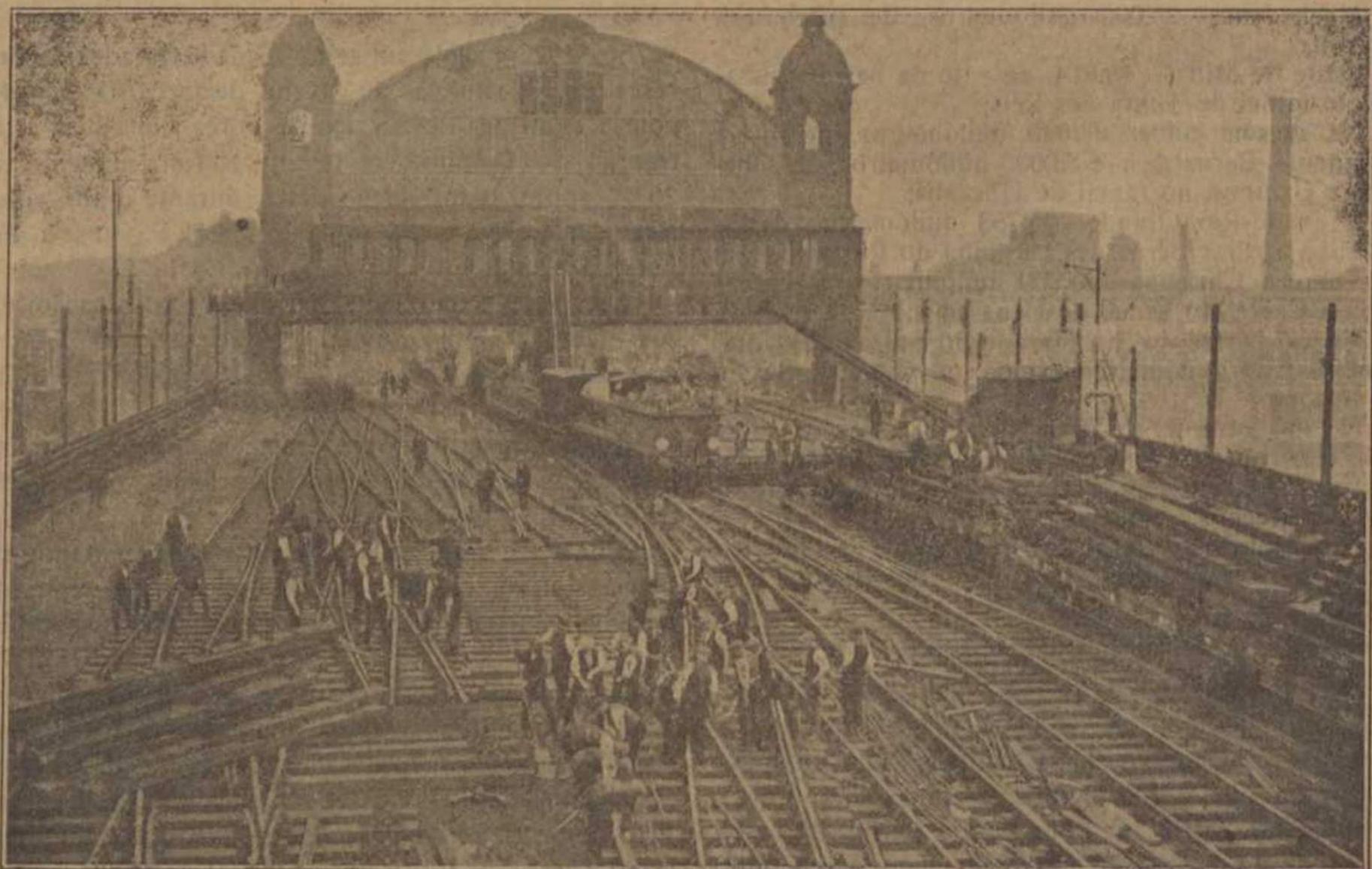
A força hidráulica canadense está aumentando de forma notável e tudo parece indicar que existe um desenvolvimento paralelo às necessidades da industria.

A atitude do actual Governo de Quebec, cuja política é fomentar o desenvolvimento da força, deve auxiliar poderosamente a industria canadense. Foram concedidos amplos poderes a uma junta à qual incumbe o registro e fiscalização das construções de linhas de transmissão. Vê-se por aqui a atenção que no Canadá se presta a este assunto.

A ampliação da estação de "Cannon Street" de Londres



As obras na estação de «Cannon Street»



O levantamento da via na ponte de «Cannon Street»

