

Gazeta dos Caminhos de Ferro

1.º DO 38.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Comercio e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro de Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)
Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1884. S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 889

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publca-se nos dias 1 e 16 de cada mês
LISBOA, 1 de Janeiro de 1925

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO

Manoel de Andrade Gomes

EDITOR

Carlos d'Ornellas.

SUMMÁRIO

Entrando em novo ano, por J. Fernando de Souza	Pag 1
O plano da rede ferroviária do país e o traçado de novas linhas, por Raul Esteves	3
A apresentação, o espírito de classe e a instrução profissional	5
A Linha de Vizeu a Foz-Tua dos agentes de caminhos de ferro, por C. Nasito Torres	6
Convenio entre a França, a Jugoslavia, a Áustria e a Suíça	7
Caminhos de Ferro de Campanha, por Jayme Gallo	8

A fiscalização do governo nas Empresas ferroviárias, por Raul E. dos Santos	10
La unidad de ancho de via en los ferrocarriles de la Península Ibérica, por Gabriel Uriagu	11
Linhos Estrangeiros	14
Projecto de uma ponte sobre o Tejo em Vila Franca de Xira	15
Carroagem-motor a vapor «S. Cammell» e Viagens Transportes	16
Parte oficial, Publicações recebidas e Parte Financeira	17
Carteira dos accionistas e Curso de cambios, comparados	18

ENTRANDO EM NOVO ANO

por J. FERNANDO DE SOUZA

TRINTA e oito anos de existência em tão restrito meio como o nosso representam, para uma publicação técnica, longa e laboriosa vida, amparada pelo benévolo apreço em que a «Gazeta» é tida pelos que reconhecem o enorme esforço e perseverança nela consubstanciados.

Por ver acumularem-se os anos não lhe chegou todavia a decrepitude. Apesar da crise omnimoda que para tantos determinou a perturbação mundial da guerra — e não foi a «Gazeta» das menos experimentadas — as boas vontades e dedicações que aqui se congregam empenham-se em assegurar progressos e melhorias à sua obra.

Corresponda-lhes o favor do público e a «Gazeta» procurará ser no nosso meio, como tem sido, caloroso advogado dos legítimos interesses da nossa rede ferroviária, fervoroso apostolo dos seus progressos, e divulgador de conhecimentos úteis da especialidade.

Antes de prosseguir a marcha e ao encetar novo ano de incruenta lucta, recordemos rapidamente as efemérides ferroviárias do ano findo. Escasso acréscimento nos trouxe ao património comum!

Nem um palmo de linha acrescentado à rede. Construções, que há anos se arrastam criminosamente, ficaram por concluir.

Nem a ponte de Alcacer se terminou para assegurar a continuidade da linha do Sado, começada há 12 anos. Os 40 km. de Evora a Reguengos estão votados ao abandono. Ainda não se

aproveitaram, pelo menos até Fronteira, os trabalhos feitos na linha de Portalegre. O mesmo sucedeu ao troço de Carviças a Bruçô, na linha do planalto de Miranda; ao que na linha do Tâmega, além do Gatão, penetra na região de Basto e tem a infrastructura feita; no prolongamento do Barreiro a Cacilhas, indefinidamente paralisado; no ramal de Alvalade a Sines, que sabe Deus quando será ultimado. Trabalha-se também na construção do primeiro troço da linha da Regoa a Vila Franca das Naves, iniciada há 10 anos e logo interrompida.

A obra principal, que é a ponte do Douro, absorve, nas condições actuais de preços, larga aotação e por isso a construção arrastar-se-á por largo tempo antes que chegue ao menos a Lamego.

Realisou-se enfim a operação financeira para o prolongamento da linha de Coimbra à Louzã, assim como o acordo da Companhia Real com a do Mondego, para a execução das obras que vão prosseguindo regularmente, enquanto os povos da região se agitam e pedem variantes e ramais. Infelizmente torna-se cada vez mais palpável o erro megalomano cometido pela adopção da via larga para uma linha de pouco tráfego, que atravessa uma zona sobremodo acidentada. Quiz-se crear uma grande artéria, que drenasse parte da região tributária da linha da Beira Alta, transpuzesse a serra da Estrela e fosse entestar na Covilhã. Onde seria admissível, quando muito, uma linha de via estreita em condições de planata e perfil-curvas de 100 m e rampas de 25‰ —

que permitissem a sua fácil adaptação ao terreno, preferiu-se a via larga com a sua rigidez para evitar a baldeação! Que monta esse pequeno encargo para uma corrente modesta de tráfego? Pois não é para os passageiros a regra geral nos pontos de contacto das linhas principais com as suas afluentes?

Ainda mesmo depois de construído o troço de Coimbra à Louzã se podia ter remediado o erro primitivo, estreitando a via e construindo com 1^m de largura o prolongamento até Arganil. A economia realisável seria suficiente para justificar essa providencia, alvitrada, entre outras, pela Associação dos engenheiros civis por ocasião do inquérito de 1904 acerca da rede complementar entre o Mondego e o Tejo.

Continuaram a falta de critério e a ausência de plano a manifestar-se na acção legislativa e governativa respeitante a caminhos de ferro. Voltou-se precipitadamente uma lei concedendo o caminho de ferro da Povoa, por Espinho, Barcelos e Braga a Guimarães, sem classificação prévia, sem fixação de condições técnicas, sem subordinação ao plano que deve dominar o estabelecimento de linhas de via estreita no Minho, sem atenção para com direitos adquiridos nem para com o interesse geral, sem garantias de idoneidade exigidas ao concessionário.

Foi a reincidência no caso da anterior concessão de um caminho de ferro de Peniche ao Carregado ou a Vila Franca, de via larga ou de via estreita, em leito próprio ou no leito d'estradas (sic) com inteiro menosprezo do plano decretado e da classificação metódicamente preparada.

E em matéria de impostos e de relações do Estado com as companhias de caminhos de ferro, quantos erros e injustiças praticados, que os leitores da «Gazeta» conhecem, pois foram aqui desfibrados e desassossor bradamente criticados!

Tarde e a más horas foi autorizada a elevação das sobretaxas a 1.000 %, a que equivale o multiplicador 11. Mas o decreto de 28 de março que o autorizou dar por finda a isenção do imposto de transação na intuito de o fazer recair sobre as companhias e não sobre o público, ao qual incumbe pagar os impostos por intermédio d'elas segundo o nosso direito fiscal.

Fez-se isso menosprezando o próprio texto da lei, que declara que a isenção do imposto cessa quando fôr autorizado o seu acréscimo ás tarifas.

Quando algumas companhias apresentaram logicamente o aviso ao público estabelecendo a cobrança do imposto, foi-lhes negada a homologação. E nem ao menos se atentou na constitucionalidade da parte do decreto que lativa a impostos, pois não foi referendado pelo ministro das finanças.

Companhias houve que abdicar um dos seus direitos e se sujeitaram voluntariamente ao imposto indevido. Outras porém recusaram o pagamento e recorreram da exigência ilegal para o Supremo Tribunal de Justiça.

O mesmo se pode dizer da criação arbitrária do fundo de assistência aos tuberculosos ferroviários que ou é um imposto, ou uma atribuição de destino de rendimentos das companhias que excedem ambos as faculdades legais do Governo.

Submeteram-se voluntariamente algumas companhias. Outras porém, conscientes do direito que lhes assiste reagiram e recusaram obediência a esse preceito arbitrário e sem base legal.

Reclamaram as companhias ao poder legislativo pedindo, a revogação da monstruosa lei de 1920, que avocou para o Estado os saldos das sobretaxas, confiscando-os ás companhias e impedindo-as de dar dividendo ás acções.

Alem d'isso essa lei mandou eliminar do cálculo das anuidades de resgate as receitas das sobretaxas, com a agravante de balancear receitas parciais com despesas totaes.

Lá foi a representação para o limbo das comissões, sem merecer á Câmara xame e solução um assunto capital para o concurso das iniciativas privadas com

E como se isto não bastasse, recusou o Estado o cumprimento de sentenças arbitrais a que se tinha d'antemão obrigado, inventando, para cohonestar a recusa, nova jurisprudência inteiramente falta de razão e justiça.

N'outros casos recusou o juízo arbitral contra a disposição explícita e iniludível dos contratos.

Noutros ainda vez de parte os pareceres das estações competentes e a jurisprudência por ele mesmo estabelecida para atirar para a arbitragem resoluções que a equidade, o sentido e a coerência impunham. E ao cabo de sete meses ainda está por concretizar o tribunal arbitral!

Em quanto o Estado, em vez de considerar as companhias úteis auxiliares, cujo crédito importa fortalecer, as hostilizava por todos os formos, a administração dos caminhos de Ferro do Estado passava por estranhas vicissitudes. Decretava-se uma reorganização, que punha de parte as extravagâncias (para não usar de outro termo) decretadas em 1922, mas deixavam-se em situação de destaque, agravada subsequentemente por um decreto que lhes confiava funções de inspecção, dois funcionários sem categoria que uma revolução guindara ás culminâncias do mundo.

Quando as companhias tinham valiosos saldos positivos d'exploração, as linhas do Estado apareciam luctando com avultado deficit, com as linhas e o material em deplorável estado, com os serviços desorganizados. Ardua tarefa de quem está ordenando esse caos!

Recordámos os atropelos cometidos em 1923 em matéria de impostos. Para os agravar, tributando a torto e à direito os transportes, vimos agravar o selo até 5% da importância cobrada, o selo de assistência elevado a 15 vezes o anterior e ainda a proposta de um imposto mais para estradas de acesso e melhoramentos nas estações.

Esperava-se que em 1924 se iniciasse um melhoramento de alcance, como era o prolongamento da linha da Povoação da Boa Vista à Trindade, ficando a estação terminal no coração do Porto.

O agravamento dos cambios, o retrairoimento da praça para operações financeiras e a falta de garantias para o capital impediram a Companhia de angariar os recursos necessários, não tendo podido iniciar os trabalhos na data fixada.

Toda a benevolência era devida segundo as normas invariavelmente seguidas. Tratava-se de uma obra de iniciativa da companhia, que nenhuma outra entidade pode realizar. É feita sem encargos para o Estado, —em proveito d'este. Pois mandou-se aplicar a multa de 20 contos por mês de demora, o que levaria a Companhia a renunciar à concessão.

Nesta reseña de factos, quasi todos lamentáveis, não deixarei de mencionar a louvável iniciativa da Companhia Nacional, fazendo estudar a linha de Foz-Tua a Vizeu, que ligando as suas duas concessões completará uma arteria de valor com cerca de 315 km. de extensão, servindo

uma importante região beirada e facilitando as suas relações com Traz-os-montes.

Tudo está na criteriosa escolha da melhor directriz, na fixação de rasoaveis características técnicas e na elevação da taxa do juro garantido, bem como na formula de exploração que lhe servir de base. Veremos se o novo ano traz a solução rasoavel desse problema.

Oxalá se entre de vez no caminho de uma boa política ferroviaria, de que tão arredado se anda.

E' ministro do comercio um ferroviário inteligente. Bem pode procurar legar o seu nome a uma obra de futuro, pondera-la e criteriosa... se para isso lhe derem tempo.

Para finalizar mencionarei um facto de consideração. A elevação das tarifas pelo multiplicador 11, em coincidencia quasi com a subita melhoria do cambio, determinou manifesto retrairoimento do tráfego. Resulta este principalmente da incerteza, que fez parar transações, porque as tarifas representam hoje 16 a 17 vezes as taxas anteriores, quando pelo cambio devia corresponder a uma elevação de 20 a 25 vezes.

Esta quebra de receitas preocupa as empresas apesar das vantagens que lhes traz o embarque do carvão e de alguns materiais.

Não faltam pois dificuldades no novo ano, o que mais necessaria torna uma boa política ferroviaria.

O plano da rede ferroviária do país e o traçado de novas linhas

por Raul Esteves

SEMPRE que entre nós se trata da construção de alguma nova linha, vem á tela da discussão o plano geral da rede ferroviária do país, nas linhas principais em que foi delineado, e nas precárias condições em que tem sido realizado.

Agora, a propósito da projectada construção da linha de Vizeu ao Tua, voltou novamente à actualidade da discussão, aquele plano geral, e os limites em que ele pode obrigar à adopção deste ou daquele traçado.

