

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

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

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

Representante em Espanha: Henrique La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 13

S U M A R I O :

A Feira de Amostras e os Caminhos de Ferro, por SABÉL.—O problema dos Caminhos de Ferro, por RAUL ESTEVES.—A Central de Abrantes.—Unidade de exploração e unidade de tarifas, por J. FERNANDO DE SOUZA.—Revista Insular e de Turismo.—Regalias ao pessoal das linhas do estado aguardando reforma.—A hora de verão e os Caminhos de Ferro.—A verdade ácerca das linhas do Sul e Sueste, por ALEXANDRE GALRÃO.—Linhas estrangeiras.—Ha quarenta anos.—Os Caminhos de Ferro e o Automobilismo Comercial, por CORREIA JUNIOR.—Historieta de Caminhos de Ferro, pelo Marechal GOMES DA COSTA.—Segurança do tráfego ferroviário e locomotiva sem maquinista, por CALADO RODRIGUES.—Viagens e transportes.—A política ferroviária em Hespanha, por CARLOS D'ORNELLAS.

ANEXOS NESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes
Serviço combinado com os Serviços Municipalizados da Câmara Municipal de Braga — Tarifa de Camionagem — Em vigor desde 1 de Agosto de 1929 — Transportes entre a estação de Braga e os Despachos Centrais de Braga e Braga-Bom Jesus. Tarifa especial n.º 101 — Grande velocidade — Em aplicação desde 15 de Agosto de 1929 — Bilhetes de excursão com itinerários escolhidos pelos passageiros.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTOR

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SECRETARIO DA REDACÇÃO
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 MANUTTO TORRES
Coronel RAUL ESTEVEZ
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 ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrazados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO
E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7

Telef. Trindade 27

DIRECÇÃO: T. 576 e 581

**A "FEIRA DE AMOSTRAS"
E OS
CAMINHOS DE FERRO**

Associação Industrial Portugueza está trabalhando activamente para que seja coroada de bom exito a «Feira de Amostras» da Industria Nacional que deve ter logar no Estoril nos proximos mezes de Setembro e Outubro do corrente ano.

Tenho visto, se não estou em erro varias noticias nos jornaes da capital que me parecem «noticias de chapa» e sendo assim, é bastante para lastimar, que tratando-se de um importante certamen que tem por fim o desenvolvimento da Industria Nacional, não haja quem se interesse por tão patriotica iniciativa.

A comissão organisadora, apesar do seu constante trabalho, devia ser auxiliada pela grande imprensa para assim se poder fazer maior propaganda pelo Estrangeiro pois a occasião é deveras admiravel e vem a propósito depois do belo exito que alcançamos na representação das Exposições de Sevilha e Barcelona.

Algumas Companhias de Caminhos de Ferro resolveram conceder varias reduções nos transportes de productos destinados á feira e é de supôr que as restantes tenham resolução idêntica o que resultará um grande beneficio para os expositores de todo o paiz.

Não podia a Associação Industrial Portugueza ter escolhido melhor local do que o Parque do Estoril um dos melhores trechos da Costa do Sol, para a exposição que no outono vai ser um belo motivo de atração não só para os habitantes da capital como tambem para os turistas estrangeiros que vão para Sevilha, que sendo mesmo em numero resumido, vão passar momentos agradaveis admirando os productos que são genuinamente portuguezes e apreciando a paisagem admiravel e os encantos da linha do Estoril.

Dentro em breve serão afixados os reclames nas principaes cidades, vilas e praias do paiz, nas estações de caminhos de ferro e nas provincias para que os expositores vejam que não devem faltar a concorrer a tão patriotica iniciativa.

Sabél

ENTRE os problemas capitais que aparecem frequentemente na tela da discussão, há o muito debatido problema dos caminhos, a que muitos estudiosos teem dedicado a melhor das atenções, mas para o qual ainda não vimos aparecer uma solução completa, e que atenda convenientemente aos vários interesses que a ele se ligam.

Não temos a pretensão de vir trazer qualquer solução que, mesmo de longe, pudesse competir com as apresentadas pelas autoridades no assunto, mas procuraremos apenas expôr o que julgamos deverem ser as bases fundamentares sobre que deveria assentar a solução necessária.

E' facto que o problema dos caminhos de ferro tem sido encarado sob vários aspectos, e em todos eles tem incidido um estudo mais ou menos detalhado da solução que parece mais propria, mas não é menos verdade que ainda hoje se não fixou uma orientação definida sobre caminhos de ferro, ou, como agora também se diz, uma política ferroviaria a seguir.

Ora, quanto a mim, o que importava essencialmente fazer era assentar no criterio geral a seguir pelo Estado na forma de organizar, conduzir e desenvolver os caminhos de ferro nacionaes, obedecendo aos principios que mais vantajosamente possam servir os interesses do paiz, sem prejudicar os legítimos interesses das entidades exploradoras.

Esse criterio geral, que deveria ser estabelecido em bases de eficiencia e de continuidade, seria definido n'um conjunto de disposições harmonicas entre si, e sem o caracter descosido, e de utilitarismo particular ou de classe, que é o caracterisco essencial da nossa legislação ferroviaria de ha muitos anos para cá.

O PROBLEMA DOS CAMINHOS DE FERRO

Por RAUL ESTEVEZ

* * *
O chamado problema de caminhos de ferro, tem, como dissemos, varios, aspectos distintos sob que pôde ser considerado.

No estabelecimento da rede ferroviaria, na sua organização regional, e até nas normas da sua exploração, ha que atender, evidentemente, a razões de ordem económica, de ordem financeira, de ordem administrativa e de ordem militar.

Ora, parece que até agora nenhum progresso se tem feito no sentido de definir a nova organização ferroviaria, com o criterio que melhor satisfaça áqueles interesses de vâria ordem.

Essa organização ferroviaria deveria ser estabelecida em bases que representassem a nitida comprehensão do fim a atingir, e que garantissem a manutenção do carácter nacional que se lhe quizesse imprimir.

Crêmos que ainda hoje nada se encontra, nas providencias prodigamente decretadas, que possa manifestar aquele proposito. Em todos os assuntos de organização ferroviaria, vemos que o logar preponderante é sempre dado ás operações financeiras, e assim dir-se-hia que, com este criterio dominante, uma empreza ferroviaria é antes de tudo uma simples base para jogos financeiros.

D'este modo, facil é perder-se de vista a verdadeira noção do problema, e tudo se resume a acções, obrigações, garantias de juro, fundo especial, etc..

Evidentemente que, para pôr em jogo uma empreza ferroviaria, é preciso dispôr dos capitais necessarios e atender ás condições do seu emprego, mas parece-nos um tanto exagerado que n'um problema de tanta grandeza para a economia nacional, tudo se subordine á simples evoluções de jogos financeiros.

* * *

O exame da organização actual da nossa rede ferroviaria, basta, por si só, para justificar o que dizemos.

Assim, hoje, a maior parte, senão a quasi totalidade da rede de via larga do paiz, é administrada e dirigida pela empreza ferroviaria que melhores garantias ofereceu para a sua exploração, e que realmente tem afirmado a sua competencia profissional incontestavel.

Mas, se examinarmos a situação intrínseca d'essa empreza, nós encontramos as seguintes anomalias, em relação aos verdadeiros interesses do problema ferroviario:

a) — No ponto de vista de organização de exploração, a Companhia Portugueza tem a seu cargo varias linhas com prazos diferentes de concessão, e cujos termos são desencontrados.

b) — O acrescimo de concessão de exploração, representado pelo arrendamento das antigas linhas do Estado, veiu trazer uma nova diferença de prazos de exploração em relação ás linhas já a cargo da Companhia, e obedece, além d'isso, a normas diferentes das outras concessões.

c) — A situação material das linhas exploradas exige, em regra, uma larga e dispendiosa soma de trabalhos para as pôr nas melhores condições de eficiencia, e o custeio d'esses trabalhos não pôde ser feito com os recursos correntes.

d) — Sob o ponto de vista financeiro, a Companhia vive de facto, desde ha muitos anos, no regimen de empreza falida, sujeita á fiscalisação estrangeira.

Ora, em face d'estas conclusões, parece-me logico perguntar em que é que as providencias e os estudos que até agora tenho conhecido sobre o decantado problema ferroviario, procuram dar uma solução propria a esta situação anomala.