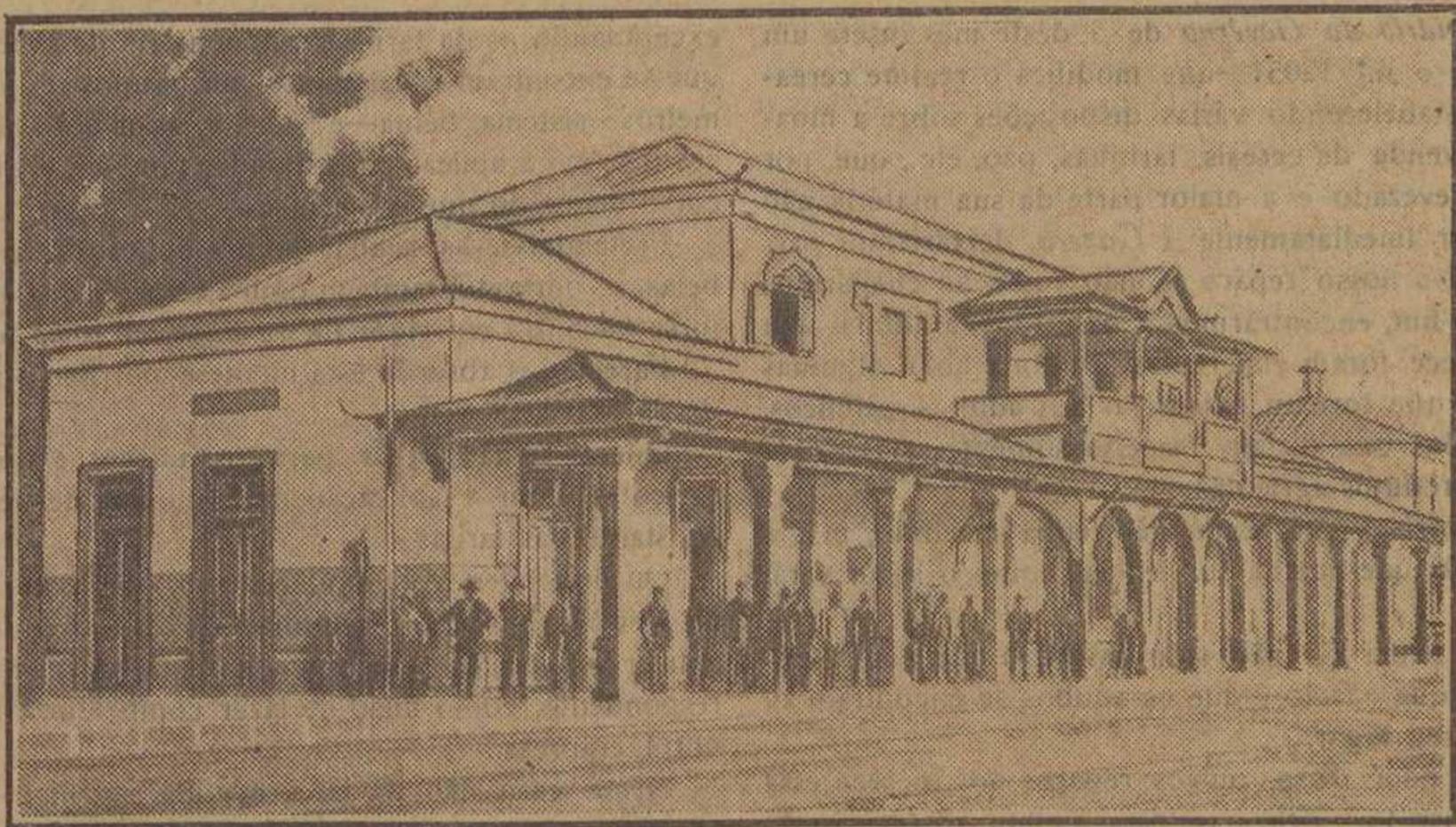
A estação de Marvão-Beirã

Tem a Companhia Portugueza ultimamente introduzido muitos melhoramentos nos seus serviços. Digno de especial registo é a ampliação da estação de Marvão-Beirã quasi no limite do ramal de Cáceres, próximo da fronteira espanhola.

Foi completamente transformado o antigo edificio,

cia se vejam na contingência de ter que passar a noite na fronteira, identico melhoramento mereciam tambem as outras estações fronteiriças.

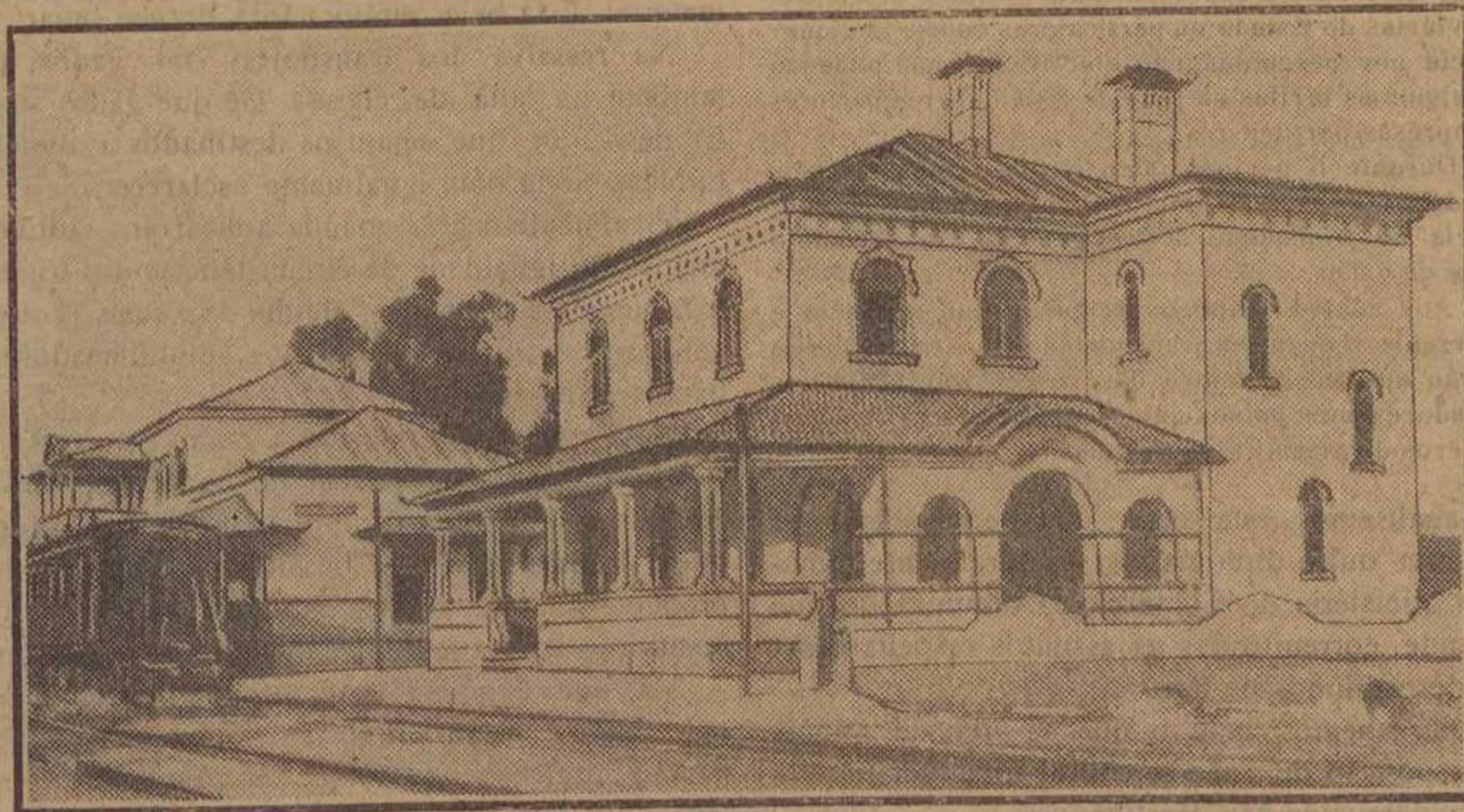
Estes quartos encontram-se mobilados com todo o conforto, não lhes faltando casas de banho e *choufage*.



MARVÃO-BEIRÃ - Restaurante-Hotel (lado occidental)

que se nos apresenta de uma arquitetura acentuadamente portuguesa, que nos não envergonha aos olhos dos estrangeiros que nos visitam.

