

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional»

Premiada nas Exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra; Bruxelas, 1897; Porto, 1897; Liége, 1905

Rio de Janeiro, 1908, medalha de prata; Antwerpia, 1894; S. Luis, 1904, medalha de bronze

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54 — Madrid

S U M A R I O :

Reformados da C. P., por A. J. — Vantagens do sistema da L. M. S. de distribuição e armazenagem, pelo VISCONDE D'ALCOBAÇA. — Túnel da Mancha, por CALADO RODRIGUES. — Caminho de Ferro do Lena. — O nome de Portugal, por CARLOS D'ORNELLAS. — Portugal no Estrangeiro — Na Costa do Sol. — A iluminação elétrica nos comboios, por ALMEIDA JUNIOR. — Linhas estrangeiras. — Ha quarenta anos. — Viagens e Transportes. — O centenário da Bélgica. — Imprensa. — Linhas portuguesas —

ANEXOS NESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
1.º Aditamento à Tarifa especial interna n.º 17 — Grande velocidade. — 1.º Aditamento à Tarifa especial n.º 101 — Grande velocidade — Bilhetes de Excursão com itinerários escolhidos pelos passageiros — geiros

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTOR

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SECRETARIO DA REDACCÃO
Dr. CALADO RODRIGUES

REDACTOR E EDITOR
CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Coronel de Eng. JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro GABRIEL URIGUEN

Capitão MARIO COSTA

Capitão LUNA D'OLIVEIRA

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

Portugal . (semestre)	30\$00
Estrangeiro (ano) £	1.00
Espanha () pesetas	35.00
França () francos	100
Africa ()	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO
E OFICINAS
RUA DA HORTA SECA, 7
Telef. P B X 2 0158
DIRECÇÃO: 2 7520

Reformados da C. P.

Por simpática iniciativa de um grupo de ferroviários da C. P. acaba de ser criada a Associação de Socorros Mútuos — «A Previdencia do Ferroviário Reformado», com sede no Porto e cujos estatutos foram aprovados por alvará de 8 de Julho ultimo, conforme aviso publicado no *Diário do Governo* n.º 158, 2.ª série, de 11 do mesmo mês.

A generosa instituição veio preencher uma lacuna há muito em aberto.

Com efeito os servidores da Companhia, ao cabo de muitos anos de árduo labôr, não encontravam, em muitas circunstâncias, o sustento suficiente para si e para os seus, caindo na mais negra das misérias.

Agora, com a «Previdencia do Ferroviário Reformado», não sucederá isso.

O sócio descontará uma cota máxima de 20\$00 por mês e, 6 meses depois de inscrito, na invalides ou na reforma, além da pensão a que tem direito, receberá, por uma só vez, a importância, aliás remuneradora, de 20.000\$00, qualquer que seja a sua idade ou a sua categoria.

Ora sucede que um empregado, ao fim de determinado tempo de serviço, pode muito bem achar-se impossibilitado, por qualquer enfermidade física ou acidente, de continuar no desempenho de suas funções. E assim, ao retirar do serviço, por doença ou invalides devidamente verificada, levanta 20.000\$00 que, se não representa uma fortuna, é, pelo menos, um bom e apreciável auxílio para continuar na vida.

Por outro lado os agentes ou funcionários, aos quais faltam só 6 meses para atingir o limite de idade e de anos de serviço, para efeitos de reforma regulamentar, receberão a mesma soma de 20.000\$00, que, juntamente com sua pensão de reforma, lhes permitirá viver desafogadamente.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que sempre se interessou pelo bem estar do pessoal ferroviário, felicita a comissão iniciadora, na pessoa do seu presidente e fundador, sr. Joaquim dos Santos Torres, sub-chefe da estação de Campanhã, que tem visto aderir á sua obra magnífica ferroviários de todas as linhas, entusiasmados com a criação de tão util colectividade, e ao assunto depois se referirá, mais detalhadamente. — A. J.

VANTAGENS DO SISTEMA DA L. M. S.

===== DE =====

DISTRIBUIÇÃO E ARMAZENAGEM

Pelo VISCONDE DE ALCOBAÇA

NO numero de 16 de Agosto desta *Gazeta*, descreveu-se o sistema de distribuição e armazenagem nas estações de caminhos de ferro, conforme se está empregando na companhia LONDON MIDLAND-SCOTTISH.

Concretisando, podemos dizer que as vantagens deste sistema, empregado em Inglaterra por esta companhia e que pôde ser tomado como modelo de organização ferroviária moderna, são as seguintes:

1) — Redução de despezas de transporte

Para mercadorias de longo curso pagam-se as tarifas especiais para vagões completos, evitando as tarifas de consignações pequenas.

2) — Redução de despezas de embalagem

As mercadorias não necessitam tanta embalagem ou empacotamento n'um vagão completo.

A ultima etapa da viagem do armazem ao cliente pôde quasi sempre ser feita sem embalagem especial. Muitas vezes a entrega é feita pelos carros do fabricante.

3) — Manipulação reduzida

As mercadorias são carregadas para os vagões na fabrica e não se lhes toca até chegada a destino ao armazem chegado á L. M. S. Não é preciso mexer-se na mercadoria em pontos intermediarios do percurso, como sejam bifurcações de linhas ou ramaes da rede geral. Quando da chegada a destino não é necessário transporte para outro armazem, existindo para o fabricante o armazem alugado á companhia.

Assim evitam-se o custo, o tempo e o risco de fractura de pelo menos duas manipulações.

4) — Economia de tempo

Cargas de vagões completos procedem directamente do fabricante ao armazem que ele alugou á companhia na localidade escolhida para centro de distribuição dos seus produtos aos clientes dessa zona comercial. São evitados assim transbordos e perdas de tempo. E' a aplicação pratica do velho proverbio inglez: *Time is money*. Entre nós ha pouca gente que saiba o que é economizar o tempo.

5) — Comercio mais constante

O sistema da L. M. S. traz como resultante uma absorção ou consumo mais regular e constante da

produção do fabricante. Em logar de esperar por grandes encomendas, ha uma continuidade de encomendas pequenas feitas pelos clientes locaes e o abastecimento do *Hock* no armazem alugado pôde ser regulado de acordo com a produção da fabrica.

6) — Economia de espaço na fabrica

Com este sistema não é necessário procurar grandes extensões de terreno e dispendiosas para espaço reservado á armazenagem da fábrica. Logo que os productos sejam fabricados, os *stocks* podem ser transferidos para os armazens alugados á companhia nas diversas localidades para distribuição. seja para o Norte, Sul, Nascente ou Poente do centro de produção, para satisfazer os pedidos.

7) — Melhor serviço

Uma firma pôde melhorar o serviço para os clientes com este metodo de distribuição. Os pedidos são prontamente atendidos pelo *Hock*, no armazem alugado, e em casos de urgencia poupa-se muitas vezes um dia, porque as mercadorias estão armazenadas no local ou perto. Os clientes podem pelo telefone fazer as suas encomendas e enviar os seus carros ou camions para recolher as mercadorias pedidas, uma vantagem que permite concorrer eficazmente com as fabricas nas diversas localidades.

8) — Maiores oportunidades de negocio

Muita ordem de encomenda que não se espera traz a proximidade da firma mais perto do local de consumo. Se um retalhista recebe um pedido rapido de um produto, procura-o certamente no local de fornecimento que lhe fica mais perto. A satisfação rapida de uma encomenda desta especie conduzirá muitas vezes ao desenvolvimento gradual dos negócios.

A companhia da L. M. S. tem este serviço especial de armazens para aluguel de tal maneira organizado, que nos seus escritorios de Londres ou agentes distritaes espalhados por todo o paiz, presta esclarecimentos completos aos interessados, preparando se lhe fôr pedido por estes, um plano de distribuição e armazenagem segundo as condições individuaes. Organisam tambem visitas dos interessados ás localidades onde os armazens existem para aluguel ás firmas.

MAIS UMA VEZ É POSTO
DE PARTE O PROJECTO DO

TÚNEL DA MANCHA

REGEITADO POR PEQUENA MAIORIA
NO PARLAMENTO INGLÊS

TANTO na vida individual, como na vida nacional, como ainda na vida internacional, ocorrem, por vezes e com uma freqüência que parece exagerada às pessoas que não se preocupam com o que na vida há de transcendent, factos que nos impressionam, por se nos afigurarem fora das leis que regulam os fenómenos naturais.

Eu creio que isto acontece não só porque há forças humanas cuja organização e acção têm as condições do seu triunfo garantidas pelo segredo mas também porque há, sem dúvida, forças mais altas, mais transcendent, indominadas pelas leis humanas conhecidas, que nós só sentimos por sermos joguetes delas e que se comprazem em pôr em foco a nossa ignorância, a nossa pequenez, fazendo surgir os factos ao invés do que seria lógico esperar, segundo o que nos acostumámos a ter como normal e lógico.

São inúmeros os factos, que na nossa vida individual e na nossa vida nacional, poderíamos apontar como probantes do que vimos dizendo, mas, neste artigo, vou limitar-me a breves considerações sobre um importante facto de natureza internacional.

Refiro-me ao célebre projecto do *túnel da Mancha* que tanto tem preocupado a opinião mundial e, especialmente, a opinião da França e da Inglaterra.

* * *

Foi em 1802 que a ideia da construção desse túnel surgiu como facto duma importância enorme, não só pelo que importava ao progresso humano pela rapidez e comodidade de comunicações entre a França e a Inglaterra mas ainda, e principalmente, pela influência que a realização desse projecto podia exercer no equilíbrio político europeu.