Note-se que estamos apontando, apenas, o exemplo da maior das nossas emprezas ferroviarias, e desnecessario se torna entrar em detalhes relativos á integração das outras emprezas n'um plano unico e nacional da nossa

organização ferroviaria, porque para isso conviria primeiro que fossem fixadas as bases d'esse plano.

* * *

Sem de modo algum pretendemos desmentecer nas opiniões, mais competentes e autorisadas do que a nossa, que teem versado este assumpto, afigura-se-nos que o plano de organização ferroviaria nacional deveria assentar em três bases fundamentaes:

1.^a — Grupamento das linhas, construidas ou a construir, por grupos da mesma bitola, e atendendo á distribuição regional que mais conveniente fôsse sob o ponto de vista dos interesses de varias ordens que ha a atender.

2.^a — Reorganisação financeira e nacionalisação das emprezas existentes, e seu agrupamento em função das redes a explorar, com uma correspondente revisão de concessões e arrendamentos, para uniformizar quanto possivel as condições da exploração.

3.^a — Remodelação do regimen do chamado fundo especial de caminhos de ferro, por forma a dar-lhe o verdadeiro caracter, que deve ter, de uma receita exclusiva do Estado, dentro dos limites tributarios que fôr rasoavel impôr ás emprezas ferroviarias, em conjugação com os encargos de trabalhos que elas devem suportar pelos seus proprios recursos.

Na 1.^a base compreendemos que deveria ficar assente definitivamente a divisão do paiz em zonas ferroviarias cada uma das quaes, segundo o criterio hoje dominante, seria atribuida a uma grande Companhia. Parece-nos que seria tambem conveniente separar, em cada zona, o grupamento de via larga do grupamento de via estreita.

Na 2.^a base entendemos de absoluta necessidade que as novas emprezas a organizar para cada zona ferroviaria, ou as antigas emprezas reorganisadas, deveriam ser constituidas em bases financeiras menos precarias e mais definidas sob o ponto de vista dos interesses nacionaes.

Finalmente na 3.^a base julgamos indispensavel acabar com o actual regimen do chamado fundo especial, em que o Estado tira

por um lado uma receita, que vai restituir, por outro, ás emprezas d'onde ela provem. Parece-me desnecessario este artificio injustificavel, e então seria melhor avaliar em bases seguras qual o tributo que o Estado deve cobrar da industria ferroviaria, tal qual o faz das outras industrias, depois de ter fixado ás emprezas os encargos que elas devem assumir para a conservação do seu material e outros trabalhos hoje custeados pelo referido fundo especial.

* * *

Sem pretensões, crêmos ter exposto uma modesta opinião sobre o chamado problema de caminhos de ferro, que, pelo menos, terá a vantagem de provocar outras melhores e mais auctorisadas.

Em todo o caso, o que julgamos absolutamente necessário é que seja fixada, por uma vez, a orientação que o Estado quer seguir na sua politica ferroviaria, porque, até hoje confesso que ainda a não conheço, embora ande lidando com estes assuntos ha mais de quinze anos.



A Central de Abrantes

**VAI SER INAUGURADA
NO PROXIMO DIA 22**

Realisa-se no dia 22 a inauguração da Central da C. P. em Abrantes que a Direcção da Companhia, numa resolução inteligente, confiou ao sr. José Pereira (Pombo), que tantas provas tem dado de competencia e de actividade, não só em serviços congêneres, como a Central de Maçao a que oportunamente fizemos referencia e que está funcionando de forma a merecer elogio de toda a gente, mas tambem em

serviços de interesse geral de outras especies, como o serviço de transportes automobilisticos numa região até há poucos anos desprovida de meios còmodos de transportes o serviço de iluminação pública de Maçao, já ha muito tempo instalado, e o de Belvér, em projecto de proxima realização. O elogio feito por pessoas que apenas escrevem por informações, aguardando na sua secretaria os elementos que lhes enviam para os ordenar e comentar ao sabor da orientação do jornal em que escrevem ou da sua disposição de espirito, não dá, ordinariamente, a quem lê, a impressão exacta, nítida, da verdade dos factos.

Estas linhas, porém, teem a vantagem de ser escritas por quem conhece de ha muito tempo a pessoa visada e os serviços que ela dirige, pois que semanalmente visita a região e está em contacto com as pessoas a quem mais directamente esses serviços interessam, colhendo assim, com essa frequencia, os comentários mais autorizados.

E a verdade é que as palavras de elogio que escrevemos não são mais do que o resumo das impressões colhidas de toda essa gente.

* * *

Para garantir o aperfeiçoamento dos serviços que dirige, o sr. José Pereira (Pombo), que já dispunha de 4 camionetas e 3 automoveis, adquiriu agora mais uma explendida camioneta «Dodge» do ultimo modelo com a lotação de 40 lugares, em 3 classes, que fez a sua primeira viagem de Lisboa a Maçao no dia 21.

Para a inauguração deste novo veiculo da sua florescente Empreza, convidou o sr. J. Pereira (Pombo) algumas pessoas que fizeram essa viagem, tendo assim o ensejo, não só de fazerem uma excursão deliciosa através duma das mais pitorescas regiões do paiz, mas tambem de apreciarem as magnificas condições da nova camioneta, podendo assim render elogios conscientes á casa construtora e ás qualidades do sr. Pombo, que foi para todos os convidados dum cativante amabilidade

Entre as pessoas que fizeram essa primeira viagem no comodo e luxuoso veiculo, tomámos nota dos srs. engenheiro da secção eléctro-tecnica de Abrantes, Francisco Dias Raposeiro e esposa, José da Silva Mendes, comerciante no Rossio de Abrantes, Manuel Grossinho, de Mouriscas, Antonio da Cunha Saco e Americo de Matos Barata, comerciantes em Belver e algumas senhoras da familia do sr. Pombo.

Representou a Gazeta dos Caminhos de Ferro nessa interessante viajem o sr. dr. Calado Rodrigues.

Ao sr. Pereira Pombo, que na vespresa da partida teve a gentileza de vir com a sua nova camioneta cumprimentar a Gazeta, apresentamos os nossos agradecimentos e votos sinceros pelas prosperidades da sua empreza.

Trefileries et Laminoirs du HAVRE

S. A. au capital de 100.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE

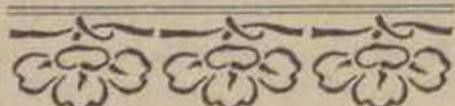
PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748



UNIDADE
DE EXPLORAÇÃO
E UNIDADE
DE TARIFAS
 POR
 J. FERNANDO
 DE SOUZA



pôde ter lamentaveis repercuções nas receitas das linhas consideradas.

Assegura-se que o arrendamento dos C. F. E. à C. P. teve por determinante principal da preferencia dada à sua proposta a realização da unidade de exploração das linhas da Companhia e das que lhe eram arrendadas, sendo pois esse o critério fundamental a que deve obedecer a exegese do contrato.

Nenhuma dúvida tenho em aceitar essa afirmação (tanto mais que o mesmo critério me levou a dar em devido tempo o meu voto a outra proposta para assegurar a unidade de exploração de todas as linhas do Minho e Douro e suas afluentes sem distinção de tipo de via).

Ha porém uma confusão de ideias que importa dissipar. Confunde-se unidade de exploração com unidade de tarifas.

A unidade de exploração obtém-se pela da administração, dos serviços gerais e técnicos, pela supressão de transmissões e reservas nos pontos de contacto das linhas (o que se introduziu na Tarifa Geral para o caso do contacto de linhas de largura diferente pertencentes à mesma empresa), pelo aproveitamento em comum das oficinas, pela latitude no aproveitamento e distribuição do material e do pessoal.

Esse conjunto de providencias, essas simplificações da exploração, que a tornam mais facil e económica, poupando tempo e dinheiro, nada tem com o sistema de tarifas.

São estas tipos genericos de contractos de transporte baseados nas respectivas condições económicas e organizados de modo que todos os transportes se possam realizar com razoavel remuneração para a empresa exploradora.