Anexo ao edificio da estação foi construído um amplo restaurante com grande sala, terraços alpendrados, cosinha, copa, caves, frigoríficos, lavatórios e



A estação de Marvão-Beirã, na fronteira luso-espanhola (lado oriental)

Reuniu-se o util ao agradável, instalando-se bem os serviços, a delegação aduaneira, e os alojamentos do pessoal que obedecem a todas as condições de hygiene. Um melhoramento importante foi introduzido na estação de Marvão; a construção de quatro amplos e higienicos quartos, para os passageiros que, por perda de combóios ou qualquer outra circunstân-

dependencias destinadas a habitação do concessionário do restaurante.

Não será a Gazeta dos Caminhos de Ferro que, pela sua rasgada iniciativa, regateie os justos louvores à Direcção da C. P. e ao seu pessoal técnico à frente da qual se encontra o distinto engenheiro sr. Grenfield de Melo, chefe da Divisão de Vias e Obras.

Disposições confusas dum decreto

Aplicação aos adubos químicos do multiplicador mais baixo em vigor nos caminhos de ferro

O *Diário do Governo* de 6 d'este mês insere um decreto—o n.º 12051—que modifica o regime cerealífero, estabelecendo várias disposições sobre a moagem e venda de cereais, farinhas, pão, etc., que, por algo arrevezado e a maior parte da sua matéria não interessar imediatamente à *Gazeta*, deixaríamos passar sem o nosso reparo se não fosse, ao chegarmos quasi ao fim, encontrarmos a base 15.^a—a última—em que parece foram enxertadas, à última hora, algumas palavras que tornam extensivas aos adubos químicos, disposições que diziam respeito sómente a cereais e outros produtos agrícolas.

E' possível que assim não tenha sucedido, mas a impressão que fica da sua leitura, como o leitor verá, é essa.

Mas tenha ou não sido assim, o que pouco importa, o que é facto é que os adubos se encontram ali fóra do seu lugar.

Mas além disso, outros reparos nos merece essa infeliz base 15.^a, pelo que, para melhor apreciação do leitor, a transcrevemos a seguir:

BASE 15.^a

No transporte de adubos químicos e produtos agrícolas e seus derivados é expressamente prohibido às empresas ferroviárias do Estado ou particulares cobrar qualquer importância por percursos não efectivados, não podendo em caso algum as tarifas na rede do Estado ser superiores às das empresas particulares.

§ 1.º Durante o período intensivo dos transportes de trigo e adubos, o material ferroviário será empregado de preferência no transporte destes géneros, ressalvado o transporte de gados.

§ 2.º Aos adubos químicos, trigos e seus derivados e demais cereais e legumes transportados nos caminhos de ferro serão aplicados, dentro das respectivas tarifas, os multiplicadores mais baixos que vigoram para o transporte de géneros de primeira necessidade.

Ora analisemos esta base, que bem poderia ser objecto dum outro diploma mais naturalmente dimanado do Ministério do Comércio e Comunicações que é por onde correm todos os assuntos respeitantes a serviços de caminhos de ferro.

Não percebemos bem o que se pretende atingir com a disposição de "não se cobrar qualquer importância por percursos não efectivados".

Na tarifa especial n.º 1 de p. v. ha, tanto nas linhas do Estado como nas de quasi todas as empresas particulares, preços especiais applicáveis a determinados percursos que muitas vezes correspondendo a um percurso maior do que o efectuado pelas remessas, saiem mais económicos do que se lhes applicasse os preços de applicação geral. Mas ainda assim, estes mesmos,

exceptuando os da tarifa geral, constam de tabelas em que se encontram escalonados por grupos de 5 quilómetros—sistema belga—e succede na maioria das vezes o preço a aplicar corresponder também a um percurso maior do que o efectuado.

Pretender-se-ha acabar com a applicação dessas tabelas, e, portanto, também com a clausula que há muito se encontra em vigor de *ou pagando como tal*?

Parece-nos absurda esta hipótese, por isso a pomos de parte.

Querer-se-ha acabar para os adubos e produtos agrícolas, com a applicação dos mínimos de percurso constante das tarifas?

Ou pretender-se-ha simplesmente pôr termo a uma disposição abusiva duma linha do Estado que força a aplicar em certos percursos uma taxa superior à correspondente, como meio de fazer competência a uma outra empresa?

Nesse caso não devia a medida restringir-se aos adubos químicos e aos produtos agrícolas, mas sim ser extensiva a todas as mercadorias.

E' caso para se esclarecer.

O § 1.º obriga a dar preferência aos transportes de adubos e produtos agrícolas para o fornecimento de material. Está bem, embora fóra do seu lugar.

Na ressalva dos transportes dos gados, porém, também ha falta de claresa. De que gados se trata? E' de supôr que sejam os destinados à alimentação pública. Seria bom igualmente esclarecer.

Finalmente o § 2.º manda aplicar aos «adubos químicos» em igualdade de circunstâncias dos trigos e outros cereais e derivados, alguns dos quais já dessa regalia ha muito desfrutam, os «multiplicadores mais baixos» em vigor.

Não esclarece o referido § como é que essa disposição se torna applicável nas linhas de empresas particulares, e se é o Estado que as indemnisa do prejuizo que tal disposição lhes ocasionará, como em tempos praticou durante alguns anos, ou se é por meio de restituição aos expedidores, da diferença das taxas.

Ha, pois, também a necessidade de esclarecer este caso que é muito importante, pois não cremos que haja a pretensão de forçar as companhias a aplicar taxas que, em muitos casos, lhes não cobrem as despesas feitas com o transporte.

Esperemos pois que toda a base 15.^a seja bem esclarecida por um novo diploma que bem teria sido escusado se em vez do enxerto feito no decreto n.º 12051, se tivesse publicado outro exclusivamente para esta matéria que parece não ter sido convenientemente estudada se nos afigura não ser insignificante.

3.º Congresso de electricidade

A Comissão Organizadora do 3.º Congresso de Electricidade, em cumprimento da deliberação do 2.º Congresso realizado no ano passado no Porto, tem a honra de convidar os srs. professores, engenheiros, técnicos, entidades directoras de empresas produtoras, distribuidoras e utilizadoras de energia eléctrica, industriais e negociantes do ramo eléctrico e electricistas em geral a participar no Congresso de Electricidade que deve realizar-se em Coimbra na 2.ª quinzena de Outubro nos dias que oportunamente serão fixados.

Continua sendo da máxima importância para Portugal a solução dos problemas da produção, transporte e distribuição da energia eléctrica, o regimen dos aproveitamentos hidro e termo-eléctricos, a regulação das tarifas de venda da electricidade, a regulamentação oficial dos assuntos referentes às instalações eléctricas de iluminação e tracção, à telegrafia e telefonia sem fios e a nomenclatura técnica em geral e em especial da electricidade, assuntos dos quais o Congresso se ocupará.