Era em 1802. Napoleão era o senhor do mundo.

Tão senhor do mundo que acabo de lêr a referência à venda que por esse tempo fez de doze estados da América do Norte por 105 milhões de pesetas. Não era, evidentemente uma quantia muito importante, sobretudo se atendermos à grandeza do objecto transaccionado e se tivermos em consideração que há hoje, naquelas terras, muitas empresas ferroviárias cujos orçamentos excedem aquela quantia. Em todo o caso, o facto serve para demonstrar, com evidência indiscutível, a grandeza do poderio que Napoleão atingira.

Pois, foi nessa época de poderio inegualado, quando, porventura, tinha entre mãos a venda daqueles esta-

dos, que Napoleão recebeu do engenheiro de minas Mathieu o projecto da construção dum túnel sob a Mancha projecto este, cuja aprovação seria com certeza um dos factos mais importantes a celebrar a coroação imperial do corso, que estava prestes a realizar-se.

Atravessou o projecto várias fases. Ora desaparecia da tela da discussão como empreendimento inviável, ora surgia novamente como empreza em condições perfeitas de realização.

Em 1875, como já tive ensejo de dizer em outro número da *Gazeta*, o governo francês chegou ao ponto de fazer a concessão dessa via submarina a uma companhia estreitamente ligada a uma empreza ferroviária.

O empreendimento, apesar dos numerosos trabalhos preliminares que assentaram a sua viabilidade e a que já fiz larga referência, esbarrou, porém, com a oposição intransigente dos meios militares ingleses, sendo baldados todos os esforços empregados da banda de cá para vencer essa resistência.

A Inglaterra, isolada nas suas ilhas, tremia ao simples pensamento de que o túnel em projecto iria quebrar esse isolamento magnífico em que ela assentava o seu poderio.

Veiu, porém, a Grande Guerra. Povos que pareciam até então irredutíveis, encontraram-se juntos na defesa dos mesmos interesses. Terminou a guerra e logo surgiu novamente o projecto da construção do túnel que, em 1928, encontrou em Inglaterra uma atmosfera aparentemente tão boa que o ministro francês, Mr. Ives Le Trocquer, foi a Londres, a convite da Sociedade dos Engenheiros Britânicos, defender a ideia do túnel, cuja construção, no fim desse ano, recebia a adesão do partido trabalhista inglês.

Como largamente disse, em um dos números da *Gazeta* do ano passado, o projecto mais aceitável do túnel, comportava essencialmente um traçado partindo da linha de Paris a Calais, entre Boulogne e Calais, não longe da estação de Marquise, dirigindo-se a Wissants, depois orientando-se para Sangatte, mergulhando progressivamente no sub-solo.

A linha, depois de ter feito uma grande curva, dirigir-se-hia então, em linha recta, para a costa inglesa, saindo nos arredores de Douvres ou de Maxton.

O túnel compreenderia duas galerias, paralelas, de 6 metros de largura, ligadas com passagens de 15 metros de comprimento e sendo cada galeria reservada à circulação num sentido.

O comprimento da linha seria de aproximadamente 50 quilómetros, não ultrapassando a profundidade sob o mar 110 metros, com uma média de 95 metros.

Não sei porém, que voltas o projecto levou. O caso é que, a certa altura do ano passado, começou a embrulhar-se a atmosfera propícia que cercava o projecto.

Lausanne, redactor do *Matin*, rompe o fôgo *apostando que o túnel não se faria* e apontando o sr. Mac Donald como um *Calixto* maior da marca, bastando que qualquer coisa conste do seu programa para se tornar irrealisável.

Lausanne apontou grande cópia de razões técnicas, económicas e até religiosas, pois as igrejas protestantes veriam com maus olhos a facilidade que os seus fieis teriam em ir ao continente, com prejuízo do descanso semanal.

Por seu lado, os ingleses faziam também comentários tendentes à demonstração da inconveniência do túnel.

Fazendo o registo de tudo o que se dizia a respeito do projecto do túnel, concluia eu, em um dos últimos números do ano passado, que esse projecto não estava vivendo numa atmosfera muito favorável, opinião esta que se confirma agora, pois que o Parlamento inglês rejeitou, embora por poucos votos de maioria, o projecto, para o que, sem dúvida, influiu como razão principal a oposição dos peritos militares.

Foi, pois, mais uma vez, por água abaixo, o célebre projecto de cuja execução parecia que resultariam vantagens de tal forma importantes que só de per si bastariam para impôr a construção do túnel como um facto necessário, lógico.

E eu fico pensando — como o disse no princípio deste artigo — nos factos que nos impressionam por se nos afigurarem fôra das leis que regulam os fenômenos naturais.

C. Rodrigues.

OS JORNALISTAS QUE FORAM
ASSISTIR Á INAUGURAÇÃO DO

CAMINHO DE FERRO DO LENA

ALMOÇAM EM PORTO DE MOZ
E FOTOGRAFAM-SE JUNTO
DO PELOURINHO

COMO estava anunciado, realizou-se no dia 9 do corrente a inauguração do troço do Caminho de Ferro do Lena, de Martigaça a Porto de Moz.

Em Alcantara, organizou-se um comboio especial em que viajaram, além do Sr. Ministro do Comércio, muitas individualidades marcantes no meio ferroviário, representantes de corporações industriais e comerciais, representantes da Imprensa, etc.

De entre numerosas personalidades que acompanharam os actos inaugurais do novo troço ferroviário, tomámos nota das seguintes:

Srs. conde da Lousã, Hugo O'Neill, Carlos Bleck e Dr. Eduardo Burnay, pela Administração da Match & Tobacco; engenheiro visconde de Atouguia, director geral; engenheiros Rodrigo Serpa Pimentel e Jorge Sequeira, este como delegado do Governo junto da Companhia, engenheiro Sousa Rêgo, director geral dos Caminhos de Ferro; José Maria Alvarez e Carlos Queirós, respectivamente, directores das Associações Industrial e Comercial de Lisboa; António Belo, da Companhia Colonial de Navegação; Raul Couvreur, engenheiro da C. P.; Constantino Cabral, engenheiro do Vale do Vouga; Vasconcelos Porto, director dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal; engenheiros Freire de Andrade, Teixeira de Queirós, Avelar Ruas e Assis Penedo, representantes da Imprensa, etc.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* estava representada pelo seu director Sr. Carlos d'Ornellas e a *Revista Insular e de Turismo*, pelo seu chefe de redacção, Sr. Dr. Calado Rodrigues.

O Sr. Presidente da República não pôde assistir por falta de saúde, facto este que em todos os discursos foi lamentado e deu origem a carinhosas manifestações ao Chefe do Estado.

O primeiro discurso foi o do Sr. Dr. Torreira de Sousa, presidente da Câmara Municipal de Porto de Moz, que foi brilhante e marcou sobretudo pela sobriedade e pelo acerto das afirmações produzidas que mereceram vivos aplausos.

Ao presidente da edilidade respondeu o Sr. Ministro do Comércio, Sr. Dr. Antunes Guimarães que fez a apologia da Ditadura e do carinho que lhe têm merecido os altos interesses nacionais. O discurso do ilustre representante do Governo, animado sempre por um alto patriotismo, foi escutado também com profunda atenção e coroado por aplausos entusiásticos, que acompanharam os vivas erguidos pelo Sr. Ministro do Comércio a Porto de Moz, a Portugal, à República e ao Chefe do Estado.

Terminados estes discursos, foram oferecidos, num recinto próximo, um almoço íntimo de 21 talheres e um copo de água aos restantes convidados.

O comboio de regresso que ligou com o especial em Martinança, partiu de Porto de Moz às 16 horas.

Tanto na ida como no regresso, registaram-se nas estações manifestações entusiásticas.

Várias circunstâncias, entre as quais avulta a falta de espaço, impedem-nos de fazer a este facto referência mais larga. Oportunamente a faremos, encarando essa linha sob os vários aspectos que ela nos oferece.

Por hoje, limitamo-nos a afirmar, mais uma vez, a consideração alta que nos merece a região que essa linha serve, tão rica não só pelas actividades agrícola, comercial e industrial mas ainda pelos seus monumentos, pelos seus panoramas, pelos factos históricos notáveis de que foi teatro magnífico, que a tornam região privilegiada entre tantas de que o nosso país é rico e que se aponham como dignas da visita dos turistas e da atenção dos poderes públicos e das iniciativas particulares.

O passeio dos jornalistas à linha do Lena ficou marcado por um agradável passeio a Porto de Moz, calcurriando alegramente a estrada pitoresca, a caminho do esplêndido almoço que lhes foi servido na pensão Fataça.

Este almoço pode contar-se como uma das mais interessantes manifestações de solidariedade jornalística.

No fim do almoço, os jornalistas, naquela pitoresca praça de Porto de Moz, entre o histórico castelo e a beleza da veiga fera, e o encanto daquele trecho de estrada ensombrado de platanos colossais, fotografam-se em grupo, dispostos em volta do pelourinho, que muitas vezes se aponta como lugar de ignomínia a que se amarram os criminosos grandes mas que é mais acertado olhar como monumento simbólico das públicas liberdades em torno do qual fica bem fazer a afirmação de todos os direitos e de todos os protestos.