Ha as tarifas gerais, maximos legais, hoje comuns a todas as empresas, e as tarifas especiais, da iniciativa das empresas, inferiores áquelas nas taxas e tendo em compensação maior latitude em varias das suas clausulas, especialmente no que se refere à duração do transporte.

TEM surgido pretenções á unificação das tarifas da C. P. com as das linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste, a ela arrendadas, de modo que para as principaes mercadorias a mesma tarifa se aplique a qualquer percurso sem distinção de linhas.

Julgo oportuno contrapor algumas reflexões a essa corrente de opinião a favor de um alvitre sedutor na aparence, mas que

A tarifa tem por limite maximo o valor económico do transporte, representado, para a mercadoria, pela diferença de preços de origem e do destino; para o passageiro, pelas vantagens que este encontra na viagem.

O limite minimo é o custo do transporte: conservação de via, tracção, movimento, serviços gerais referidos à unidade de trafego e que nas linhas com serviços regulares organisados pôde descer ao custo de transporte do passageiro ou tonelada a mais, cujo afluxo faculta o aproveitamento de disponibilidades de transporte sem aumento sensivel de despesa.

Sob o ponto de vista financeiro e económico distinguem-se nos preços das tarifas duas parcelas, correspondentes uma ao transporte, outra à portagem destinada aos encargos do capital.

É esta a que pôde variar com o valor das mercadorias e com as condições dos mercados, de que depende o valor económico do transporte.

Pôde-se renunciar, no todo ou em parte, à portagem, se esse valor pouco excede o custo do transporte, mas no seu conjunto as portagens são necessárias para remuneração, ao menos parcial, do capital.

Só quando este estivesse amortisado se poderiam baixar as tarifas ao custo de transporte, o que ainda assim não seria recomendavel, pois melhor seria obter pelas portagens receita a que se desse util aplicação, como a construção de novas linhas e melhoramentos nas existentes.

Desde que a tarifa, inferior ao valor económico do transporte, longe de o impedir, o estimula, uma redução de tarifas significa apenas uma formula nova de repartição da portagem cedida em parte ao usuário da linha, sem que a utilidade social do transporte sofra alteração.

A unidade de tarifas aplicada a matéria tão complexa ou se faz elevando muito os preços em detrimento dos transportes de escasso valor, ou resulta de uma redução geral em beneficio dos transportes de valor e em detrimento da empresa transportadora, o que seria grave erro financeiro.

A sã doutrina sobre a matéria encontra-se formulada nas obras de Colson, o eminentespecialista que foi professor de economia política na Escola de Pontes e Calçadas de Paris. Vamos citar essas formulas lapidares da maior autoridade, baseadas numa analise profcientissima dos factos económicos relativos ao transporte.

Justificando a variedade das portagens, observa Colson: «A analise dos factos mostra que se o excesso das portagens impede uma via de comunicação de prestar todos os serviços de que é susceptivel, não é por causa da elevação da quantia recebida sobre transportes que se efectuam, mas pelo obstaculo que a portagem opõe à realização de certos transportes, cujo valor fosse superior ao custo respectivo e que poderiam dar portanto certo lucro.»

Enquanto se não pede à mercadoria mais do que ela pôde pagar, as modificações da tarifa aplicada alteram a repartição, entre o público e o concessionário, do lucro determinado pelo transporte sem lhe modificarem a utilidade total.

«Quando porém uma portagem exagerada torna impossível um transporte que seria útil, ha nisso perda sem compensação para todos, uma diminuição do serviço prestado pela via de comunicação sem lucro para ninguem».

O objectivo natural do detentor de uma via de comunicação que dela quer tirar o lucro que pôde dar sem diminuição dos serviços que presta é, segundo o grande economista, «fazer pagar a cada mercadoria ou passageiro tudo quanto podem pagar, sem pedir a nenhum mais que o que pôde pagar».

Outro aforismo incontestável, que importa recordar:

«Uma boa tarificação deve satisfazer a duas condições:

1.º — Não impedir nenhum transporte susceptível de dar receita superior ás despesas que ocasiona;

2.º — Dar no conjunto excesso de receita sobre as despesas de exploração, que remunere suficientemente o capital».

Outra proposição de incontestável verdade convém ainda citar:

«Em linhas habilmente administradas, a procura da portagem mais lucrativa não é de modo algum

obstáculo a que elas prestem ao público todos os serviços que ha o direito de esperar. O verdadeiro interesse publico está, não em que não haja excedente de receitas, mas em que um bom regime financeiro lhe assegure destino conforme com o interesse geral.»

Perante realidade tão complexa, como é o valor economico dos transportes, variavel com a natureza das mercadorias e com as multiplas círcunstâncias comparativas dos locais de origem e destino, pelas quais a diferença de nível economico não é pura função da distancia de transporte, a tarificação é obra sobremodo complicada, que deve ser realizada com a maxima circunspeção para, nem impedir transportes, nem sacrificar inutilmente receitas.

Por isso as tarifas especiais divergem de rede para rede e dentro da mesma rede, embora se procure conciliar a uniformidade e simplicidade das normas com a indispensável variedade de preços.

Considero pois erro economico pretender a unidade de tarifas na rede explorada pela C. P.

Reputo erro jurídico a afirmação de que essa unidade constitui uma regra interpretativa do contrato de 11 de Março de 1927.

Entendo que deve ser respeitada a liberdade de acção da Companhia em matéria de tarificação, sendo apenas para desejar que ela procure realizar a possível simplificação pela unidade de tarifas onde seja realisável, sem prejuízo porém dos seus legítimos interesses, nem dos do público.

“REVISTA INSULAR E DE TURISMO”

CONSTITUIU UM VERDADEIRO SUCESSO
O NUMERO ESPECIAL DESTA REVISTA
DEDICADO Á EXPOSIÇÃO DE SEVILHA

Está publicado o numero 32 da *Revista Insular e de Turismo* dedicado á Exposição de Sevilha.

Com 80 páginas, em magnífico papel, inserindo interessante colaboração dos principaes escritores portugueses, vem descrito como deve ser feito o trajecto Lisboa a Sevilha, por Cacilhas, Setúbal, Vendas Novas, Montemór-o-Novo, Evora Redondo, Vila Viçosa, Borba, Vila Boim e Elvas, entrando em Espanha por Badajoz.

Descreve em primeiro logar o nosso Tejo, seguindo-se Lisboa.

Descreve também algumas maravilhas da bela Cintra publicando 3 magnificas gravuras do Palacio da Pena, vista geral e vivendas na mata, tiradas de avião.

Insere perto de 100 gravuras entre estas, nas primeiras paginas S. M. El-Rei D. Afonso XIII, e o sr. General Carmona, alem de varios mapas descriptivos do citado trajecto.

Na parte referente a Elvas, publica um artigo e gravura do falecido poeta Dr. Antonio Sardinha da autoria do nosso presado amigo Dr. Manuel Murias.

E' um numero interessante que muito honra não só o seu director como as oficinas graficas que o confeccionaram. O seu custo é de 5\$00 avulso e gratuito aos assinantes.

REGALIAS AO PESSOAL DAS LINHAS DO ESTADO AGUARDANDO REFORMA

A comissão executiva da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses resolveu que, aos empregados dos Caminhos de Ferro do Estado que não transitaram para o seu serviço, sejam mantidas, quando se encontrem na situação de aguardando reforma, as mesmas regalias que tinham na ocasião em que foram submetidos ás juntas medicas, que os julgou incapazes para o serviço.

A hora de verão e os Caminhos de Ferro

Na Europa ha, pelo menos, onze nações que não aderiram ao convenio feito para estabelecerem a hora de verão para os serviços ferroviários.

São elas a Austria, Checoslovaquia, Dinamarca, Alemanha, Polonia, Servia, Hungria, Lituania, Noruega, Suissa e Italia.

*Ex.^{mo} Sr. Director
da Gazeta dos Ca-
minhoo de Ferro*

*L*I ha pouco um artigo publicado na "Revisa Portugueza de Comunicações" sobre o arrendamento dos C. F. E. á C. P., e pasmei das conclusões verdadeiramente fantasticas a que chegou o seu signatario.