Será organizada por ocasião do Congresso a 1.ª exposição de Telegrafia e telefonia sem Fios

Pela comissão organizadora do 3.º congresso da electricidade

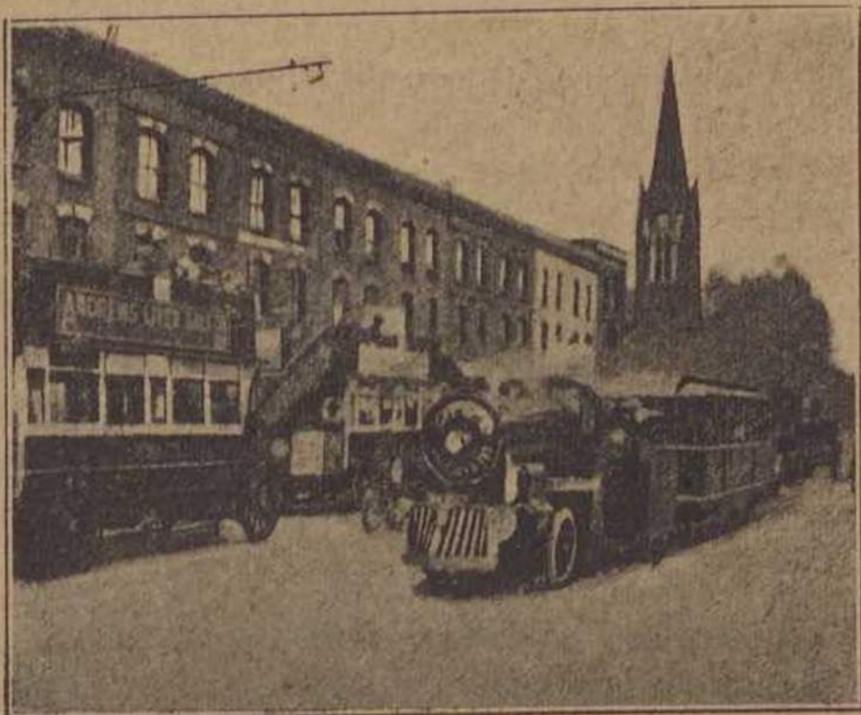
O Secretario Geral,



Combóio a vapor sem carris

Esteve recentemente em Londres de passagem na volta que andava a dar ao mundo, um combóio a vapor que caminha sobre as estradas sem carris.

Enquanto esteve em Londres empregou-se em recolher donativos para a reconstrução do hospital de Middlessex. Este combóio é constituído pela locomotiva, o tender e um carro americano «Pullman». A locomotiva, que é movida a petróleo, tem dois motores de 90



H. P. e pode atingir a velocidade de 45 milhas à hora.

O carro «Pullman» é um confortável salão guardado de cadeiras de braços e tem na retaguarda uma plataforma com magníficos *maples*. É iluminado a luz eléctrica e ventilado por meio de ventoinhas também eléctricas. Tem torneiras que fornecem água fria e quente, cozinha e bufete, máquina de escrever e um posto de telegrafia sem fios completam o adeço.

Para o caso de devido a uma grande avaria a lo-

O automóvel ao serviço do caminho de ferro

A propósito do interessante artigo da autoria do nosso colega sr. Andrade Gomes que, sob a epígrafe acima, publicámos no nosso número de 1 deste mês, recebemos uma carta dum nosso assinante chegado ha pouco dum viagem de estudo que fez pela Europa, na qual nos informa que os Caminhos de Ferro do Estado Alemão, para poderem lutar com a concorrência dos outros meios de transporte, em especial do automóvel, tornaram-se participantes das empresas automobilistas para as quais destinaram o capital de cerca de dois milhões de rente-marcos.

Que mesmo procedimento adoptaram com as empresas de transportes marítimos e fluviais suas competidoras, embora estas não lhes causem tão sensíveis prejuizos.

Esta notícia não veio senão apoiar as opiniões expendidas pelo nosso redactor no seu artigo sobre a necessidade das nossas empresas ferroviárias se ligarem, directa ou indirectamente, às empresas automobilistas suas competidoras, se não quizerem ver pouco a pouco o seu tráfego em grande parte fugir para elas.



Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

- Banca Ferrocarrils, Industria y Seguros*—N.º 15 de 10 de Agosto.
- Seara Nova*—N.º 96 de 12 de Agosto.
- Bulletin de L'Union Internationale des Chemins de Fer*—N.º 7 de Julho.
- A B C*—N.ºs 316 e 317 de 5 e 12 de Agosto
- Ilustração*—N.º 15 de 1 de Agosto.
- Sciencia e Industria*—N.º 8 de Agosto
- Camara Portuguesa de Comercio e Industria do Rio Janeiro*—N.º 6 de Junho
- Gacetá de los caminos de Hierro*—N.º 3484 de 1 de Agosto
- Railway Gazette*—N.º 6 de 6 de Agosto.
- Técnica*—n.º 5 de Julho.
- Brazil Ferro Carril*—n.ºs 458 e 459 de 8 e 15 de Julho.
- Informacion*—n.º 305 de 29 de Julho.
- Los Caminos de Hierro*—n.º 10 de 30 de Julho.



Conselho Superior de Caminhos de Ferro

Foi nomeado vogal do Conselho Superior de Caminhos de Ferro o sr. Henrique Augusto Pereira Mousinho de Albuquerque, director dos Serviços de Exploração Postal da Administração Geral dos Correios e Telégrafos.

comotiva não poder robocar o combóio, este é provido dum motor auxiliar de petróleo da força de 60 cavalos. A nossa gravura representa êsse combóio atravessando uma das ruas de Londres.

Linhas Estrangeiras

Linhas espanholas—Segundo a «Memória» apresentada em Assembleia Geral pelo Conselho de Administração da Sociedade de Madrid a Cáceres e a Portugal, a receita líquida da linha de M. C. P. no ano de 1925 foi de Pesetas 2.223.256,34 e da linha de Plavencia a Astorga de 1.897.843,29, apresentando no total um aumento de 430.000 pesetas sobre o produto do ano anterior.

Desde 1 de Janeiro até 31 de Julho último as linhas desta companhia renderam mais Pesetas 553.395,56 do que em igual período do ano anterior.

—As receitas dos Caminhos de Ferro de Lorca a Baza y Aguilas desde 1 de Janeiro a 31 de Julho último atingiram 2.768.950 pesetas; menos 677.707 do que em igual período de 1925.

