

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS,
TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liége, 1905; — Rio de Janeiro, 1908
MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894; — S. Luis, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto Moutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M A R I O :

Página artística: Linha de Guimarãis, Ponte de Caniços, sobre o Ave. — A propósito de Concursos anulados. — Os Caminhos de Ferro na Organização Nacional dos Transportes e do Turismo, conferência pelo sr. Eng.^o VICENTE FERREIRA. — Linhas do Estado. — Eléctrificação dos Caminhos de Ferro. — Comercialismo moderno. — Imprensa. — Os Caminhos de Ferro em Moçambique, pelo Coronel de Eng.^o LOPES GALVÃO. — Brindes e Calendários. — Caminhos de Ferro e Automóveis, pelo Eng.^o VICENTE FERREIRA, Prof. I. S. T. — Parte Oficial. — Publicações recebidas. — Por um Portugal Maior. — Ecos & Comentários, por NICKLES. — Crónica Internacional, por PLINIO BANHOS. — Ha quarenta anos. — O que todos devem saber. — Linhas estrangeiras. — Construção de material móvil ferroviária com ligas de metais ligeiras, por CUSTÓDIO DAS NEVES. — Estados Unidos. — A Grande Guerra continua a dar que falar. — Instituto de Altos Estudos. — Doutor Augusto d'Esaguy. — Direcção Geral dos Caminhos de Ferro. — Concursos. — Caminhos de Ferro. — Os nossos mortos. — Viagens e :— Transportes. — Contos Amargos da Guerra :—

1934

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA
CUSTÓDIO DAS NEVES

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
Eng.º ARMANDO FERREIRA
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.º MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.º JAIME GALO

Coronel de Eng.º ABEL URBANO

Dr. ARMELIM JUNIOR

Dr. ALFREDO BROCHADO

Dr. JACINTO CARREIRO

DR. AUGUSTO CUNHA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £ . . .	1.00
ESPAÑA () ps. ^{as} . . .	35.00
FRANÇA () fr. ^{os} . . .	100
AFRICA () . . .	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.^o

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

CAMINHOS DE FERRO

A PROPOSITO DE CONCURSOS

ANULADOS

Segundo nos foi informado os concursos que se realizaram na Direcção Geral de Caminhos de Ferro, para a construção da Empreitada n.º 2 da linha do Vale do Lima, lanço de Lanhões a Ponte do Lima; construção da Ponte da Padrone e variante entre os quilómetros 246, 911 a 247, 291 da linha do Sul; construção da variante ás pontes da Pavôrra, Vale do Mu e Sobralinho, entre os quilómetros 240,077 e 241,600 da linha do Sul, cujos resultados já démos aos nossos leitores nos números anteriores, foram anulados em virtude dos empreiteiros arrematantes, respectivamente Joaquim Pepino, Antonio Veiga e Manoel Martins de Oliveira, e Francisco José Morgadinho, L.da, não terem aceitado a condição agora imposta pelo sr. Ministro de Obras Públicas e Comunicações nos despachos das respectivas adjudicações, que estabelecia o limite máximo de 10 %, sobre o valor das arrematações, para pagamento de todos os trabalhos adicionais que fossem necessários executar naquelas empreitadas. Por este motivo estes trabalhos devem ir novamente á praça.

Embora discordando com o critério de S. Ex.º, visto que muitas vezes, principalmente em obras d'arte, êsses adicionais montam numa percentagem muito superior aquêle limite, pela necessidade observada durante o decorrer da respectiva construção, de efectuar trabalhos a mais para a sua bôa segurança e perfeito acabamento, parecia-nos que, em casos desta natureza, se deveria pôr antecipadamente nas bases do concurso esta condição, para evitar que os empreiteiros façam despesas — e bem grandes — com o estudo da empreitada, e depois se vejam obrigados a recusar a respectiva adjudicação po entenderem — e de facto é — inaceitável a referida base dos 10 %.

Dizemos inaceitável, visto que os arts. 35.º e seu § único e § único do art. 37.º, das cláusulas e condições gerais de empreitadas (lei de 9 de Maio de 1906) dizem que o empreiteiro é obrigado a dar execução a todas as alterações que lhe fôr ordenadas por escrito pelas entidades superiores, sendo devidamente indemnizado, e que só terá direito a optar pela rescisão do contrato no caso dêsses adicionais resultarem diferenças duma sexta parte, 16,6 %, do contrato, quer seja para mais, quer seja para menos.

Nesta conformidade perguntamos nós, o seguinte:

1.º — Visto que aquele despacho estabelece o limite máximo dê 10 % da importância do contrato para pagamento dos adicionais, e anula em parte as cláusulas da citada lei, será o empreiteiro obrigado a fazer todas as alterações nas obras que lhe forem ordenadas, conforme o disposto no art 35.º, embora atinjam 50 ou 50 % ou mais da importância do contrato?

2.º — Terá o empreiteiro direito a rescindir o contrato quando êsses contratos excedam uma sexta parte da importância do contrato, como diz o § único do art. 37.º.

3.º — Mesmo no caso afirmativo da pergunta 2.º, quem indemniza o empreiteiro dos prejuizos entre o pagamento dos 10 % e 16,6 % dos trabalhos a mais que foi obrigado a fazer?

OS CAMINHOS DE FERRO

NA

ORGANIZAÇÃO NACIONAL

DOS

TRANSPORTES E DO TURISMO

Conferencia pelo sr. Eng.^o VICENTE FERREIRA

POR iniciativa louvável da Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Lisboa tem-se realizado no seu salão nobre uma série de interessantes conferências sobre problemas de interesse da cidade nas suas relações com o desenvolvimento do turismo.

Abriu a série o distinto engenheiro administrador geral do Porto de Lisboa o sr. Salvador de Sá Nogueira que se ocupou profICIENTEMENTE da função e instalação do porto a seu cargo.

Seguiu-se-lhe o sr. dr. Lopes da Fonseca, tendo por tema "Lisboa alpendre de Portugal", que dissertou eloquientemente àcerca do papel de Lisboa na história nacional.

A terceira conferência foi feita pelo distinto arquitecto o sr. Chamber Ramos, que estudou o Terreiro do Paço como ante-câmara da cidade, pugnou pelo respeito do aspecto pombalino da Baixa, mas propôz que o Rossio fosse alargado, absorvendo a Praça da Figueira e deslocando-se o monumento de D. Pedro IV para o eixo da Rua Augusta, o que alteraria o seu aspecto e proporções.

A quarta conferência foi feita pelo eminente engenheiro e professor sr. Vicente Ferreira, sub-director da C. P., que se ocupou larga e profICIENTEMENTE dos nossos caminhos de ferro.

Na impossibilidade de publicar na íntegra desde já esse valioso trabalho, cujo texto não pudemos obter, limitamo-nos a reproduzir o resumo que veiu a lume em *A Voz*.

O sr. coronel Vicente Ferreira, falou com larga proficiência sobre "Os caminhos de ferro na organização nacional dos transportes e do turismo".

Á quarta conferência da série promovida pela Câmara Municipal presidiu o sr. tenente-coronel Salvação Barreto no impedimento, por doença, do sr. tenente-coronel Linhares de Lima, presidente da Comissão Administrativa.

O sr. vice-presidente da Câmara fez-se secretariar pelos srs. chefe do gabinete do sr. Ministro das Obras Públicas e engenheiros Ferreira de Mesquita, Lima Henriques, director da C. P., Souza Rego, director geral de caminhos de ferro, Vasconcelos Correia, presidente do Conselho de Administração da C. P., e Couvreur, director dos Caminhos de Ferro do Estado.

O sr. tenente-coronel Barreto precedeu a conferência de palavras de justificação da ausência do sr. presidente da Câmara e de elogio do conferencista.

Depois o sr. engenheiro Vicente Ferreira encetou a sua conferência.

OS CAMINHOS DE FERRO E O AUTOMÓVEL

Os caminhos de ferro — disse — continuam a ser o principal instrumento de transporte terrestre, não obstante os progressos da viação acelerada sobre estradas.

Fazendo a história dos veículos mecânicos:

Ao contrário do que se imagina a invenção dos automóveis precedeu a dos caminhos de ferro: tractor de Trevillic (1861); carreiras de automóveis a vapôr entre Londres e Bath (170 quilómetros) em 1828; "autobuses" de Hancock, em Londres, em 1831. Em 1830 o número de automóveis em Inglaterra era já tão avultado, que o sistema parecia definitivamente estabelecido.

E acrescentou:

Todavia a invenção do automóvel, no comêço do século XIX, foi prematura, porque as condições sociais da época não reclamavam transportes rápidos, mas transportes baratos. Os automóveis, com aros de ferro, arruínavam as estradas e as despêses de conservação destas eram avultadíssimas. A experiência demonstrou que, nestas condições, se tirava maior rendimento da viatura, colocando-a sobre os trilhos de ferro, que já existiam em alguns caminhos ("tramways") para serviço das minas.

Os caminhos de ferro fomentando a indústria:

Criou-se assim o caminho de ferro; este tornou possível o desenvolvimento rápido das indústrias, sobretudo da metalúrgica; o progresso industrial, por sua vez, criou as condições técnicas que tornaram possível a invenção do automóvel moderno.

Acrescentando:

Os caminhos de ferro, apesar do seu rápido desenvolvimento, nunca poderam assegurar todos os transportes; tiveram sempre, por complemento, os transportes por estrada e pelos canais e rios navegáveis. Produziu-se, assim, um desequilíbrio, cada vez mais acentuado, entre a velocidade do transporte por caminho de ferro e a velocidade dos transportes pelos outros meios, o que exigiu a invenção de viaturas de estrada, rápidas e leves. São estas as características do automóvel moderno, e marcam a sua linha de evolução.

As deficiências do automóvel:

Por sua natureza, o automóvel é uma viatura de pequena capacidade de transporte; a carga é limitada pela resistência do empedrado e do "pneu" e a velocidade é limitada pela segurança. Ora, no automóvel, a segurança depende das qualidades desportivas do conductor; é portanto muito contingente; ao passo que, nos caminhos de ferro, a segurança só depende, quase, dos meios mecânicos empregados em guiar a locomotiva; é independente do coeficiente pessoal do maquinista.

Necessidades do transporte automóvel;

As preocupações de velocidade e segurança encaminham insensivelmente os construtores de automóveis e de estradas, a adoptarem disposições análogas às dos caminhos de ferro:—vias especiais; guiamento mecânico das rodas; trilhos de grande resistência.