NA INAUGURAÇÃO DOS TELEFONES
AUTOMÁTICOS

O NOME DE PORTUGAL

FOI ALVO DE JUSTAS E ELOGIOSAS
REFERÊNCIAS

NO dia 30 de Agosto, registou-se em Lisboa um acontecimento notável que marcou um grande passo no caminho do progresso das comunicações portuguesas.

Refiro-me á inauguração do telefone automatico

A recepção, acusada em 57 segundos por todas as estações, da ordem para que as estações manuais não mais recebessem chamadas para a Central e Trindade; o corte das ligações de 20.000 fios e a deslocação de 8.000 fuziveis; as "luzes vermelhas



O Sr. Presidente da Republica no momento de inaugurar o telefone automatico

que se fêz com uma grande solenidade, com a assistencia de figuras da maior proeminencia do nosso meio social em todos os seus aspectos, desde o Chefe do Estado até aos representantes da Camara Municipal, aos representantes do jornalismo português e inglez, aos delegados das associações industriais e comerciais, das grandes empresas, á multidão que procurou curiosamente, com um interesse manifesto e legitimo, assistir ao acto inaugural desse importante melhoramento que veiu colocar Lisboa a par das grandes cidades do mundo. Os jornais diarios fizeram o relato desenvolvido da forma por que decorreram as luzidas ceremonias que marcaram pelo brilhantismo e tambem pela pontualidade, pela precisão, pela rapidez, com que as varias operações preliminares se realizaram.

que, em 5 minutos se foram acendendo a anunciar de todas as estações a realização completa do trabalho ordenado, tudo isso deu á assistencia uma impressão esplendida da perfeita organização de serviços da Companhia dos Telefones e da competencia evidente do pessoal que a serve.

Uma vez ou outra, acontecia manifestarmos a nossa irritação contra as meninas dos telefones, que se nos afigurava estarem ás vezes de mau humor ou convencidas duma demasiada importancia; mas, tudo isso passava, e, poucos minutos volvidos, já nem nós sabíamos se o mau humor era das meninas se era nosso e voltava a amabilidade ao tom de voz com que entabolávamos com elas o ligeiro dialogo preliminar de todas as chamadas.

As criticas mais ou menos azedas ás meninas

estão feitas em todos os jornais mas manda a verdade que se diga que tambem deles constam crónicas amaveis, em que os serviços pelas meninas prestados eram tratados com carinho.

Pelo que respeita propriamente á celebração do acto inaugural tudo foi dito, como já registámos, pelos jornais diarios, com a abundancia de pormenores que o acto plenamente justificava.

A voz do Chefe do Estado, ampliada por um alto falante, marcou, em nome da nação, a consciencia da importancia dêsse acto memoravel.

Começara uma nova era, que se seguia ao termo desse longo periodo de 49 anos de existencia, em que, mesmo nas horas mais agitadas da vida nacional, os serviços telefonicos não sofreram a mais ligeira interrupção. O relato desenvolvido, os comentarios justos e brilhantes, fizeram-nos os jornais diarios e, portanto, não é já função desta *Revista* ocupar-se deles.

A mim importa-me, especialmente, após esta ligeira referencia de registo a um acto que para a vida da cidade tem uma importancia enorme, acen-tuar, registar, algumas passagens, extremamente agradaveis para Portugal, pelo seu espirito de justiça, do interessante discurso do Sr. Kerr, vice-presidente da Companhia.

Referindo-se a varias recordações da historia da Companhia — entre elas o telefone, existente no seu escritorio de Londres, com o brasão real e que foi usado pelo rei D. Luiz, primeiro soberano que esteve ligado a uma rede telefonica publica — o sr. Kerr afirmou que essas recordações provam que foi Portugal o primeiro país a compreender a grande importancia dos serviços telefonicos.

A seguir, o sr. Kerr faz estas agradaveis referencias ás nossas vias de comunicação e ao estado das finanças publicas:

“E' costume dizer-se que o sangue das nações é a sua rede de comunicações e eu, que tenho feito de automovel muitas vezes a viagem de Londres a Lisboa (creio que até posso considerar-me o primeiro estrangeiro que utilizou este meio de transporte entre as duas capitais) reconheço, nos ultimos quatro anos, o enorme desenvolvimento que têm tido as comunicações do vosso País.

Qualquer pessoa pode dirigir-se a Lisboa, quer vindo pelo norte, quer pelas fronteiras de leste, por estradas iguais ás de toda a Europa e em todos os locais de passagem pode encontrar comunicações telefonicas com a capital.

Mostra isto um grande progresso e aproveito esta oportunidade para felicitar sua ex^a o sr. ministro do Comercio e Comunicações e tambem a Administração dos Correios e Telegraphos pela excelente obra que têm realizado.

Desejo tambem afirmar que a minha Companhia está ansiosa por trabalhar na mais estreita cooperação com a Administração dos Correios e Telegraphos e para esse fim coloca-se com muito prazer á disposição do Governo Português com todos os seus recursos tecnicos e financeiros.

Entre outras notaveis transformações que, apesar de

não dizerem respeito directamente a assuntos telefonicos, têm, contudo, uma directa interferencia em todos os capitais estrangeiros aplicados na Republica Portuguesa, está a notavel situação das finanças portuguesas.

O facto de sua ex.^a o sr. ministro das Finanças ter podido equilibrar os orçamentos e estabilizar o cambio, sem qualquer auxilio estrangeiro, é uma obra sem rival, pela qual eu e todos os admiradores de Portugal do coração felicitamos v. ex.^a

Hoje, os mercados mundiais abrem-se para Portugal e em vez de se aceitarem emprestimos sob restrições que podiam afectar o brio dum Governo, estabelecem-se competições para satisfazer qualquer emprestimo que Portugal possa requerer.”

E' com o maior prazer que registo estas palavras justicieras a respeito de Portugal, proferidas por um estrangeiro. Não se trata dum estrangeiro qualquer, sem categoria, a cujas opiniões não houvesse de ligar-se importânci. Trata-se dum estrangeiro de destaque, evidentemente uma pessoa inteligente conhecadora do nosso meio e representante duma importante empreza que, a Lisboa e a uma grande parte do país, presta serviços cuja enorme importânci é escusado encarecer.

As palavras do Sr. Kerr, sem dúvida pesadas com o critério de circunspecção e de sobriedade que costuma caraterisar os subditos de Sua Magestade Britânica que em qualquer conjuntura têm que exprimir opinião em assunto grave, representaram, é claro, alguma coisa mais do que a simples opinião dum particular que deseja ser amavel. O Sr. Kerr falou em nome duma grande empreza e transmitiu-nos não a sua opinião pessoal mas a opinião por ele colhida nos meios internacionais onde o crédito dos povos é conhecido com exactidão.

Estamos acostumados, infelizmente, a lêr e a ouvir, com freqüência, referências desagradaveis, por injustas produzidas a respeito de Portugal, referências que, embora muitas vezes sejam feitas por pessoas sem categoria marcante, nem por isso deixam de nos indignar. E se, como é natural, o nosso protesto nunca deixa de opôr-se a essas referências impostas, logico é que façamos o registo e a apreciação elogiosa que merecem referências justas como essas que á situação de Portugal fêz o sr. Kerr.

* * *

Destinavam-se estas linhas a abrir uma entrevista cheia de interesse com uma das mais categorizadas figuras da Companhia dos Telefones. Porem, a falta de espaço obriga-nos a odiar a sua publicação.

Não queremos, porém, fechar este artigo sem fazer a Armando Ferreira, jornalista distinto e zeloso secretário da Companhia dos Telefones, a referência elogiosa que ele absolutamente merece pela sua inteligência, pela sua competência e pela cortezia com que recebe todos os que dele com alguma informação.

CARLOS D'ORNELLAS.

PORTUGAL NO ESTRANGEIRO

O nosso estimado confrade carioca, *Brasil-Ferro-Carril*, do Rio de Janeiro, publicava, no seu número de 1 de maio do corrente ano, a seguinte local:

«Comunicam de Lisboa que nas proximidades de Xabregas ocorreu violenta colisão entre dois comboios de passageiros, (o grifo é nosso) cujas composições tinham ficado seriamente avariadas. Vários feridos já haviam sido transportados para os hospitais».

Como sabíamos que tal notícia não tinha fundamento, a ela nos referimos, no número 1020 da *Gazeta*, de 16 de Junho último, nos seguintes termos, aliás respeitosos e comedidos, porque temos a *Brasil-Ferro-Carril* na melhor conta.

E dizíamos, em preambulo:

De vez em quando surpreendem-nos, em jornais e revistas dos países estrangeiros, publicações e notícias de assuntos e factos que, em Portugal, ninguém refere, o que demonstra que os jornalistas e noticiários portugueses levam às outras nações notícias e artigos de pura fantasia, certamente para demonstrarem o seu zelo... fictício perante as redacções das revistas e jornais que representam.

O nosso estimado colega carioca, *Brasil-Ferro-Carril*, por exemplo, entre noticiário de factos verdadeiros, insere, no seu número de 1 do p. p., a seguinte notícia, que diz originária de Lisboa.

A seguir transcreviamos a notícia que acima dâmos e acompanhámo-la do seguinte comentário:

Ora, em Portugal, a nosso ver, ninguém deu por tamanha catástrofe, a dois minutos do maior centro populacional do nosso país, paredes meias com as redacções dos mais importantes meios de informação nacional.