—As receitas das linhas de M. Z. A. desde 1 de Janeiro até 20 de Julho último elevaram-se a Pesetas 160.807,134,01, notando-se um acréscimo sobre igual período do ano anterior de Pesetas 4.145,349,38.

—Não foram muito lisonjeiros os resultados que, segundo a «Memória» da Companhia dos Andaluzes correspondente ao exercício de 1925, foram obtidos com a exploração destes caminhos de ferro.

Os transportes diminuíram, tanto os de grande como os de pequena velocidade, tendo a receita sido de 60.673.288 pesetas, apresentando uma baixa em relação ao ano de 1924 de mais de milhão e meio de pesetas. As despesas atingiram uns 44 milhões, com um aumento de 1,66.

O coeficiente de exploração foi desfavorável, pois de 67,90 que foi em 1924 subiu a 72,48 %.

O produto líquido das linhas dos Andaluzes foi de 17.560.400 pesetas, superior em 2,96 milhões ao do anterior exercício, e o da rede do Sul de Espanha elevou-se a 2.282.583 pesetas. Nestas linhas as despesas da exploração elevaram-se a mais do dobro do ano anterior, razão porque as receitas líquidas baixaram de 3,85 milhões de pesetas.

A companhia resolveu dar às acções o dividendo de 10 pesetas livres de impostos e mais um coupon complementar de 12,50 pesetas respectivamente contra os cupons n.ºs 45 e 46.

—Os créditos concedidos pelo Governo às diferentes companhias de caminhos de ferro foram applicados como a seguir se indica:

Em 26.576,33 pesetas o de 2.709.840 concedido à Sociedade de M. C. P. para adquirir 200 vagões; em 293.450,820 pesetas o de 17.857.000 à Companhia de M. Z. A. para compra de 1.250 vagões; em 284.839,510 pesetas o de 21.471.000 à do Norte, para 1.450 vagões

e em 4.219,970 de 235.000 à de Medina a Salamanca, para 15 vagões.

Linhas italianas—A linha-tronco electrificada entre Castellanza e Mendrizio, na Italia, foi aberta ao tráfego. As autoridades italianas e suíças viajaram no primeiro comboio oficial do novo trecho, que é ramal subsidiário da linha internacional de Saint-Gothard.

Linhas alemãs—O primeiro balancete anual da Companhia dos Caminhos de Ferro Alemães, formada sob o plano Dawes, apresenta uma receita de 1.304.000.000 de dolares. A despesa atingiu o total de de dolares 1.164.000.000.

Dos lucros obtidos, 95 milhões destinam-se às reparações e a soma restante fica como reserva, excepto 40 milhões destinados aos dividendos de 7 por cento para os títulos com preferência, enquanto que os títulos ordinários, de propriedade do Governo, ficam sem dividendo.

Linhas austriacas—Inaugurou-se na Austria, o caminho de aereo para o cume de Oaxalpe, uma das mais belas montanhas da Serra de Semmering.

A estação terminal da linha está situada na latitude de 1.086 metros.

—O governo austriaco elevou a partir do dia 1 de Julho último as tarifas ferroviárias de 5 %; unicamente para as mercadorias. As tarifas de passageiros não sofreram por enquanto novo aumento. Este aumento foi motivado pela carestia do carvão, tendo o nacional subido de 7 % e o estrangeiro de 15 %.

Linhas holandesas—Deve abrir brevemente à exploração uma grande linha eléctrica de Amsterdam a Rotterdam passando por Haya.

Linhas russas—O Governo dos Sovietes inaugurou recentemente a linha directa de Leninegrado a Wladivostock.

Esta linha que mede seis mil milhas, é a linha directa mais extensa do mundo.

Linhas dinamarquesas—Devido aos aumentos de tarifas — 100 por % em passageiros e 200 % em mercadorias sobre os preços de antes da guerra—desapareceu o *deficit* que os caminhos de ferro dinamarqueses apresentavam; mas as reduções de preços que se fizeram para determinadas mercadorias em 1922 provocaram uma baixa de receitas. Além disso em 1925 puzeram-se em vigor várias medidas tendentes a favorecer o público.

A administração dos caminhos de ferro estabeleceu o sistema de bonificações por acordos especiais com os expedidores que se comprometam a expedir determinadas toneladas de mercadorias em certos períodos.

Segundo a *Zeitung des Vereins*, o ministro dos transportes está na disposição de não consentir em que se façam mais concessões e entende que não é com uma redução de tarifas que o tráfego aumenta, sobretudo num período de depressão económica como o que actualmente se está atravessando.

Linhas brasileiras—A receita no segundo semestre de 1925, da linha de Victoria a Minas foi de

3.564.718\$400, e a despesa de 4.222.095\$280, havendo portanto, um *deficit* de 657.376\$890.

—Pelos dados estatísticos recentemente tornados públicos verifica-se que a situação da Companhia Central do Brazil vai melhorando sensivelmente de ano para ano, não tanto, porém, quanto seria preciso para poder acompanhar o incremento sempre crescente da indústria pastoril e agrícola e do aumento sempre crescente da população, como seria para de-sejar.

Em 1924 a receita da Central foi 114.880:455\$792 e no ano seguinte foi de 133.721:582\$274, havendo um aumento no valor de 18.841:126\$482.

A despeza naquele ano foi 141 657.520\$891, e no seguinte de 148.512:916\$272.

O *deficit* que em 1924 era 26.777:065\$099, ficou reduzido em 1925 a 14.791:383\$098.

Pelos dados a que nos referimos, a receita do 1.º trimestre foi de 35.481:758\$491, apesar da paralização de negócios verificada em Janeiro último.

Além da despesa acima, temos as despesas de obras novas, que importaram no ano de 1924 em réis 22.298:806\$, e no de 1925 em réis 46.383:841\$584.

—Foi assinado um decreto que determina a apresentação, dentro do prazo de dois anos, dos estudos de um novo traçado ferroviário ligando Gandarella à Central do Brazil e prorogando por três anos, a partir da data da aprovação dos novos estudos, o prazo fixado para a conclusão da construção do caminho de ferro, de que é concessionária a Companhia Gandarella.

—Já começaram e vão bastante adiantados os trabalhos de construção do ramal da rede Sul Mineira que vae de Caxambú até Parque das Águas, que há muito era reclamado para atender à expansão do tráfego das águas.

Espera-se que por todo o mês que vem, seja inaugurado a exploração.

—O Caminho de Ferro Goyaz pretende adquirir à Companhia Mogyam o trecho compreendido entre Uberaba e Araguari. Consta que as negociações nesse sentido estão muito adiantadas e que a operação não foi ainda ultimada porque a Mogyana interessasse em dispôr de toda a linha entre Jaguará e Araguari.