Não quero por razões especiaes, nem tenho á mão elementos para entrar na analise dos de que S. Ex.^a se valeu para tirar essas conclusões, mas tendo observado de visu a transformação completa que se tem operado em parte da linha do Sul e Sueste, julgo do meu dever não calar as rapidas considerações que o referido artigo me sugere, para perfeito e completo esclarecimento de todos que se interessam por estes assuntos.

Diz o signatario do artigo da R. P. C. que: "se conservaram as mesmas linhas, e as estações não tiveram as necessarias reparações".

Ora isto não é assim: As linhas, taes como eu as conheci ha 2 anos não aguentavam as marchas dos comboios por mais um ano, se não se lhes tem acudido como acudiu, em varios troços. Fixaram-se milhares de travessas cujo estado de podridão era tal que só á pá se puderam fazer sahir de sob os carris. Em

A VERDADE ACERCA DAS LINHAS DO SUL E SUESTE

DO SR. LIMA GALRÃO CHEFE DE SECÇÃO
DE VIA E OBRAS DO SUL E SUESTE

RECEBEMOS A SEGUINTE CARTA QUE PUBLICAMOS GOSTOSAMENTE. NELA SE RESTABELEM A VERDADE DOS FACTOS ÁCERCA DAS LINHAS DO SUL E SUESTE

grande parte as escapulas é que seguravam os carris e as pancas tirefondes que havia, sahiam na sua maioria á mão!

As curvas não estavam traçadas e havia nesse capitulo coisas fantasticas de retas no meio das curvas e curvas em plenos alinhamentos retos.

Os cruzamentos não tinham nas ramas curvas as medidas regulamentares e o material sofria nas entradas e saídas das estações, tratos de polé!

Em certas trincheiras a banqueta estava inferior aos passeios lateraes e quando chovia a linha tinha por sob as travessas uma caixa de agua que desfazia o ataque mais rigoroso que se lhe fizesse, por falta de escoante.

Nada disto se encontra presentemente em grande parte senão em toda a linha do Sul e Sueste (a que conheço).

Os milhares de travessas que se colocaram, a substituição na sua quasi totalidade das escapulas por tirefondes, o traçado de grande numero de curvas e a conveniente reparação e substituição de cruzamentos, deram ao viajante, já hoje, a certeza, de que não vae ao kilometro mais proximo esfrangalhar-se em pedaços entre um montão de madeiras e ferragens, mas pelo contrario, o comboio o

levará ao seu destino á tabela.

Diz ainda o signatario do artigo a que me venho referindo, que as estações não tiveram as necessarias reparações.

Evidentemente que não se poude fazer tudo neste curto espaço de tempo, e esse "tudo" afinal, pode dizer-se que era o que existia quando da passagem dos C. F. E. para a Administração da C. P.

Mas o que é certo é que não ha hoje a possibilidade de um pintor levar um ano a pintar as portas duma estação... porque tinha tambem entre mãos variadas pinturas na vila proxima, que acumulava nas horas em que estava ganhando o dinheiro do Estado, e tanto as casas do pessoal como as dependencias das estações apresentam já a quem as queira observar com olhos de vér, aspectos de aceio que ha muitos anos por cá se não conhecia.

Permita-me ainda, Sr. Director que toque num ponto a que não se alude no artigo da R. P. C., mas que vem agora a propósito nesta breve resenha do que eram e do que são os C. F. S. S.

Refiro-me ao pessoal que é bom e sofredor, mas não encontrava nos seus superiores o exemplo e incentivo tão necessário em toda a sociedade organizada, para

o bom desempenho da sua missão, á parte, é claro, algumas, não muitas, honrosas exceções.

"Partidos" havia que nos dias de calor, quando precisamente a segurança dos comboios exige mais aturada vigilância na linha, passava boas horas descansando á sombra das azinheiras, ou ia arrotear as herdades que lhes ficavam próximas...

Nos dias de feira, era certo e sabido uma saltada para mercar generos, que a socegada paz e liberdade em que viviam, tornava indispensável.

Pois estes homens que o sol ardente do Alemtejo não queimava com manifesto prejuízo do cumprimento dos seus deveres, por saber que se um castigo estava eminentemente, um passeio até á casa do político-chefe mais categorizado bastava para o anular, foi entrando pouco a pouco na disciplina e regras devidas, e,—o que é importante e se não dava—conhece os seus superiores por que eles lhes vão fiscalizar o trabalho, a minha, e os próprios passageiros também des-

tinguem os dos comboios e estações, mais do que pelo simples bonet que quasi sempre ás três pancadas, lhes servia por único distintivo.

Foram as mesmas as despesas?!

E o trabalho também?

Evidentemente que muito ha ainda a fazer, tanto e tanto ligou á C. P., a falecida Administração do Estado, já agora irresuscitável nestes anos mais próximos, com pezar, ao que parece, da "Revista Portuguesa de Comunicações". Mas se as despesas foram iguais ás de igual período da Administração transacta, uma conclusão se pode desde já tirar e que ninguem ousará negar: é que com esses milhares de contos se fez, o que em ano algum se conseguira anteriormente com o mesmo dinheiro.

Creia-me V. Ex.^a Sr. Director

M.^{to} Att.^{to} Ven.^{dor} e Obg.^{do}

Alexandre Galrão

Linhos estrangeiros

Hespanha — Está calculado que o movimento de locomotivas, carruagens e vagons de todas as companhias de caminhos de ferro, é de duas mil e quinhentas locomotivas, quatro mil carruagens de passageiros e cincuenta e cinco mil vagons para transportes vários.

— A estação de Barcelona-Terminus tem um movimento diário, segundo a estatística das estações de caminhos de ferro, de 150 comboios diários.

— A Companhia de Madrid Saragoza Alicante estabeleceu um serviço rápido, com carácter geral, de Madrid a Barcelona, de forma a que os volumes registados, se transportem em treze horas, utilizando os expressos rápidos.

França — Foi autorizado pelo Ministério das Obras Públicas a continuação da construção de 1278 quilómetros de linha ferrea correspondente a 67 kil, na rede da Companhia do Norte, 105 na rede de Este, 238 na rede de Orleans, 99,5 na rede de Alsacia-Lorena, 412 na rede do Midi, 273 na de Paris-Lyon-Mediterraneo e 84 na rede do Estado.

Alemanha — O governo recusou uma petição para o aumento de todas as tarifas ferroviárias, apresentada pela Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro.

— A revista *Los Caminos de Hierro* publica uma notícia que diz que as locomotivas tem uma duração media de doze anos, de dez e oito as carruagens de

passageiros, quinze os fourgons, quatorze os vagons e vinte e sete os vagons de serviço.

Dinamarca — Nos últimos 15 anos os caminhos de ferro do Estado dinamarquez têm transformado um grande número de passagens de nível em passagens subterrâneas e supermontadas, e aperfeiçoaram os serviços da direção á distancia do funcionamento de um grande número de cancelas, sobretudo á entrada e saída das estações.

Por efeito das considerações económicas, o estabelecimento das passagens subterrâneas e supermontadas tem que interromper-se e estão pondo em prática outras medidas para alcançar a segurança nas passagens de nível.

Na estação de Vanloese, montou-se uma estação eléctrica em que um só empregado dirige á distancia o funcionamento de seis cancelas.



AVISO

Para evitar maiores despesas com a cobrança, rogamos a todos os nossos assinantes a finesa de enviarem á Administração da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a importância das suas assinaturas em vale do correio ou como melhor entenderem o que agradecemos evitando-nos assim maiores despesas com a cobrança.

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Agosto de 1889)

O ascensor da Nazareth

A praia da Nazareth é situada na enseada formada pelas montanhas de S. Martinho do Porto e o promontório extremo da charneca das Patacas.

No cimo do promontório, a 110 metros de altura da praia, acha-se a Real casa da Nazareth e respectiva povoação do Sítio.

Esta diferença de nível é constituída por uma ladeira de areia solta, na extensão de 400 metros, sendo, portanto, a inclinação de 36 %, inclinação que os pescadores sobem em meia hora, e descem em alguns minutos, enterrando os pés da areia para se manterem em equilíbrio.

Os carros e cavalgaduras, para vencerem esta subida, seguem a encosta, pela estrada de Alcobaça e ramal da Pederneira ao Sítio, percorrendo para este fim uns 3 quilómetros e invertendo meia hora na subida e 15 minutos na descedida.