Ora, a verdade é que, pelo que está patente ao exame de todos, na simples observação da nossa carta ferroviária, o plano geral da nossa rede de caminhos de ferro, ou não foi estabelecido por uma forma terminante, ou nunca foi observado naqueles justos limites em que a ele se deveriam subordinar todas as nossas construções.

O nosso ilustre director, sr. Conselheiro Fernando de Sousa, com aquela autoridade incontestável que todos lhe reconhecem no nosso meio ferroviário, fazia precisamente assinalar, em artigos ultimamente publicados sobre a nova linha projetada, todos os numero-

sos erros cometidos na escolha das diretrizes de muitas das nossas linhas ferreas.

Parece, assim, que de nada tem servido até hoje qualquer plano geral estabelecido para o conjunto da nova rede ferroviária, e no qual, como supomos, deverão ter sido devidamente ponderadas e atendidas as razões de diversa ordem que influem na escolha de uma directriz para uma linha ferrea de certa ordem.

Na verdade a escolha da directriz para uma nova linha tem de obedecer a muitas condições de natureza diversa, e se é facto que nem todas poderão muitas vezes ser cabalmente satisfeitas, não é menos certo que para as principais delas pode, num plano geral bem estudado, fixarem-se por uma forma mais ou menos rigorosa os pontos capitais delas derivados.

Por esta forma, cremos que quando houvesse que discutir-se definitivamente o traçado desta ou daquela linha, já essa discussão ficaria restringida a mais apertados limites, nos quais se debateriam apenas as considerações aceitaveis apresentadas pelos interesses locais.

As principais condições a que deve obedecer a escolha da directriz duma linha ferrea podem classificarse em tres grupos distintos: condições de ordem económica, condições de ordem técnica e condições de ordem estratégica.

As condições geraes de ordem económica podem, a nosso ver, ser fixadas, nas suas bases fundamentais, num estudo conscientioso do plano geral da rede ferroviária do país.

Evidentemente que, só o estudo desse plano permitirá assentar, de um modo seguro, nas directrizes aproximadas das linhas principais, e nos limites em que devem ficar circunscritas as directrizes das linhas secundárias, pois que o estudo da directriz de qualquer desta especie de linhas não pode ser feito por uma forma independente e exclusivamente local, mas sim deve forçosamente obedecer às suas ligações com as outras linhas, e à determinação da sua posição relativa para com as outras linhas da mesma região.

A não observância destas prescrições, dá naturalmente os resultados, de que infelizmente temos alguns exemplos, da duplicação de linhas numa região restricta, ou do estabelecimento de entroncamentos e testas de linhas em pontos menos vantajosos em relação ao serviço geral de uma rede.

E' facil verificar, por exemplo, que a linha do Nordeste Alfarelos e a Linha de Oeste, representam, em certa medida, uma duplicação de linhas principais numa zona restrita.

Também se pode reconhecer, sem grandes exageros de discussão, que as testas das linhas da Beira Alta e do Douro poderiam ter sido mais bem escolhidas, se se atendesse às suas necessárias ligações com as redes do Norte e do Minho, respectivamente.

Na rede do Sul e Sueste é facil verificar, então, que o seu traçado geral não parece obedecer a um prévio exame das condições em que ela deverá ficar depois de completa.

A testa da linha na estação *eternamente provisória* do Terreiro do Paço, veio enfeudar todo o tráfego às precárias condições em que se ha-de fazer sempre a travessia do Tejo, até que seja construída uma ponte monumental que não sabemos também se dará uma solução aceitável para o problema.

Quanto a nós, e salvo melhor opinião, a testa da rede ferroviaria do Sul e Sueste poderia ter ficado em melhores condições num ponto que permitisse alcançar pela margem direita do Tejo, o local para uma ponte, onde se poderia passar á outra margem, e seguir então dai numa directriz mais desembaraçada até ao Algarve.

E' afinal, o que mais tarde veio a realizar-se com a linha do Setil a Vendas Novas, mas com as desvantagens de se ir procurar um ponto muito a montante do Tejo, e de se partilharem as comunicações entre duas Direcções distintas.

A rede do extremo Sul ficaria assim, a nosso vêr, com uma ligação mais segura e directa com a capital,

e o grupo de linhas que se desenvolvem entre o Barreiro, Setubal e Vendas Novas, passaria a ser considerado subsidiário da linha principal e directa Lisboa-Faro, podendo, se se julgasse conveniente conservar-se a sua ligação fluvial com Lisboa, mas sem constituir, como hoje, um elemento fundamental da exploração da rede.

As condições de ordem tecuina podem influir, de começo, no estudo de uma directriz, com um carácter absolutamente proibitivo, quer por insuperáveis dificuldades de construção, quer por resultarem dispendiosissimos os traçados escolhidos em obediência exclusiva a condições de encurtamento de transito ou análogas.

Salvo esses dois casos de capital importância, as condições de ordem tecnica nunca poderão constituir hoje um obstáculo sério à realização de qualquer traçado que não ofereça excepcionaes condições de construção.

Outra ordem de condições resta, porém, a examinar, e que embora, entre nós, tenham sido quasi sempre relegadas para um plano muito secundario, cremos que revestem, precisamente no nosso paiz, a mais alta importância.

Queremos referir-nos às condições de ordem estratégica que implicam de um modo decisivo com o problema da defesa nacional.

E' um principio assente hoje indiscutivelmente pelas autoridades no assunto, que a rede ferroviária d: um paiz constitue um dos elementos basilares do seu plano de defesa, e tal principio recebeu na ultima guerra a mais completa e categórica confirmação.

Ora, num paiz como o nosso, desprovido de rasoaveis comunicações ordinarias por estradas, as quaes, em regra, não poderão permitir uma mediocre circulação de transportes automoveis, é facili concluir que a rede ferroviaria será o unico recurso disponivel para a realização dos transportes acelerados exigidos pelas operações militares.

Nestas condições vê-se bem qual a importancia que tem sob o ponto de vista da defesa nacional, a existencia de uma outra ligação ferroviaria, e qual a enorme influencia que devem exercer as condições estratégicas, no estabelecimento do plano da nossa rede ferroviaria.

Mas, infelizmente, essas condições é que, em regra, nunca teem sido atendidas para o traçado de muitas das nossas linhas, para algumas das quaes pode dizer-se que, bem pelo contrario, o seu traçado só favorece as operaçoes do inimigo provavel.

Sobre este ponto é que se nos afigura tambem muito necessario chamar a atenção dos competentes, e, em geral, de todos os que interveem no assunto, porque, se nós não temos recursos para construir linhas exclusivamente estratégicas, como se faz nos outros paizes, procuremos ao menos que, naqueleas que se vão construindo para fins economicos, sejam atendidas as condições que as podem tornar tambem uteis para a defesa do paiz.

A Linha de Vizeu a Foz-Tua

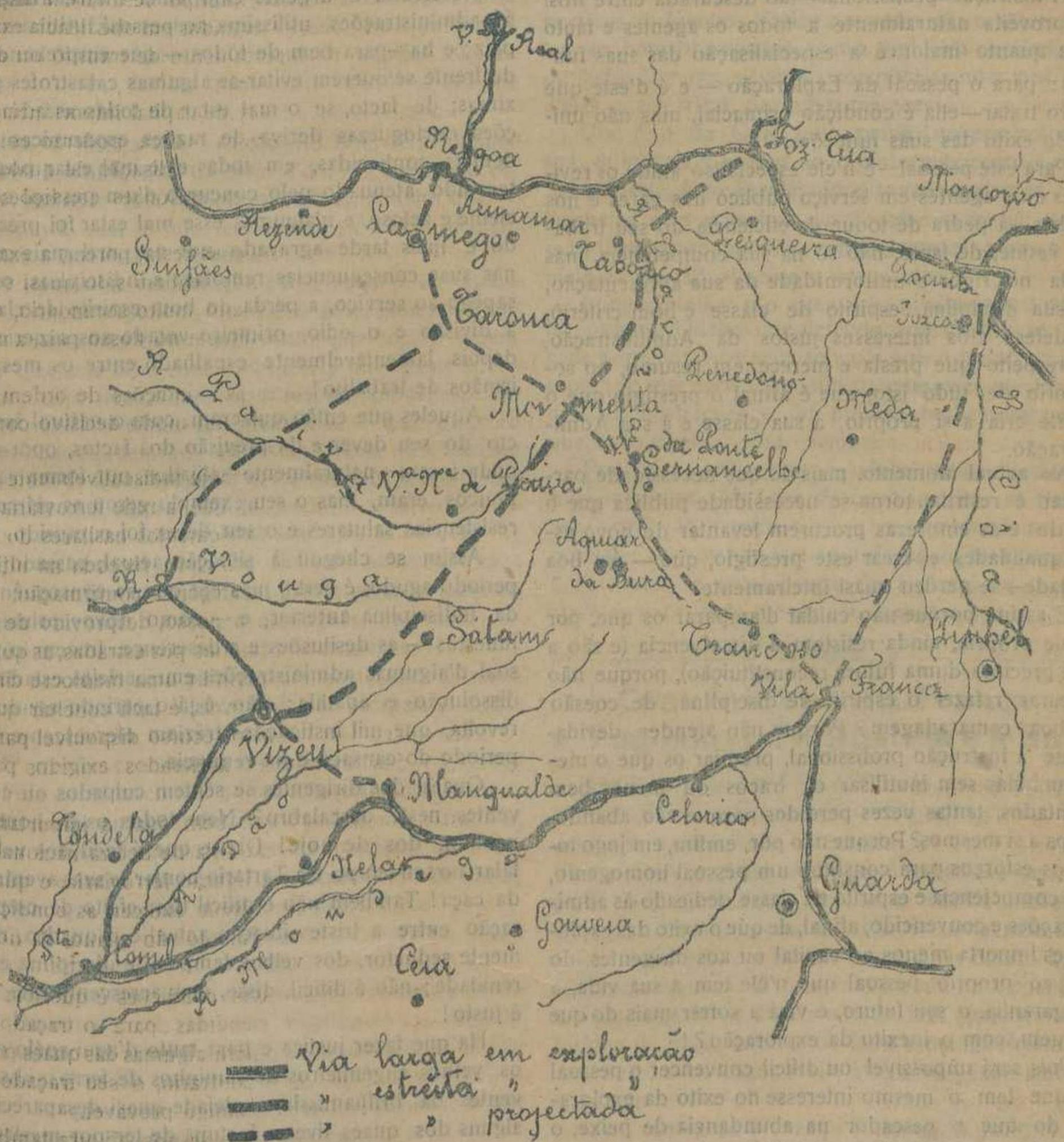
Referimos em artigo anterior os antecedentes históricos da classificação da rede complementar de caminhos de ferro do Norte do Mondego, da qual faz parte a linha de Vizeu a Foz-Tua.

Publicamos hoje um mapa representativo dessa rede tal qual foi classificada. Vê-se por ele que o decreto de 15 de fevereiro de 1900 deu por ponto obrigado

Mangualde atravessaria a região vinhateira do Dão.

Figura finalmente no plano a linha de via estreita do Pocinho a Vila Franca, linha de insignificante tráfego e que se justificaria num futuro remoto quando todas as outras estivessem construidas para ligar a linha de Pocinho a Miranda com a rede de via redu-

O plano da rede complementar do Norte decretado em 1900



da directriz as proximidades de Moimenta, onde cruzaria a linha da Regua a Vila Franca.

Figura também no plano uma linha Tarouca-Vizeu-Mangualde que saindo da da Regoa a Vila Franca nas proximidades de Tarouca iria por Castro Daire a São Pedro do Sul, seria construída entre S. Pedro e Vizeu pelo respectivo troço da linha do Vouga e entre Vizeu e

zida em Vila Franca e assegurar assim a continuidade deste.

Vê-se ainda que a diretriz adoptada para a linha Vizeu-Foz-Tua teve em vista torna-la mais directa e não alongar o percurso nas relações de Vizeu com Lamego e a Regoa.

Num proximo artigo apreciaremos a função da linha e as encontradas pretensões regionais a que dá logar o seu traçado.

A APRESENTAÇÃO, O ESPIRITO DE CLASSE E A INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DOS AGENTES DE CAMINHOS DE FERRO

por CARLOS MANITO TORRES

NÃO é esta questão das que menos sobrelevam em caminhos de ferro, antes a reputo como das que merecem mais aturado estudo e interesse.