Demarcando a actividade dos dois sistemas:

Na linha de evolução seguida pelos dois meios de transporte, a própria natureza das coisas impõe a delimitação dos campos de actividade dos dois sistemas:

—O transporte "por baixo preço" de grandes massas de certas mercadorias só é possível,—por enquanto,—, pelos caminhos de ferro e o mesmo sucede com o transporte, a "grandes distâncias" com segurança, rapidez e regularidade, de "tôdas" as mercadorias e passageiros;

—O transporte a "pequenas distâncias", com velocidades médias, de pequenas massas de mercadorias e de pequenos grupos de viajantes é função dos automóveis pesados.

A concorrência dum e doutro:

A guerra entre os dois sistemas resultou apenas da invasão recíproca das zonas naturais de acção de cada um deles.

Afirmando:

Para restabelecer o equilíbrio, deve o Político sobrepor-se ao Técnico, e fazer aplicar certos princípios superiores de ordem social.

A NOÇÃO DE "SERVIÇO PÚBLICO" E A ORGANIZAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES

Outra parte interessante da conferência:

A estrutura económica das sociedades apoia-se na organização dos transportes; a arte da guerra e, portanto, a organização militar dos estados dela dependem. Os meios de transporte são também instrumentos de acção política e de soberania. Vários exemplos de História confirmam estas verdades.

Referindo:

Sendo tão profunda a influência social e política dos meios de transporte, não admira que, à medida que os estados modernos se fortaleceram e centralizaram, os homens do Governo procurassem, cada vez mais, subordinarem o Transporte a Política. Reativa-se, deste modo, a tradição do império romano; mas, agora, a função económica tomava o passado à função meramente política e de soberania.

Historiando:

Quando em 1825 se inaugurou, em Inglaterra, o primeiro caminho de ferro de interesse público, pode dizer-se que o conceito de "Serviço público" aplicado aos transportes, estava perfeitamente estabelecido na legislação inglesa e, porventura, na de outros países, incluindo Portugal. A aplicação deste conceito permitiu aos governos intervirem na organização dos transportes e sobretudo nos estabelecimentos das "tarifas".

O conferencista passa a referir-se às tarifas, dizendo:

O preço de venda do transporte, ou "tarifa", não tem por base, como seria lógico, o custo de produção (*pris de revient*) da unidade de tráfego, ou seja a despesa necessária para transportar uma tonelada de mercadoria ou um viajante, a um quilómetro de distância; baseia-se noutras considerações de ordem social mais elevada, que a simples consideração do lucro. Assim, os governos procuram, por meio de tarifas baixas,

favorecer a produção e o consumo de certas mercadorias, imprópriamente chamadas pobres. As empresas compensam os prejuízos d'estes transportes, por tarifa inferior ao custo da produção, aplicando tarifas altas, a outras mercadorias. O sistema só foi possível, — sem ruina e das empresas — enquanto subsistiu o regime de monopólio para os caminhos de ferro.

O benefício dos automóveis e o prejuízo dos caminhos de ferro:

Coisa curiosa! Sendo o automóvel o complemento do caminho de ferro, o conceito de "serviço público" não foi, inicialmente, considerado na legislação, sobre transportes mecânicos por estradas o que estabeleceu um desequilíbrio a favor d'estes e em prejuízo grave dos caminhos de ferro. Quando, mais tarde, os governos procuraram intervir, regulamentando a polícia das estradas, o público e os camionistas ficaram com a impressão que se tratava apenas de defender os interesses dos caminhos de ferro. Na realidade, os governos procuraram, sómente, defender os próprios camionistas contra duas tendências igualmente nocivas; a de arruinarem mutuamente, por desvairada concorrência, e a de ultrapassarem, por ambição irrefletida, a esfera de actividade em que o novo instrumento de transporte possue reais vantagens sobre os outros.

Salientando:

A recente legislação portuguesa sobre camionagem é das melhores, e só não é perfeita porque submete serviços idênticos e complementares a regimes jurídicos diferentes.

Necessidade duma Organização Nacional de Transportes:

A confusão de princípio desaparecerá, todavia, quando o legislador, apoiando-se no conceito fundamental de "serviço público", englobar os dois sistemas numa "Organização Nacional dos Transportes".

Esta organização é trabalho complexo e comporta, designadamente, a resolução de três problemas fundamentais; primeiro — o problema de harmonização das rôdes de estradas e de caminhos de ferro; segundo — o problema das zonas de acção independente e de acção combinada dos dois sistemas; terceiro — o problema de energia para o transporte mecânico.

FUNÇÃO DA RÊDE PORTUGUESA NA ECONOMIA NACIONAL E NO TURISMO

Sob o aspecto de ligações ferro-viárias existentes, Portugal é constituído por três países distintos: um

ao Norte do Douro; outro entre o Douro e o Tejo; o terceiro ao Sul do Tejo.

Entre a rôde do Norte e a do Centro só ha uma ligação: a ponte do Porto; entre o Centro e o Sul, só existe a ponte de Muge; mas entre Portugal e Espanha ha cinco ligações. A nossa rôde está disposta para servir um tráfego internacional que não existe; mas dificulta o tráfego interno que nos convém criar e desenvolver.

Nota curiosa:

Se quizermos esvadir o país dos seus habitantes, temos portos numerosos e linhas férreas hábilmente dispostas para esse fim: se quisermos mantê-los no território continental, para o explorarem e enriquecerem, só encontramos obstáculos.

Na verdade, começa a fazer-se alguma coisa para reduzir a anomalia; o prolongamento da linha de Soure a Portalegre vai ligar, num segundo ponto, a rôde do Sul com a do Centro; a C. P. projecta construir uma segunda ponte sobre o Douro, em frente do Porto, mas falta construir uma segunda ligação da rôde de via larga do Centro com a do Norte. Ha projecto duma linha de Fozcoa a Vila Franca das Naves. A ligação de Lisboa com Montijo, pela nova ponte do Tejo, será nesta ordem de ideias, uma das obras mais úteis.

O conferencista reputou ainda mais urgente o aperfeiçoamento das linhas:

Mais urgentes são, porém, os trabalhos de restauração e aperfeiçoamento das linhas existentes, sobretudo as da antiga rôde do Estado. Tambem para remediar este mal o Governo já concedeu 100.000 contos, mas o conferente, pelo estudo minucioso que fez, destas linhas, calcula serem necessários mais 300.000 contos.

As estações:

Muito importante, para toda a rôde portuguesa, é o problema das estações. Carecemos, notoriamente, de novas estações em Lisboa e no Porto; mas pode dizer-se, que toda a exploração dos nossos caminhos de ferro é deficiente, por falta de estações apropriadas, sobretudo no minho e Douro e Sul e Sueste.

Frisando:

Melhorar as estações é condição essencial para acelerar e embaratecer os transportes.

O sr. eng.º Vicente Ferreira acrescentou que outros trabalhos são, também, necessários. Assim, a C. P. projecta construir novas estações em Lisboa e no

Porto; electrificar as linhas nas zonas de "tramways" em torno destas cidades, uma nova ponte sobre o Douro, uma "gare" marítima em Santa Apolónia, uma "gare" de classificação em Sacavem; mudar a sinalização; adquirir automotoras e executar outros melhoramentos, o que tudo exige quantia talvez superior a 300.000 contos. As dificuldades financeiras e outras impedem, todavia, a execução rápida de semelhantes planos.

O Estatuto dos Caminhos de Ferro:

A transformação mais radical e geral tem de ser, porém, a do Estatuto dos Caminhos de Ferro. O actual "Regulamento de Polícia e Exploração dos Caminhos de Ferro" é de 1864; mais velho, portanto, que o Código Civil e o Código Comercial; é o veterano dos diplomas legislativos vigentes!

Com ironia:

Só em dois pontos, a legislação dos caminhos de ferro progrediu nestes 70 anos: no aperto da fiscalização e na carga dos impostos.

O sr. eng.^o Vicente Ferreira afirmou que o imposto de 12 por cento sobre o preço dos transportes, é a mais eficaz medida de contra-fomento, porque onera os produtos, os consumidores e os viajantes, arruina as empresas e pouco auxilia as finanças do Estado.

Tratando do turismo, o conferencista salientou que o seu desenvolvimento universal se deve às empresas de caminhos de ferro e de navegação a vapor.

As iniciativas turísticas da C. P.:

Em Portugal, se muitas pessoas hoje conhecem o Algarve, a Alto-Minho, as Beiras e a Serra da Estrela, devem-nos as iniciativas da C. P. Todavia, as instituições

locais de turismo parecem desconhecer, em regra, que a função dos caminhos de ferro não é só de transporte, mas também de organização e propaganda.

Sobre o turismo internacional e o trânsito cosmopolita, o sr. eng.^o Vicente Ferreira com graça e por entre os risos da assistência, disse que a política dos diferentes estados, se assemelha, nestas matérias, às regras do pedíbola, que transformam a operação tão simples de lançar uma bola contra uma rede, numa operação complicada e difícil, que só pode ser resolvida à força de pontapés e encontros. Os passaportes, com as suas numerosas formalidades, de um e de outro lado de cada fronteira, e as complicações das visitas de Alfândega, correspondem às regras do pedíbola, destinadas a complicar a operação simples de viajar.

Caminho para a solução do problema:

O desenvolvimento do turismo no nosso país e nos outros, exige, como primeira medida, a abolição dos passaportes e das visitas aduaneiras.

Quanto ao trânsito cosmopolita, o conferencista contou uma curiosa anedota: num volumoso trabalho sobre a fauna da Irlanda encontrara uma rúbrica a respeito de serpentes e indo a páginas indicadas topára com que não existiam serpentes na Irlanda.

Tal o trânsito cosmopolita em Portugal. (*Risos*).

E o conferencista terminou afirmando:

Pode assentar-se que não existe o trânsito cosmopolita em Portugal.

A assistência rompeu numa calorosa salva de palmas.

O sr. tenente-coronel Barreto agradeceu a conferência ao sr. eng.^o Vicente Ferreira, a quem felicitou.

LINHAS DO ESTADO

Na última reunião do Conselho de Ministros, que se realizou em 10 do corrente, foram aprovados os termos dos contractos definitivos para a execução das empreitadas, incluindo a passagem inferior na estação de Rio Tinto, assim como para a construção de terraplanagens, edifício de passageiros, retrete, fossa e canalização, cais coberto e descoberto, plataforma de passageiros, muros de suporte, vedação e calçada da mesma estação.