Esta rápida e incompleta descrição topográfica põe em evidência a enorme vantagem, em tempo e despesa, que representa para aquelas duas localidades o novo ascensor que as põe em comunicação rápida, fácil e económica.

O ascensor da Nazareth é movido a vapor por uma máquina colocada no Sítio, e assente em rocha viva, naquelas fortes penedias, que formam a aresta do promontório.

Nessas penedias, abriu-se um túnel de 50. metros de extensão em rampa de 41,5 % a partir da gare superior, prolongando-se a linha para a praia da Nazareth até o antigo largo das Caldeiras, na extensão total de 318 metros.

Foi a máquina construída na fabrica alemã de Esslingen-Machinen fabrik; pode trabalhar até à pressão de 7 atmosferas, e é aproximadamente igual à da calçada do Lavra, em Lisboa. Deu excelente resultado a experiência oficial da caldeira no dia 19 de maio do corrente ano. Os carros são elegantes e descobertos, tendo os bancos no sentido longitudinal com uma coxia ao centro. A vedação lateral é feita por grades de ferro corrediças, que dão entrada e saída aos passageiros por quatro aberturas, além da entrada e saída principais pela parte superior da carruagem.

Tem por fim esta disposição facilitar o movimento de passageiros por sítios opostos, de modo a não se encontrarem os ascensionistas com os descensionistas.

Comporta cada carruagem 62 pessoas, mas tirando-lhe os bancos, que são aparafusados em pés de ferro pode transportar 100 pessoas.

A este expediente terá de recorrer a empreza em tempo das festas da Sr.^a da Nazareth, em que a concorrência deve ser enorme.

zareth, o sr. engenheiro-mecânico Raul Mesnier, que foi coadjuvado eficazmente nos primeiros estudos topográficos pelo distinto engenheiro sr. Barão de Kessler, teve particular cuidado em garantir a segurança pública pelo seu bem combinado sistema de freios nas carruagens.

Acedendo ao amavel convite que nos foi feito, e aos demais colegas, pela parceria proprietaria deste ascensor, fomos ali no domingo 28, assistir á inauguração do serviço, a qual se realizou pelas 3 horas da tarde, assistindo os srs. ministros das obras públicas, e fazenda, suas esposas, grande numero de senhoras de famílias da localidade, das dos sócios da empreza e dos convidados, autoridades locais, imprensa de Alcobaça, Torres Vedras e Lisboa, etc.

A descrição dos freios é a seguinte:

Embora a linha esteja assente em leito próprio e o cabo funcione a descoberto sobre roldanas, podendo ser assim facilmente vistoriado, limpo e alcatroado, é certo que a acção dos freios é das mais importantes do mecanismo funicular e carece de séria atenção para evitar desastres.

Em trez casos é essencialíssima a acção pronta dos freios:

1.^º — Quando haja acidente no mecanismo motor anulando a ligação entre este e o sistema funicular. Neste caso não pode ser regulada pela máquina a marcha das carruagens, que tomará uma velocidade perigosa. Então os conductores, logo que reconheçam aumento de velocidade, devem usar dos freios de mão, consistindo em duas maxilas que apertam fortemente o carril; havendo dois em cada carruagem, um na parte superior e outro na parte inferior.

2.^º — Quando haja acidente na linha, como rail quebrado, obstáculo posto na via, pessoa atravessando a linha ou em perigo diante da carruagem, etc. Nestes casos ou em outros semelhantes que exijam imperiosamente a paragem imediata dos carros, os conductores devem também usar dos freios de mão, suficientes só por si para fazer parar a carruagem, pois que, tornando-se a resistência superior ao trabalho motor, a máquina cessa necessariamente de funcionar.

3.^º — Quando haja fractura do cabo. Em tal caso, para que as carruagens parem, a acção dos freios deve produzir-se automaticamente por meio de um mecanismo especial, sem contrariar a acção que os conductores podem exercer sobre eles e que deverá ser sempre empregada como suplemento de segurança.

Há porém nas carruagens outro freio actuando sobre as rodas, ao contrario do primeiro, que actua directamente sobre os carris. Esse freio obedece a um contrapeso, de modo a fazer cessar o movimento das rodas quando o cabo quebrar, produzindo assim um forte atrito sobre os carris.

A segurança portanto fica perfeitamente garantida.

O ilustrado e inteligente auctor do ascensor da Na-

DURANTE largos anos os caminhos de ferro constituíram o principal meio de desenvolvimento económico dos povos. Podendo dum a maneira mais rápida, cómoda e económica transpôr grandes distâncias e transportar pesadas cargas, foram, até há pouco e desde que se construiram, quasi o único fomentador da riqueza pública.

Eles intensificaram a produção agrícola, desenvolveram e criaram importantes estabelecimentos industriais e deram um formidável impulso à actividade comercial.

Quando surgiram, suplantaram todos os acanhados e morosos meios de comunicações por terra, que então existiam, criando uma vida nova.

Passaram a ser o ídolo do povo e a esperança da riqueza.

Terras virgens e incultas eram arroteadas e exploradas, por que os seus proprietários as viram, alísim, atravessadas por potentes locomotivas, rebocando dezenas de carros, nos quais poderiam, rapidamente e sem preocupações de quantidades, fazer conduzir os seus produtos aos grandes centros consumidores.

Travando lutas energicas e incessantes, que o bairrismo justificava e admitia e que chegavam a retardar as construções de linhas, as regiões disputavam, entre si, o caminho de ferro.

Os mais novos meios de transporte anteriores sossobravam e a breve trecho eram velharias desprezíveis. Viveram o seu tempo e morreram.

Finalmente parecia que o progresso nos tinha oferecido o único e insubstituível meio de transportes.

O caminho de ferro seria sempre novo, nunca teria uma doença, nunca agonisaria, jamais morreria. Seria eterno.

Confiadamente se fizeram prodigiosos sacrifícios e se despendiam grossas somas de dinheiro na construção de linhas e estações, expropriando-se prédios urbanos e rústicos, porque desde o seu inicio, os caminhos de ferro, foram considerados de utilidade pública.

Instituiram-se Leis e regulamentaram-se os seus serviços.

Os Governos ou construiam ou proporcionavam a construção de linhas, concedendo garantias de Juros aos seus concessionários.

As exigencias de um povo moderno impunham todos os sacrifícios ao tesouro público para que os caminhos de ferro surgissem a irradiar os seus serviços já indispensáveis.

As estradas, que desempenhavam uma função primacial na economia colectiva, passaram a ser secundárias e cooperadoras dos caminhos de ferro, simples elementos de ligação.

Porém, o progresso não pára; avança sempre. E nós constatamos hoje que o jovem automobilismo comercial,

irrompendo por todos os recantos do mundo, não substitue mas diminui e quasi inutiliza o antigo poderoso dos caminhos de ferro, tornando-o um meio de transporte quasi antiquado, como amanhã a aviação irromperá, radiante e triunfadoramente, a substituir a viação automobilista.

Os caprichos do progresso tornam hoje remoto o que ainda ontem foi moderno, mas como algumas vidas velhas se tornaram prestimosas pelo bem que prestaram à colectividade, impondo-lhes sacrifícios momentâneos, que se transformaram em riqueza futura, defendamos os caminhos de ferro, sob pena de, em breves anos, não possuirmos nem caminhos de ferro nem estradas.

Não se construirão novas linhas nem facilmente se manterão as existentes, porque as suas escássas receitas não corresponderão às desproporcionadas despesas de exploração.

As nossas estradas estreitas e accidentadas, sem polícia eficaz, sujeitas a uma intensa circulação, além de ameaçarem muitas vidas serão uma fonte inesgotável de despesas que a capacidade tributária das Empresas Automobilistas nunca compensará.

O Estado, principal interessado na exploração e defesa dos caminhos de ferro, vendo diminuir, assustadoramente, o imposto ferroviário e a sua participação nas receitas brutas e líquidas das suas linhas, exploradas por Companhias arrendatárias, verá ao mesmo tempo aumentar os seus encargos relativos às garantias de juros a que se obrigou, contratualmente, perante os concessionários de outras linhas.

Assistirá à ruína das Empresas e da sua própria ruína, se não tomar providências.