A instrução profissional—tão descurada entre nós! — aproveita naturalmente a todos os agentes e tanto mais quanto maior é a especialização das suas funções; para o pessoal da Exploração — e é d'este que quero tratar—ella é condição primacial, mas não única, do exito das suas funcções.

Para este pessoal—e n'ele especializo ainda os revisores e os agentes em serviço publico nas gares e nos molhes—a pedra de toque da eficiencia do seu trabalho reside, de facto, não só na sua competencia, mas ainda no rigôr e uniformidade da sua apresentação, na sua disciplina, espirito de classe e bom critério, na defesa dos interesses justos da Administração, no respeito que presta e merece, em resumo, no somatório de tudo isto, que é afinal o prestigio que o agente cria a si próprio, á sua classe e á sua Administração.

No actual momento, mais do que necessidade particular e restrita, torna-se necessidade publica que o Estado e as empresas procurem levantar de novo estas qualidades e crear este prestigio, que — em boa verdade—se perdeu quasi inteiramente.

E assim, porque não cuidar d'amparar os que, por indole própria, ainda resistem á dissolvencia (e são a base preciosa duma futura reconstituição), porque não procurar refazer o espirito de disciplina, de coesão de boa camaradagem? Porque não atender devidamente á instrução profissional, premiar os que o merecem, mas sem inutilisar os fracos ou menos bem orientados, tantas vezes perdidos porque são abandonados a si mesmos? Porque não pôr, enfim, em jogo todos os esforços para constituir um pessoal homogenio, com competencia e espirito de classe, dedicado às administrações e convencido, afinal, de que o exito das explorações importa menos ao capital ou aos dirigentes, do que ao proprio pessoal que n'ele tem a sua vida, a sua garantia, o seu futuro, e virá a sofrer mais do que ninguem, com o inexito da exploração?

Pois será impossivel ou dificil convencer o pessoal de que tem o mesmo interesse no exito da exploração do que o pescador na abundancia de peixe, o cultivador na fertilidade do solo, o mineiro na posse da riqueza do filão? E será impossivel convencê-lo ainda de que se não ha zelo em poupar o material, em aumentar receitas, em afastar reclamações, em chamar trafego, em tratar bem o "cliente", a receita baixará (a par da subida das despezas d'exploração), e desde logo entrará em perigo a empresa, por certo, mas tambem a estabilidade do seu em-

prego, a regularidade do seu vencimento e—peior do que tudo—a segurança da sua reforma e o futuro dos seus filhos?!

Necessaria e urgente campanha é esta, utilissima ás administrações, utilissima ao pessoal, utilissima ao paiz; e ha—para bem de todos — que emprehendel-a de frente se querem evitar-se algumas catastrofes proximas; de facto, se o mal estar de todas as administrações portuguezas deriva de razões economicas por demais conhecidas, em todas esse mal estar poderia ter sido atenuado pelo concurso d'um pessoal consciente e zeloso, e nalgumas esse mal estar foi precedido e mais tarde agravado por um mal mais grave nas suas consequencias remotas: a indisciplina, o desapêgo ao serviço, a perda do bom espirito de classe, a divisão e o odio, primeiro votado aos superiores, depois lamentavelmente espalhado entre os mesmos irmãos de trabalho!

Aqueles que então quizeram, com o natural instinto do seu dever e da previsão dos factos, opôr-se á onda foram—naturalmente—aliados, por forma varia; poucos eram, mas o seu exemplo gerou as primeiras resistencias salutares e o seu dever foi cumprido.

Assim se chegou à situação actual, passado já o periodo agudo, é certo, mas em que as consequências da indisciplina anterior, e — como novos principios funestos — as desilusões e a descrença, trazem o pessoal dalgumas administrações em perfeito estado de dissolução e apathia; não é já o periodo agudo de revolta, que mil instigações traziam efervescente, é o periodo do cansaço e da renuncia.

Quaes dos dirigentes se sentem culpados ou coniventes neste descalabro? Nem todos os de hontem, nem nenhum dos de hoje! Diz-se que é facil aos velhos falar no seu tempo e a Tartarin contar as suas aventuras da caça! Tambem não é dificil tirar efecto da comparação entre a triste situação actual e o quadro, realmente seductor, dos velhos tempos de disciplina e serenidade; não é dificil, disse, mas acrescento que não é justo!

Ha que fazer justiça e para tanto d'aqui apêlo para os velhos engenheiros de caminhos de ferro, sobreviventes da brilhantissima pleiade quasi desaparecida, alguns dos quaes tive a fortuna de ter por mestres e amigos.

Esses sabem bem que o seu esforço, que nos deu fructos opimos, se poude exercer, entretanto, n'um meio inteiramente diferente do actual; que no seu tempo a instrução profissional não era melhor do que hoje, com ser agora deficientissima em face da complexidade crescente dos processos de exploração, no campo técnico como no comercial; que o engenheiro

tinha então o tempo livre para os estudos e trabalhos a que o solicitavam os deveres do seu cargo e as necessidades intelectuais, sem ter que dispersar-se pelas mil questões burocráticas e de pequena disciplina, que geram o actual estado dos espíritos, as leis logo revogadas, as organizações sucessivas; que não tinham os engenheiros que sustentar lutas pela disciplina, empenhando-se n'elas com risco de vida, sem outro prémio que não seja o malquistarem-se com o seu pessoal e o cumprimento do seu dever; que a disciplina era coisa assente, que a ninguém preocupava, que não se instilaria ainda na grande família ferroviária o veneno trazido de fora, que depois veiu a perturbar tudo, a dividir todos, a malquistar aqueles que, de baixo a cima, deviam querer-se e estimar-se sempre como irmãos!...

Esta a justiça que é necessário fazer-se aos engenheiros, aos dirigentes d'ontem e d'hoje; mas é necessário estender essa justiça ao pessoal, aqueles que — porventura sem o julgarem — têm sido as principais vítimas d'este estado de coisas!

O pessoal da exploração não gosa hoje da estima e do respeito público que devia corresponder á sua alta — altíssima, devia dizer — função social! Quem quer que seja olha com sobranceria num agente ferroviário, cuja ilustração, cujas responsabilidades, cujo papel social, é tantas vezes, infinitamente superior ao seu! Todos sabem que n'esta deplorável inversão de conceitos se transformou o respeito que antigamente suscitava um empregado de caminho de ferro, sobre-tudo quanto no exercício das suas nobres funções.

E contudo — é necessário afirmá-lo sempre através das excepções que não invalidam a regra — nenhum pessoal melhor do que o português, na oficina, no escritório, sobre a locomotiva, na manobra!

E' preciso apelar para as suas qualidades de resistência, sobriedade, dedicação? Não se apelará baladamente.

E' preciso contar com o seu sacrifício?

Pois conte-se com ele, incondicionalmente.

E' preciso mostrar destreza e perícia arite estranhos, elevar o bom nome do país ou da colectividade? D'ar-temão se sabe que tudo se transformará diligentemente e que o nosso bom nome ficará salvo.

Quer-se medir a grandeza do seu coração, o seu espírito de justiça e de gratidão?

Seja-se sempre recto e justo, parta de cima o exemplo da moralidade, do amor á profissão e á verdade, do respeito do direito alheio, da assiduidade e da justiça e ter-se-ha conquistado o respeito, a estima — mais do que isso — o afecto dos subordinados, que não sentirão constrangimento em o ser.

De tudo isto é farto exemplo a forma como sob um comando prestigioso, os sapadores de caminhos de ferro honraram em França a sua classe e o seu paiz; e de tudo isto são exemplos recordações inesquecíveis dos meus tempos do Sul e Sueste, que guardo no coração, mais do que no cérebro!

De tudo isto ha que concluir que bem pode remover-se e modificar-se o estado e o estorpid

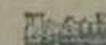
pessoal, já sensivelmente melhorado sobre o que era ha alguns anos atraç e que a indisciplina e desorganização de que tem sofrido é, não um mal proprio, mas principalmente o reflexo natural da dissolução em que se têm debatido todas as classes sociais e que atingiu, embora sob modalidades diferentes, todos os países da Europa.

A depressão moral que os nossos caminhos de ferro têm sofrido — tanto ou mais nefasta do que as dificuldades materiais — está, felizmente em declínio, mercê da reflexão que o tempo e as desilusões trouxeram ao próprio pessoal e aos esforços dos respectivos dirigentes. Vários exemplos d'isto são patentes ao bom observador, como lisonjeira confirmação de factos por que devemos congratular-nos; mas dois d'eles quero frizar, porque o merecem.

Um é o da C. P., cujo pessoal parece outro na sua diligencia e no seu novo uniforme; outro é o do Sul e Sueste, fóco inveterado d'antigas agitações e deficiencias, cuja atmosfera um director novo, habil e de mão firme pôde modificar sensivelmente, ao passo que melhorava gradualmente o seu serviço.

Bons sintomas são estes, e bem merecem do paiz, na ordem d'ideias que defendo, aqueles que se dedicam a melhorar os seus serviços sob o ponto de vista moral, e que servindo assim os interesses do pessoal, das administrações e do público, tanto monta dizer que estão fazendo obra nacional.

Por mim, não perco a minha antiga paixão por estes assuntos, em que de novo insisiirei se alguma vez voltar ao *serviço activo*; por agora só me resta prometer que os versarei aqui de novo, se a paciencia dos leitores, a amabilidade da Redacção e os meus afazeres para tanto me derem licença.

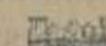


Convénio entre a França, a Jugoslávia, a Áustria e a Suíça

Em Julho d'este ano foi concluído um acordo entre a Jugoslávia e a França, de combinação com a Suíça e Áustria, como países de trânsito.

Os fretes poderão ser pagos à expedição ou à chegada. As tarifas terão por base a tarifa máxima. A Áustria consentiu numa redução da tarifa para transportes em trânsito a fim de poder lutar contra a concorrência italiana. O convénio atende uma porção de artigos jugoslávios de exportação, tais como madeiras, farinha de trigo, minério de ferro e manganésio, ameixas, ovos, aves, trigo, aveia, antimónio, juta, peles, tabaco, etc.

Por seu turno a França é protegida no ferro, artigos de relojoaria, aço em barra, ferro crú, etc. Convenção análoga vai ser concluída com a Suíça.



CALENDARIOS

Da papelaria da Moda recebemos 2 interessantes folhinhas que agradecemos.

Caminhos de ferro de campanha

Ensinaamentos da grande guerra. Os bons serviços do B. S. C. F. em França

por JAYME GALLO

Da experiência resultante da Guerra, muitos ensinamentos se colheram que serviram para executar as necessárias correções n'aquilo que se reconheceu não ser ainda o que devia ser para que os caminhos de ferro prestassem todo o valioso auxílio que exige a defesa d'um paiz.

Raul Esteves — Comandante do B. S. C. F.

S'caminhos de ferro de campanha funcionando em condições muito difíceis, fácil é de prever que exigem grande dedicação método, e disciplina por parte do pessoal neles empregado.

Tendo a executar todos os transportes ordinários ou da rectaguarda de acordo com a exploração comercial, e, ao mesmo tempo os transportes estratégicos ou da frente, exclusivamente militares e que tem por objecto os deslocamentos de grandes massas de tropa e de material, exigem o emprego de todo ou de grande parte do material de caminhos de ferro fixo e circulante das empresas, com manifesto prejuízo da exploração comercial.

Na grande guerra mobilisadas para serviço dos exércitos as locomotivas das empresas

francesas e belgas, na maior quantidade possível, não foram ainda em número suficiente; necessário foi que outras viessem de Inglaterra, expressamente construídas para a guerra, entre as quais muitas de aspecto magestoso como as das séries 350 e 400 da C. P., possuindo até assentos estofados para os maquinistas. Tais locomotivas inutilisadas ou immobilisadas por vezes, pelos bombardeamentos alemães, em curto prazo eram substituídas.

Material circulante forçoso é haver-lo em campanha para todas as aplicações como em tempo de paz. Na grande guerra encontramos mesmo tipos especiais exclusivamente militares, destinados aos transportes dos diferentes tipos de munições.