Foi também aprovada a minuta de contrato para a empreitada n.^o 3, da linha de Vale do Sabor, cujos trabalhos consistem na execução de terraplanagens, obras de arte correntes e serventias do lanço de Urros

a Duas Igrejas, na extensão de 16.567 metros; terraplanagens, obras de arte correntes e serventias das estradas de acesso às estações de Sendim e Duas Igrejas, na extensão, respectivamente de 103,50 e de 251,50 metros; e edifícios de passageiros, casa para carregadores, retrete, fossa; cais de mercadorias, tomada de água, plataforma e vedação, duas casas de guarda e partida e outra para capataz, em diferentes pontos da linha e linha telefónica servindo as estações de Sendim e Duas Igrejas, de acordo com o concurso público realizado na Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

ELÉCTRIFICACÃO

DE

CAMINHOS DE FERRO

BRASIL

No ano de 1921 começou a electrificação da linha da Companhia do Caminho de Ferro Paulista (Jundiahy, Campinas, Tatu Rio Claro) cujos trabalhos terminaram no ano de 1928 para o tráfego de passageiros e mercadorias; e no ano de 1929 levou-se a cabo a do Caminho de Ferro de Oeste (Barra Mansa, Augusto Pestana).

O total das electrificações ascende a 512,60 quilómetros.

No ano anterior, o governo brasileiro encarregou os técnicos da apresentação de projectos de electrificação para as linhas suburbanas desde a estação de Pedro II (termino central do Rio de Janeiro) às estações de Barrado-Picahy, Deodoro, Maratimo, Paracambi e Santa Cruz e 145 quilómetros de linha principal. As despesas de primeiro estabelecimento e material calcula-se que ascendam a 15 milhões de dólares.

ESTADOS-UNIDOS Neste paiz estão recentes as mais importantes electrificações, assim como estas teem ali uma antiguidade muito superior a de outras muitas nações europeias, pois no ano de 1895 começou a do túnel de Baltimore e a do ramal Nantashet Beat-Pemberton; em 1901, a de Providence-Waren, Bristol; em 1903, a de Sansalito, San Anselmo, San Rafael, C.^a; em 1905, a de New-York & Brooklin; e a de Canden-Atlantic City; em 1906-12, a de Ft. Dodge, Des Moines, Rockwell; 1906-31, a de New-York, Croton, White Pline; em 1907, a de Rochester-Mt. Morris N. I.; 1907-27, a de Woodlawn, N. Heaven Conn.; 1910, a de Detroit, Michigan W. Ontario; 1911, as de Oakland, Alameda, Berkeley e Túnel Hosaac, Massachusetts; 1912-29, a de Harlen River-Port Chester; 1913, a de Bulte, Anaconda, Rocker; 1915 a de Great Falls Yard; 1915-16, Harlston, Mont-Avery; 1915-25, a de Bluefield-Iager Wts. Virginia; 1915-30, a de Philadelphia; 1919-27, a de Othello, Tacoma; 1925-26, a de Mullens, Wey Virginia; 1925, linhas Transito Rápido Stanten Island; 1926, a de Wallabont Freight T., Broocklin; 1927-29, a de Skykomish Wenalee; 1927, a de Boy Ridge-Fresh Pond Ind; 1928, a de East Boston, Lyn, Winthrop; 1930, a de Cleveland Terminal e Ohio; 1930-31 a de Newark, S. Dover N. I.; 1931, a de Doyleslown Hathon.

O total das linhas electrificadas é de 7.911,80 quilómetros.

Os combóios estão constituídos por 12 carruagens motores, 19 reboques para passageiros e 2 reboques

combinados, com divisão para fumadores e passageiros, sendo o peso total de cada carruagem motôr de 81,6 toneladas e o dos reboques de 49 toneladas. Todas as carruagens motôres vão equipadas com controle múltiplo, motores de 260 C. V., formando cada unidade uma carruagem motôr e três reboques.

As locomotoras para mercadorias, indo três atreladas, podem rebocar um combóio de 5.000 toneladas a 87 quilómetros á hora, em horizontal, e a 46 quilómetros á hora subindo uma rampa de 1 por cento.

A Companhia Illinois Railroad estabeleceu um serviço sub-urbano, circulando mais de 500 combóios diários.

CANADÁ

No ano de 1908 começaram a electrificação dos Caminhos de Ferro Nacionais (Túnel St. Clair-Port Hevion-Ontario) para passageiros e mercadorias, terminando os respectivos trabalhos em 1928.

Depois, em 1918, começaram com a dos ramais Montreal, Caterville, St. Eustache, que terminaram em 1927. No ano 1922 electrificaram-se as linhas do Porto de Montreal, para tráfego de mercadorias.

A extensão electrificada até agora é de 172,80 quilómetros e os resultados teem sido excelentes.

MÉXICO

A Companhia do Caminho de Ferro Mexicano começou no ano de 1924 a electrificar em Esperanza Orizaba, Paso del Macho, e terminou no ano de 1928.

Desenvolveu-se o tráfego de passageiros e mercadorias, e as causas da electrificação foram o excessivo gasto de combustíveis e as suas rampas de 4 por 100, havendo-se obtido então importantes economias e uma extensível melhoria no serviço.

CHILE

No ano de 1916 electrificou-se no Caminho de Ferro Mineiro Bethlehem Chile (Tofo, Cruz Grande) para o tráfego de mercadorias, por motivo das fortes rampas e da escassez de água.

No ano de 1924 electrificaram-se os Caminhos de Ferro do Estado (trôço Valparaiso, Los Andes, Santiago), para o tráfego de passageiros e mercadorias. Em 1926 começaram-se os trabalhos de electrificação da Companhia Exploração Chilena (Chuquicamata) para o tráfego de mercadorias, e terminaram no ano de 1930, havendo-se obtido nos 3 anos que vão decorridos desde o novo serviço, importantes economias e uma maior capacidade do tráfego. Em 1927 electrificaram o Caminho de Ferro Chileno Transandino (Rio Blanco, Chile, Fronteira Argentina) para passageiros e mercadorias, e o Corp. Nitrato-Anglo-Chileno (Tocopilla-Trige) para mercadorias.

O total das electrificações ascende a 600,60 quilómetros.

No ano de 1931 importaram-se locomotoras construídas na América do Norte que funcionam na linha de Santiago a Valparaiso, sobre a forte rampa existente entre Llai-Llai e Cumbre, sendo equipadas com controle múltiplo e freio recuperativo.

COMERCIALISMO MODERNO

Uma firma aparecida recentemente no mercado, constituída por uma só pessoa — o sr. Jaime de Almeida e Sousa — apresentou-se-nos para lhes fazermos nas nossas oficinas gráficas um trabalho de reclame ao antigo "Club Espinho Praia", dirigido pelo sr. Mário Ribeiro.

Exigimos, como é de praxe, 50% no acto do contrato — o que não fez a referida firma entregando mil escudos.

Isto passou-se em 1932.

Pronto o trabalho, foi o mesmo entregue sem que se tivesse recebido outra qualquer importância.

A firma que gira só com o nome do sr. Jaime de Almeida e Sousa prometeu-nos liquidar o restante da importância, dentro de curto prazo, pois estava prestes a receber do sr. Mário Ribeiro, dinheiro.

Passou-se 8 meses e no decorrer desse tempo o nosso cobrador tanto procurava a direcção de "Espinho-Praia", por indicação do sr. Sousa como este, que tinha sido o responsável pela encomenda feita.

Na importância total do trabalho o sr. José de Almeida e Sousa — que nunca se perde — levava uma comissão de 500 escudos que dizia ser para o seu trabalho e ainda teria que dividir com o seu advogado.

Passado mais algum tempo soubemos que havia nessa direcção do "Espinho Praia" ordem de pagamento; todavia, ao apresentarmos a nossa conta foi-nos dito que pagariam a importância em prestações.

Mas, uns pedidos e um bocado de simpatia fizeram com que nos fôsse paga a maldita conta que já estava arquivada junto a tantas outras que por cá dormem o sono eterno.

Passados dias aparece-nos soridente o sr. Sousa a querer receber com certa pressa a comissão-sinha do seu honesto trabalho o que lhe não negamos e sem mais nem menos aparece no Banco Ultramarino uma letra de 500 escudos s/ aceite sacada por um A. Casanova.

Pela primeira vez nos aparece um notário a dizer-nos que:

"Nos termos e para efeitos legais, fica notificado "Gazeta dos Caminhos de Ferro", na qualidade de sacada de que no cartório do Notário Ramalho Ortigão, foi apresentada para protesto no dia 27 de corrente por falta de pagamento a letra do montante de

500\$00 sacada por A. Casanova vencida à vista de 1933 e de que é portador o Banco N. Ultramarino. Lisboa, 27 de Janeiro de 1933.

O notário, *Miguel Roldan Ramalho Ortigão.*"

O sr. Sousa que se desinteressou durante mais de um ano por um pagamento de sua inteira responsabilidade queria dentro d'um curto prazo receber os 500 escudos da sua comissão.

Foi infeliz no seu processo de trabalhar e caiu-lhe a máscara de cera de pura e ingénua.

Espere se faz favor e aprenda a negociar com seriedade.

AVISO

A Gazeta dos Caminhos de Ferro que até à presente data não teve uma única letra protestada avisa o comércio em geral que se precavenha contra casas que como a do sr. Jaime de Almeida e Sousa negoceia por este processo de cumplicidade com pessoas cujo seu dever é elevar as leis de justiça e nunca deprimil-as.

Pela Direcção

Carlos d'Ornellas

IMPRENSA

A VOZ

Completo no dia 29 do mês findo, 7 anos de existência, o importante diário católico *A Voz*, que se publica em Lisboa, sob a direcção do nosso querido Director Engenheiro Fernando de Sousa.

Os nossos cumprimentos.

DIÁRIO DA MANHÃ

Suspendeu, temporariamente, a sua publicação o nosso presado colega *Diário da Manhã*, que reaparecerá dentro de dias, com maior formato, com secções e com colaboradores que trabalharam no novo órgão sob a Direcção do sr. dr. Miguel Braga, que foi secretário do sr. dr. Trindade Coelho, durante as curtas horas que este senhor foi ministro.

O antigo director do *Diário da Manhã*, sr. dr. Sousa Gomes, foi nomeado adjunto do Comissariado do Desemprego.

OS CAMINHOS DE FERRO EM MOCAMBIQUE

Pelo coronel de Eng.^o LOPES GALVÃO

SAÍDO dos prelos da Tipografia Minerva Central, de Lourenço Marques, apareceu agora o Relatório da Administração dos Serviços de Portos e Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique, referente ao ano económico de 1930-31.

É a primeira vez que uma publicação desta natureza, abrangendo todos os portos e caminhos de ferro, aparece a público e por ela devemos felicitar calorosamente o ilustre engenheiro que está à frente daqueles serviços. O trabalho agora apresentado é sobremaneira honroso para quem o subscreve e até para quem o edita, pois que, debaixo do ponto de vista tipográfico, se pode considerar um trabalho perfeito.

Grande esforço deve ter dispendido o sr. major Pinto Teixeira para compilar todos os elementos de informação que constam deste importante Relatório. Teve de vencer, certamente, rotinas e hábitos inveterados que, mesmo com o concurso honesto dos que os adquiriram e lhes reconhecem, até, os seus perniciosos efeitos, são sempre difíceis de corrigir.