Supõe-se-há que eu preconizo uma Lei draconiana que, automaticamente, num momento, afaste a concorrência que o automobilismo comercial faz aos caminhos de ferro?

— Não. — Isso seria um absurdo, por constituir uma inqualificável ameaça ao progresso, que ninguém pode nem deve pretender entregar.

O que se pretende é que, exercendo os caminhos de ferro e o automobilismo comercial o mesmo mistério — a indústria de transportes — se sujeitem, todos, aos mesmos direitos e deveres.

As Empresas ferroviárias servindo-se de estrada própria, construída ou melhorada com capitais ou receitas suas sujeitam-se a uma persistente fiscalização, submetem seus horários e suas tarifas à homologação do Governo e são tributadas com o pesado imposto ferroviário de 12° sobre as receitas do tráfego.

As suas deliberações, mesmo as de carácter administrativo, são sempre lentas e extemporâneas. Os seus movimentos são tolhidos pelo burocratismo oficial.

Por vezes, uma alteração tarifária, imposta pela concorrência automobilista, só se consegue depois de decorridos 3 meses da data do inicio do respectivo estudo.

As Empresas automobilistas comerciais, servindo-se de estradas que não construiram, danificando-as e não as melhorando e exercendo, tal como os caminhos de ferro, a industria de transportes, vivem na mais completa das liberdades, quasi sem fiscalisação, estão dispensadas de dar satisfações a quaisquer organismos oficiais acerca dos seus horarios e das suas tarifas, isentam-se de um imposto equivalente ao imposto ferroviario e têm a faculdade de *deliberar hoje para executar amanhã!* São, porque podem ser, mais oportunistas.

Os caminhos de ferro lutam com as peias que a regulamentação respectiva lhes impõe, ao passo que os seus concorrentes gozam de todas as facilidades e liberdades que a ausência de legislação propria e equivalente lhes proporciona.

No proprio interesse do Estado, é indispeusavel e urgente que se légisse para o novo meio de transporte, regulamentando-se o seu exercicio de modo a terminar a manifesta desigualdade entre as suas possibilidades de vida e as dos caminhos de ferro.

Está muito assombreado o futuro dos caminhos de ferro e de muitas dezenas de milhares de pessoas que, embora mal, vivem dêle.

Por outro lado as Empresas automobilistas comerciais, degladeiando-se livremente, comprometem os caminhos de ferro, mas, não podendo substituí-los nem uniformizar preços de transportes, arriscam grossas somas de dinheiro, que improficiamente, exportam para além-fronteiras.

Esta insustentável situação não aproveita a ninguém.

Ao Governo da ditadura, que especialmente se tem dedicado á manutenção da ordem e á administração pública, isento de pugnas politicas, não pôde nem deve ser indiferente este magno problema nacional.

Para êle têm de apelar não só as Empresas de caminhos de ferro, como a numerosa familia ferroviária, dispersa por todo o país, que numa lucta incessante pela vida, debaixo de chuva, de calor e até de metralha, como o soldado disciplinado e cumpridor dos seus deveres, faz mover os comboios de Norte a Sul de Portugal.

TEMOS hoje a honra de inserir nas colunas desta Revista colaboração do ilustre marechal Gomes da Costa, que com muito gosto aceceu ao nosso convite para colaborar na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

O marechal Manuel d'Oliveira Gomes da Costa não necessita de apresentação porque todos o conhecem e bem sabem os relevantes serviços que S. Ex.^a tem prestado à Patria desde Novembro de 1880.

Mas para não deixarmos de alguma coisa dizer sobre a honrosa folha dos seus serviços, a seguir, transcrevemos umas resumidas notas biograficas.

Nasceu em 14 de Janeiro de 1863. Assentou praça em 8 de Novembro de 1880. Alferes em 1884. Tenente em 1889. Capitão em 1898. Major em 1909. Tenente-coronel em 1912. Coronel em 1914. General em 1918. Marechal em 1926.

Foi para a India em 1895, como ajudante do Governador Geral do Estado na India quando foi a revolta e comandou a coluna d'operações contra os revoltosos, bantendo-os nos combates de Amuná, 21-10-95; Gutnem, 4-11-95; Ambigante, 17-2-96.

Depois seguiu para Moçambique, sendo Governador General Mouzinho d'Albuquerque, com quem serviu, entrando nos combates de Mujenga, 19 e 20-10-96; Naguema, 3-5-97; Ibrahimo, 6-5-97; Mcuto Muno, 7-5-97; Reconhecimento de Macontene, 22-5-97; Combate de Macontene, 21-7-97; Nampulanguene, 10-8-97.

Governador do distrito de Gaza no mesmo ano.

Depois voltou para Lisboa d'onde seguiu com uma expedição para o Nyassa, em 1899.

Em 1904 fez a campanha dos Cuamatos, tendo comandado a coluna de auxiliares que operaram diversos reconhecimentos antes do desastre. Em 1907-08 capitão-mór de Mossuril. Em

1908, Chefe do Gabinete do General Freire d'Andrade, Governador Geral de Moçambique.

De 1909 a 1915 desempenhou diversas comissões de serviço no Ultramar. Em 1915 comandou os regimentos de infantaria 1 e 16 na dictadura de Pimenta de Castro. No mesmo ano, foi afastado a seguir ao 14 de Maio, para Tete, donde se ofereceu para tomar parte no primeiro contingente que partisse para França.

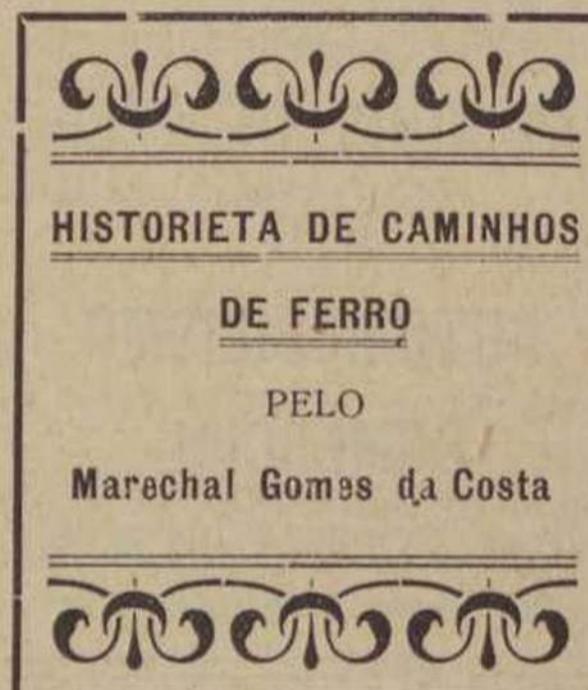
Comandou a embarcou a 1.^a brigada que partiu para França, onde comandou as 1.^a e 2.^a Divisões e por fim o C. E. P. General por distinção. Comandou a 2.^a Divisão na Batalha de La Lys. Comandou a Expedição de Moçambique no final da

Guerra. Em 1920 foi comandar a 4.^a Divisão do Exercito em Evora. Em 1922 foi ao Oriente como Inspector Militar. Em 1926, fez o 28 de Maio.

No mesmo ano, Presidente do Ministerio e Presidente da Republica.

Condecorações: Torre e Espada, Cruz de Guerra, Valor militar, Aviz, Bons serviços, S. Miguel e S. Jorge, Coroa de Italia, Cruz de Guerra Italiana, Legião de Honra, Serviços distintos no Ultramar, promoção por distinção, Victoria, Espiga d'Ouro da China, campanhas da India, Namarraes, Gaza, Sul de Angola, França, Moçambique.

Penso eu que um artigo que interesse aos leitores d'uma *Gazeta de Caminhos de Ferro*, tem de ser um artigo de especialidade, ou sobre traçados de novas linhas, ou sobre lucros de empresas, ou sobre regalias do pessoal etc., etc.; mas eu, de caminhos de ferro só sei, ao cabo duma viagem, comentar a comodidade dos wagons, enumerar o numero de sacões que apanhei, e a poeirada que enguli com o abominavel almoço ou jantar do wagon-restaurant, cujo menu nunca varia.



Já veem que para uma revista de especialidade é muito pouco; mas como tenho por força de escrever alguma cousa, vou contar-lhes uma historieta verdadeira e que presenciei.