Quanto ao material fixo dos caminhos de ferro, tem ele particular importância em campanha:

Alem da segurança, condição essencial a atender

num caminho de ferro, temos também de atender em campanha à *rapidez* de construção, reparação ou destruição e, assim não pode ser-nos indiferente o tipo do material de via. Achamos que na construção dos caminhos de ferro de campanha, não deveria empregar-se tipo de carril superior ao de peso 30 quilogramas por metro corrente, Vignole, com comprimento 6 ou 8 metros.

O emprego de material de maiores dimensões não permitirá a indispensável rapidez de trabalho que as circunstâncias dum bombardeamento exigem, sobretudo tratando-se de conservação de via, pois neste caso as reparações tem de ser constantes por motivo de carris partidos e travessas inutilisadas por granadas ou obuzes.

Na grande guerra muito penosa foi a tarefa da conservação das linhas possuindo carris de 20 metros, de peso 45 quilogramas por metro corrente, pertencentes a empresas francesas, mas entregues aos exércitos para efecto de exploração e conservação, em vista dos bombardeamentos a que estavam sujeitas,

como por exemplo, na grande linha Paris-Lille passando pela região de Arras, na linha passando em Lilliers, etc.

O carril Vignole de 30 quilogramas por metro corrente, de 6 ou 8 metros de comprimento, provando nas linhas comerciais oferecer a necessária segurança à circulação dos comboios com a velocidade de 75 quilómetros à hora, deveria ser o único a utilizar em campanha na construção das vias largas ou normais.

Não se podendo, na linha férrea de campanha, prescindir das condições técnicas que dizem respeito a qualquer caminho de ferro (sobre largura de via, sobre-elevação, "devers" etc.) também a tais condições é preciso atender *pela forma mais expedita*. A inclinação transversal dos carris ou devers, a opôr ao esforço transverso da via, obtida por sabotagem à enxó na travessa, é morosa, e portanto, tem de ser posta



Estação de Caminho de Ferro em destruição
pela artilharia inimiga

de parte nos caminhos de ferro de campanha. Os carris assentando em chapins de ferro especiais ficarão com a necessária inclinação, limitando-se o trabalho d'apparelho da travessa a um simples desbaste na madeira para assentamento do chapim. A facilidade do trabalho exige assim menos competencia ou pratica, factor importante a observar em campanha, onde em geral escasseia pessoal apto, e, dispensa tambem o emprego de ferramentas: o "gabarit" de sabotagem e o "gabarit" d'inclinação de carril. Com este sistema vimos os exercitos canadienses, na região d'Arras, assentar quilómetros de linhas férreas, utilizando apenas as suas *tropas de cavalaria* disponíveis.

Passando ao material de fixação nota-se indispensável a ligação dos carris tal qual se faz nas linhas comerciaes (com barretas ou "eclisses" e parafusos) e, quanto à fixação dos carris às travessas, tem de pôr-se de parte o "tire-fond" de tão bons resultados n'essas linhas, mas que muitos embaraços ocasionaria n'uma

linha de campanha, já exigindo o emprego de chaves especiais, já pela morosidade da sua manobra, e, ainda porque o emprego d'uma outra ferramenta necessária à sua aplicação, o trádo, não prescinde de certa prática; é preferivel a fixação por meio d'escapulas, devendo para este efeito os chapins possuirem a conveniente furação.

Com o restante material de via, (travessas, balastro, etc) não nos deteremos; utilizam-se os recursos d'ocasião. Na grande guerra uma Companhia do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, foi forçado pelas circunstâncias a empregar serradura na balastragem d'uma linha que construiu.

Uma vez que falámos do B. S. C. F. justo é n'este logar não deixar desapercebidos os importantes serviços que esse Batalhão prestou na grande guerra, sob o digno comando do ilustre Tenente-coronel d'engenharia Sr. Paul Esteves. Operando n'uma area enorme da frente de batalha, desde Peronne no Somme à Vprés

na Belgica, e, na rectaguarda em Calais, Dicppe, Rouen, etc. demonstrou esse batalhão não só competencia nas especialidades de que foi encarregado, mas tambem d'uma maneira geral o espirito de disciplina, de trabalho e de abnegação de que é capaz o portuguez, quando bem conduzido. A atestar o que afirmamos citaremos dois casos que se referem à 3.^a Companhia do comando do valoroso capitão J. Abranches (actualmente major), com o que fecharemos este artigo:

O primeiro contem-se na seguinte tradução d'um oficio inglez da R. C. E. ("Railway Construction Engineer") referindo-se ao serviço prestado por um destaca-

camento da Companhia aquartelado em Estaires (nordeste da França):

Ao Comandante do Batalhão portuguez de caminhos de ferro.

Em referencia aos violentos bombardeamentos que recentemente sofreu a linha de La Gorque a Bac-S. Maur aproveito com prazer esta oportunidade para exprimir a minha satisfação pela maneira como teem sido desempenhados os serviços de conservação.

Peço que comunique ao comandante, oficiais e sargentos e demais praças da 3.^a Companhia a minha apreciação da eficiência e dedicação pelo serviço de baixo de circunstâncias tão difíceis, que teem sido as características d'aqueles trabalhos e dos valiosos serviços que teem prestado conservando aquele troço de linha aberto ao tráfego.

Smith Coronel de R. E. ("Royal Engineers")

O segundo caso passou-se no assentamento d'umas mudanças de via, em que sendo necessário cortar a via férrea dupla do Aire a Berguette, pediu-se em vista da urgencia do trabalho, 1 hora e 30 minutos de prazo à respectiva Empreza ("Nord") o que foi declarado absurdo por um capitão inglez de nome Simpson, comandante dumha companhia de construção, alegando esse oficial que a sua companhia estando já muito frenada nesses trabalhos necessitaria *pelo menos de 3 horas*. Com pasmo dos ingleses que declararam tal não acreditariam se não vissem, o trabalho fez-se no prazo de tempo pedido (*1 hora e 30'*, não esqueçamos).

Lisboa-Janeiro de 1925

Díario de Notícias

Passou no dia 29 do mês findo o 40.^º aniversário deste nosso preso colega a quem enviamos sinceras felicitações desejando-lhe longa vida.

Companhia da Beira Alta

Foi nomeado no dia 19 do mês findo Comissário do Governo junto da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta o Sr. Dr. Carvalho dos Santos deputado e ex-governador Civil de Vizeu.



Grande locomotiva precipitada d'uma ponte destruída para o rio Marne

A fiscalização do governo nas empresas ferroviárias

por RÁUL E. DOS SANTOS

FALA-SE numa nova organização dos serviços fiscais de exploração dos caminhos de ferro. E quando se fala neste tão complexo assunto, logo os engenheiros que em Portugal se dedicam com carinho a esses serviços e os funcionários que à rede ferroviária do país tem dado o melhor do seu esforço, se preocupam seriamente com a notícia, indagando da sua veracidade. Uns para saberem quem são os componentes dessa comissão, para lhes darem o produto do seu aturado estudo, isto é na comissão encontrarem alguém que seja o avalista das intenções da comissão; outros para se manterem numa justificação da expectativa, lógica consequência da dúvida que os assalta, quanto aos resultados práticos do diploma em elaboração.

E' que está ainda na memória de todos, as últimas alterações que esses serviços sofreram com os sr. Velhinho Correia e Pires Monteiro.

Se nos procursssem qual o motivo desses desaires, nós diríamos que a falta em qualquer desses gabinetes, de engenheiros especializados em caminhos de ferro, foi a principal causa dessas lamentáveis deficiências. Não basta um ministro ser bem intencionado e estar animado de executar, na vigência da sua pasta, um vasto plano de fomento. O que se torna indispensável é que saiba escolher bons cooperadores.

O sr. Velhinho Correia desorganizando os serviços da fiscalização com a reforma do ministério, demonstrou o valor intelectual do pessoal do seu gabinete.

O sr. Pires Monteiro, de cuja probidade se não pode duvidar, assinando um diploma que dias depois retificou em condições que esse decreto passou a não atingir o fim que tinha em vista, provou não ter entre os seus colaboradores quem conhecesse um assunto tão interessante para a pasta do comércio como são os caminhos de ferro.

Não foram possíveis essas falhas, com o infeliz que se chamou António Granjo, nem com o ilustre ministro de Portugal em Paris, dr. António da Fonseca, nem ainda com o dr. Nuno Simões, privilegiada organização de homem público.

E' que eles escolheram para seus íntimos colaboradores engenheiros competentes como Manuel Domingues dos Santos, Jales Guimarães e distintíssimos, como Branco Cabral.

O actual ministro, sr. Plínio da Silva, que com rara distinção tem exercido o difficilímo lugar de director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, apesar de ser engenheiro, não dispensou no seu gabinete, dois colegas, um deles com o nome firmado no funcionalismo, o engenheiro sr. Espevam da Silva.

Pergunta-se:

Mas foi nomeada pelo respectivo ministro alguma comissão, para estudar as bases dum completa reorganização desses serviços? Não vimos no *Diário do Governo* a indispensável portaria. O que se passou então? Coisa muito simples! Uma comissão de inspectores procurou o então ministro sr. Pires Monteiro, entregando-lhe uma exposição em que lhe solicitavam que reunisse num só diploma toda a série de diplomas que presentemente regem os serviços da Fiscalização do Governo nos caminhos de ferro. No final dessa exposição, afirmavam ter os elementos completos para esse fim, se o ministro aceitasse a sua leal colaboração.

O sr. tenente-coronel Pires Monteiro despachou, determinando que entregasse esse trabalho orgânico ao director da Fiscalização, para que ele lhe fosse submetido depois de devidamente informado.

Somos dos que entendem que se torna indispensável arrejar toda a velha legislação respeitante à fiscalização do Governo,

adaptando-a às imperiosas necessidades da vida moderna, modificando num só diploma todas as leis, decretos, portarias e despachos que sobre o assunto tem visto a luz do dia.

Mas não podemos estar de acordo porque isso repugna à nossa inteligência, que esse trabalho seja realizado por funcionários, alguns dos quais podem ter uma longa prática do serviço ferroviário, mas não têm a mentalidade indispensável, nem possuem os imprescindíveis conhecimentos técnicos nem uma regular experiência do serviço administrativo para poderem levar a cabo uma reorganização de serviços que vai derruir diplomas que têm a subscrever os alguns dos melhores estadistas dos últimos anos.

E' bom não esquecer que, em matéria ferroviária, pouco ou nada temos realizado nos últimos anos.

De 1853 a 1880 vão 27 anos. Neste espaço de tempo construímos cerca de 1489 quilómetros de linha férrea.

De 1880 a 1924, em 44 anos, conseguimos apenas 1777 quilómetros.

Quere isto dizer, que para completar o vasto plano de 7 de Fevereiro de 1879, se isso ainda hoje fosse possível, faltariam cerca de 300 quilómetros.

Vejamos agora a posição da fiscalização no momento actual.

Não tem a fiscalização interferência nos Caminhos de Ferro do Estado—1360 quilómetros de linha férrea. A Companhia Portugueza explora 1172 quilómetros e as restantes companhias 734, o que dá um total de 1906 quilómetros que a Direcção Fiscal tem a seu cargo.

Para mais completa elucidação do leitor da *Gazeta* vamos tentar num simples bosquejo mostrar as diversas fases por que têm passado estes serviços, para se poder avaliar da multiplicidade de trabalhos realizados e o cui lado com que foram elaborados por nomes bem dignos da nossa admiração, os diplomas que durante muitos anos regeram estes serviços.

Pode afiamente dizer-se que entre os primeiros diplomas para a abertura de trabalhos de caminho de ferro, figura o decreto de 19 de Dezembro de 1844, que aprrou a organização da companhia de obras públicas, cujos fins eram realizar todas as grandes obras para o melhoramento das comunicações do país, debaixo da fiscalização do governo e com a garantia do Estado.

Em 1850, nas leis de 22 e 23 de Julho, faz-se referência aos proprietários dos píedios confinantes com os caminhos de ferro.

Fontes Pereira de Melo, o estadista que mais impulso deu à viação acelerada, então ministro das Obras Públicas, no ministério do Duque de Saldanha, fez publicar o primeiro regulamento da fiscalização, determinando a forma como os funcionários deviam fiscalizar a construção dos caminhos de ferro de Lisboa à Fronteira de Espanha. Esse regulamento, o primeiro no seu género em Portugal, foi da autoria do Barão da Luz, homem notável que durante largos anos exerceu o cargo de Director geral das Obras Públicas.