Assim se explica que só no fim de 1933 apareça este trabalho que, em condições normais, teria sido publicado, um ano antes.

A este propósito, diz o Relatório o seguinte: «Esta classificação (classificação das despesas orçamentais) é uma das causas da demora, na publicação deste relatório».

Mas, apesar da demora na publicação, todos os estudiosos de coisas coloniais se devem congratular com o seu aparecimento e, pela nossa parte, daqui endereçamos as nossas felicitações ao sr. engenheiro Pinto Teixeira pelo interessante e importante trabalho que nos dá.

O seu relatório crítico, que abrange as 65 primeiras páginas do volume, foca os principais assuntos relativos à administração dos caminhos de ferro e dos portos de Moçambique.

Assim, depois de uma interessante resenha histórica, faz num primeiro capítulo, a apresentação da organização decretada em 1931, pela qual se unificaram os serviços dos portos e dos caminhos de ferro da parte da Colónia administrada pelo Estado, dando-lhe uma administração única. Trata, em seguida, da Administração, matéria que constitue o capítulo 2.º do relatório.

No capítulo 3.º refere-se às finanças e contabilidade, fazendo nêle interessantes considerações sobre o modo como a contabilidade ferroviária deve ser organizada.

O capítulo 4.º trata dos resultados financeiros da exploração, a que logo teremos ocasião de nos referir. No capítulo 5.º expõe as condições do tráfego; no capítulo 6.º trata da camionagem automóvel; no capítulo 7.º dá-nos vários detalhes do tráfego do caminho de ferro, indicando os melhoramentos introduzidos nêle.

Os capítulos 8.º, 9.º e 10.º tratam dos serviços técnicos da via e obras, da tracção e dos serviços de electricidade.

No capítulo 11.º expõe o plano de melhoramentos a realizar nos anos mais próximos; o capítulo 12.º é consagrado aos acidentes ferroviários; o 13.º à instrução do pessoal e o 14.º ao estado sanitário e à assistência médica ao pessoal.

Como se vê da simples enumeração dos assuntos tratados, vasta é a explanação feita de tudo o que a matéria de portos e caminhos de ferro da Colónia interessa; e às principais matérias nos permitiremos fazer ligeiras referências para dar, aos leitores da *Gazeta*, uma ideia do que é e das condições em que funciona aquêle importante órgão do fomento da Colónia.

Apensos ao Relatório vêm os relatórios parciais dos diferentes caminhos de ferro, assinados pelos respetivos chefes de Divisão.

Nos termos do Art. 6.º da organização dos serviços, aprovada por diploma legislativo de 22 de agosto de 1931, a administração dos serviços dependente da Direcção Geral dos Portos e caminhos de ferro é exercida, sob a autoridade do Governador Geral, pelos seguintes organismos:

Conselho de Administração

Conselho Fiscal

Direcção dos Serviços dos Portos e caminhos de ferro em todas as rôdes;

Divisões ou Inspecções de exploração nas respectivas rôdes;

Divisão de estudos e construção.

Em harmonia com esta organização os serviços estão assim distribuidos:

- 1.º Administração e Direcção dos Serviços
- 2.º Exploração,

A exploração dos portos e caminhos de ferro compreende:

Uma Divisão em Lourenço Marques
Uma Inspecção de Inhambane e Gaza
Uma Divisão em Quelimane
Uma Divisão em Moçambique.

EXTENSÃO DA RÊDE DOS CAMINHOS DE FERRO: CAPITAL DO I.º ESTABELECIMENTO

A rēde ferro-viária do Estado mede, segundo o Relatório, 777 quilómetros, sendo 651 de via da bitola de 1,º067 e 126 de bitolas mais reduzidas.

Os portos que servem estes caminhos de ferro são: o porto de Lourenço Marques, com uma sucursal na Matola; o porto do Chai-Chai e o porto de Inhambane, no sul; o porto de Quelimane e o porto do Lumbo (Moçambique) no norte.

Dêstes portos têm cais acostaveis Lourenço Marques, a Matola, o Chai-Chai e Inhambane.

O capital que o Estado tem imobilizado nêstes órgãos de fomento, portos e caminhos de ferro, é, segundo o Relatório, libras 7.604.794.

AS RECEITAS E AS DESPESAS DO SISTEMA

As receitas vêm indicadas a páginas 31 do Relatório:

Elevou-se o seu total a 690.115 libras.

Comparando-as com as dos anos anteriores, verifica-se que vêm num decrescimento que, justamente, preocupa a Administração.

Em 1928-29 . . .	721.406 Libras
» 1929-30 . . .	716.372 »
» 1930-31 . . .	690.115 »

Destas receitas, pequena é a parte que provém do transporte de passageiros. E é pequena, não só porque o número de passageiros transportados é pequeno, como também porque os percursos médios das suas viagens são reduzidos.

As despesas com a exploração dos portos e caminhos de ferro elevou-se a 599.793 libras, havendo por isso um saldo de 90.322 libras.

A variação das despesas não tem acompanhado a baixa das receitas. Enquanto que estas tem baixado pela fórmula que já se viu, as despesas, mantiveram-se, por assim dizer, estacionárias.

Em 1928-29 . . .	597.388 Libras
» 1929-30 . . .	562.372 »
» 1930-31 . . .	599.793 »

Justifica o Relatório o aumento de despesa que se nota de 1929-30 para 1930-31, por terem pas-

sado a ser pagos pela Administração, os empregados reformados, as passagens e os vencimentos de licença, bem como os melhoramentos introduzidos nos serviços de contabilidade, fiscalização e estatística, para se tornarem mais perfeitos e mais eficientes.

Como se distribuem as receitas e as despesas pelas diferentes rúbricas em que os orçamentos estão divididos, pôde vér-se pelo diagrama que publicamos na página seguinte, e que dá os resultados da Divisão de Lourenço Marques, a principal do sistema.

Verifica-se do gráfico das receitas, que preponderam nelas o rendimento do transporte de mercadorias. Segue-se-lhe o rendimento do porto, o do transporte de passageiros, o de transporte do carvão, sendo bem insignificante a receita do transporte de gados.

Estranhas ao tráfego, arrecadaram-se receitas que montaram a 4,6%.

Das despesas, a verba de maior vulto é a de Tracção e Oficinas, seguindo-se-lhe o do porto (caes), etc.

Em destaque são postos os 30% dos lucros da exploração.

Pena é que o gráfico se refira tão sómente ao sistema dos C. F. L. M., não abrangendo ainda as receitas e as despesas de todos os caminhos de ferro e portos da Colónia.

Segundo se lê a páginas 33, o saldo das contas da exploração foi de 164.549 libras. Mas dêste saldo teve de pagar-se a contribuição para o tesouro público (15.000 £) e teve de retirar-se a contribuição para os fundos de renovação, de melhoramentos, de reserva, ficando ainda, no dizer do relatório, um saldo de 19.581 £., que representa o lucro líquido do organismo.

Como se vê, ao Tesouro pagaram-se 15.000 £, o que dá para juro dos capitais invertidos nos portos, e nos caminhos de ferro da Colónia, na parte administrada pelo Estado, uma percentagem inferior a 0,2%.

O juro que a administração dos portos e caminhos de ferro da União Sul Africana, que tem uma administração autónoma, paga ao Erário público, anda por 3% do capital do 1.º estabelecimento. E assim é que, no ano que findou em março de 1933, aquela administração entrou, nas suas despesas, com a importância de 5.730.937 libras!

A despesa de exploração dos S. A. R. segundo um relatório que temos presente, foi de 17.002.884. Mas a ela juntam-se outras verbas, entre as quais figura a de 5.730.937 libras para juros ao capital, dando uma despesa total de 25.238.234. E com as receitas se elevaram a 24.044.366 libras, a Admi-

nistração encerrou as suas contas com um «déficit» total de 1.193.868 libras.

No ano anterior havia sido de 1.818.621 libras. Houve pois uma melhoria importante na exploração deste sistema ferroviário, que hoje é um dos mais importantes do mundo.

Ora se a nossa administração tivesse de pagar um juro de 3% ao capital investido, em lugar do saldo acusado de 90.322 libras, haveria um «déficit» de mais de 120.000 libras, pois a Administração autónoma teria de entregar ao Tesouro qualquer coisa como 230.000 libras em lugar dos modestos 15.000 que entregou, segundo o Relatório.

À primeira vista pode parecer que isto não tem importância. Mas tem-na, porque os vizinhos ingleses, olhando superficialmente para os números que se lhes apresentam, podem continuar a considerar os C. F. L. M. como os caminhos de ferro mais ricos do mundo, guardadas as devidas proporções, é claro.

E como a prosperidade, aparente ou real, dos outros, faz sempre inveja à miséria própria, nós podemos estar a fornecer elementos de apreciação que venham, afinal, a reverter em nosso desfavor.

A verdade é que, considerando mesmo os C. F. L. M. isoladamente, com a sua organização, que hoje se pode considerar perfeita, o seu saldo de exploração não chega para pagar um juro razoável ao capital que o Estado tem dispendido nêles. Não é com 15 mil libras que se remuneram seis milhões e quinhentas mil.

Os outros caminhos de ferro e portos dão prejuízos e prejuízos grandes, mesmo sem pagar qualquer quantia ao Tesouro Público.

O coeficiente de exploração do caminho de ferro de Moçambique é de 185%; o de Quelimane de 189% e o de Inhambane 291%!!

A situação precária destes caminhos de ferro é bem focada no Relatório.

A páginas 7 diz-se o seguinte: A forte situação deficitária em todas as rôdes (excepto a de Lourenço Marques) é devida em parte à prática de

despesas desnecessárias, em parte devido à prática de redução de preço dos transportes abaixo do preço porque estes se poderiam, economicamente, fazer, só sendo elevadas as tarifas para os produtos que não se transportavam nas rôdes...

As Comissões de Melhoramentos, causadoras de todos estes e outros malefícios, chama-lhes o Relatório, pequenos parlamentos, «onde aos representantes das forças vivas principalmente interessava, como era natural, a redução das tarifas sobre os produtos que produziam ou sobre que negociavam».

«Como é natural», diz bem o Relatório.

Conquanto a política ferroviária dum país, mormente dum país em formação, obrigue, por vezes, a fazer transportes por preços inferiores aos preços do seu custo real, as fortes pinceladas que o Relatório dá na funesta acção dos tais «pequenos parlamentos», disfarçados com o nome de Comissões de Melhoramentos, são de justa observação.

Bem podia o Sr. Director dos portos e caminhos de ferro perguntar a essas Comissões de Melhoramentos, que *melhoramentos* trouxeram aos órgãos do fomento que lhes foram confiados. A observação dos factos só aponta... ruína! E há ainda quem advogue e defenda organismos destes.