Parece que as duas companhias chegarão a acordo, em vista do empenho do Governo em estender até Uberaba a linha da Mogyana, ali montando as suas oficinas e ligando-a à Oeste de Minas.

—Reuniu-se ha dias a assembléa geral da Companhia dos Caminhos de Ferro de S. Paulo Rio Grande, que resolveu emitir novas ações ao portador na importância total de 50.000 francos, correspondentes ao aumento do capital social, para serem entregues à Brazil Railway Company.

—Os trabalhos de construção da linha Pará-Martinho Campos, da Companhia de Paracatú, continuam activamente, estando já prontos 26 quilómetros dos 55.760 metros que constituem o total da linha.

Linhas bolivianas—O Governo da Bolívia foi autorizado a contratar uma série de empréstimos para custear a construção de um caminho de ferro até ao Rio Arquia, com uma extensão de 110 quilómetros, em território do Departamento de Caldas. De aí entrará no Departamento de Antioquia e irá até Canafistula, numa extensão de 350 quilómetros.

A Colombia por seu lado, autorizou a construção do caminho de ferro tronco do ocidente conhecido pelo nome de Bolombolo-Canafistula. Esta linha partirá da cidade de Cartago, onde entronca com a do Valle, construída hoje até esse lugar.

Linhas mexicanas—O Governo do Mexico vai lançar um empréstimo destinado aos caminhos de ferro nacionais, afim de serem terminadas as obras em andamento nas diversas linhas e também para conclusão da linha do Mexico a Tampico e outros ramais de penetração.

Linhas canadianas.—As receitas dos caminhos de ferro do «Canadian National Railway» no ano de 1925 elevaram-se a 244.971.000 dolares, o que representa um aumento de 9 383.000 dolares sobre as do ano anterior.

As despesas de exploração atingiram 212.706.000 dolares, ou seja menos 5.637.000 do que em 1924, resultando um produto liquido de 32.264.000 dolares, o que ainda não tinha alcançado em nenhum dos anos anteriores.

O coeficiente de exploração foi de 86,83, emquanto que em 1924 elevou-se a 92,68.

Como se vê não pode ser mais lisongeira a situação destes caminhos de ferro.

Linhas marroquinas.—Já estão assentes 14 quilómetros de via que alcançam até o limite da zona espanhola da linha de Tanger a Fez, faltando concluir a ponte que se está construindo sobre o Marhar, rio que separa a zona tangerina da espanhola, junto à posição de Biban.

Recentemente efectuou se uma viagem de experiência, com um pequeno combóio arrastado por uma locomotiva eléctrica, tendo feito a viagem desde Tanger com velocidade reduzida para os passageiros, quasi tudo pessoas de representação, poderem apreciar as obras.

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 |

Parte Oficial

Inspecção Geral dos Caminhos de Ferro

Divisão Central

Decreto n.º 11:898

(Continuação do N.º 927)

A Divisão Central, à qual se dera character meramente burocrático, embora a ela presida um engenheiro, pode ser aproveitada para ser o órgão principal de estudos, correspondente à antiga Repartição de Caminhos de Ferro.

A Secção Técnica é mantida, constituída, porém, com os engenheiros chefes de divisão, sem remuneração especial e respeitando as funções consultivas do Conselho Superior de Obras Públicas em relação a projectos de consideração.

Foi igualmente reduzida a mais modestas proporções a Secção dos Serviços Sanitários, aproveitando-se os elementos existentes para a sua fiscalização, salvo casos extraordinários e de monta.

O decreto n.º 11:283 modificou quadros e vencimentos, criou situações que foram consagradas pelas formalidades legais, embora o Conselho Superior de Finanças o considerasse inconstitucional.

As diferenças de vencimento em relação aos anteriores não foram até hoje processadas por falta de dotação orçamental, havendo até vencimentos nessas condições. E' de justiça reparar essa omissão, reduzindo-se ao mesmo tempo os quadros e deixando adidos os que nêles não tenham cabimento.

Os recursos para essas despesas por pagar devem ser obtidos por uma contribuição das emprêsas.

Nenhuma razão justifica a criação de um fundo especial, com a sua economia privativa, para uma estação oficial que apenas tem de pagar vencimentos e não está investida em funções de gerência de carácter comercial ou industrial.

Quando a todos há que pedir sacrificios para a reorganização financeira do Estado, não é muito que se mantenha o encargo imposto às companhias de ocorrerem às despesas da fiscalização, expurgadas de exagêro, parte das quais deve ficar a cargo da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado. À Direcção Geral e respectivo Conselho Superior pertence, com efeito, a intervenção em assuntos de exploração técnica e comercial daquelas linhas e planos gerais de construções no interesse da justiça distributiva e da economia geral do País. É preciso não esquecer que para a rede do Estado reverte considerável receita de impostos de linhas estranhas às suas zonas tributárias. Essa contribuição, representa por uma pequena percentagem das receitas, tem justa compensação na unificação dos impostos e na sua cómoda applicação e liquidação.

Outro momentoso assunto importa versar de modo que se ponha termo a uma situação ofensiva dos contratos de concessão e lesiva do interesse público. A desvalorização da moeda e o consequente encarecimento de materiais e mão de obra colocaram as emprêsas ferroviárias em difficil situação que as impedia de solver os seus encargos financeiros e chegava até a tornar deficitária a exploração. Os Governos só tarde e por um modo incompleto permitiram a sua actualização, ao invés do que sucedia com os outros serviços de transporte.

E como se isto não bastasse prescreveu-se que o saldo das receitas das sobretaxas em relação aos encargos financeiros obrigatórios e a trabalhos extraordinários de primeiro estabelecimento revertesse para o Estado, que assim inibia de distribuir dividendo às acções. O mesmo era que afugentar capitais da construção de caminhos de ferro e contrariar a iniciativa privada, cujo concurso o Estado deve aproveitar para o desenvolvimento da nossa rede ferroviária.

Infringiram-se regras fundamentais de direito acêrca da distinção do domínio do Estado, ao qual pertencem as instalações fixas das linhas, e do das emprêsas, constituído pelo material circulante e provimento. Negou-se-lhes o direito de adquirir material circulante com as receitas das sobretaxas, e, quando se autorizou essa aquisição, declarou-se que o material assim adquirido ficaria pertencendo ao Estado e nesse sentido se pretendeu legislar.

Honra-se o Estado respeitando a fé dos contratos e expungindo da legislação preceitos iníquos e prejudiciais.

E' porém, oportuna uma revisão geral das tarifas em vigor.