Construia-se um caminho de ferro em Moçambique, onde ao tempo me achava, e assentes uns tantos kilometros de via, veiu uma machina com alguns wagons para ajudar o trabalho. Montada a

china em movimento, e os pretos desataram a correr dos lados da via, acompanhando a marcha. Ao cabo de alguns minutos, surprehendeu-me a grande algazarra que eles faziam com grande gesticulação, e pulos, e apontando para as pequenas rodas deanteiras, e soltando grandes gritos, como costumam quando alguma cousa os surprehende.

Interroguei então o interprete:



Marechal Manuel d'Oliveira Gomes da Costa

machina e posta sobre a via, a pretalhada que andava nos trabalhos, aglomerou-se de roda dela examinando-a e aliviando os fogueiros, a meter carvão, agua, etc., com grande curiosidade. Eu não sei de que typo era esta locomotiva, apenas me recordo de que tinha duas rodas pequenas, e outras duas muito grandes.

Emfim, tudo prompto, o machinista poz a ma-

china em movimento, e os pretos desataram a correr dos lados da via, acompanhando a marcha. Ao cabo de alguns minutos, surprehendeu-me a grande algazarra que eles faziam com grande gesticulação, e pulos, e apontando para as pequenas rodas deanteiras, e soltando grandes gritos, como costumam quando alguma cousa os surprehende.

Qual era a razão do grande espanto dos pretos? Era por a machina se mover sem cavalos ou bois que a puchassem?

— Não senhor, respondeu-me o interprete, estão

todos muito admirados de vêr que as rodas pequenas acompanham as grandes!

Ora aqui está uma observação que não sei se os nossos sabios terão alguma vez feito.

INVENTORES DE VERDADE

E

RATONEIROS INVENTORES

Segurança do trafego ferroviario e locomotiva sem maquinista

O INVENTOR BRAZILEIRO GASPAR SIMBOLO
MODERNO DOS INVENTORES EXPOLIADOS

Por CALADO RODRIGUES

SÓ são grandes os povos em que ha, bem nitida, a ideia dos valores e em que ha o respeito por esses valores. São sempre pequenos os povos em que essa ideia não é nitida ou em que esse respeito não existe.

Nos povos da primeira especie, os valores impõem-se porque se soube criar-lhes uma atmosfera de respeito, de justiça, em que eles se afirmam e triunfam.

Essa atmosfera é indispensavel, digam o que disserem as pessoas que se julgam super-homens, e pensam que podem vencer todos os obstaculos, todos os embaraços que contra a sua acção se erguem.

Isto é assim, em regra. Pode, é certo, um valôr excepcional impor-se e vencer todos esses obstaculos uma, dez, cem vezes, mas uma occasião virá em que será vencido, sendo, alem disso, certo que, de todas as vezes que triunfou, teve que dispenser esforço enorme, que podia ser aplicado em produzir coisa util e que teve que ser gasto em destruir embaraços injustos, imorais.

Nos povos da segunda especie, esses valores, pois, não se impõem. Os valores reais andam á mercê dos valores ficticos, dos valores mais ou menos convencionais, dos pseudo valores sahidos da falta de educação individual e social, da transigen-
cia dos dirigentes para com os elementos audacio-
sos que, sem prova alguma de competencia honesta,
conseguem amedronta-los na sua insuficiencia ou na sua venalidade.

Vieram estas considerações prévias a respeito dum artigo que sob a epigrafe «o caso do inventor Gaspar» vem publicado na revista *Brazil-Ferro-Car-
ril*, e com a devida venia transcrevo a seguir, e em que ha referencia a comentarios feitos pela *Gazeta*.

O *Paiz* acaba de publicar uma entrevista com um dos homens mais esforçados inventores do Brazil,

Não se trata de um desses muitos monomaniacos tão caracteristicos, que por ahi andam, ás voltas com mil sonhos na maioria das vezes irrealizaveis.

O inventor Gaspar, o conhecido gravador de jornaes e revistas cariocas, é um caso diferente.

A bossa da inventiva nasceu com ele e tem produzido

numerosas soluções a varios problemas importantes, em busca das quaes tem andado a sciencia.

Esta revista, mesmo, tem dado divulgação a mais de um trabalho em que o gravador Gaspar revela a sua extraordinaria capacidade inventiva. Entre esses trabalhos, podemos citar um invento destinado a garantir a segurança do trafego ferroviario, divulgado no nosso numero 169, de Julho de 1918, merecendo comentarios da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de Lisboa.

Com esse invento deu-se, até, segundo narra o gravador Gaspar, mais uma reprodução do fenomeno da nossa dispesia burocratica, incarnada principalmente, durante muito tempo, no Ministerio da Agricultura pelo espirito do sr. Araujo Castro, que lhe opoz entraves á patente, por motivos que, segundo narra o inventor, se revelam pelo menos frivulos.

Pois bem. Agora já o invento está consagrado na Inglaterra, depois de ter nascido no Brazil ha onze anos.

O mesmo se deu com o seu monorail aereo, que, na actualidade é moeda corrente como meio de trafego, aceito pela sciencia e posto em prática pela mecanica.

Mas não ficou só ahi o nosso inventor, pois as suas investigações tambem se orientaram para o Helicaptero, destinado a garantir a segurança da aero-navegação.

Outro invento, a locomotiva sem maquinista, tambem foi uma das soluções encontradas pelo incansavel genio inventivo do sr. Gaspar.

Mais um esbulho clamoroso acaba de sofrer ainda o nosso inventor.

Estudando ele como resolver o problema da segurança maritima, echou-o dividindo os navios em dois planos paralelos á linha de fluctuação estanques entre si. No caso de arrombamento accidental do casco, os navios poderão fluctuar, graças a essa separação.

Pois uma revista tecnica ingleza acaba de inserir uma noticia ilustrada desse invento, atribuindo-o naturalmente a outro inventor.

Ao tempo da presidencia Wenceslao Braz, o sr. Gaspar cogitou ainda do problema do arremesso dos hidro-aviões, provendo, assim, á falta de campo para o alevantamento de vôo, de bordo de navios porta-aviões.

O sr. Gaspar achou a solução mecanica do problema e agora tem o pezar de vel-o utilizado no estrangeiro.

Por muito que se queira ter filosofia e resignação, ante esse resultado, não ha como dessimular uma impressão de profunda tristeza, por ver um esforço nascido e desenvolvido no Brazil, perder-se, inutilizar-se e, o que é mais, ser expropriado em favor da tecnica estrangeira.

E' que nós ainda não temos, bem nitida, a noção dos valores, dos valores reaes.

Em toda a parte, o inventor, o homem que dispõe da capacidade de inovar, é tomado na mais alta consideração, não lhe faltando capitais, em volta, prontos a realizarem e tirarem proveito de suas descobertas.

Ha, até, em certos grandes industriaes um emprego tecnico desconhecido, por ora, entre nós, o emprego de inventor.

Foi esse o caso do grande electricista alemão Steinmetz, recentemente falecido, um dos maiores sabedores de electricidade, tanto em teoria pura, pois escreveu varios livros sobre teorias electricas, como na prática.

Ele exercia o cargo de inventor, na General Electric. Conta-se dele até, este facto interessante:

Steinmetz era um fumador incorrigivel e lançava cigarros, charutos e fosforos acesos por onde andava, constituindo isso um sério perigo para a fabrica.

Para evitar esse perigo, a direcção da companhia lembrou-se de mandar pôr na porta do laboratorio do inventor alemão, este letreiro : *No smoke*—que é como quem dissesse em portuguez:—Aqui não se fuma! ou:—E' proibido fumar!

Ao chegar, dando com o letreiro, Steinmetz pegou do lapis e escreveu em baixo do—*No smoke*—a seguinte réplica:—*No invent.*

«Não se fuma!» «Não se inventa!»

Isto feito, voltou para casa,

Foi um Deus nos acuda.

Um director da companhia correu atrás dele para lhe pedir que voltasse a inventar para a General Electric... E que fumassem, que fumassem tanto, quanto, como e onde quizesse!

Apenas foi tomado um funcionario novo, um bombeiro perito, encarregado de acompanhar Steinmetz por onde quer que ele andasse e estivesse, na fabrica.