Os técnicos que não querem e que não precisam acobertar-se com a sua irresponsabilidade, não podem deixar de pugnar pela iliminação pura e simples de tão funestos organismos.

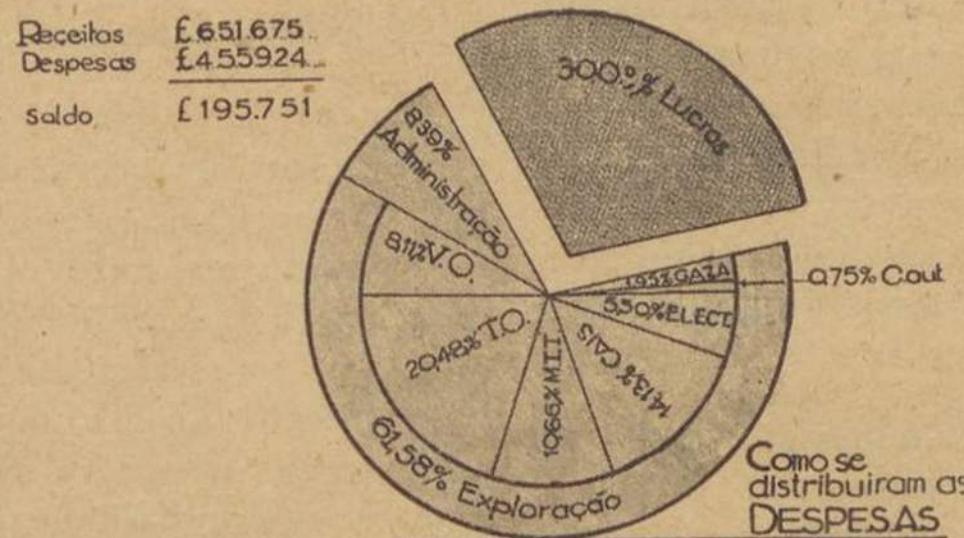
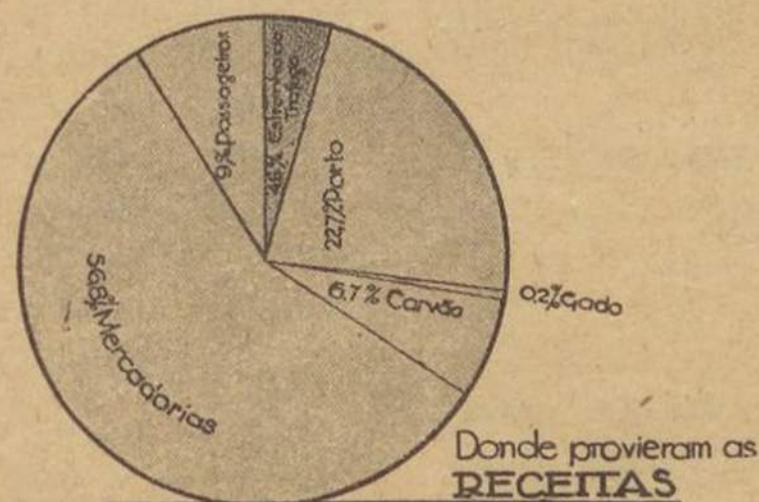
Quem é posto á testa dos portos e dos caminhos de ferro, deve assumir por si, a responsabilidade dos seus actos e da sua administração. Não coloquem os técnicos em condições de dependencia de quem não tem competência... mesmo que tenha consciencia. Essa dependencia leva á transigencia e a transigencia ao caos, como o Sr. Director dos caminhos de ferro bem o mostra.

Leia-se o que vem a páginas 16:

«não podemos deixar de fazer menção à grande desordem que caracteriza a situação

RESULTADOS DA EXPLORAÇÃO DA DIVISÃO DO P. C. F. L. M.

Ano económico 1930-1931



«do pessoal dos caminhos de ferro administrado pelas Comissões de Melhoramentos...»

Vejamos o que acontecia com o caminho de ferro de Inhambane.

A principal receita neste caminho de ferro provinha do transporte de indígenas emigrantes.

Apesar disso e da tarifa elevada que eles pagavam, para que os outros transportes fôssem baratos, o caminho de ferro foi sempre deficitário.

Pois para melhorar a situação, a Comissão de Melhoramentos, ou quem quer que foi, não achou melhor meio do que fazer uma estrada ao lado do caminho de ferro, por onde circulam camionetas particulares que tiram todo o tráfego aos caminhos de ferro!

Com este critério, indicado estava, ou, dirímos mesmo, indicado está, fechar o caminho de ferro à exploração, levantar até os carris e cuidar apenas da estrada. É mais barato! E não falta onde aplicar, proveitosamente: os carris.

AS QUANTIDADES DE TRÁFEGO TRANSPORTADAS

a) Passageiros.

Em todas as linhas circularam 426.000 passageiros. Deram eles uma receita de 65.222 libras, donde se conclue que cada passageiro não paga ao caminho de ferro, em média, mais de 3 shelins, ou seja 16\$00, signal evidente de que pequenos foram os percursos por eles realizados.

O maior número transitou nas linhas de Lourenço Marques.

Os outros caminhos de ferro da Colónia não tiveram mais do que 6.648 passageiros, ao todo, assim distribuidos:

Caminhos de Ferro de Inhambane..	1.478
» » » » Quelimane..	3.247
» » » » Moçambique	1.923

O Sr. Director dos caminhos de ferro atribue o fraco movimento de passageiros ao facto da existencia da crise que diminue o poder de compra dos indígenas e também à forte concorrência dos camions particulares, concorrência especialmente acentuada em Inhambane e em Moçambique, onde as estradas correm paralelas às linhas férreas.

b) Mercadorias.

Em todos os sentidos e em todas as linhas transportaram-se, como se vê a páginas 34 do Relatório, 1.010.134 toneladas de mercadorias.

A parte principal coube também a Lourenço Marques, onde se registou um movimento de 953.333 toneladas. Os outros caminhos de ferro registaram tonelagens muito pequenas:

Rêde de Inhambane.....	19.085 toneladas
Rêde de Quelimane.....	15.687 »
Rêde de Moçambique ...	21.529 »

Em relação ao ano anterior, houve um decrescimento muito grande, resultante sobretudo da diminuição do tráfego de carvão do Transvaal que sahe pelo nosso porto de Lourenço Marques.

CAMIONAGEM

Para obviar as desastrosas consequências que resultam do facto de os caminhos de ferro e camionetas entrarem em concorrência nos transportes do tráfego mais remunerador, resolveu, e bem, a Colónia tomar conta da camionagem para transportes colectivos, suprimindo-se as carreiras que fazem concorrência ao caminho de ferro.

Mantendo-se os caminhos de ferro em regime deficitário, mal se justificaria que se permitisse que as camionetas lhe fizessem concorrência, roubando-lhe todo o tráfego remunerador e deixando-lhe o que não dá receita líquida.

No Relatório, dá o Sr. Director de caminhos de ferro conta dos serviços de camionagem montados á data em que elaborou o Relatório.

Ao tempo exploravam-se três carreiras:

A da linha da Swazilandia (Goba a Stegi) com	42 quil.
A de Marraquene á Manhiça com 50 »	
A de Marraquene a L. Marques » 33 »	

Em projecto estavam três outras carreiras, representando um percurso total, cerca de três vezes superior ao já em exploração.

Segundo as contas apresentadas a páginas 47 do Relatório, a receita da exploração da camionagem deu sensivelmente para a despesa com ela feita. Receita 3.448 libras; despesa 3.099.

A receita por carro milha foi de 18,4 d.; a despesa foi igualmente de 18,4 d..

A tarifa para o transporte de passageiros é bastante reduzida: um dinheiro por passageiro milha, ou seja \$28,1 por passageiro quilómetro.

No Relatório recomenda-se a intensificação deste sistema de transporte, como complemento da rede ferro-viária, devendo por isso generalizar-se às outras linhas.

Para demonstrar o efeito benéfico dum tal sistema diz-se ali que, antigamente um passageiro pagava entre a Manhiça e Lourenço Marques 25 escudos: hoje paga uma importância que não vai além de 15 escudos.

A África do Sul Ingleza, vendo que os seus caminhos de ferro entraram em regime de grandes déficits, em parte por efeito da concorrência que a camionagem começou a fazer-lhe, proíbiu a circulação de veículos automóveis com mais de 7 lugares, ao mesmo tempo que autorisou a Adminis-

tração dos Caminhos de Ferro a lançar carreiras onde e sempre que as necessidades públicas as justificassem.

Também ali, como em Moçambique, uma tal medida levantou atritos, mas produziu igualmente resultados benéficos.

Da ruína dos caminhos de ferro e da camionagem, ruína certa dentro duma concorrência sem controle, nenhuma vantagem adviria ao paiz.

Pelo contrário.

O público julga, num dado momento, que muito lucra com a concorrência desregrada, sem se lembrar que, no momento seguinte, é sobre él que recaem as consequências da ruína resultante.

Porque lá, como em toda a parte, quem paga todos os êrros e desvários é sempre o «povo soberano».

Bem fez pois a Direcção dos caminhos de ferro em lançar mão da camionagem, porque melhor servido ficará o interesse público visto não ter, quem o dirige, em mira fazer lucros, mas tão somente bem servir.

O material automóvel que o caminho de ferro usa, é variado, certamente porque teve de ficar com algum do que já andava em serviço. Existiam 8 carros Thornicroft de vários modelos; 1 carro G. M. C. de 8 toneladas e 1 «Chevrolet.»

O que tem dado melhores resultados, segundo o Relatório é o material «Thornicroft».

LINHAS PROJECTADAS

Diz o Relatório e com razão, que o plano da rede ferro-viária, elaborado em 1919 e sobre o qual nenhuma outra sanção recaiu ainda, senão a de constar dum Relatório oficial que o Governo mandou imprimir, precisa de ser revisto, porque as condições são hoje bem diferentes daquelas que existiam à data em que foi delineado.

Em todo o caso, nas suas linhas gerais, él pode ainda servir de base a um estudo conscientioso do problema.

Duas das linhas nêle lançadas, a de Xinavane ao Limpopo está já estudada e projectada, segundo do Relatório se vê e a do distrito de Quelimane a Tete está em estudo. Oxalá esse estudo se ultime rapidamente e em breve se possa saber quanto custa a construção dessa linha e qual a soma de benefícios que da sua construção é lícito esperar. Porque não basta fazer o estudo técnico: é preciso fazer o estudo económico para justificar a construção.

Todos sabem que no Distrito de Tete há minas de ouro que já estiveram em exploração e que tiveram de fechar pela impossibilidade dos transportes.