Atingiu relativa estabilização a moeda. E' porque os multiplicadores applicáveis aos preços bases não atingem a cifra equivalente ao câmbio actual (de 22 vezes o valor-ouro, quando as tarifas em média representam 17 vezes o de 1914) convém remodelar as tarifas, acabando com a distinção de preços bases e sobretaxas, pondo termo a disparidades e anomalias nocivas, acentuando o seu carácter diferencial em função das distâncias concedendo as possíveis vantagens sem prejuizo dos legítimos interesses das emprêsas e do desenvolvimento da viação acelerada.

E' prescrito êsse trabalho de revisão de modo que no dia 1 de Janeiro de 1927 possa entrar em vigor o novo sistema de tarifas.

Trata-se das tarifas gerais, que são as máximas legais, abaixo das quais as emprêsas têm a faculdade de fixar os preços das tarifas especiais. Estabelecer-se-hão, pois, bases orientadoras do trabalho de revisão, harmonizando os direitos do Estado com os das emprêsas, com o objectivo supremo do progresso económico do País.

Tais são os motivos que justificam a apresentação do seguinte decreto com força de lei.

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

Artigo 1.º E' aprovada a organização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro que, fazendo parte integrante do presente decreto, baixa assinada pelo Ministro do Comércio e Comunicações e substitui para todos os efeitos a da Inspecção Geral de Caminhos de Ferro, aprovada por decreto n.º 11:283, de 27 de Novembro de 1925.

Art.º 2.º As disposições da organização relativas a quadros e vencimentos do pessoal da Direcção Geral são applicáveis a partir de 1 de Julho do corrente ano.

§ único. Na tabela de distribuição de despesas do Ministério do Comércio e Comunicações para 1926-1927 inscrever-se-há a dotação correspondente à organização decretada para a Direcção Geral.

Art.º 3.º E' aberto um crédito especial de 220.626\$45 para pagamento do vencimento e melhoria do vencimento resultantes do decreto n.º 11:283, até 30 de Junho último, e que por falta de dotação na tabela de despesa para 1925-1926 não puderam ser pagas.

§ único. A importância do crédito a que se refere êste artigo será rateada pelas Companhias de Caminhos de Ferro na proporção da respectiva receita, líquida de impostos, no segundo semestre do ano económico de 1925-1926, dando entrada no cofre do Estado, como imposto de fiscalização, mediante guias passadas pela Direcção Geral.

(Continua).

Viagens e Transportes

Serviço de camionagem entre Estarreja e Pardelhas

Como dissémos entrou em vigor no dia 1 d'êste mês a nova Tarifa de Camionagem que regula os preços de transporte entre a estação de Estarreja e o Despacho Central de Pardelhas, serviço que é feito por meio de camionetes da Empresa de Transportes de Murtosa Ld.^a, as quais servem também as povoações de Veiros e Murtosa.

A nova tarifa que distribuimos com a *Gazeta* de 1 do corrente, apresenta sobre a antiga de Março último, que por ela é substituída, os seguintes benefícios para o público:

Aceitação de remessas tanto em portes pagos como a pagar;

Redução a uma única Tabela de preços, tanto para os combóios omnibus como para os tramways, dos bilhetes de passageiros, que é a seguinte:

| | | |
|---|------|-------|
| Da estação de Estarreja e Veiros ou vice-versa | Esc. | 1\$50 |
| " " a S. ^{ta} Luzia ou v. v. | " | 2\$00 |
| " " ás demais povoações indicadas no § 1. ^o , ou vice-versa | " | 2\$50 |

Redução ao preço único de \$80 por volume da taxa de camionagem dos volumes de peso não superior a 10 quilogramas; igualdade do preço de camionagem das mercadorias de g. v. ao das de p. v. entre a estação de Estarreja e a de Pardelhas ou seja \$50 por fracção indivisível de 10 quilogramas com sujeição ao mínimo de 1\$00.

Combóio rápido para o Algarve

Desde ontem o rápido do Algarve passou a ser diário e com carruagens de 3.^a classe, continuando o percurso pelo Vale do Sado. Acabaram os mínimos de quilometragem, excepto quanto aos bilhetes passados nas estações «terminus», onde êsse mínimo é reduzido de 100 a 20.

Horário dos combóios da linha Beira Alta

Desde o dia 1 d'êste mês os combóios de mercadorias n.^{os} 43 e 44 que circulam regularmente às terças, quintas e domingos, passou a fazer serviço de passageiros das três classes entre Mangualde e Guar-

da, e estações e apeadeiros intermédios, para o que lhes é trelada uma carruagem mixta de 1.^a, 2.^a e 3.^a classe.

Ligação do Sud-Express com rápidos servindo as Termas de S. Pedro do Sul

Desde o dia 10 d'êste mês, foram postos em circulação pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro em combinação com a do Vale do Vouga, combóios rápidos de luxo dando ligação ao Sud-Express.

Esses combóios que se efectuam, no sentido ascendente às terças e sextas feiras, e no descendente às quartas e domingos, ligam em Santa Comba com os rápidos da Beira Alta que por sua vez dão correspondência em Pampilhosa ao Sud-Express.

O horário d'esses combóios é o seguinte:

Combóio 9 da C. N. e 42 do V. V.

| | | | |
|---------------------------------|---|-------|-------|
| Santa Comba Dão | } | Cheg. | 16,58 |
| | | Part. | 17,03 |
| Tondela | } | " | 17,39 |
| | | Cheg. | 18,27 |
| Vizeu | } | Part. | 18,34 |
| | | " | 19,18 |
| S. Pedro do Sul | } | Cheg. | 19,24 |
| Termas de S. Pedro do Sul . . . | | | |

Combóio 41 do V. V. e 10 da C. N.

| | | | |
|---------------------------------|---|-------|-------|
| Termas de S. Pedro do Sul . . . | } | Part. | 12,02 |
| S. Pedro do Sul | | " | 12,09 |
| Vizeu | } | Cheg. | 12,55 |
| | | Part. | 13,05 |
| Tondela | } | " | 13,55 |
| | | Cheg. | 14,30 |
| Santa Comba Dão | } | Part. | 14,41 |
| | | | |

Os passageiros procedentes de estações onde não haja venda de bilhetes para estas linhas, deverão adquirir os seus bilhetes em Santa Comba. A sobretaxa a cobrar, além do bilhete de 1.^a classe, é de 1\$00 sujeita ao multiplicador 7.