Se tal notícia foi, realmente, transmitida para terras de Santa Cruz, de estranhar é que para lá a censura ou quem de direito a deixasse transitar, se a transmissão se fez por via telegráfica ou radiográfica, o que não acreditamos, pois os poderes constituidos possuem todos os elementos para obstar a gafes desta natureza, e até agora têm pugnado no sentido de não permitirem o nosso descrédito, no estrangeiro.

A mesma revista brasileira, e no mesmo número, referindo-se, justamente, ao desenvolvimento da nossa primeira e excelente companhia ferroviária, a C. P., e à sua inteligente administração e Direcção, escreve:

«A Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro, que sempre foi a primeira companhia ferroviária do país, está presentemente muito aumentada com a adjudicação que tomou das linhas ferroviárias do Sul e Sueste e Minho e Douro, e que pertenciam ao Estado.

As receitas do seu tráfego, no ano findo foram calculadas em contos 280.798 e 195 escudos, sendo de: passageiros, 110.480 contos e 764 escudos; recovagens, 27.498 contos e 577 escudos; e mercadorias, 142.818 contos e 852 escudos.

Para assegurar todo o serviço de pequena velocidade, têm chegado nos últimos tempos grande número de vagões para mercadorias. A nova linha de via reduzida, de Martin-ganç-a-Batalha-Porto de Moz, vai ser brevemente aberta à exploração, visto já possuir todo o material para passageiros, adquirido na Bélgica. Logo que a linha seja inaugurada iniciar-se-hão os trabalhos de construção do prolongamento da linha até ao Entroncamento».

Sucede, porém, que a *Brasil-Ferro-Carril*, no seu número 669, de 24 de Julho, reportando-se ao nosso desmentido, diz, na sua página 81, e sob a mesma epígrafe:

«Os nossos prezados colegas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de Lisboa, publicaram, com este título, no seu n.º 1.020, uma nota em que se mostram surpreendidos com um acidente ferroviário que, segundo noticiámos em data de 1 de Maio último, teria ocorrido nas proximidades de Xabregas, mas que de facto — afirmam eles — não se deu.

Cumpre-nos dizer que as notícias do *Brasil-Ferro-Carril* primam pelo seu carácter puramente informativo não se lhes podendo emprestar qualquer outro sentido que não seja esse.

Os nossos próprios colegas fazem-nos justiça, linhas abaixo, com a transcrição de uma notícia que demos sobre os Caminhos de Ferro Portugueses, cujo movimento registamos em algarismos positivos.

Assim, pois, desde que os nossos colegas reconhecem implicitamente com aquela transcrição a nossa isenção de ânimo, a nossa imparcialidade, quasi não valia a pena tratar do assunto. Mas, como não queremos que pare a menor dúvida sobre a origem da notícia, podemos informar os nossos confrades que a lemos nos jornais desta capital, de 18 de Abril findo, em telegrama de Lisboa, da Havas.

Estão satisfeitos?»

Fazíamos e fazemos justiça à *Brasil-Ferro-Carril*, porque sabemos o nosso colega bem intencionado, bastando, para isso, sabermos que, no seu distinto corpo redatorial, existem portugueses de nascimento, um dos quais, o sr. Brito Mendes, é excelente e probó jornalista.

Mas uma coisa é a intenção honrada da revista brasileira, e a outra o exacto ou falso noticiário que, às vezes, se publica sobre Portugal.

E visto que o nosso presado colega *Brasil-Ferro-Carril* nos informa que a notícia a publicou transcrita dos jornais do Rio que a haviam recebido da Havas, julgámos interessante esclarecer o assunto e, para esse efeito, endereçámos à Agência Havas a seguinte carta:

«Lisboa, 16 de Agosto de 1930.

Ex.º Sr. Director da Agência Havas — Lisboa

Ex.º Sr.:

Tendo os jornais do Rio de Janeiro, publicado em 18 de Abril último, um telegrama dessa Agência, noticiando um choque de comboios, na estação de Xabregas, do qual resultou grave avaria de material, muitos mortos e feridos, que teriam dado entrada nos hospitais, foi o telegrama transcrita na revista carioca *Brasil-Ferro-Carril*, o que levou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a desmentir tal alarmante notícia, por não lhe constar que tal acidente se haja produzido.

Como, porém, a *Brasil-Ferro-Carril*, nosso distinto confrade do Rio de Janeiro, insiste em dizer, como verídico, o desastre noticiado por v/ telegrama do aludido dia 18 de Abril último, vimos rogar a V. Ex.º o favor de nos informar em que se baseou a v/ informação telegráfica para os jornais brasileiros e, sendo possível, dignar-se-ão remeter-nos cópia desse v/ telegrama e o recorte da notícia que os jornais publicaram, autorizando-nos a publicar a v/ resposta e documentos que a acompanham.

Desta também nos reservamos o direito de publicação.

Com toda a consideração somos,

De V. Ex.º
Mt.º At.º, Vnr. e Obgd.º

O Director

(a) Carlos d'Ornellas».

A esta carta recebemos em resposta a seguinte:

Lisboa, 22 de Agosto de 1930

Ex.º Sr. Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* — LISBOA

Ex.º Sr.

Acusamos recebida a carta de V. Ex.º de 16 do corrente e, em resposta à mesma, cumpre-nos informá-lo de que escrevemos hoje à nossa Sucursal no Rio de Janeiro sobre o objecto do seu pedido.

Logo que tenhamos recebido resposta a comunicaremos a V. Ex.º.

Com a maior consideração nos subscrevemos.

De V. Ex.º
Mt.º At.º, Vnr. e Obgd.º
AGENCE HAVAS
Director
(a) Leonel Raul Duval

Aguardemos, pois, as informações que a Havas nos promete para as publicarmos e comentarmos.

Quanto à colisão de Xabregas, continuamos a opôr-lhe o mais absoluto desmentido, baseados em informações directas e indesmentíveis.

NA COSTA DO SOL

A inauguração do Estoril Palácio Hotel :

PORTUGAL conta, desde o dia 30 de Agosto, com um hotel que marca pela sua grandeza e pelo conforto e luxo das suas instalações.

E' o *Estoril Palácio Hotel*, que vem completar o prestígio da Costa do Sol, como estância internacional de banhos e de repouso, que já hoje marca como alguma coisa de grande no conceito de nacionais e estrangeiros.

Desde as linhas exteriores até aos mais pequenos detalhes da decoração interior e do mobiliário, nota-se por toda a parte uma aliança inteligente, dum bom gosto indiscutível, da simplicidade, com a beleza, com o conforto, com a comodidade, aliança que não dispensa as impressões de riqueza, de sumptuosidade, que se notam em certas instalações, como, por exemplo, os quartos que estão destinados

para o Rei Afonso XIII, quando se efectuar a sua visita a Portugal.

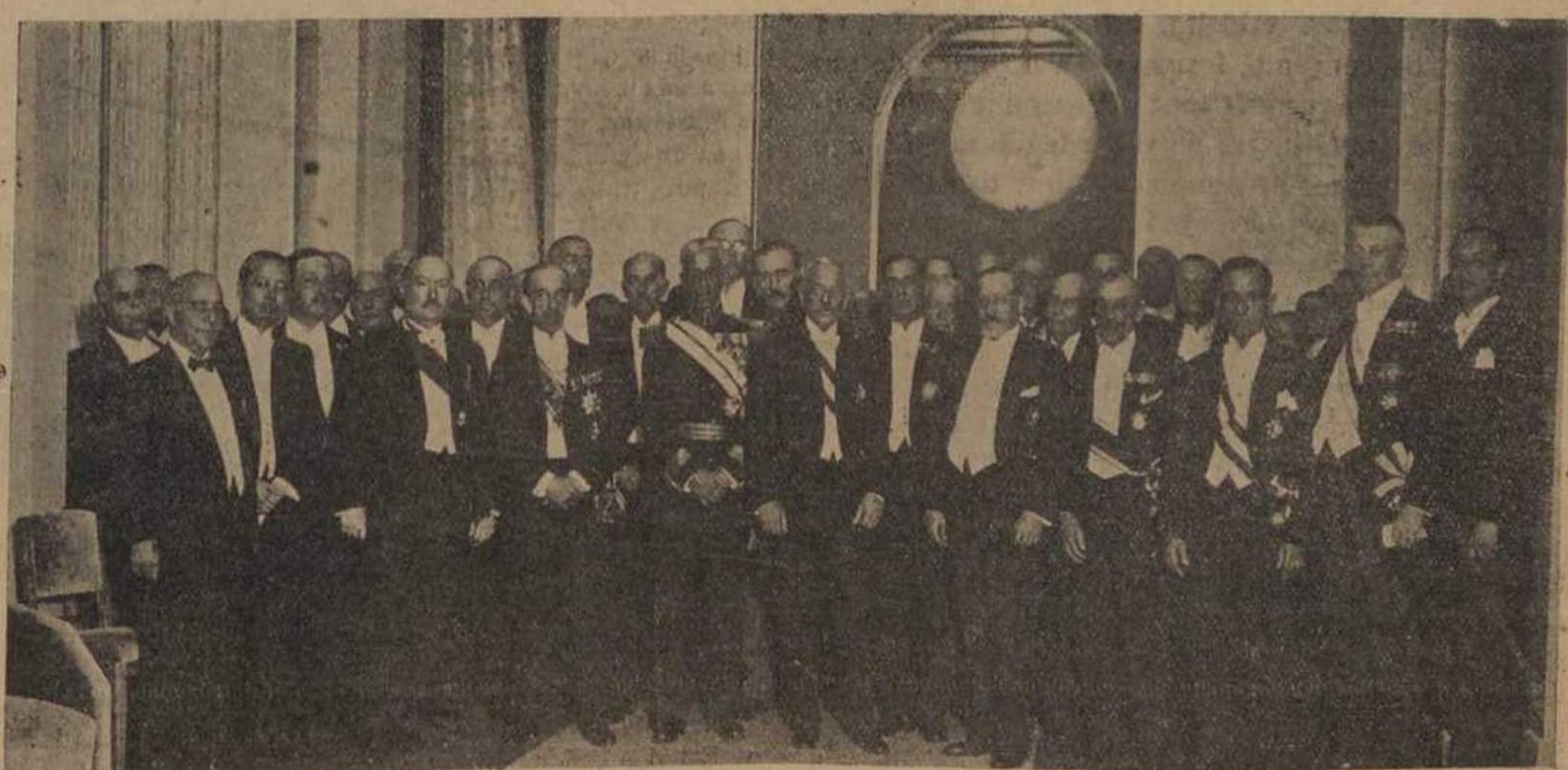
A visita dos jornalistas efectuou-se no dia 29, realizando-se no dia 30 a inauguração do Hotel pelo Sr. Presidente da República que presidiu ao banquete que pela Empreza lhe foi oferecido.