Quando o Sr. Conselheiro Azevedo Coutinho visitou, na sua qualidade de Governador Geral da Colónia, o distrito de Tete, foi até às minas de

ouro de Chifumbari e de Missale, ao tempo (1906) ainda em exploração e ali lhe foi oferecida uma barrinha de ouro, fundida de propósito para comemorar essa prometedora visita.

Depois, todos sabem o que aconteceu: o distrito de Tete, a que talvez possámos chamar o Rand português, ainda hoje está sem comunicações aceleradas.

A construção do caminho de ferro transzambiano, que pelos orientadores da nossa política colonial, foi considerado um êrro económico, ou, para melhor dizer, um desperdício de dinheiro e a construção da grande ponte sobre o rio Zambeze, veio simplificar, sobremaneira, o problema das comunicações com Tete.

Sacrificaram-se, é certo, pelo menos por agora, as grandes aspirações de Quelimane, que consistem em vêr construído um grande pôrto, em Tanganane, ou noutro local do rio dos Bons Signaes. Mas o distrito de Tete fica servido.

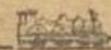
E não fica peior, porque a Beira, com as obras que no seu pôrto se estão fazendo, é uma testa marítima bem superior à de Quelimane ou de qualquer outro porto da Zambézia, com perdão do Sr. Ismael Costa que, com tanto denodo, se vem batendo pelo seu pôrto de Pebane, cujas virtudes: beléa natural; bons fundeadouros; facilidade de acesso; etc., etc., não fôram ainda assaz cantadas.

Mas Pebane está por fazer e a Beira está feita: Pebane é a esperança; a Beira é a realidade. Pebane pode ligar-se com M'cuba; e desde que o caminho de ferro que a esta localidade chega, se prolongue pelo vele do Lugela fóra, tem já assegurado um futuro muito prometedor.

Interessante seria a sua ligação com Blantire, ligação, aliás já assegurada por meio duma boa estrada que permite à população branca do Niassaland, vir gosar as delícias do mar nas cristalinas águas da praia de Pebane.

Mas, nada disto consta do Relatório e é a apreciação do Relatório que constitue o objectivo d'este artigo.

Voltaremos ao assunto.



BRINDES E CALENDÁRIOS

Recebemos calendários das seguintes casas:

Companhia União Fabril, Companhia Shell, Casa Nogueira, L.da, Emprêsa dos Cimentos de Leiria, Companhia de Seguros Européa, Bernard Guedes, L.da e Valle, Filho & Genros, de Lamego.

Também do nosso querido assinante do Pôrto sr. Edouard Dolphin recebemos dois, como sempre, bonitos, calendários com paisagens suíças.

A todos agradecemos.

CAMINHOS DE FERRO E AUTOMÓVEIS

Pelo Eng.^o VICENTE FERREIRA, Prof. I. S. T.

(Continuação)

e não pode deslocar-se com velocidade efectiva muito superior a 20 Km. por hora. E note-se que esta viatura tão complicada não é um automóvel, mas um reboque; para se deslocar deve ser atrelada a um tractor, que terá, pelo menos, quatro (4) rodas. O tractor com o seu reboque, — e não pode, em regra, levar mais do que um —, constituem um combóio análogo aos dos caminhos de ferro.

Mesmo nas condições óptimas de via (auto-estrada com pavimento extra-duro), a segurança da exploração depende, em alto grau, das qualidades desportivas do condutor; é, portanto, influenciada pelas disposições fisiológicas e psicológicas, essencialmente variáveis, do maquinista. Esta influência, nos caminhos de ferro, é praticamente nula; por isso as velocidades efectivas, nas boas vias, podem subir, com toda a segurança, a 145 Km. por hora, e as velocidades comerciais atingirem cerca de 100 Km. por hora. *Tais velocidades são impossíveis nos transportes comerciais por estrada com viaturas automóveis.*

A segurança e a disciplina da circulação nas estradas só poderão, evidentemente, ser asseguradas sem dependência do coeficiente pessoal do condutor, quando elas se realizarem mecânicamente; isto é, quando as rodas forem guiadas por disposições especiais da estrada; ou, por outras palavras, quando o binário pneumático-estrada se aproximar do sistema roda de verugo-carril, embora adaptado às características peculiares do aro pneumático.

As viaturas "Michelines", para linhas férreas, e outras dela derivadas, representam uma primeira adaptação deste género, susceptível de interessantes desenvolvimentos práticos.

Seja como fôr, o transporte por baixo preço de grandes massas de certas mercadorias (matérias primas, minérios, combustíveis, produtos metalúrgicos e outros) só é possível, *por enquanto*, pelas linhas férreas. O mesmo se pode afirmar, do transporte a longas distâncias, com segurança, rapidez e regularidade, de todas as mercadorias e passageiros.

Seria insensatez afirmar que, de futuro, será sempre como hoje; mas pode afontamente dizer-se que, na linha de evolução actualmente seguida pela indústria dos automóveis, estes não podem assegurar todos os transportes exigidos pela actividade económica das nações e pela defesa militar. O caminho de ferro continuará, por largos anos, a ser o instrumento principal de criação e distribuição de riquezas. Nenhum progresso sério, na indústria no comércio ou na agricultura, será viável se não tiver por base a sólida organização dos transportes por carris, porque só estes,

— como ficou dito —, asseguram em condições económicas o transporte de grandes massas, a grandes distâncias, no mínimo de tempo e com a máxima segurança. Todavia, pode acrescentar-se com igual afiou-teza, que o automóvel será, cada vez mais, o complemento indispensável do caminho de ferro.

* * *

Do que fica exposto, podemos concluir que o estudo da técnica dos caminhos de ferro de nenhum modo representa um dispêndio improfícuo de tempo e de energia cerebral. Pelo contrário, as novas condições de vida impostas ao caminho de ferro pelas exigências da economia moderna reclamam a revisão profunda de tôdas as questões técnicas e económicas do seu funcionamento.

Mantendo o princípio essencial da circulação sobre carris, todos os problemas relativos ao traçado das vias, aos sistemas de tracção, à energia utilizada, aos tipos e à construção das viaturas, aos métodos de exploração e às medidas de segurança, têm de ser reestudados e resolvidos segundo novas directrizes. O campo aberto à capacidade e ao engenho dos técnicos de caminhos de ferro é, nesta conjuntura, mais vasto, talvez, do que foi nos primeiros tempos, quando a abundância do tráfego, a certeza dos lucros e as modestas exigências de velocidade, apenas reclamavam das empresas o estabelecimento de uma tranquila rotina, a que era fácil ajeitar um pessoal restrito e pouco instruído.

Hoje, a instrução técnica de todos os agentes do caminho de ferro, em todos os compartimentos e escalões da sua organização, tem de ser mais profunda e complexa. A doce rotina das passadas décadas foi substituída pela excitação mental permanente, requerida dia a dia pela solução de novos e inesperados problemas de técnica, de organização, de adaptação a exigências novas, e de concorrência comercial.

Ao engenheiro cabe, evidentemente, o papel de orientador e impulsor de todas estas actividades, e por isso na formação mental do engenheiro moderno se deve atender às novas condições em que ele tem de exercer a sua actividade. O ensino técnico continua, sem dúvida, a ocupar o primeiro lugar nesta formação, mas os problemas técnicos emaranharam-se, hoje, de tal arte, com os problemas económicos e as suas repercussões sociais, que é lícito dizer, que o engenheiro moderno, — sobretudo, o engenheiro de caminhos de ferro — deve ser, simultaneamente e em alto grau, um bom sociólogo e um competente economista.

PARTE OFICIAL



Ministério da Justiça

Decreto-lei n.º 23.476

Autoriza, mediante despacho ministerial, a aquisição de assinaturas dos caminhos de ferro para uso, respectivamente entre Caxias e Lisboa e o apeadeiro da Cruz da Pedra e a estação do Rossio, dos empregados do Reformatório Central de Lisboa Padre António de Oliveira e Reformatório de Lisboa (para o sexo feminino) que tenham direito a transporte.

Presidência do Conselho

Rectificação ao decreto-lei n.º 23.203, que substitui o decreto n.º 21.942, relativo à forma de punição dos delitos políticos e das infracções disciplinares de carácter político.

Ministério das Colónias

Decreto n.º 23.492

Determina que na colónia de Timor o artigo 5.º (nenhum serviço ou organismo público das colónias goza de isenção de direitos aduaneiros na importação de quaisquer mercadorias) do decreto-lei n.º 22.795 só entre em execução em 1 de Julho de 1954 e que sejam importados livres de direitos e demais impostos e adicionais os medicamentos encomendados pelos serviços de saúde antes da publicação do referido decreto-lei.

Decreto n.º 23.455

Introduz várias alterações no decreto n.º 20.517, que fixa os portes e taxas das correspondências a expedir das colónias portuguesas para o continente, arquipélagos dos Açores e da Madeira e quaisquer colónias portuguesas diferentes das de origem e para países estrangeiros.

PUBLICAÇÕESRECEBIDAS

ORFANATO DA C. P.

Da Comissão Iniciadora do Orfanato Ferroviário da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses recebemos um relatório da sua gerência até à presente data.

Embora o desenvolvimento desta colectividade tenha sido fraco nos últimos tempos, a comissão venceu algumas dificuldades e conseguiu arranjar alguns fundos para o Orfanato.

A Comissão Iniciadora encontrou da parte de algumas pessoas uma valiosa cooperação moral e material, sendo de notar, de entre elas, a do benemérito Jorge Campelo que lhe fez a doação de um terreno com cerca de 20.000 metros quadrados, em Albarraque termo de Sintra, onde deve ser construído o primeiro Orfanato.

E da Comissão Iniciadora do Orfanato Ferroviário da C. P., nada mais sabemos a não ser o relatório presente que nos foi enviado e que agradecemos reconhecidamente.

Por outro lado, a crescente complexidade da técnica exige, cada vez mais, a especialização e sub-especialização dos conhecimentos profissionais, a tal ponto que a construção de um caminho de ferro, que em 1821 pôde ser confiado a um único engenheiro, Georges Stephenson, requere hoje a colaboração de muitos especialistas: um para o traçado, outro para as pontes, outro para as estações, outro para a sinalização, outro para o movimento, e outros ainda para a tracção, material circulante, oficinas, instalações eléctricas, hidrologia, abastecimentos, etc. É evidente que nem a Escola Superior pode retalhar-se em inúmeras escolas profissionais de todas estas especialidades, nem a escassez do tempo permite, em cada uma das grandes divisões clássicas da Engenharia (Civil, Mecânica, Mineira, Electrotécnica e Química), aprofundar exaustivamente a complexa profusão de conhecimentos especiais, de que os engenheiros diplomados poderão carecer, nas suas carreiras.