Exposição agrícola, pecuária e industrial em Torres Vedras

Serviço especial de combóios

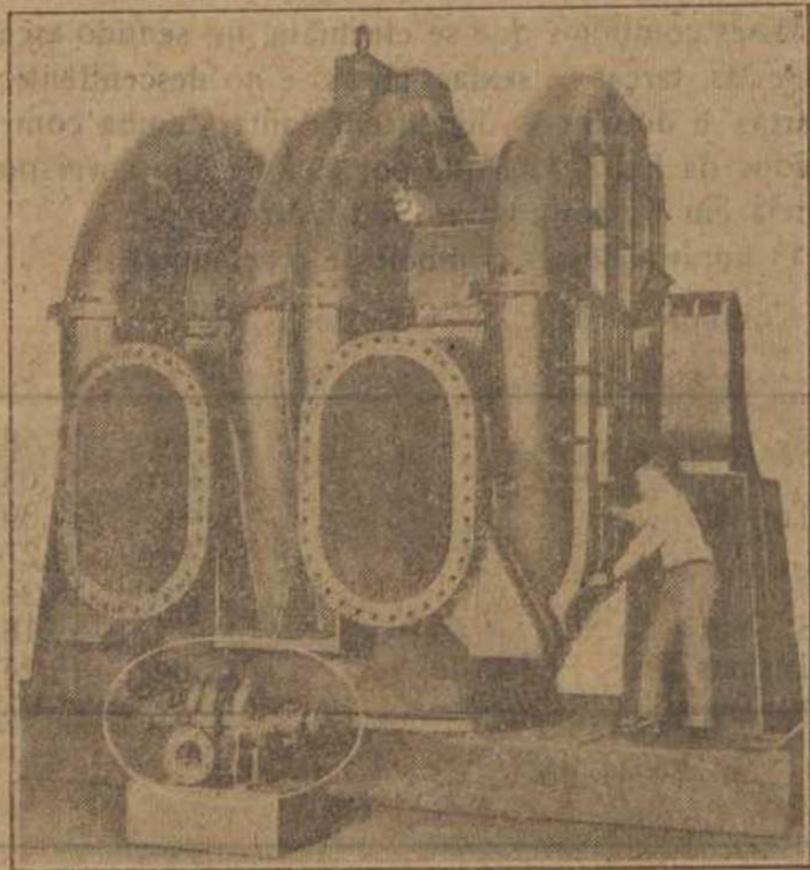
Com motivo da inauguração da exposição que se efectua no dia 22 d'êste mês e dos festejos que se lhe seguem em Torres Vedras, a C. P. efectua nos dias 22, 23, e 24 do corrente, um serviço de combóios especiais entre Lisboa-Rocio e a estação daquela vila e entre esta e Caldas da Rainha, com paragem nas estações e apeadeiros intermédios.

As partidas do Rocio nos dias 22 e 23 são às 8-18 para chegar a Torres às 10-47. As partidas de Torres em 23 e 24 para o Rocio efectua-se às 0-5 para chegar às 2-20, e para Caldas às 0-30 para chegar à 1-40.

Espera-se grande concorrência.

Uma bomba gigantesca a par duma bomba pequena vu'gar

A nossa gravura representa a maior bomba até hoje construída, comparada com uma outra pequena bomba dum tipo muito empregado para elevar água. Essa bomba que está junta a um colossal condensador de vapor tem a capacidade de 360.000 litros por minuto e pode elevar uns 519.000.000 litros de água em vinte e quatro horas, ou seja mais de metade da água



consumida por dia pela população da grande cidade de Philadelphia que é aproximadamente de 1.350.000.000 litros.

Esta poderosa máquina que foi construída nas oficinas da Westinghouse Electric & Manufacturing C.^o de East Pittsburg, Estados Unidos, com destino á mais poderosa estação da Philadelphia Electric Company, no pórtico de Richmonnd, pesa aproximadamente umas 46 toneladas, e mede 5,^m 28 de comprimento por 4,^m 95 de altura e 4,^m 29 de largura.

Para entrar em funcionamento precisa de um motor da potência de 500 cavalos.

A pequena bomba que vemos ao lado dela tem a capacidade de 3.375 litros por minuto.

Linhas Portuguesas

Caminhos de Ferro do Estado.—O Governo autorizou a Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado a aplicar por uma só vez o crédito de 6.600 contos, mandado pôr à sua disposição para pagamentos de dívidas em atrazo.

Caminhos de Ferro Coloniais.—O Governo reduziu a um por mil a taxa do imposto de sêlo a pagar pelas companhias concessionárias de construção e exploração de caminhos de ferro nas colónias portuguesas, sobre o valor nominal das obrigações que emitirem, calculado nos termos da observação 9.^a do capítulo "Observações", anexa à tabela do imposto do sêlo aprovada pelo decreto de 26 de Agosto de 1924.

—Foram adquiridos 400 quilómetros de via férrea e 200 de via reduzida para os caminhos de ferro de Moçambique.

ARREMATACOES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta Venda de sucata de ferro e aço

Esta Companhia tem para vender na estação da Figueira da Foz, os seguintes lotes de sucatas de ferro e aço, cujos pesos são indicados aproximadamente:

Sucata miuda em aço macio 50.000 kgs.

Sucata grossa e miuda em ferro forjado 20.000 kgs.

Sucata de aço (aros de rodas e eixos) 12.000 kgs.

Sucata de aço (frações de carris) 20.000 kgs.

Recebe propostas até ao dia 20 do corrente, dirigidas á Direcção da Exploração na Figueira da Foz.

As propostas devem indicar o preço oferecido por cada lote e a Companhia reserva-se o direito de adiar a venda, se o maior preço oferecido lhe não convier.

No caso de aceitação de alguma proposta, o proponente depositará 50 % do valor da venda, logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 8 de Agosto de 1926.

O Engenheiro Director da Exploração
Joaquim Abranches

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 valeira com 4,^m 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 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 medio, á profundidade de 8 metros; 7.000 litros de água, e com vento a 25 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

Curso de câmbios, comparados

| | Em 1 de Agosto | | Em 19 de Agosto | |
|----------|----------------|----------|-----------------|----------|
| | Comprador | Vendedor | Comprador | Vendedor |
| Lon'res | — | 94\$59 | — | 95\$00 |
| Paris | — | \$53 | — | \$64 |
| Mad' d. | — | 2\$95 | — | 3\$00 |
| Berlim | — | 4\$62 7 | — | 4\$65,2 |
| Brazil | — | 2\$99 | — | 3\$00,5 |
| New York | — | 19\$44,5 | — | 19\$55,1 |
| Belgica | — | \$52 | — | \$53,5 |
| Suissa | — | 3\$76 5 | — | 3\$78,5 |
| Italia | — | \$63 | — | \$65 |
| Libras | 98\$00 | 98\$00 | 98\$00 | 99\$50 |