Em ambos os dias, o Sr. Fausto de Figueiredo — o iniciador, a alma da obra esplendida — recebeu as homenagens mais honrosas de todos os assistentes, a começar pela condecoração com que o Sr. Presidente da República quis galardoar o seu esforço colossal, reconhecendo assim, em nome da Nação, o valor alto que esse esforço representa, sob todos os pontos

de vista que hajam de se considerar, para o prestígio internacional da nossa terra.



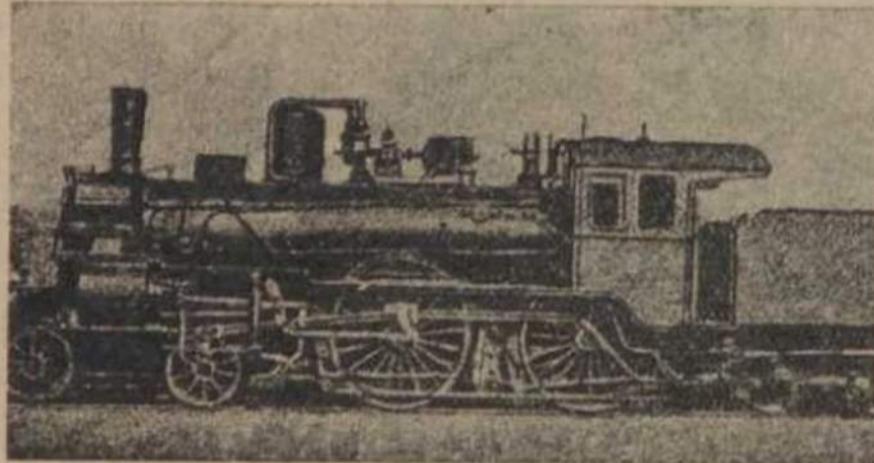
Um aspecto exterior do Estoril Palácio Hotel



O Sr. Presidente da República e o elemento diplomático e oficial que assistiu ao banquete de inauguração

A ILUMINAÇÃO ELÉCTRICA NOS COMBÓIOS

Quando, há mais de três quartos de século, surgiram, na vida dos povos, os primeiros transportes em linhas ferroviárias, verdadeira enovação no campo científico e verdadeira surpresa na esfera da evolução do mundo, não faltou o desânimo nem os prognósticos do fracasso até por parte dos mais estudiosos e



Novo modelo de turbo-dinamo montado sobre uma locomotiva dos mais adextrados em assuntos complexos e de retumbante notoriedade.

Homens de teoria, metidos nos seus gabinetes de intenso labor; práticos e técnicos, dentro de suas oficinas de execução, todos, enfim, em cujos cérebros residia uma centelha de inteligência que se colocava ao serviço da Civilização e do Progresso, para bem da Humanidade, ficavam aterrados de espanto e surpresa ante a primeira locomotiva de Stephenson, torpedeando, medonhamente, a genial criação do homem superior que se atrevia a pôr em movimento uma porção de toneladas de ferro e aço trabalhado, com rodas, eixos, tubos, caldeira, fornalha e mil e uma coisas que, no conjunto, formavam a máquina de um comboio que, em correria louca, transpunha, em poucas horas, e sobre linhas de aço estendidas ao longo da terra, centenares de quilómetros que deviam aproximar e engrandecer os povos atraizados, sedentos de convivência e de desenvolvimento.

Contudo, e apesar das oposições tenazes, até por parte de alguns parlamentos europeus, na vanguarda dos quais se encontrou, então, o próprio parlamento britânico, a locomotiva venceu e hoje, que nos é dado admirá-la no seu máximo aperfeiçoamento, hei-la que galga, célere, enormes distâncias em poucos minutos, levando a toda a parte a civilização e o bem-estar, subindo e descendo montanhas, atravessando bosques e rios, desertos, áridos e longos, quere de noite, à luz pálida da lua cheia, iluminando-lhe o dorso ofegante quere durante o dia, sob a poalha escaldante do sol aquecendo-lhe ainda mais o ventre em brasa.

É certo que, embora aperfeiçoada, a locomotiva não deixará nunca, todavia, de exercer exclusivamente

a função própria para que foi criada — a de grande auxiliar do Homem. Mas ainda assim, e não querendo os opositores da excelente invenção, reconhecer as vantagens que da locomotiva adviriam para o mundo a progredir, criaram a Stephenson vários e sérios embaraços, que o impediram, de começo, de organizar, com sossego e mais segurança de bom êxito, as empresas ferroviárias em que se lançara, porque os capitais, receiosos, retraiam-se extraordinariamente, não fossem frutificar, no futuro, os augúrios pessimistas dos que combatiam o seu invento magnífico.

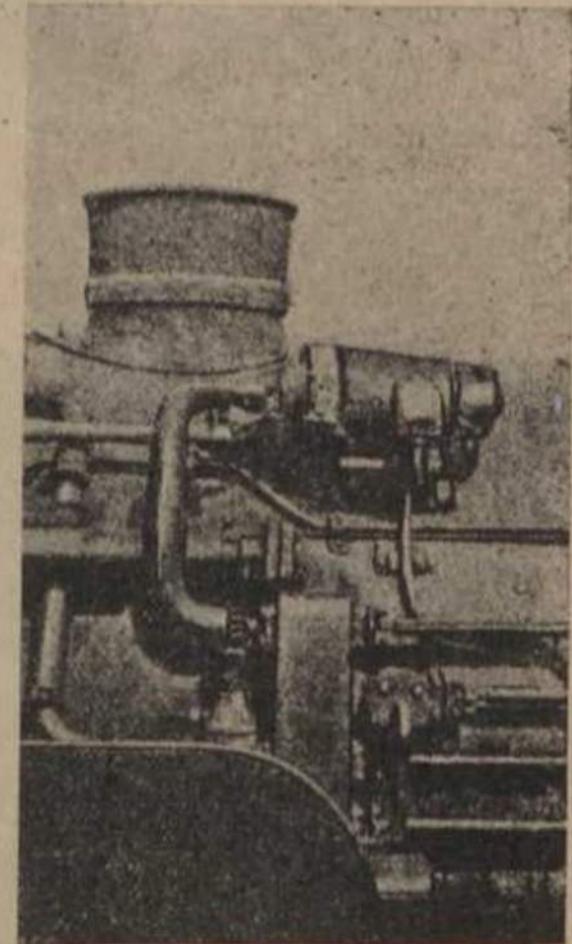
Hoje, porém, verifica-se que era Stephenson quem tinha razão. E, de todos os aperfeiçoamentos que vem sofrendo a locomotiva, conta-se, como o mais notável, a moderna criação da iluminação eléctrica, verdadeira maravilha da ciência experimental.

A este assunto palpítante se referiu também, em seu número 665, o nosso distinto confrade carioca, *Brazil-Ferro Carril*, de cujo esplêndido trabalho, com a devida vénia, transcrevemos, a seguir, alguns períodos, e as duas gravuras elucidativas das considerações que fazemos:

... Dentre os progressos realizados, — os da locomotiva — destaca-se o da iluminação que começou a vela, passou a azeite, kerozene, acetilene, gaz de carvão e, finalmente, a eléctrica.

Ainda deve haver no arquivo histórico dos nossos vagões encostados por imprestáveis, alguns em que a Central ainda usava a vela em lanternas, semelhantes às dos antigos tilbrys, pois tinha um tubo na parte inferior, no qual se engastava a vela que ia subindo à proporção que se consumia, empurrada por uma mola dentro do tubo. Ao chegar ao gaz, a iluminação dos comboios parou muito tempo, com todos os perigos de explosão e de incêndio, sobre tudo quando se davam colisões. Foi por causa disso que se começou a pensar em substituir a iluminação existente pela electricidade, principalmente nos comboios rápidos.

Há algumas dezenas de anos, a Alemanha de um lado e os Estados Unidos do outro, trataram de prover as locomotivas de um poderoso farol eléctrico, cujo cone luminoso aclarasse a maior distância possível, à frente do comboio.