Em 5 de Dezembro de 1864, Tiago Veloso de Horta publica um regulamento em que definitivamente establece o regimen de fiscalização, não só na construção, como na exploração e na polícia das mesmas vias.

Lobo d'Avila, por decreto de 28 de Outubro de 1869, fixa o quadro e o vencimento do pessoal da fiscalização do caminho de ferro do Norte e Leste.

Em 29 de Setembro de 1882, Hintze Ribeiro publica uma portaria fixando o quadro do pessoal da fiscalização do caminho de ferro da Beira Alta.

Tomas Ribeiro publica em 21 de Fevereiro de 1891, um de-

creto reorganizando os serviços fiscaes, reunindo num só diploma os decretos de 5 de Dezembro de 1864, 28 de Outubro de 1869, 29 de Setembro de 1882.

No ministério José Dias Ferreira,—o chamado governo das economias—nova reorganização se fez por decreto de 1 de Dezembro de 1892, sendo ministro das Obras Públicas Pedro Víctor da Costa Sequeira. São 6 capítulos com 98 artigos que reduzem o quadro dos funcionários. Essa economia trouxe ao Estado uma redução de despesa comportada em 53 mil escudos.

Por decreto de 30 de Junho reduz-se a uma as duas direcções existentes.

Elvino de Brito por decreto de 9 de Dezembro de 1898, reduziu o quadro do pessoal tecnico ao indispensavel.

Vejamos agora quais são os diplomas que terão de ser suprimidos pela comissão, se ela possuir a competencia e o senso necessários para num só documento coligir obra de tão grande vulto:

Lei de polícia e exploração de 31 de Dezembro de 1864 da autoria de João Crisostomo;

pode-se dizer, que é ainda hoje o estatuto básico da fiscalização e o regulamento para a polícia e exploração de 11 de Abril de 1868 que diz respeito à execução da lei anterior são do mesmo autor.

Decreto de 7 de Setembro de 1899, do ministro Elvino de Brito reorganizou os serviços da fiscalização, reduzindo o pessoal administrativo e modificando todos os serviços; por esse diploma são suprimidos 80 logares.—Do decreto de 15 de Março de 1918 do infotunado almirante Machado dos Santos, pouco se aproveitou a não ser o aumento de inspeções que de uma passou para quatro, e a criação de dois logares de sub-inspectores, fazendo-se essas nomeações sem concurso.

Decreto de 30 de Maio de 1919, do dr. Brito Guimarães, que acrescenta mais três inspeções e determina as ajudas de custo e outras concessões a fazer ao pessoal.

Lei de 5 de Março de 1920 chamada a lei das difornidades.

Decreto de 17 de Outubro de 1920 que reduz os quadros e modifica os serviços, dando-lhe uma diversa feição que veio alterar profundamente todos os serviços.

Portaria de 5 de Dezembro de 1921 que suspende algumas das disposições contidas no anterior decreto, ficando novamente em vigor os diplomas anteriores ao decreto 7036. Simplesmente os quadros ficam reduzidos, não se pondo fazer novas nomeações sem se proceder à reorganização geral dos serviços do ministério.

Decreto de 22 de Setembro de 1924, do sr. Pires Monteiro, suprimindo diversas repartições, distribuindo os respectivos serviços pelas restantes repartições.

Decreto de 21 de Outubro de 1924, do mesmo sr., que admite nos logares de fiscaes do movimento e tráfego, e de via e obras, reformados das diversas empresas ferroviárias do paiz.

Decreto de 12 de Novembro de 1924, do mesmo sr., retificando o anterior no sentido de não permitir que os reformados possam prestar serviço nas companhias a que pertencem.

São 11 diplomas, alguns deles com a respetável idade de 60 anos, que neste momento estão de oraio: io, aguardando o que sobre eles pensam, um funcionário ou uma classe, que parece quererem ser os únicos detentores da competência, para discutir assuntos ferroviários, como se essa competência infelizmente para o paiz, não tivesse já sido posta à prova por tal forma, que está ainda na memória de todos.

Mas essa obra chegará ao fim? Não acreditamos! Seria o mesmo que admitir o que não é possível, um antigo fiscal ou um comerciante miliciano ensinar aos seus legítimos superiores—alguns dos quais gastaram largos anos nas escolas superiores, industriando-se no contacto constante com os livros e nas viagens, dedicando toda a sua competência aos caminhos de ferro—os seus deveres, regulamentando-lhes todos os seus actos profissionaes, forçando-os assim a uma subalternidade criminosa, o que simplesmente demonstraria, o triunfo dos zeros.

La unidad de ancho de vía en los ferrocarriles da la Península Ibérica

por GABRIEL URIGUEN

UNA de las cuestiones más importantes y fundamentales, que en el problema ferroviario de la Península Iberica se han debatido, es la referente a la anchura de vía que debian e deben tener los ferrocarriles Hispano-Portugueses. Como siempre y en todas las cuestiones que suscitan, se osean del orden que sean, nunca faltan las dos tendencias extremas; así por ejemplo, en el problema del ancho de vía, hay muchos que sos tienen la teoria de la plena libertad al concesionario, para que elija el ancho de vía que a el le acomode, no faltando tamopo, los que sostienen que no se debe de tolerar, mas que un solo tipo de ancho de vía.

Sostienen los primeros su teoria diciendo, que cuanto mas facilidades se den y con mas libertad se concedan las líneas ferreas, tantos mas kilometros de ferrocarriles se construiran y que como lo importante es, que se hagan ferrocarriles sea como sea, no se deben de poner ninguna dificultad y ponen este ejemplo que en la realidad muchas veces se presentan. Supo-

gamos que alguien desea construir un ferrocarril pero por razones particulares le conviene darle otras características distintas a los demás ferrocarriles y se preguntan ¿conque derecho se priva a una region y a los pueblos beneficiados por ese ferrocarril, de tener un camino de hierro, que supone para la vida de ellos y aun para la vida de todo el país en general, una fuente de riqueza ó mejor dicho, una fuente de movilización y transformacion de riqueza?

Dicen los segundos y fundamentan en ello sus razones; que la concesion de ferrocarriles sin normas fijas, lleva a un estado de anarquia ferroviaria tal, que amiora en grado, la eficacia de un ferrocarril y citan hechos en apoyo de su teoria tales, como los graves perjuicios que ocasionan sobre todo al comercio, las soluciones de continuidad en los empalmes de ferrocarriles de distinto ancho de vía y dicen que mas vale esperar mas tiempo, y que el ferrocarril se haga sin los inconvenientes antes citados; pues una vez hecho malo ferrocarril, así se queda seguramente para siempre y cuando andando el tiempo, se hayan construido

todos los ferrocarriles con arreglo a normas fijas, (cosa necesaria y consecuente con su teoria) la region a que afecta el ferrocarril, al cual podemos llamar "anormal", resultará en condiciones de inferioridad, con respecto a las demás, por haberse apresurado en obtener un beneficio, resulta finalmente perjudicada.

En realidad tienen mas razon los segundos que los primeros, pues aunque a los motivos que alegan los segundos salen al paso los primeros, diciendo que cuando tal cosa sucediera, esto es, que toda la red ferroviaria estuviese construida, era señal venturosa de que el país estaba en su pleno apogeo de esplendor y que entonces, se podría acometer la obra de la transformación de la linea a la vía normal. Los que así hablan, parten de un principio que no puede ser admitido, pues todo el mundo sabe lo que cuesta hoy una transformación de esta naturaleza, vale en muchos casos, tanto como hacer el ferrocarril nuevo y esto no puede hacerse, pues aparte de que se gasta un dinero, que de haber hecho bien las cosas desde el principio puede y debe emplearse en otros fines, resulta que la zona afectada por tal ferrocarril, goza de un privilegio sobre las demás del país, cual es el haberse gastado en ella unos cuantos millones de mas y esto en nuestra peninsula, en la cual creemos preciso triplicar nuestra red ferroviaria, para alcanzar el pleno desarrollo a que tenemos derecho, repetimos, no puede ser admitido. Podrá una region, por ser mas rica y contribuir al sostenimiento general de la Nación con mas cantidad que otras, tener perfectissimo derecho, a que se le haga antes un ferrocarril que otra inferior a ella económicamente hablando, pero de eso a despilfarrar y tirar el dinero hay mucha distancia.

Ahora bien: ¿tienen plena razon los segundos al sostener por encima de todo un solo ancho de vía? Al final de este articulo contestaremos a esta pregunta. Entretanto veremos lo que pasa en la actualidad en la peninsula.

Hoy en dia nos encontramos, conque es difícil encontrar mejor muestrario de anchuras de vía en sitio alguna nosca que en la peninsula Iberica. Como curiosidad, diremos que ascienden a 10 los anchos distintos de vía, por los cuales circulan trenes con viajeros y mercancías, y si tenemos en cuenta los ferrocarriles de uso particular, entonces pasan de 20.

Si consideramos como anchos normales 1",676 en vía ancha y 1" en vía estrecha, nos encontramos conque de los 20.000 km. escassos, que en numeros redondos constituyen la red ferroviaria peninsular, 19.000 km. suman los ferrocarriles de ancho normal y 1.000 km. los de ancho anormal, lo que representan un 5 % de la red total.

Ciertamente que un 5 % así simplemente considerado, parece poca cantidad y cosa pasable. Sin embargo tiene grandísima importancia para la riqueza peninsular que tanto portugueses como españoles estamos en la obligación de movilizar.

La solución de continuidad que un ferrocarril de ancho anormal supone introducido en una red de ancho uniforme, es de consecuencias fatales para la

economia no solamente de la region a que afecta al ferrocarril, sino en general para todo el país; en este punto los defensores de la idea de un solo tipo de vía tienen grandísima razon. No hagamos mas que fijarnos en la zona de Portugal interesada por los ferrocarriles del Minho e Douro, Trofa a Fafe y Porto a Povoa e Famalicão; tres ferrocarriles com anchos distintos de vía cada uno y veremos que esto es cierto. Lo mismo podemos ver en Asturias con los ferrocarriles del Norte, de Langreo, Vasco Asturiano y económicos de Asturias, estos dos últimos de ancho de 1" y los otros dos de 1",676 x 1",44 respectivamente y otra porción de abundantes ejemplos que podríamos poner.

Pero vamos ao fondo del problema, a la resolución del mismo, que es lo verdaderamente interesante.

Han preconizado muchos, como hemos visto, la unidad de ancho de vía, cosa que me parece admirable en teoria, pero la práctica me demuestra la conveniencia de lo contrario. Es decir entendamosnos, ni es conveniente el tener un solo tipo de vía, ni es admisible que existan ferrocarriles com anchos anormales. Esto es que no deben ser consentidos mas que dos tipos únicos de vía. Vía ancha 1.670". Vía estrecha 1" y esos 1.000 km. que hoy tienen anchos anormales devan de desaparecer y convertir-se a los anchos normales.

Veamos porque la adopción de un solo ancho de vía en los ferrocarriles de la peninsula Iberica es inaceptable.

Vamos a verlo y dejemos por delante sentada esta afirmación que no devemos nunca perder de vista en todos los planes ferroviarios: esto es que nuestra red ha de responder siempre, a la cantidad de riqueza movilizada ó que se trata de movilizar, nunca ser inferior porque esto va en detrimento precisamente de la movilización de los valores representativos de la riqueza de nuestro patrimonio solar, pero tampoco ser superior en grado sensible a las necesidades del país. Bien está que las cosas se hagan con larguezas de miras, pero no tanto que vayamos a incurrir en fastuosidades ridículas y sobretodo perjudiciales.