Se tivessemos de sintetizar, numa curta fórmula, o que pensamos sobre a preparação universitária do

moderno engenheiro civil, diríamos:—que sobre uma base larga e sólida de ciências lógico-experimentais, incluindo a Economia e a Sociologia, se deve erguer o edifício simples, *mas completo*, de uma ou duas sub-especializações (trabalhos marítimos e fluviais, hidráulica aplicada e saneamento, estradas, caminhos de ferro, pontes), embora cada uma destas matérias fique subdividida por mais de uma cadeira.

Não sendo assim, o ensino de caminhos de ferro, —designadamente—, terá de se limitar a uma vista geral, do conjunto das questões fundamentais, com particular insistência sobre um ou outro problema de imediata aplicação ou excepcional interesse. Assim faremos.

Em todos os casos, o aspecto industrial e económico da técnica dos caminhos de ferro será posto sempre em especial relevo, como é mister, por se tratar do mais poderoso e eficaz instrumento, até hoje criado, de progresso económico e de transformação social.

ESTÁ absolutamente assegurado o êxito da 1.ª Exposição Colonial Portuguesa. Podemos afirmá-lo com segurança,— a seis meses da abertura desse grandioso certame que será, como muito bem afirmou o sr. tenente Henrique Galvão, uma alta «lição de colonialismo» para o povo português.

Na sua recente visita ao Palácio de Cristal, onde a Exposição vai realizar-se, o senhor Ministro das Colónias declarou, focando a finalidade patriótica da iniciativa, «que o Estado estava interessadíssimo na sua realização»; e acrescentara:

— «O nosso esfôrço aqui será superior, e em muito, ao que dispenderemos com essas magníficas demonstrações de Sevilha, Paris e de Anvers.»

O país não podia ficar indiferente ante uma iniciativa assim. E não ficou.

A seis meses da abertura do certame— caso único em exposições portuguesas!— o número de expositores inscritos orça por duzentos!

Não há exemplo de um entusiasmo como o que despertou a realização duma iniciativa que é bem, como alguém definiu, a «a primeira grande jornada do Império,—a primeira depois do Acto Colonial.»

Apontamos já o significado patriótico do certame— a sua finalidade espiritual e cultural. É o «desenvolvimento duma ideia portuguesa que caminha para objectivos portugueses». E não deixamos de focar as razões de ordem económica que a efectivação do certame claramente anuncia.

Destinada ao Povo, a 1.ª Exposição Colonial Portuguesa não será, temos a certeza, uma lição perdida. Dar-lhe-á consciência da grandeza e da riqueza pátrias; e nisso reside, quanto a nós, o maior proveito dessa magnífica iniciativa. Ficar-se-á sabendo, no Portugal-Metropole, que o Portugal-Ultramarino não é êsse nêgro e pavoroso «lugar de degrêdo» que a incultura nacional durante largo tempo imaginara. E Portugal ficará maior!

* * *

Já em outro número da *Gazeta* nos referimos ao grandioso programa da 1.ª Exposição Colonial Portuguesa, que constituirá uma lição valiosa e oportuna para muitos dos nossos compatriotas aferrados ainda à ideia deprimente e derrotista de um Portugal pequenino e pobre.

A Exposição vai revelar-lhes não só a vastidão e riqueza de Império, mas ainda e sobretudo a sua raridade magnífica.

POR UM POR

ESTÁ ABSOLUTAMENTE
DA 1.ª EXPOSIÇÃO C

HA O MAIOR ENTUSIASMO E MAIOR

A traços largos e com apagada síntese vamos, novamente, dizer o que vai ser a grandiosa Exposição Colonial Portuguesa, jornada notabilíssima que vai marcar, na vida nacional, o início de uma era de realizações magníficas.

Na nave central do Palácio, dividida em três secções, figurará, em perfeito e maravilhoso simbolismo, o Passado o Presente e o Futuro da Colonização Portuguesa. Primeiro o ciclo luminoso das viagens marítimas e terrestres, a Dilatação da Fé, a expansão da Raça e da Língua; depois a evocação da nossa epopeia colonial nos últimos 50 anos; e por último e ao fundo da nave a visão exaltadora do Futuro do Império Português.

As naves laterais serão destinadas à ex-

P O R T O



PORTUGAL MAIOR

ASSEGURADO O EXITO

COLONIAL PORTUGUESA

OPTIMISMO PELO SEU ACTO INAUGURAL

posição dos ricos produtos coloniais e aos produtos industrializados da Metropole. Na estufa ficará instalado um Jardim Colonial com espécimes curiosos da flora africana. Haverá dependências destinadas à maquinaria agrícola e textil, aos artefactos indígenas, etc..

A ocupação militar levada a cabo nos últimos 50 anos será glorificada num monumento à Tropa Negra.

O Palácio receberá, para o efeito, obras de transformação e adaptação importantes, que já foram iniciadas. A própria frontaria do edifício será modificada, adaptada ao estilo moderno.

No parque serão instaladas: aldeias indígenas cheias de pitoresco e fidelidade; a séde dum a séde



TORRE DOS CLÉRIGOS

de Circunscrição, fulcro da obra administrativa colonial; instalações dos monumentos das colónias com alto significado histórico; restaurantes. Reconstituir-se-há, fielmente, a Gruta de Macau; a capela de Carlos Alberto será adaptada a uma missão religiosa com a sua escola indígena dirigida por um Missionário, demonstrando a instrução que recebem as crianças africanas, nas artes e ofícios. Na Avenida das Tílias serão admirados o Arco dos Vizo Reis e o Farol da Guia, que foi o primeiro farol edificado no Oriente e pelos portugueses. Na encosta sobranceira ao rio Douro será hasteada a bandeira das Descobertas, — à qual farão permanentemente guarda de honra os soldados landins. Nem o aspecto cultural é esquecido. No decorrer do certame realizar-se-hão nada menos de seis congressos, todos êles versando temas de grande interesse nacional. Assim teremos: o Congresso de Medicina Tropical — de cuja organização vão encarregar-se a Faculdade de Medicina do Pôrto e a Escola de Medicina Tropical; o Congresso de Agricultura Colonial, — sob a égide da Liga Agrária do Norte; o Congresso de Intercâmbio Colonial — a promover pelas Associação Comercial do Pôrto, Associação dos Comerciantes do Pôrto, Centro Comercial do Pôrto e Associação Industrial Portuense; o Congresso de Colonização, — sob os auspícios da Sociedade de Geografia, e o Congresso dos Vinhos do Pôrto — a levar a efeito pelo Instituto dos Vinhos do Pôrto,

Enfim: levantam-se os primeiros «stands», delineiam-se as aldeias indígenas. Já lá figura, sobranceira ao lago, uma habitação lacustre, timorense.

Na secretaria da Exposição o trabalho é intenso. É a propaganda — abrangendo Portugal e o estrangeiro, animando, informando; é a inscrição dos expositores metropolitanos e coloniais, o estudo minucioso dos problemas que interessam ao certame...

Nunca se registou em exposições portuguesas e a seis meses do acto inaugural, maior entusiasmo e maior optimismo!

* * *

Os governos das nossas colónias já telegrafaram, dizendo que estão procurando organizar os mostruários para uma representação digna das mesmas colónias na Exposição Colonial do Pôrto.

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

TENTATIVA CRIMINOSA

OS homens que manejaram os últimos acontecimentos que vieram perturbar o regime de trabalho pacífico merecem a nossa repulsa e a repulsa de todos os que forem amigos da ordem e do trabalho.

Os desordeiros - sim, essa é a filha infame de bandidos e traiçoeiros - não têm o direito de existir, porque, para exemplo, damos esta pequena e curiosa notícia a propósito dos acontecimentos de 17 do mês findo, que teve como mais importante o nefasto atentado do descarrilamento dum combóio de mercadorias entre a estação de Sacavém e o apeadeiro de Santa Iria, provocado criminosa-memente, pelo levantamento dum carril de 18 metros.

A máquina do combóio 2105 - que saiu de Santa Apolónia para o Entroncamento à 1 e 10, rebocando 50 vagons, na sua maioria vazios - encontrava-se descarrilada sobre a brita da linha. O cabeçote da locomotiva estava cheio de pedras, tendo ficado partidos alguns travessões da sua parte inferior. Apesar disso, porém, a máquina, logo que a carrilaram, deslocou-se por si só, para o depósito de Campolide, onde receberá as necessárias reparações. O «fourgon» pouco sofreu. Mas os 14 vagons que se lhe seguiam ficaram quase completamente destruidos e amontoados, impedindo o trânsito nas duas vias.

Pouco depois do meio dia, chegavam ao local os srs. Fausto de Figueiredo e capitão Mário Costa, administradores da C. P.

Às 2 horas da manhã, passou pelo local onde mais tarde se deu o atentado, um combóio de passageiros, com destino a Vila Franca.

O combóio 2105 devia cruzar-se no sítio onde veio a descarrilar, com outro combóio de mercadorias: o 2007, vindo do Entroncamento para Lisboa. Mas, felizmente, o primeiro atraçou-se um pouco, pelo que o cruzamento se deu na estação de Sacavém, visto que o 2007 vinha rigorosamente à tabela.

Pouco depois das 3 horas, o 2105 saiu daquela estação. Tropilhavam-no o maquinista Agostinho Pires, o fogueiro Cipriano Sanches Capinha e o pobre guarda-freio Luís dos Santos Navais de 37 anos, casado e com filhos, morador na Rua da Mãe de Água, 38, 2.º esquerdo.

Às 3 e 36, de repente, a máquina começou aos saltos, sobre a brita da linha - disse o maquinista, que esteve colaborando nos trabalhos. - Percebi que tínhamos descarrilado, e fui lentamente fazendo contra-vapor. Ouviu-se um estrondo enorme e vários vagons encavalitaram-se uns nos outros. Logo que a máquina parou, verificando que nem eu, nem o fogueiro estávamos feridos, fomos à procura do nosso companheiro Navais que, no meio dos destroços, soltava gritos de dor. E foi difícil tirá-lo de entre os restos dos vagons.

Tanto o maquinista como o fogueiro disseram estar convencidos de que os autores do atentado sabiam perfeitamente as marcas dos dois combóios que deviam cruzar-se entre Sacavém e Santa Iria.

O que se pretendia era que o combóio 2007 chocasse com o 2105 que já estaria descarrilado, à passagem dele o que felizmente não aconteceu.

O pessoal de Via e Obras da C. P., em número de algumas dezenas, procedeu, desde as primeiras horas da manhã, ao difícil e extenuante trabalho de arredar da linha o material destruído e de arrumar a máquina e os 6 dos 20 vagons descarrilados que escaparam.

Tanto o material como os trabalhadores necessários foram conduzidos em dois combóios de socorros, que partiram de Campolide.

Ora aqui têm os ferroviários um acto louvável para muitos que não podem ser considerados portugueses, mas sim bandidos da pior espécie.