Primeiro modelo turbo-dinamo para a iluminação de uma locomotiva alemã

O meio de solução adoptado foi o que ainda se usa, o do turbo-gerador solidário com um dos eixos por várias espécies de transmissão, como as entrosagens multiplicadoras, o atrito, a correia intermediária, etc.

Com o movimento do veículo girava o motor e este produzia electricidade, que se gastava em parte, armazenando-se o saldo em acumuladores, de modo a não interromper-se a iluminação enquanto a locomotiva estivesse parada.

O primeiro ensaio alemão foi com uma turbina Laval e de um gerador *Shunt*, do sistema A. E. G., acionado por meio de uma entrosagem, com uma velocidade de 20.000 t./mm. e mais um gerador de 2.000 t./mm. Ambas as unidades estavam montadas entre a cúpula e a cabine do maquinista.

O ensaio não provou bem, porque o manejo do aparelho era por demais complicado e a sua velocidade excessivamente elevada. Além disso, o consumo de corrente das lampadas de filamento de carvão era considerável (cerca de 3,5 watts por vela Hoefner cada lampada).

Actualmente a situação está mudada, sendo grande o número de caminhos de ferro com os seus comboios provisões de luz eléctrica. Só na Alemanha há mais de mil locomotivas com luz eléctrica. No Brazil, todas elas o são, pelo menos na Central, cujos vagões de passageiros de expressos, do ramal paulista e da Linha do Centro, usam também iluminação eléctrica. Até alguns carros dos subúrbios se iluminam por electricidade.

Um dos últimos modelos de grupo electro-génio alemães compõe-se de uma turbina accionando directamente um dinamo, tendo ela apenas uma roda. Em vez do funcionamento se dar com o movimento do eixo das rodas, ela recebe o vapor da locomotiva que a põe em giro. O vapor, em chegando à turbina, faz com que se lhe movam as pás, passando uma segunda vez pela roda, por meio de pás de inversão.

Graças a este dispositivo, utilizam-se duas velocidades do vapor sobre a mesma coroa de pás, reduzindo, assim, consideravelmente, o gasto do vapor.

No regulador, do tipo centrífugo, o transporte axial de energia efectua-se por meio de uma polia de aço, inoxidável que se apoia contra um disco de carvão endurecido. Tal dispositivo transmite directamente o movimento dos pesos do regulador à gaveta de distribuição. Sendo esta de metal *monel*, não ha receio de oxidação, mesmo após uma longa parada do aparelho, o qual exige apenas uma ou duas lubrificações por ano.

O gerador é um dinamo série, do tipo couraçado, com os mancaes reforçados e protegidos contra as poeiras. O enrolamento *compound* tem por fim manter constante a tensão entre a marcha em descarga e a marcha em plena carga. Quanto ao rotor, ele é cuidadosamente equilibrado para evitar qualquer trepidação.

O consumo de vapor não é muito elevado. Por exemplo, registaram-se 57 kgs. por hora em marcha com plena carga e de 26 kgs. em descarga, no caso do pequeno modelo de 500 watts.

Vê-se, pois, aonde chegou, no nosso seculo ainda, graças ao prodigo da química e do esforço humano, o aperfeiçoamento da iluminação nos comboios, todo o aperfeiçoamento dos transportes ferroviários em toda a parte do mundo, e Portugal, graças ao mesmo esforço dos seus filhos, não tem ficado indiferente a esse progresso extraordinário. Haja em vista o que se passa, já hoje, nos comboios rápidos e em todos os comboios de longo curso, que circulam nas linhas do

nosso país, especialmente nas linhas da C. P., nos quais já se viaja sob luz intensa e brilhantíssima.

E d'aqui a cem anos, o que será? Ah! não nos será dado aprecia-lo! Para esse tempo, todos os que vivemos admirando o que de belo e de bom já existe, seremos pó, terra e Nada! Outras gerações falarão de nós, através da História...

Almeida Júnior



Linhos estrangeiros

Espanha — Em consequência de uma quebra de engates, na linha de Ribas a Turin, em construção, ficaram gravemente feridos quatro operários e um engenheiro, chocando vários vagões do comboio de serviço em que todos se encontravam no exercício de suas ocupações.

Inglaterra — Vae celebrar-se, por todo o corrente mês, o centenário da inauguração do caminho de ferro de Liverpool a Manchester, cujo grandioso plano do acontecimento está sendo organizado com toda a atenção por quem de direito, esperando-se a concorrência, às festas, de pessoas dos mais distantes pontos do globo, que aproveitarão a oportunidade para fazer, à cidade de Liverpool, uma demorada visita.

É para notar que, da construção e inauguração, há cem anos, de tão importante linha férrea, é que nasceu, por assim dizer, o moderno sistema ferroviário.

Uma parte do vasto programa das festas será dedicada a uma grande parada exemplificadora do desenvolvimento dos transportes acelerados, através dos tempos.

— Os trabalhos de perfuração do novo túnel sob o Tamisa, entre Purfleet e Dariford, que devem custar cerca de três milhões de libras, começarão ainda no ano corrente e antes do Natal.

Obra gigantesca, porá em comunicação mais rápida e fácil as duas importantes cidades inglesas, que mais e mais se desenvolverão sob todos os aspectos.

Assim pudéssemos dizer da travessia do Tejo e prever, para breve também, o engrandecimento da sua ridente margem esquerda.

Alemanha — Apesar dos desmentidos da embaixada russa, em Berlim, um jornal alemão, que se supõe bem informado, afirma que se realizaram negociações, que vão muito adiantadas, entre os representantes de um grupo americano e do governo soviético, para a venda, por este último, da sua participação no caminho de ferro oriental chinês e, segundo o mesmo jornal, os negócios nesse sentido têm uma atmosfera favorável à operação.

Acrescenta, além disso, que o governo soviético está na disposição de vender os títulos do «Banco Russo Asiático» por 60% do seu valor nominal.

HA QUARENTA ANOS

(Da Gazeta dos C. de Ferro, de 16 de Setembro de 1890)

Navios sobre carris

Um dos mais curiosos projectos que se registaram, há quarenta anos, em matéria de transportes, foi, sem dúvida, o da construção de um caminho de ferro para transporte de navios por terra de um mar para outro.

A importância do projecto derivava não só da construção dessa linha mas também da construção da aparelhagem indispensável para colocar os navios sobre as linhas e para os passar de novo delas para a água.

A Gazeta dos Caminhos de Ferro tratou então desse projecto no artigo que a seguir transcrevemos:

Todas as ideias por mais arrojadas que pareçam á primeira vista, germinando nos cerebros exaltados dos modernos pensadores da engenharia universal, transportam-se da região do impossível para o campo da realidade, adquirem vulto, passam a factos, e ao despirem-se da inverosimilhança utopista que as envolvia totalmente, assombram não já pelo que encerram de sobrenatural, mas pelo que contêm de admirável e de levantada ousadia de concepção, os que não se conformam eom a crença precisa da rapidez evolutiva que agita as produções intellectuaes do fim do seculo.

Vae agora realizar-se no Canadá, um d'estes emprehendimentos. Trata-se de construir um caminho de ferro para substituir os canaes interoceanicos, o qual transportará os navios d'um mar a outro, atravez os isthmos.

Não é apenas um projecto escripto, é uma realização quasi feita, visto que já estão terminados os estudos technicos em todos os seus mais minuciosos detalhes praticos, os capitaes reunidos, os materiaes encommendados, os terrenos comprados, e finalmente os trabalhos preparatorios em via de execução.

Como se sabe o golpho de S. Lourenço, na America do Norte, é separado da bahia de Fundy, por uma larga lingua de terra de 17 milhas (36 kilometros approximadamente) designada sob o nome de isthmo de Chignecto. Pois o engenheiro M. Henry Ketchum vae construir um caminho de ferro — em substituição do canal — o qual poderá transportar navios de 1.000 toneladas, d'um lado a outro do isthmo, levando elles a bordo toda a carga e tripulação.

O ponto delicado da tentativa consiste na installação e funcionamento dos apparelhos que hão de agarrar nos navios pelo fundo, erguelos fóra de agua, e collocalos nos rails.

Em cada extremo da linha collocar-se-ha um enorme guindaste formando o ultimo troço do caminho de ferro, e trazendo um apparelho destinado a receber o navio em movimento.

Quando chegar o momento de se proceder á operação, o guindaste desligar-se-ha da via, e descendo ao longo d'um plano inclinado irá mergulhar-se no mar com o seu apparelho sobre o qual o navio será

collocado; depois o apparelho subirá até o agarrar apertando-o com o auxilio d'um circulo de estaes moveis que se adaptam á circumferencia da volta redonda.

Então uns poderosos motores hidraulicos elevarão os navios até o nível da terra.

O guindaste engatar-se-ha depois outra vez á extremidade da via ferrea, e o apparelho ou zorra, trazendo o navio passará sobre os rails, onde o esporam as rodas destinadas a operar o transporte.

Uma vez o navio assim installado a tracção efectuar-se-ha, não com a ajuda de machinas fixas establecidas de espaço a espaço, como nos anteriores projectos do mesmo genero, mas simplesmente por locomotivas. M. Ketchum calcula que duas locomotivas bastarão para rebocar um navio de 1.000 toneladas e cheio de carga, empregando-se uma velocidade de dez milhas por hora, o que quer dizer que devem bastar duas horas para se fazer a travessia do isthmo de Chignecto.

Chegando-se ao ponto de destino, ha apenas a operar a manobra inversa da da partida; o quadro levando o navio sahirá do caminho de ferro por meio do guindaste o qual mergulhará no mar, de forma que a embarcação, tendo-se livrado dos estaes que a sustinham, retoma logo posse do seu elemento e da sua liberdade.