Gaspar e Steinmetz! Brazil e Estados Unidos! Que diferença! Que lamentavel diferença!

Aqui deixamos registada esta impressão sincera sobre o caso do nosso inventor, que ele só bem merecia ser o capital industrial de uma sociedade anonima.

O que fica transcrita abre campo largo para considerações variadas a respeito dos grandes inventos, das grandes descobertas.

Não me sobeja o tempo nem o espaço para desenvolver largamente essas considerações, para apontar as dezenas de casos conhecidos que, atravez dos seculos, nos apontam camaradas do inventor Gaspar.

Direi apenas, para fechar este comentario breve, que devia ser uma coisa bem triste, bem lastimavel, bem fragerosa, o desmoronar de glorias que resultaria dum julgamento recto, imparcial, de todos os inventos, de todas as descobertas.

Quem sabe quantas estatuas de marmore e bronze teriam que ser apeadas por se ter reconhecido que os homens que elas celebram não passaram, afinal, de ratoneiros vulgares!

Eugenio

CONSELHEIRO FERNANDO DE SOUZA

====

Encontra-se quasi restabelecido do desastre de que foi vitima, o nosso querido director, sr. Conselheiro Fernando de Sousa, a quem desejamos as mais rápidas melhorias, para que dentro em breve possamos vê-lo de novo ao nosso lado.

Viagens e transportes

Transportes de acido carbonico comprimido

O Conselho Superior de Caminhos de Ferro aprovou um aviso ao publico que a C. P. havia submetido á sua apreciação, tornando extensivos ás linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro nas condições em que são feitos na antiga rede, em grande velocidade e como recovagem, os transportes do acido carbonico comprimido.

Alterações ao horario dos comboios da Companhia do Norte

Pela direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal foi modificada a marcha dos comboios n.^{os} 10, 54, 55, 109 e 110, entre Porto e Povoa e ramal de Leixões, efectuando-se mais os comboios n.^{os} 111, 112, 181 e 182, com o seguinte horario:

Entre Porto e Povoa—Comboio n.^º 5, partida das 11,10, chegada ás 12,43; comboio n.^º 55 (rapido), partida ás 18,10, chegada ás 18,48; comboios 54 (rapido) e 10, partida da Povoa ás 12,25, e 16 horas, chegando o primeiro ao Porto ás 13,9 e o segundo ás 17,35.

Os comboios n.^{os} 55 e 10 não se efectuam aos domingos.

Ramal de Leixões—Entre Porto e Leça; O comboio 109 parte ás 17,10 e o 181 ás 20,25, sendo a chegada a Leça, respectivamente, ás 17,46 e 21,2.

Entre Senhora da Hora e Leça: Comboio n.^º 111, partida ás 18,35 chegada ás 18,54; comboios 110 e 182, partida de Leça ás 18,2 e ás 21,15, sendo a chegada ás 18,27 e 21,40, respectivamente. Comboio 112, entre Leça e Porto, partida ás 19,6, chegada ás 19,55.

Os comboios de mercadorias n.^{os} 181 e 182, que só se efectuam aos domingos, fazem serviço de passageiros de 3.^a classe.

Os bilhetes da tarifa especial n.^º 5, que se vendem regularmente aos sábados, são validos para o regresso ás segundas feiras, pelos comboios n.^{os} 2 e 22, constantes do cartaz-horario A. n.^º 5.

O comboio n.^º 252, da linha de Guimarães, tem paragem de meio minuto em Negrelhos, para serviço de passageiros, partindo desta estação ás 11,23.

Bilhetes para comboios «tramways» nas linhas do Sul e Sueste

Em virtude de terem sido modificadas as disposições constantes da condição 4.^a do capitulo IV da tarifa especial interna n.^º 1, de grande velocidade, em vigor nas linhas do Sul e Sueste, a partir de 1 de Agosto, o passageiro portador de bilhete de que trata aquele capitulo, que viajar em classe superior á indicada no seu bilhete, pagará a diferença entre os preços que correspondam á classe ocupada e a designada no bilhete apresentado, aumentado de 10 %, dessa diferença.

A POLITICA FERROVIARIA
EM
HESPAÑA
AS OPINIÕES DO GENERAL
D. ANTONIO MAYANDIA
POR
CARLOS D'ORNELLAS

em 1925, uma interessante entrevista, que publicamos nas colunas desta revista e que foi transcrita por alguns jornais desta capital.

O general Moyandia não necessita de apresentação. A sua figura insinuante, de homem de carácter, inteligente, um dos mais brilhantes engenheiros que pisam as terras de Hespanha, tem conseguido, na grande capital, a transformação completa da política ferroviária.

Numa recente entrevista concedida há pouco a um jornal de Barcelona, refere-se o ilustre engenheiro à reforma ferroviária do seu país, garantindo que dentro de cinco anos, ficará, em Hespanha, transformada a política ferroviária para que ela contribua com o seu grande desenvolvimento, para a prosperidade e Economia Nacional.

Projecta-se a formação de três grandes companhias ou rãdes nacionais, como unicas exploradoras das vias ferreas, e diz o ilustre militar que isto se torna necessário para poder facilitar e simplificar a exploração dos Caminhos de Ferro hespanhos pois alem das quatro grandes rãdes que já se cruzam, excessivamente desfavorável para as suas comunicações recíprocas, há 20 companhias de caminhos de ferro de via larga cuja longitude total é bastante inferior ás 4 já citadas.

O interesse do Conselho Superior dos Caminhos de Ferro e o esforço que élle tem empregado, é para que essa transformação seja feita em breve prazo e fiquem então agrupados todos os serviços da Hespanha em 3 linhas que são a do Norte, Madrid-Zaragoza-Alicante e Oeste de Hespanha.

Existem muitos caminhos de ferro de via estreita cujos interesses não cobrem as despezas de exploração

O General D. Antonio Mayandia, presidente do Conselho Superior dos Caminhos de Ferro, quando membro do Directorio primeiro governo da Dictadura Hespanhola concedeu ao autor destas linhas,

e seria vantajoso para a sua rãde se o Estado fosse o encarregado da exploração. Por outro lado há também que atender os interesses dos accionistas e obrigacionistas das companhias.

Segundo a opinião de varios engenheiros dos Caminhos de Ferro hespanhos, pelas razões tecnicas, o caso merece um minucioso e prolongado estudo que permita chegar a uma verdadeira solução.

Não está ainda decidido o que se deve fazer às companhias de caminhos de ferro de via estreita.

Em 1920 o tráfego ferroviário sofreu tal baixa que houve necessidade da convocação de uma assembleia á qual concorreram varias personalidades bastante ligadas aos interesses ferroviários que conseguiu acôrdos varios com subsídios do Estado principalmente para o pagamento de pessoal e material ferroviário.

Neste regimen chegou a Dictadura, que não hesitou em fazer um ataque cerrado a este problema, e nomeou uma comissão para estudar a contabilidade e marcha das Companhias de Caminhos de ferro e uma das primeiras soluções da referida comissão, foi reduzir, de 100 milhões de pesetas que eram entregues ao Estado anualmente, ao mais restricto e indispensável, como se fez, conseguindo-se uma importante economia e uma melhor distribuição da dita cifra.

Afirma o general Mayandia que a caixa ferroviaria está auctorizada a emitir ações pelo valôr de 2.600 milhões de pesetas

tendo já feito uma emissão que rendeu 1.300.

A primeira emissão foi de quinhentos milhões de pesetas a 5 % que foram lançados ao mercado, seguindo-se outra emissão de quarenta e sete milhões a 4 1/2 e foi oferecido á subscrição publica, unicamente o que se tinha negociado na Bolsa. Ainda a terceira e ultima emissão foi de quinhentos milhões com um valor de ação de 94 % com amortisação em 45 anos.

E assim, com esta quantidade global se inverteram aproximadamente quinhentos milhões nos melhoramentos das instalações dos Caminhos de Ferro, em exploração, compreendendo entre eles os gastos feitos, que ascendem a mais de setenta milhões de pesetas em obras importantes.



GENERAL D. ANTONIO MAYANDIA
Presidente do Conselho Superior dos Caminhos de Ferro
de Hespanha



BUSSACO — Palace Hotel (Lago e Jardins)