Hemos dicho que la red ferroviaria Hispano-Portuguesa ascendía a la suma de 20.000 km. si comparamos la densidad ferroviaria tanto en extensión, como por el numero de habitantes y sobre todo en potencialidad económica con el resto de Europa, nos encontramos conque los pueblos ibéricos se encuentran en una inferioridad manifiesta. Por notables estudios hechos sobre la movilización de la riqueza peninsular en todos sus ordenes y después de un examen comparativo con el resto del mundo, se llega a la conclusión de que la peninsula podría dar un rendimiento global (y digo global, porque analiticamente por productos, es imposible establecer una comparación de este género) comparable a la de Francia de antes de la guerra, si aplicásemos el coeficiente francés al hispano-portugués, tendríamos que triplicar nuestra red, este es que el kilometraje a construir para que la peninsula adquiriese el pleno desarrollo a que tiene dere-

cho; dadas las riquezas que atesora, (riquezas que por otra parte no son tampoco como algunos creen, ni tantas como muchos ilusos se figuran) suma la cantidad de 40.000 km. que con los 20.000 construidos hacen un conjunto de 60.000 km., apesar de haber leido todas las obras publicadas, tan pocas por desgracia relativas a lo que es y lo que puede ser la Península Ibérica economicamente hablando, no he encontrado, y con sentimiento, motivos, para que la plena movilización de nuestras riquezas peninsulares, pueda dar origen a la existencia de una red ferroviaria de mas de 60.000 km. Plena expansión que con buena voluntad y orden, podria alcanzarse en un periodo de 40 a 50 años.

Veamos el resultado económico que nos llevaría el construir toda la red con un solo ancho de vía. Desde luego que este ancho tendría que ser el de 1.676, pues aparte de que este es el ancho corriente en la península, pues cerca de 15.000 km. tienen esta anchura; hay que tener en cuenta, que la vía ancha es mucho mejor que la estrecha, en la generalidad de los casos, tecnicamente hablando se entiende, y solo la mediocre riqueza de muchas zonas de la península, inducen a desecharla en ellas por cara, pues por término medio, siempre obtendremos una economía de un 40 % al construir un ferrocarril con vía estrecha y aun que no podemos decir otro tanto de la explotación, en que el tanto por ciento de economía se mucho mas reducido, siempre la ventaja económica y en esas zonas de mediana riqueza sobre todo, se inclinará por la estrecha.

Ahora bien, en zonas ricas y en ferrocarriles que aun pasando por regiones pobres, tengan carácter principal ó mas bien arterial, entonces ademas de la ventaja técnica, reúne la vía ancha la ventaja económica; es decir todas las circunstancias favorables (salvo raras excepciones) para su implantación.

Ahora bien, la adopción de dos anchos de vía, tiene que llevar consigo la formación del plan completo de ferrocarriles a construir, de forma tal que los transbordos sean los mínimos posibles, deviendo tenderse a hacer siempre, lo que se va a hacer en la provincia del Minho en Portugal, esto es, que una vez construidos los ferrocarriles allí en proyecto y transformada la línea de Porto a Povoa e Famalicão juntamente con el ramal La Leça, a vía de 1 m (hoy en día sabemos es de 0,90"), habrán quedado reducidos los transbordos a un mínimo tolerable, ya que la economía que supone el adoptar un tipo de vía ancha y otro de estrecha, lo compensa con creces como vamos a examinar en estas cifras globales.

Vamos primero a considerar el gasto que supone el emplear únicamente la vía ancha.

GASTOS DE CONSTRUCCIÓN

(1) Transformación de 5.000 km. hoy de vía estrecha a vía ancha a 200.000 pts. el kilómetro	pts. 1.000.000.000
Construcción de 40.000 km. de vía ancha a 500.000 pts.	pts. 20.000.000.000
TOTAL	pts. 21.000.000.000

Consideremos ahora el caso de emplear los dos tipos de vía.

GASTOS DE CONSTRUCCIÓN

(2) Construcción de 10.000 km. de vía ancha a 500.000 pts. el km.	pts. 5.000.000.000
(2) Construcción de 30.000 km. de vía estrecha a 300.000 pts. el km.	pts. 9.000.000.000
TOTAL	pts. 14.000.000.000

Ahorro para la economía general de la península 7.000.000.000 pts. siguiendo este ultimo plan, ó sea un 33 % que es una cantidad muy respetable para que la mediten los que a todo trance claman por la unidad de vía. Si la Península Iberica fuese una region del globo cuya riqueza plenamente movilizada, pudiera compararse a la de Francia, por ejemplo, cuando esta nación desenvuelva tambien sus formidables reservas, mucho mayores que las nuestras, entonces quizá pudiese admitirse únicamente la vía ancha, pero como esto no es así por desgracia, creo es contraproducente el sostener esa teoria cuya resultado práctico no sería mas que retrasar aun mas de lo que está en progreso de nuestra península.

Como conclusiones de este artículo diremos para acabar:

- 1.º Que la red ferroviaria de la Península Ibérica debe de tener dos anchos de vía, uno de vía ancha de 1676 m y otro de vía estrecha de 1 m;
- 2.º Que la Península Iberica no es lo suficiente y uniformemente rica para permitirse el lujo de gastar de mas 7.000.000.000 pts;

3.º Que los inconvenientes de dos anchos de vía distintos, se disminuyen notablemente proyectando toda la red con gran orden y tendiendo a hacer siempre que las dos redes, ancha y estrecha, aun entrelazadas y completadas entre si, pueban en muchos casos considerarse como independientes. Esto es, que una mercancía pueda ir de un sitio a otro de la península sin ninguntransbordo.

NOTAS ACLARATORIAS A ESTE ARTICULO

(1) Estos 5.000 km., son los actuales de vías "anormales" que previamente habría que modificar.

(2) Los 40.000 km. a construir, según datos por mi recogidos, vienen aproximadamente a estar distribuidos globalmente así; esto es 10.000 km.—vía ancha y 30.000—vía estrecha.

Espólio ferroviário

Uma comissão composta de representantes da Itália, Romania, Polónia e Tchecoslováquia, terminou o trabalho de distribuição entre entre os estados herdeiros do antigo Imperio Austro-Hungaro, do material circulante dos caminhos de ferro que é composto de 7.000 locomotivas, 20.000 carruagens de passageiros e 146.000 vagões de carga.



Linhas inglesas. — A London Midland & Scottish Railway fez recentemente um empréstimo de dinheiro ao seu pessoal, em condições vantajosas, para a edificação ou aquisição de casa própria.

A importância fixada pelo Conselho de Administração da Companhia para esse efeito eleva-se a um milhão de libras esterlinas ou seja ao câmbio atual uns cem mil contos da nossa moeda.

São tantos os pedidos que a Companhia tem recebido, mesmo antes de expirar o prazo marcado para esse efeito, que é necessário algum tempo para examinar as reuniões e ver se todas reunem as condições requeridas.

— A Southern Railway realizou uma emissão de obrigações preferentes de dois milhões de libras do tipo de 99 1/2 por cento com 5%, amortizáveis ao par em 31 de Dezembro de 1964.

A emissão foi imediatamente coberta por agentes da própria bolsa de Londres. O produto líquido do empréstimo será aplicado a redimir as obrigações que se vencem em 31 deste mês, da importância de um milhão de libras, e o resto a obras que a companhia tem pendentes.

Linhas belgas. — Segundo a *Chronique des Transports*, as receitas dos caminhos de ferro do Estado belga elevaram-se em 1923 a 1.227 milhões de francos, dos quais 812 provenientes do transporte de mercadorias, 256 de passageiros e bagagens e 25 de diversos.

Nos anos de 1919 a 1922 as despesas de exploração excederam as receitas.

O ano de 1923 é o primeiro depois da guerra que se saldou com um ligeiro saldo positivo. No ano corrente espera-se que haja um excesso nas receitas sobre as despesas de uns doze milhões de francos.

Linhas polacas. — Os caminhos de ferro da Polónia adquiriram recentemente na Bélgica e na Alemanha locomotivas do tipo 2-10-0 para combóios de mercadorias. Estas máquinas podem rebocar combóios de 1.700 toneladas em terreno com pequenas rampas, e 1.400 em grandes pendentes.

A carga máxima por eixo é de 17 toneladas.

São destinadas ao serviço entre Sosnowia e a região mineira de Silésia e Varsóvia, trajeto onde a linha tem grandes pendentes.

Linhas brasileiras. — Estão quasi concluidos os trabalhos de electrificação do caminho de ferro de Campo Jordão, devendo a inauguração realizar-se brevemente.

— Pelos relatórios dos anos de 1919 a 1920 apresentados ao sr. Mistro da Viação pela Inspectoría de Estradas, verifica-se que a Central do Brasil fez em 1919 40% do serviço total dos caminhos de ferro em todo o Brasil, tendo de receita 26% sobre o total geral da receita ferroviária de todo o país e de despesa 32%.

Em 1920 fez o mesma estrada 39% do serviço total dos caminhos de ferro e 25% de receita, e 31% de despesa.

Esses cálculos foram efetuados fazendo-se a redução na base de um passageiro quilômetro para uma tonelada-quilômetro de mercadoria; uma tonelada-quilômetro de bagagem para uma tonelada e meia-quilômetro de mercadorias e um animal-quilômetro para um quarto tonelada-quilômetro de mercadorias.

— Foi autorizado o crédito de 19.628\$515 à Companhia do Central do Brasil, para pagamento de reclamações por perdas e avarias nas suas linhas.

— Em 1919 a renda bruta de todas as linhas da União foi de réis 280.718.704\$650 e a da Central do Brazil de 70.572.132\$774.

A despesa total de todas as linhas foi de réis 268.774.426\$579 e da Central do Brazil de réis 86.163.987\$495.

O serviço feito pelos caminhos de ferro em todo o Brasil foi de réis 4.099.710.609 e na Central do Brazil de 1.612.395.136.

Em 1920 a renda bruta das linhas da União foi de 330.999.063\$246 e da Central do Brazil de réis 84.076.818\$816.

A despesa total das vias férreas foi de réis 317.012.857\$857 e da Central do Brazil foi de réis 100.385.592\$229.

O serviço das vias-férreas da União foi de réis 4.550.747.323 toneladas-quilômetros e da Central do Brazil de 1.776.986.632 toneladas-quilômetros.

Linhas argentinas. — Os Caminhos de Ferro do Estado argentino acabam de contratar com o Banco Nacional um empréstimo de cinco milhões de dólares papel. Esta importância é metade do empréstimo de que o governo autorizou a Administração a contraír. Os primeiros cinco milhões foram obtidos por um banco estrangeiro.

O empréstimo é de 5%, e será aplicado a pagamento do pessoal e aos débitos pendentes ao Banco Holandês do Sul da América e a outros diversos encargos.

Os Caminhos de Ferro esperam, além disso obter um adeantamento por conta do orçamento que foi aprovado para poder fazer face às necessidades urgentes.

— A Companhia do Sul de Buenos Ayres recebeu recentemente 17 locomotivas do tipo 4-8-0, construídas nas oficinas Elswick de Newcastle in Tine.

Uma destas locomotivas, construídas segundo os planos do engenheiro chefe da Tracção da Companhia, esteve na exposição de Wembley durante algum tempo.

As casas construtoras inglesas primam sempre por entregar as máquinas que lhe são encomendadas, nos pontos do destino, completamente montadas, de forma que mal desembarcam podem logo entrar em serviço.

As 17 locomotivas a que nos vimos referindo foram transportadas no vapor sueco *Beldis* construído expressamente para estes transportes, pertencente à casa W. C. Armstrong Whitworth & C., o qual tem a vantagem da sua máquina ocupar apenas metade do espaço dum ordinária Diesel e tem um andamento de 10 4 nós à hora.

Nos portões conduziu cinco locomotivas e seis tenders, e na coberta doze locomotivas e um tender; as primeiras no sentido do comprimento do barco, e as outras atravessadas.

A chegada a Buenos Ayres a descarga fez-se em pouco tempo e sem o menor inconveniente, por meio de uma potente grua que há no porto, pertencente ao Estado, que as tirou do vapor e as conduziu para as linhas do molhe com a maior rapidez, como se fossem uns volumes leves, podendo ser postos imediatamente a funcionar.

Estas máquinas são muito grandes e destinam-se aos grandes combóios de mercadorias. Tem três cilindros cada uma, e vários melhoramentos modernos.

Projecto de uma ponte sobre o Tejo EM Vila Franca de Xira

Uma importante firma de Lisboa propõe-se construir uma ponte sobre o Tejo, a partir de Vila Franca de Xira.

Construída com todos os requisitos da moderna engenharia, constitue a sua realização um acto de patriotismo e de coragem pelos capitais e energias empregados.