Não obstante tudo o que parece haver de difficult e complicado na ascensão d'um navio, d'um lado e da sua collocação na agua, do outro, M. Ketchum calcula que cada uma d'estas operações não demandará mais d'um quarto de hora.

O caminho ferro marítimo de Chignecto, deve estar prompto a funcionar no dia 1 de julho de 1892, isto é, dentro de dois annos.

As despezas totaes calculam-se em 30 milhões de francos, o que nos parece muito pouco.

Tudo leva a crer, que dado o caso da construcção d'esta prodigiosa linha ferrea, ella seja o inicio de outros projectos analogos mais arrojados e gigantescos, por que desde o momento que se pôde tirar bom resultado d'esta ideia, com navios de 1.000 toneladas, n'uma extensão de 30 kilometros, nada impede que se possa fazer a mesma cousa, em maiores percursos, e com embarcações de maior vulto.

Dois projectos nossos

De entre os projectos que em Portugal surgiram ha quarenta annos, nessa epoca em que por todo o mundo parecia haver uma grande sede de maravilhoso revelada nos mais grandiosos projectos, referia-se a Gazeta, no numero de 16 de Setembro de 1890, a estes dois :

Foi indeferido pela camara municipal um requerimento do concessionario do tunnel do Rocio ao Conde

Barão, pedindo a prorrogação, por mais um anno do prazo para apresentar o projecto.

— Os srs. Eduardo Augusto Nunes Collares, nosso collega na *Gazeta d'Obras Publicas* e Vicente José Pereira & C.ª, acabam de requerer á camara municipal de Setubal a concessão para estabelecer na dita cidade um caminho de ferro, sistema americano, de via reduzida e tracção a vapor, obrigando-se a começar os trabalhos seis mezes depois de obtida a respectiva licença e aprovação do projecto, e a começar a exploração um anno depois de obtida a mesma licença.

E' um melhoramento importante para a cidade de Setubal que muito desejamos ver realizado, e que concorrerá immensamente para a commodidade dos seus frequentadores e para a maior affluencia d'estes.

Tratava-se, sem duvida de dois projectos de alto valôr cuja importânci para as duas cidades era manifesta. Pena foi que, como tantos outros, tivessem ficado no campo das fantasias.

Locais

Viagens e transportes

Tramways entre Lisboa, Queluz e Cintra

Sofreu alterações o horário dos comboios n.ºs 1.305, 1.325, 1326 e 1357 entre Lisboa Queluz e Cintra.

O novo horário começou a vigorar no dia 10.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

HORARIO DOS COMBOIOS

2.º Aditamento ao Cartaz Horario C. H. 20

LINHA DO VALE DO SABOR

A partir de 15 de Setembro de 1930, esta Companhia estabeleceu os comboios abaixo indicados, para as Feiras de Mogadouro, que se realizam nos dias 2 e 16 de cada mês:

ESTAÇÕES	N.º 77	Misto	1.ª e 3.ª classes
Pocinho	P.	7,00	
Moncorvo	»	7,50	
Larinho	»	8,05	
Carvalhal — par.	»	8,22	
Felgar	»	8,50	
Moz — par.	»	8,45	
Carviçais	»	8,57	
Macieirinha — par.	»	9,10	
Freixo de Espada-á-Cinta	»	9,19	
Lagoaça	»	9,45	
Bruçô	»	10,08	
Vilar do Rei — ap.	»	10,55	
Mogadouro	C.	10,42	

ESTAÇÕES	N.º 78	Misto	1.ª e 3.ª classes
Mogadouro	P.	17,00	
Vilar do Rei — ap.	»	17,10	
Bruçô	»	17,55	
Lagoaça	»	18,05	
Freixo de Espada-á-Cinta	»	18,19	
Macieirinha — par.	»	18,26	
Carviçais	»	18,45	
Moz — par.	»	18,53	
Felgar	»	19,07	
Carvalhal — par.	»	19,14	
Larinho	»	19,28	
Moncorvo	»	19,46	
Pocinho	C.	20,16	

Estes comboios efectuam-se nos dias 2 e 16 de cada mês, e nos dias 15 de Setembro e 15 de Outubro de cada ano.

Lisboa, 28 de Agosto de 1930.

O Administrador-Delegado

Pedro Joyce Diniz

Mudança de nome e melhoramentos duma estação

A comissão administrativa da Junta de Freguesia de Vila Nova da Baronia, pediu ao sr. ministro do Comércio que a estação que serve aquela vila seja denominada Vila Nova da Baronia e não sómente Vila Nova como até aqui e que a plataforma seja coberta por forma a evitar-se os prejuizos e incommodos que, para mercadorias e passageiros resultam da falta de cobertura.

— Foram aprovadas as contas de liquidação da garantia de juros das linhas férreas de Foz do Tua a Mirandela e de Mirandela a Bragança apresentadas pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, relativas ao 2.º semestre do ano económico de 1929-30.

Da primeira liquidação paga a referida Companhia ao Estado, a quantia de 235\$07 recebendo este, da segunda liquidação a importânci de 25.633\$45.

— *O Diario do Governo* publicou, no dia 10, os avisos de concursos para o provimento de logares: de inspectores do Movimento e Tráfego, de fiscais principais do Movimento e Tráfego e de fiscais principais de Via e Obras da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

— Foram aprovados os projectos de edifícios a construir na linha férrea de circunvalação do Porto elaborados pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro e os respectivos orçamentos, na importânci de 793.613\$00.

O CENTENÁRIO DA BÉLGICA

E O

VI CONGRESSO INTERNACIONAL DA IMPRENSA TÉCNICA E PROFISSIONAL

DESDE o princípio do ano corrente, está a Bélgica festejando o centenário da sua independência, cuja data exacta é a de 21 de Outubro.

Para a solenização dêste centenário, organizou a Bélgica algumas grandes festas de rara imponência, entre as quais dois desfiles de um grande cortejo inter-provincial representando, em grupos animados, vestindo trajes da época, todo o passado das províncias belgas, dos tempos druídicos até nossos dias; mais de 3.000 figurantes de todas as classes sociais deram a este cortejo esplêndido uma imponência extraordinária, sem precedentes; a reconstituição cuidadosa do cortejo de Omne-gang, procissão singela, graciosa, cuja origem remonta ao século XVI e que por três vezes desfilou nas ruas de Bruxelas dando uma idéa nítida, exacta, do carácter do povo de Brabante; uma grande festa nacional realizada com extremo brilho; uma grande festa militar com uniformes históricos; um imponente cortejo luminoso.

Não se limitou, porém, a Bélgica, à realização de festas patrióticas mas organizou congressos, conferências, exposições nacionais e internacionais.

São numerosas as conferências internacionais que na Bélgica se reunem.

Em Bruxelas realizar-se-á no mês corrente a Conferência Internacional de Sciências Económicas Aplicadas, que estudará a evolução económica, principalmente da Europa, dêste o termino da guerra de 1914-1918 e os problemas essenciais da produção, do intercâmbio e das finanças públicas e privadas.

O programa dêsse congresso é o seguinte: Política comercial; o livre câmbio na doutrina e nos factos em 1855, 1918 e 1930; Produção industrial; a concentração e a racionalização da indústria, os preços de custo e os salários, os resultados obtidos; as explorações de economia mixta; Produção agrícola; a aplicação dos métodos industriais e a protecção do trabalho na agricultura; Questões financeiras; a influência da emissão e da amortização dos empréstimos do Estado no mercado dos capitais industriais e comerciais; a representação dos accionistas e o exercício de seus direitos nas sociedades anónimas; Questões fiscais; A acção dos impostos directos e indirectos nos preços de custo industriais e comerciais.

Em Liège reunem-se as seguintes conferências, que estão em relação com as diversas secções da Exposição.

Congresso Internacional de Física Pura e Aplicada;

V Congresso Internacional de Fisioterapia, que se dividirá em sete secções: Kinesiterapia, radiologia (Roentgen e Curie-terapia), hidroterapia, eliminatória, termoterapia, electroterapia e actinoterapia;

IV Congresso Jurídico Internacional de Telegrafia sem Fio;

Congresso Internacional de Questões Económicas e Comerciais;

X Conferência da União Internacional de Química, Pura e Aplicada;

X Congresso Internacional de Química Industrial;

Assembléa da União Radiotelegráfica Scientifica Internacional;

Congresso Internacional de Mecânica Geral;
I Congresso Internacional de Construção Metálica;

VI Congresso Internacional de Minas, Metalurgia e Geologia Aplicada;

I Congresso Internacional de Cimento e Cimento Armado;

II Reunião do Comité Internacional de Alvenaria; Congresso Internacional de Empreiteiros;

Congresso Internacional das Associações Técnicas de Fundição;

Congresso Internacional de Ensino Técnico Profissional;

Reunião da Associação Internacional de Protecção à Infância;

Congresso Internacional de Lazeres de Operário com o apoio da Repartição Internacional do Trabalho;

Congresso Internacional de Educação Doméstica;

Sessão especial da União Internacional das Cidades;

Congresso Internacional de Câmaras de Comércio;

Assembléa Geral da Federação Internacional de Transportes;

Congresso Internacional dos Eficientes;

Congresso Internacional de Estudantes;

Congresso Internacional de Engenharia Rural, com as secções de mecânica agrícola, organização científica do trabalho agrícola, motocultura e electrocultura;

VIII Congresso da Sociedade Internacional de Música Contemporânea;

Congresso Internacional de Música Religiosa;

Reunião da Sociedade Internacional de Musicologia.

A exposição Internacional Marítima e Colonial, em Antuérpia, com uma secção especial consagrada ao Congo Belga.

A Exposição Internacional, em Liège, que se desdobra em quatro secções: Sciências, Indústria, Agricultura e Música.

A êsses dois certames concorrem numerosos países, entre os quais o Brasil.

A Exposição Internacional de Liège abrange na sua secção de Sciências: as sciências matemáticas (topografia, agrimensura, geodesia, cosmografia, sismologia e astronomia); as sciências físicas (estática, acústica, magnetismo, electricidade, ondas hertzianas, telegrafia sem fio, ondas caloríferas, ondas luminosas, fotografia, cinematografia, ondas químicas, raios X, raios gama); as sciências químicas (química geral, química mineral e orgânica, físico-química); as sciências minerais (cristalografia, mineralogia, petrografia, paleontologia, geologia, hidrologia, meteorologia); as sciências industriais (estações de experiência, laboratórios industriais de pesquisas) e as sciências médicas (medicina, cirurgica, farmacia).

A secção consagrada às indústrias comprehende os processos, aparelhos, materiais e productos das indústrias extractivas, da metalurgia, da mecânica, da electricidade, das indústrias químicas, das indústrias de fermentação e dos grandes productos orgânicos, de indústria, assucareira, da indústria textil, dos transportes (caminhos de ferro, bondes, automóveis), de pavimentação de estradas de rodagem, de engenharia civil. Haverá, também, exposições de sistematização do trabalho, de jornais e livros técnicos, e de economia social, devendo esta, pela sua organização, despertar grande interesse.

Desdobra-se a parte agrícola da grande Exposição em cinco secções: agricultura, arboricultura, horticultura, silvicultura, ensino agrícola, às quais estarão anexadas uma exposição internacional de mecânica e de productos agrícolas, uma exposição internacional de apicultura e uma exposição internacional de floricultura, uma exposição internacional canina, além de certamens belgas de gado equino, bovino e suíno e de aves. Na secção agrícola haverá a reprodução de uma aldeia belga, com duas fazendas modelo, onde estarão evidenciadas as vantagens da aplicação da electricidade e da mecânica nas explorações rurais.

Completam a Exposição de Liège uma secção consagrada à música, com instrumentos de todos os povos e de todos os tempos e aplicação de telegrafia sem fio à música, e uma interessantíssima exibição dos famosos trabalhos de pintura, escultura, gravura, ourivesaria, cerâmica dos velhos mestres «wallons».

Além d'estes congressos e conferências internacionais realizou-se já na Bélgica o VI Congresso Internacional da Imprensa Técnica e Profissional organizado pela Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional e pela União Profissional da Imprensa Periódica Belga.

As sessões do Congresso, a que oportunamente faremos referência larga, realizaram-se em Bruxelas em 4, 5 e 7, em Anvers em 6 e em Liège em 8 do mês corrente.

O Comité de honra do Congresso, sob o alto patronato do Rei Alberto, tinha como presidente o primeiro ministro Mr. Jaspar e como membros Mrs. Magnette, presidente do Senado; barão Thiebaut, presidente da câmara dos representantes; Heymau, ministro da Indústria, do Trabalho e da Previdência Social; Hymans, ministro dos Negócios Estrangeiros; Vauthier, ministro das Ciências e das Artes; o conde de Broqueville, ministro da Defesa Nacional; barão Houtart,

ministro das Finanças; Janson, ministro da Justiça; Bael, ministro do Interior; Lippens, ministro dos Transportes; Van Cænghem, ministro dos Trabalhos Públicos; Max, ministro do Estado, Burgomestre de Bruxelas, Nens, governador do Brabante; Holvoet, governador da província d'Anvers; Pirard, governador da província de Liège; Van Cauwelaert, Burgomestre d'Anvers; Neujean, Burgomestre de Liège; Martougin, presidente do Comité executivo da Exposição d'Anvers; de Gerardon, presidente do Comité executivo da Exposição de Liège; Laboule, Comissário Geral do Governo junto da Exposição de Liège.

O Comité de organização tinha como presidente M. Paul Duchaine, presidente da Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional e presidente da Secção Belga, como secretário geral M. Peiren, vice-presidente da União Profissional da Imprensa Periódica Belga, como secretário M. Bebrun, bibliotecário da U. P. P. P. B., como secretário adjunto M. Jardon, presidente do Comité des Síndicos da U. P. P. P. B. e como tesoureiro M. Oudart, da U. P. P. P. B.

Entre os vice-presidentes está incluído o nome do nosso director sr. Carlos d'Ornellas, delegado da Secção Portuguesa da Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional.

Para se fazer dêste já uma idéa, ainda que ligeira, da importância dos assuntos tratados no Congresso, basta a nomenclatura que damos a seguir:

- 1) As fontes de documentação.
- 2) Os meios de execução.
- 3) Os modos e facilidades de transporte.
- 4) O elemento leitor.
- 5) Interesses particulares dos editores.
- 6) Organização interna da Federação.
- 7) Influência exterior da Federação.



Fôrça-Velocidade-Regularidade

Eis as qualidades exigidas dumha locomotiva para rebocar cargas pesadas sobre grandes distâncias, mantendo as marchas prescritas nos horários.

Por mais perfeita que seja uma máquina — quer fixa quer móvel — impossível será manter o seu funcionamento eficaz, económico e contínuo sem a protecção dumha película de óleo adequada sobre as suas peças móveis.

Lubrificação perfeita quer dizer rendimento máximo e desgaste mínimo — portanto economia no consumo de combustível, em reparações e substituições de peças, assim como ausência de prejuízos por paragens forçadas.

Seja qual for o tipo da vossa máquina há sempre um lubrificante GARGOYLE que foi metodicamente estudado pelos nossos técnicos especialistas para assegurar o seu perfeito funcionamento.



VACUUM OIL COMPANY

Lubrificantes

Imprensa

O NUMERO ESPECIAL DA «REVISTA INSULAR E DE TURISMO» DEDICADO AOS AÇORES CONSTITUIU UM VERDADEIRO SUCESSO

Acaba de sair o numero 40 desta excelente Revista de turismo, que o nosso colega Carlos d'Ornellas há 5 anos fundou e à qual vem imprimindo, num supremo esforço, todo o brilhantismo do seu belo espírito de organizador.

Este número que temos presente, e que é especialmente dedicado ao arquipélago dos Açores, vem interessantíssimo sob o ponto de vista de aspecto gráfico, impresso em belo papel e contém muitas gravuras alusivas a costumes e motivos açoreanos, que mais fortemente estreitarão os, já hoje, inquebrantáveis laços que unem a metrópole ás nossas ilhas adjacentes.

Abre com um belo retrato do Sr. Coronel Silva Leal, ilustre delegado do Governo nos Açores, e distinta colaboração de ilustres escritores açoreanos, dentre a qual se destaca a de D. Josefina da Cunha Melo, D. Helena Graça Rodrigues, D. Ana Adelina de Bettencourt da Costa Ramos, Dr. Calado Rodrigues, D. Filomena Serpa, Dr. Armelim Júnior, Carlos d'Ornellas, António Ramos Corte Real, P.º Botelho das Furnas, P.º Ernesto Ferreira, António Vieira, Armando Côrtes Rodrigues, Espinola de Mendonça, Rebelo de Bettencourt, etc.

court, Gervásio de Lima, João Sodré, Francisco Ornelas da Silva, Dr. Machado Serpa, etc..

As fotografias referentes a alguns monumentos e um soberbo trabalho de caricatura de D. Helena Graça Rodrigues, ainda mais fazem realçar o valor da referida publicação.

Desde a primeira até á ultima das suas 80 páginas, a *Revista Insular e de Turismo* marca mais um triunfo entre as publicações do seu género.

Revista
Insular e de Turismo

Linhas portuguesas

Caminhos de Ferro da Beira Alta

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta resolveu fazer as seguintes concessões:

— Redução de 75 % sobre os preços da Tarifa Geral, em 1.ª classe, aos oficiais do Exército de Terra e Mar inválidos da Guerra;

— Redução de 50 % sobre os preços da Tarifa Geral, em 1.ª classe, aos oficiais do Exército de Terra e Mar na situação de reserva, reformados e de licença ilimitada.

— Bilhetes de identidade ao seu pessoal reformado e suas famílias, com reduções que vão desde 50 % sobre os preços da Tarifa Geral até ao transporte gratuito conforme as categorias e anos de serviço.

REPRESENTAÇÕES
OFICINA LECEA NACIONAIS E
ESTRANGEIRAS
— **M A D R I D** —
SAN BERNARDO, 13 E AVE-
NIDA DATÓ, 14—TEL. 17.640

Relógios "LYM" — Aparelhos para freios — Cadeados para wagons — Coxinetes para carris — Acessórios de caldeiras — Travessas, postes, madeiras para minas sistema impregnação "RUEPING" — Travessas de Asbeston — Utensílios para caminhos de ferro e minas — "TRUCKS" — Alcatrão para tirafundos — Cones e cânhos estriados — Maquinas de soldadura electrica "GEFEI" — Desincrustadores — Casquilhos de reforço

PEDIR INFORMAÇÕES E PREÇOS!