A seguir damos, em síntese, as características principais do projecto da construção da nossa ponte.

O comprimento total da ponte é de 367 metros. O numero de vãos é de 6, tendo o vão central o compri-

mento de 92,8 metros para permitir uma navegação mais fácil.

tro entre as margens, de forma que de cada lado ter-se-hão 25 cm. de espaço livre. D'aí resultam as larguras das diversas partes da ponte. A construção da via de transito e de um calcetamento de pedras miudas dispostas sobre uma camada de areia ou de formigão. Toda a via permanente descansa sobre chapas embutidas. Esta execução torna-se na verdade, muito mais cara do que a execução em macadam, mas por outro lado, a sua manutenção em serviço torna-se muito mais barata, sem comparação alguma, e é também muito melhor para o tráfego.

As passagens laterais para os transeuntes, serão



mento de 92,8 metros para permitir uma navegação mais fácil.

A construção é de tipo moderno. No arco principal da ponte o taboleiro é colocado na parte superior. A vista é assim inteiramente livre e desimpedida em todas as direções e em quasi toda a extensão da ponte, o que é importante e muito agradável numa ponte que serve para peões.

Toda a construção tem um aspecto estético e grandioso. Na parte principal da ponte previu-se um contraventamento superior, que por sua ligação ao contraventamento inferior transmitirá a pressão do vento.

A largura interior da via de transito tinha sido prevista de 6 metros e meio, mas para que os veículos não se aproximassem demasiadas das construções da ponte teve que se admitir uma largura de só seis me-

revestidas de chapas de cimento armado, recebendo estas, uma camada de cimento.

Todo o projecto foi estudado e executado em conformidade com as experiências mais modernas fitas em construções de pontes para transeuntes.

Escusado é salientar da importância que a construção desta ponte oferece e das vantagens que dela derivam para o tráfego comercial e, sobretudo, pela maior facilidade de ligações entre o sul e o centro do país.

Impõe-se, por isso, que este indispensável melhoramento venha satisfazer uma das mais instantes aspirações não só das populações marginais, como dos grandes centros industriais e agrícolas do norte e do sul do país.

Carruagem-motor a vapor

«Sentinel Cammell»

Realizaram-se recentemente em Yorksiihire uma pequena linha da companhia do *London & North Eastern Railway* experiências com uma carruagem-motor de vapor para conhecer praticamente as vantagens que podem oferecer estes tractores em pequenos ramais. Até agora não se sabe se a companhia o vai ou não adoptar, mas os seus representantes que assistiram às experiências reconheceram que traz grande economia para a exploração em ramais pequenos que servem regiões de população muito disseminada, tornando-se neste caso mais remuneradoras que as locomotivas ordinárias.

Segundo a *Railway Gazette*, há anos que se puseram em serviço alguns motores de vapor de vários tipos, inclusivé de combustível líquido. Agora ampliam-se as provas já anteriormente verificadas.

Nalgumas linhas de *London & North Eastern Railway* existem combóios de curtos percursos, para povoações de poucos habitantes, onde é necessário empregar motores de pouco consumo.

Da mesma forma para ligar pontos da costa com o interior, onde o Tráfego é periódico e intermitente, onde a tracção com as locomotivas ordinárias resulta muito dispendiosa, convém empregar aquele sistema de motores.

Parece que foram estas as razões que levaram a companhia a realizar as experiências com a carruagem motor «Sentinel-Cammell» que tem sido empregados nos caminhos de ferro de Jersey com excelentes resultados. Como porém, na linha em que as companhias a quere empregar existem algumas rampas, foi necessário efectuar certas modificações no tipo corrente da carruagem-motor, sendo a principal aumentar o tamanho da caldeira para desenvolver todo o vapor suficiente para os combóios percorrerem todo o perfil da linha com relativa facilidade.

A casa construtora da carruagem projétou um novo veículo com 17 metros de comprimento por 2^m.60 de largura e 3,35 de altura para satisfazer a companhia.

O peso da carruagem é de 17 toneladas.

Posta à prova, desenvolveu uma velocidade de 72 quilómetros à hora em secção plana, apesar da sua velocidade normal ser de 46 a 56 quilómetros à hora, e em rampas de 1 por 39 circulou a 32 quilómetros sem se ter produzido incidente algum e sem afrouxamento.

As experiências efetuaram-se em diferentes dias e em diversos trajectos.

Cada carruagem-motor pode transportar, além do maquinista e do fogueiro, 56 passageiros sentados e 28 de pé, ou seja um total de 84 passageiros.

A carruagem com as provisões completas e cheia de passageiros pesa umas 105 toneladas.

Falta de espaço

Por absoluta falta de espaço somos impedidos de publicar neste numero os interessantes artigos «O Túnel do Rocio» de J. G., «Reflexões Sobre o momento Económico e Social» de Augusto da Costa, «A competência do automobilismo ao caminho de Ferro», de Andrade Gomes, e «O Porto de Loanda», pelo engenheiro Manuel de Melo Sampaio (Visconde de Alcoaba), o que publicaremos no proximo número.

VIAGENS E TRANSPORTES

Camionagem entre Louzã e Avô

A Empreza Automobilista da Beira Ld.^a, supriu as carreiras extraordinárias de camionete que tinha estabelecido durante o verão entre Louzã e Avô com passagem por Gois, Arganil e Vila Cova.

Por este motivo deixaram de ser vendidos na estação de Coimbra bilhetes directos e despachadas as bagagens dos passageiros, para as povoações servidas por aquelas carreiras, pelo que fica anulado o 5.^o aditamento à Tarifa de camionagem da referida empreza, combinada com a C. P.

Transporte em g. v. de peixe, hortaliças e frutas frescas do Algarve, para Lisboa

Devido à iniciativa do Sr. Ministro do Comércio e no intuito de concorrer para o barateamento da vida na capital foi resolvido alterar-se o horário dos combóios expresso n.^o 6 e omnibus 8 do Sul e Sueste por forma a poder ficar assegurado o transporte rápido e a sua chegada a Lisboa a horas convenientes para entrarem no mercado peixe fresco ou salgado e marisco das procedencias do Algarve, e de legumes, hortaliças e frutas frescas daquela província e do Alentejo.

Aquêles combóios passaram desde 22 do mês findo a chegar à estação do Terreiro do Paço (vapôr) às 8,05 e 9,50.

Em virtude destas alterações foram também modificadas as marchas dos combóios 5 em todo o percurso e dos 3 entre Lisboa e Beja.

BANCO NACIONAL ULTRAMARINO

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada
Banco Emissor das Colônias

SÉDE — Lisboa — Rua do Comércio

AGÊNCIA — Lisboa — Caes do Sodré

Capital Social	Capital Realizado
Esc. 48.000.000\$00	Esc. 24.000.000\$00
Reservas	Esc. 34.000.000\$00

Filiais e Agências no Continente: — Aveiro — Barcelos — Beja — Braga — Bragança — Cast. Branco — Chaves — Coimbra — Covilhã — Elvas — Evora — Extremoz — Famalicão — Furo — Figueira da Foz — Guarda — Guimarães — Lamego — Leiria — Olhão — Ovar — Penafiel — Portalegre — Portimão — Porto — Regoa — Santarém — Setúbal — Silves — Tomar — Torres Vedras — Viana do Castelo — Vila Real — Traz-os-Montes — Vila Real de Santo António e Vizeu.

Filiais nas Ilhas: — Funchal (Madeira) — Angra do Heroísmo e Ponta Delgada (Açores).

Filiais nas Colônias: — África Ocidental — S. Vicente de C. Verde — S. Tiago do C. Verde — Loanda — Bissau — Bolama — Kinshassa (C. Belga) S. Tomé — Príncipe — Cabinda — Malange — Novo Redondo — Lobito — Benguela — Vila Silva — Porto Alexandre e Lubango. — África Oriental — Beira — Lourenço Marques — Inhambane — Chinde Tete — Quelimane — Moçambique e Ibo. — Índia — Nova Gôa — Mombasa — Bombaim (I. Inglesa) — China — Macau — Timor — Dilly. *Filiais no Brasil:* — R. Janeiro — S. Paulo — Pernambuco — Pará e Manaus. — *Filiais na Europa:* — Londres — 9 Bishopsgate E. — Paris — Rue du Helder 8 — Agência nos Estados Unidos — New-York — 93 Liberty Street.

Operações bancárias de toda a espécie no Continente, Ilhas adjacentes, Colônias, Brasil e restantes países estrangeiros.

PARTE OFICIAL

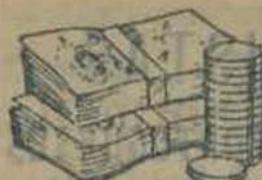
MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo a que a conta da garantia de juro da linha férrea de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfarelos, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao segundo semestre do ano económico de 1923-1924, está em condições de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 137.556\$12 (cento e trinta e sete mil quinhentos cincuenta e seis escudos e doze centavos), como liquidação do reembolso relativo ao mencionado semestre e definitivo do ano económico de 1923-1924. Paços do Governo da República, 6 de Dezembro de 1924.— O Ministro do Comércio e Comunicações - Plínio Silva.

Atendendo a que a conta da garantia de juro da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao segundo semestre do ano económico de 1923-1924 está em condições de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 33.994\$76 (trinta e três mil nov centos e noventa e quatro escudos e setenta e seis centavos) como liquidação do reembolso relativo ao mencionado semestre e definitivo do ano económico de 1923-1924. Paços do Governo da República, 6 de Dezembro de 1924. O Ministro do Comércio e Comunicações

Plínio Silva

**PARTE FINANCEIRA**

BOLETIM COMERCIAL E ECONOMICO

Faz agora um ano a nossa divisa cambial agravava-se de dia para dia — e a preocupação máxima dos financeiros portugueses consistia em pôr um calço no desfilar vertiginoso para a desvalorização completa da moeda.

Ora bem: — o câmbio melhorou, a moeda valorizou-se de 50%; — mas, se a situação financeira do país já se não afigura tão melindrosa; — como será a situação económica? O quadro é negro! Paralização da industria com o triste e ponderoso espectáculo da chomage na maioria dos centros fabris de Portugal; paralização das exportações com a consequente falta de ouro que sai para a importação (a aumenta todos os dias); paralização no comércio interno — pelo retrairo do comprador sempre à espera da melhoria, — e com a crise correspondente do trabalho na classe dos empregados do comércio.

Entretanto, os políticos, esquecidos de que o momento é de energia ponderada mas decidida, brincam aos ministérios e continuam o descrédito dos poderes públicos — enquanto o contribuinte lá vai pagando, com os rendimentos resarcidos, as mesmas contribuições — taxa fixa, taxa suplementar, imposto de transacção, licenças camarárias — etc., etc. com a série que não acaba nunca dos suplementares que trazem o desgruado a correr para a bicha da tesouraria desde o primeiro ao último dia do ano.

Ai! o câmbio era a graide, a derradeira esperança...

— Se o câmbio baixa...

— Se a libra desce...

Se a divisa cambial melhora...

Pois foi o que se vê: 50% da valorização da moeda, e a situação do mal a pior.

Como cumprimento de boas festas, bem queríamos ser mais optimistas, mas a verdade o'riga e amicus Plato sed mogis amicaventos.

Interino

Aos nossos assinantes

A fim de nos eximir maiores despezas de cobrança, pedimos aos nossos Ex.^{mo}s assignantes a fineza de nos enviarem a importância das suas assignaturas referentes ao corrente ano.

Para mais facilidade de pagamento resolvemos dividir as assignaturas por semestre.

A todos os nossos assinantes que fizeram já os seus pagamentos directamente, os n/ agradecimentos.

Preços de assinatura da «Gazeta**dos Caminhos de Ferro»**

Portugal.....	30\$00
Hespanha	20,00
França, Belgica e Suissa....	25,00
Inglaterra e Alemanha.....	1.00
Italia.....	50,00
Estados Unidos.....	1.00
Brazil.....	Reis..... 100\$0 0
Assinaturas para o pessoal dos Caminhos de Ferro	Escudos... 25\$00

Banco, Ferrocarriles Industria y Seguros. — Revista Ilustrada, Electricidade, Comércio, Obras Públicas, Metalurgica, Navegacion, Agricultura, Aduanas, Minas e Transvias. — Recebemos o n.º 24 referente a 10 de Dezembro ultimo.

Railway Gazette. — Recebemos o n.º 23 referente a 5 de Dezembro ultimo 32 páginas de texto e 82 de anuncios. Contém interessantes anúncios sobre caminhos de ferro e algumas gravuras belas. Tambem recebemos o n.º 24 e 26.

CARTEIRA DOS ACIONISTAS

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

A) — Pagamento do coupon n.º 55 das obrigações privilegiadas de 3% e 4% do 1º grau, correspondentes ao 1.º semestre de 1921.

Estes coupons, cujo valor nominal é de Frs. 7,50 para o de 3%, e Frs. 10, para o de 4% — estão sujeitos à dedução dos impostos a pagar ao Fisco Francês pelo 1.º semestre de 1924 para que as obrigações respectivas tenham cotação na Bolsa de Paris.

Liquido a receber:

coupons de 3%.....	Frs. 6,45
..... 4%.....	8,56

Os coupons que forem pagos em Portugal, selarão em Escudos, ao câmbio do dia.

B) — Pagamento do coupon n.º 52 das obrigações privilegiadas de 3% "Beira Baixa", e do n.º 51 das de 4 1/2% do 1º grau (série n.º 1 a 8.504) correspondentes ao 1.º semestre de 1921.

Estes coupons, que são do valor nominal de Frs. 7,50 para os de 3% "Beira Baixa", e de Frs. 11,25 para os de 4 1/2% — são sómente pagos em Portugal, em Escudos ao câmbio do dia ou em Francos por cheque s/ Paris, à escolha do portador desde que os portadores façam acompanhar os seus coupons duma declaração cuja fórmula lhes será fornecida na sede da Companhia.

O coupon das obrigações de 4 1/2% privilegiadas de 1º grau da séie n.º 8.505 a 11.466, está sujeito à dedução da Contribuição de Registo, visto a dita série não ter cotação no Estrangeiro, o que lhe reduz o valor

a Frs. 10,68 por coupon.

Os pagamentos em Lisboa fazem-se na sede da Companhia, e na estação do Rocio, todos os dias úteis, das 11 às 13 e das 14 às 15 horas, a partir de 1 de Janeiro de 1925.

Os pagamentos em França são feitos pelos correspondentes da Companhia conforme os anúncios que serão publicados naquele país.

Caminhos de Ferro Portugueses — Lisboa, 13 de Dezembro de 1924.

O Presidente da Comissão Executiva

(a) José A. de Mello Sousa.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

DA BEIRA ALTA

Serviço de Títulos

São prevenidos os portadores de obrigações d'esta Companhia de que, a partir de 31 d'este mês, será pago o coupon n.º 51, relativo ao 2.º semestre do corrente ano, das obrigações privilegiadas do 1º grau, à razão de frs. 6,30 (seis francos e trinta centimos) liquido de impostos em França.

O pagamento realiza-se em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, Rue Bergère; e o que for feito em Portugal não é realizado ao câmbio de compra do cheque s/ Paris, que vigorar no dia da apresentação do coupon e com isenção do imposto de rendimento, nos termos do artigo 5 da lei de 29 de Julho de 1899 e do decreto de 21 de Outubro de 1905.

Lisboa, 20 de Dezembro de 1924.

O Administrador-Delegado

Luiz Ferreira da Silva Viana

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 934.365\$00

Nos termos dos Estatutos se antevê que no sorteio das obrigações da série "Mirandela-Bragança" a que se procedeu em 13 do corrente, sairam sorteados os n.ºs 29.931 a 29.935, 41.966 a 41.970 e 51.611 a 51.615.

O pagamento dos juros e amortização d'esta série relativo ao 2.º semestre do corrente ano (coupon n.º 43) começará no dia 2 de Janeiro p. f., em Lisboa, na sede da Companhia, Avenida da Liberdade 14, 3.º, continuará até ao dia 16 do referido mês, ao longo dos dias úteis, excepto aos sábados, das 11 às 14 horas, e depois às 6.º ferias para as reuniões conferidas em e da semana.

Este pagamento também se realiza no Porto, na Filial do Banco Nacional Ultramarino.

Lisboa, 16 de Dezembro de 1924
O Administrador-Delegado, int. Pedro Joyce Diaz

ANUNCIO

COMP. DOS CAMINHOS DE FERRO DA BEIRA ALTA

Compra de tóros de pinho

Esta Companhia compra madeira de pinho, de boa qualidade, em tóros descascados, com 2m.60 de comprimento e o diâmetro mínimo de 0m.27 numa extremidade, postos em plena via, ou em qualquer das suas estações.

As propostas devem ser dirigidas ao sr. Engenheiro Chefe do Serviço de Via e Obras dessa Companhia, em Figueira da Foz.

Figueira da Foz, 20 de Novembro de 1924.

O Engenheiro Director da Exploração,

Joaquim Abrantes

Curso de cambios, comparados

	Em 16 de Dezembro	Em 30 de Dezembro	
		Comprador	Vendedor
Londres	95.900	100.000	99.500
Paris	—	1.300	—
Madi	—	1.250	—
Alemanha	—	—	—
Amsterdam	—	8.620	—
New York	—	24.350	—
Italia	—	925	—
Suisa	—	4.190	—
Bruxellas	—	1.065	—
Libras	—	—	1.065

CALENDARIO COMERCIAL PARA 1925

Jan	Fev	Mar	Abril
D 5 11 18 25	D 1 8 15 22	D 1 8 15 22 29	D 5 11 18 28
S 5 12 19 26	S 2 9 16 25	S 2 9 16 25 30	S 6 15 20 27
T 5 15 20 27	T 3 10 17 1	T 3 10 17 4 51	T 7 14 21 28
O 7 14 21 29	O 4 11 18 25	O 4 11 18 29	O 1 8 15 22 29
Q 8 15 22 29	Q 5 12 19 26	Q 5 12 19 26	Q 2 9 16 25 30
S 2 9 16 25 30	S 6 15 20 27	S 6 15 20 27	S 5 11 12 24
S 3 10 17 24	S 7 14 21 28	S 7 14 21 28	S 4 11 18 26
Mai	Junho	Julho	Agosto
D 10 17 24 31	D 7 14 21 28	D 5 12 19 26	D 2 9 16 25 30
S 11 18 25	S 1 8 15 22	S 6 15 20 27	S 3 16 17 2 31
T 5 12 19 26	T 2 9 16 25 30	T 7 14 21 28	T 4 11 18 25
O 6 15 20 27	O 5 12 19 26	O 1 8 15 22 29	O 5 12 19 26
Q 7 14 21 28	Q 4 11 18 25	Q 2 9 16 25 30	Q 6 13 20 27
S 1 8 15 22 29	S 5 12 19 26	S 3 10 17 24 31	S 7 14 21 28
S 2 9 16 25 30	S 6 15 20 27	S 4 11 18 25	S 1 8 15 22 29
Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
D 6 15 20 27	D 4 11 18 25	D 1 8 15 22 29	D 6 15 20 27
S 7 14 21 28	S 1 8 15 22	S 2 9 16 25 30	S 7 14 21 28
T 1 8 15 22 29	T 5 12 19 26	T 5 10 17 24	T 3 15 22 29
O 2 9 16 25 30	O 7 14 21 28	O 4 11 18 25	O 2 9 16 25 30
Q 3 10 17 24	Q 1 8 15 22 29	Q 5 12 19 26	Q 3 10 17 24 31
S 4 11 18 25	S 2 9 16 25 30	S 6 15 20 27	S 4 11 18 25
S 5 12 19 26	S 3 10 17 24 31	S 7 14 21 28	S 5 12 19 26

Telefone C. 890

Tel.-KOPPEL RAIL

ORENSTEIN & KOPPEL-

ARTHUR KOPPEL S. A.

BERLIM - MADRID

Barcelona - Bilbao -
Cartagena - Lisboa

Máquinas para oleos e óleos

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

LocomotivasEscavadorasGuindastes

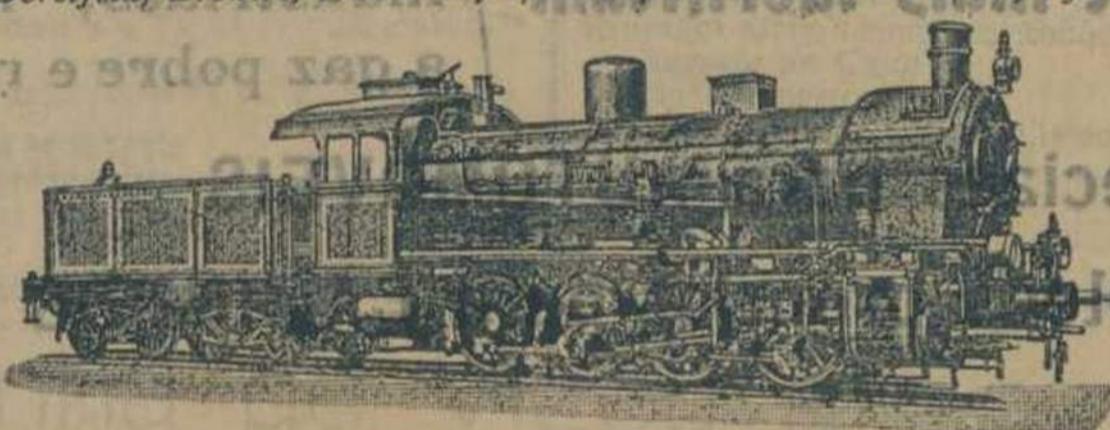
FABRICAS:

Vias ferreas

portateis e fixas

Carros de

todes as classes

Orçamentos e informações gratis por peritos
técnicosDepósito de material «Koppel» de via reduzida
em armazém no paiz

Dirigir-se à representação

ROBERTO PEGADO

Fernandes, Bragaça & Pereira, Lda.

RUA DE JULIÃO, 41.º

Apartado de Correio-97 LI-BOA

SOCIEDADE TORLADES

LIMITADA

32, Rua Aurea - LISBOA

AGENTES DA

Furness, Withy & Lt. Bureau Veritas

CORRESPONDENTES:

Em Londres — Lloyds Bank Limited; London County & Westminster Bank Limited; Brown, Shipley & C.º; Hambro & Son; Baring Brothers & C.º

Em New-York — Brown Brothers & C.º

Em Paris — Crédit Lyonnais, Banque de l'Union Parisienne, Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Société Marsellaise de Crédit Industriel et Commercial, Lloyds Bank (France) Limited.

Em Bordeos — Lloyds Bank (France) Limited.

No Brasil e Rio da Prata — The British Bank of South America Limited.

E em todas as principaes cidades

GORDURAS E OLEOS MINERAES

= DA =

.A. S. Vacuum Oil Company

Os que mais lubrificam

Oleos para machinas
industriaes, motores
a gaz pobre e rico, etc.

Oleos especiaes para AUTOMOVEIS

Oleos proprios para CAMINHOS DE FERRO

Telegrammas: VACUUM

ZIMBOBWE AGENCIAS EM TODO MUNDO

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGACAO

sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

FROTA DA COMPANHIA

MOÇAMBIQUE	6588 ton.	PENINSULAR	2744 ton.
AFRICA	5515	LUABO	1435
PEDRO GOMES	5417	CHINDE	1070
BEIRA	4976	MANICA	1116
MOSSAMEDES	4977	IBO	83
PORTUGAL	3998	BOLAMA	98

AMBRIZ

858 ton.

Vapores só para carga:

EXTREMADURA
DONDO

377 ton.
3978

Rebocadores no Tejo: — TEJO, CABINDA, CONGO

Navios fretados aos Transportes Maritimos do Estado e ao serviço da Companhia:

LOURENÇO MARQUES 6355 ton.
S. THIAGO 3763
CONGO 3071

PENICHE 3566 ton.
FIGUEIRA 2668
COIMBRA 2516

1758 ton.

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

Escriptorios da Companhia:

LISBOA, Rua do Commercio, 85
PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telephones: Administração, C. 1527 — Chefe do Expedient., C. 1000 — Informações, C. 608 — Thesouraria e Passagens, C. 2665 — Comissariado e Servicos medicos, C. 3202 — Engenheiros (Caes da Fundição), C. 3952 — Caes da Fundição C. 2087 — Depositos e Armazens, C. 1012.