O assassino ou seus cúmplices que atenta contra a vida alheia por esse processo vil, não tem que se lastimar se vir na sua frente um pelotão formado varando-lhe o coração - esse coração desfeito - com balas que nenhum português pode considerar de traiçoeiras.

Ninguém ignora hoje o projecto do último movimento que, com o rótulo de anarquista, vinha perturbar a ordem e a disciplina, arrastando com os agitadores, nessa onda tenebrosa, as crianças que, com 14 e 19 anos, manejam uma espingarda ou atiram uma bomba inconscientemente.

Parece impossível que, homens que na guerra deram altos exemplos de valentia e de carácter, estejam de mãos dadas com os elementos da desordem - esses elementos puxados para a onda terrorista pelos papeis onde penas venenosas manijam o descrédito de Portugal e a desonra dos portugueses que trabalham honradamente.

Pena de morte!...

Ainda esses miseráveis dizem que é uma afronta à Liberdade a pena máxima da vida!...

Que merecem os homens que, empunhando ferro ou por outro acto miserável, atiram para a morte um pobre maquinista com o fim de fazer descarrilar um combóio e «arrumar» nas parteiras da terra os passageiros?

* * *

O Governo forneceu à Imprensa a seguinte nota oficiosa:

Pelos relatos dos jornais viu o país os sucessos das últimas vinte e quatro horas. Por eles poderá facilmente supor o que havia, se o Governo, conhecendo bem os preparativos da acção, não tivesse tomado as medidas requeridas pelas circunstâncias. Cessação do trabalho nas fábricas e oficinas, paralisação de serviços de interesse colectivo e vitais para a população, atentados pessoais e manifestações de terror estavam previstos por parte de elementos que suavizam poder arrastar para a projectada revolução as massas trabalhadoras.

Fingindo desconhecer que a Constituição pôs fora da lei tanto a greve como a suspensão do trabalho por parte da classe patronal, era intento dos agitadores lançar alguns operários em aventuras criminosas, a pretexto de não poderem continuar a funcionar, dentro da nova organização corporativa, algumas, poucas, associações de classe, de carácter revolucionário.

A apreensão de armamento, a oportuna prisão dos principais dirigentes e instigadores, a apertada vigilância exercida por todos os elementos e forças de segurança pública, do Exército da Armada, a consciência cívica do país e o magnífico espírito de ordem dos trabalhadores em geral fizeram fracassar por toda a parte os planos extremistas, em condições de não ser já possível a sua repetição. Não foi perturbada a tranquilidade pública nem a vida normal da população. Seguem-se agora naturalmente as sanções.

«EL GORDO» E OS «AMIGOS DE PENICHE»

COMEÇA a dar sérios amargos de boca o Gordo de Espanha. Um amigo daqueles portugueses que foram contemplados com a sorte grande da nossa hermida vizinha denunciou-os à Guarda Fiscal, fazendo com que eles fossem presos, no momento em que embarcavam no Sud para irem receber as pesetas.

Um dos mensageiros foi detido, podendo o outro escapar-se e seguir viagem.

O preso era portador duma pequena mala e dentro desta encontrou a autoridade documentos comprovativos de que eles se haviam habilitado com o «Gordo».

Foi tudo apreendido. Mas, como se dava o caso de não haver sido encontrado o bilhete - documento indispensável

para a formação do corpo de delito — foi o detido mandado em liberdade.

Daqui tira-se uma grande lição.

É muito mais fácil encontrar-se a fidelidade dos amigos os tais de Peniche — do que com o *Gordo de Espanha*.

Sim. O caso foi entregue ao Tribunal do Contencioso Fiscal, mas pode dizer-se desde já que os denunciantes perderam o seu tempo, pois, não tendo sido apreendido o bilhete da lotaria espanhola, falta o elemento fundamental para a aplicação da multa.

O que a Inveja aliada ao Interesse faz tecer!...

PÃO FRESCO TODOS OS DIAS

NUMA hora de feliz inspiração o vereador da Câmara Municipal de Lisboa sr. Luís Pastor de Macedo apresentou a seguinte proposta, que foi aprovada por unanimidade:

«Considerando que a campanha ultimamente levantada na imprensa acerca da necessidade do fabrico de pão ao domingo merece o inteiro aplauso da Câmara Municipal de Lisboa, visto que a situação actual representa uma excepção que muito prejudica os habitantes da capital;

«Considerando que se impõe a modificação dum tal estado de coisas, de forma a harmonizar os interesses do público e as regalias do operariado;

«Considerando ainda que urge melhorar as condições do fabrico do pão, que se apresentam, por vezes, deficientíssimas;

«Tenho a honra de propôr:

«Que a Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Lisboa, signifique ao sr. Ministro do Interior, o seu interesse pela melhoria da qualidade do pão e pelo problema do seu fabrico ao domingo, atendendo à necessidade de pôr termo a uma situação que não é compatível com a vida duma capital, tendo-se, todavia, em vista os interesses legítimos dos operários manipuladores.»

Apoiado!

Muito bem! Assim o sr. Luis Pastor de Macedo vem, não só ao encontro das ideias defendidas pela *Gazeta*, mas também pelas do público consumidor, que teve como porta-voz o nosso preso colega *Diário de Lisboa*.

O PERIGO DO AUTOMOBILISMO

O ministro dos Transportes e Comunicações da Grã Bretanha publicou uma estatística sobre as pessoas mortas por atropelamento durante os primeiros seis meses do ano passado.

Esse número, em toda a Inglaterra, foi de 2.993, isto é, 29 pessoas mais que no mesmo período de 1932.

O relatório diz que êsses acidentes se produzem, em geral, entre as 7 e as 9 horas da manhã, entre o meio dia e as duas horas da tarde, entre as 4 e as 11 horas da noite.

O dia da semana que tem o «record» dêsses desastres e acidentes é o sábado.

Sómente em 265 casos se verificou que havia excesso de velocidade.

E, por cá, não é só ao sábado: é todos os dias, graças ao *Divino Chauffeur*.

ALEGRE SE MORRE

No número 1.102 desta Revista de 16 de Novembro do ano findo, nesta mesma secção publicámos com o título de «Batota de Monte-Carlo» uma cena passada com um dos muitos jogadores que ali vão ao cheiro de adquirirem fabulosas quantias, cena essa curiosa, pois tratava-se de um milionário americano que jogou até os últimos francos e quando se viu reduzido a uma simples nota de 5 jogou e deixou andar a roleta, encolhendo os ombros e de punhos cerrados segurando

a cabeça levou a banca à glória, pois o número desejado havia saído quatro vezes seguidas.

Alarmada toda a gente que assistia àquele caso inédito no casino ficaram apavorados quando notaram que o ex-milionário que jogara os seus últimos francos estava morto.

Agora em Madrid dá-se um caso parecido, em parte, com o que acima citei.

Num Banco daquela cidade, apresentou-se, de tarde, o chefe da estação de caminho de ferro de Lezama, afim de receber 150.000 pesetas com que foi contemplado na última lotaria do Natal.

Encostado ao «guichet» da secção de pagamentos, o empregado ferroviário assistia à contagem do dinheiro que iam entregar-lhe. De súbito, soltou um grito e rolou por terra, inanimado. Foi conduzido, imediatamente, ao hospital, mas os clínicos verificaram, ali, que o infeliz era cadáver.

Tal ocorrência provocou intensa emoção, naquela cidade. E assim morreu o pobre chefe da estação de Lezama.

QUE FITA!

O popular Charlot está, novamente apaixonado. Divorciado de Harris e de Lita Grey, por motivo da sua irascibilidade, pois segundo os motivos alegados por elas, na intimidade era irascível, brusco e grosseiro, estando agora cada vez mais sociável.

Operou esta transformação uma loira, que é uma beleza e que dá pelo nome de Paule de Goddard.

É, pois, a terceira vez que Charlot cai no pelourinho dos desejos.

Com certeza que o fiteiro não fica por aqui! . .

PENA DE MORTE; LEI MOLHADA

ESTES americanos são originais em tudo: — até brincam com os cavalheiros que se dão ao luxo de sentar-se na cadeira eléctrica.

Ler para crer, segundo o relato das grandes rotativas de New-York:

«O governador da Califórnia concedeu a um condenado à morte licença para beber quanto «whisky» lhe apetecesse.

O facto é novo nos anais das prisões americanas e só revela mais uma manifestação da necessidade da morte da «lei seca».

Os partidários da emenda 18 da Constituição levantaram um côro de indignado protesto, baseado na alegação de que um condenado deve estar no goso de todas as suas faculdades, no momento de ser executado.

Ora a referida situação presupõe que o condenado se embriague antes de sentar na cadeira eléctrica. O homem, porém, depois de discutir a marca que preferia, declarou que não abusaria da autorização: beberia apenas meia garrafa minutos antes da execução.

Este caso passou-se quando a luta proibicionista nos Estados Unidos era formidável.

Agora, que a lei é molhada, que facto será assinalado, quando qualquer bom rapaz pretenda sentar-se na cadeira eléctrica.

Naturalmente a Justiça proíbil-o-há de beber alcool, mas sim água pura e cristalina, antes da execução.

Tudo é possível nesta vida!

CONCURSO DE CARRASCOS

ASSIM que morreu, na Polónia, há poucos dias, o carrasco oficial, logo foi aberto concurso para preenchimento do lugar vago, tendo-se apresentado nada menos de 200 concorrentes, entre êles uma mulher — Santo Deus! — a qual inter-

rogada declarou encontrar-se disposta a cumprir o seu dever, melhor do que qualquer outro candidato.

Não é para admirar que uma mulher se preste ao papel de carrasco, visto que já, em Lisboa — e tantos são infelizmente, os casos — há mães que matam os próprios filhos. E matar os filhos dos outros sempre seria tarefa mais fácil.

Como o estranho caso, em que se apresentam duzentos assassinos voluntários à face da lei, se passou na Polónia, limitamo-nos a registá-lo e a repudiá-lo.

UM "FIASCO" BRASILEIRO

UM colega português, que se publica na capital do Brasil, querendo dar uma formidável *caixa*, trazia, no dia 16 do pretérito mês, em parangonas, a notícia do falecimento do valoroso militar sr. general João de Almeida.

A grande notícia dava o pormenor do funeral, em 1.ª classe, e pre-tava ao glorioso herói dos Dembos, com retrato e tudo, uma grande homenagem.

Ora, o sr. general João de Almeida encontra-se, felizmente, de perfeita saúde, com que muito se congratulam todos quantos trabalham na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, sendo para lamentar o susto que o nosso colega pregou aos numerosos amigos e admiradores do valente cabo de guerra.

Um erro jornalístico para palmatóadas!

CRISE DE POETAS

A Academia Francesa encontra-se em sérios embaraços por não ter um só poeta a quem entregar um prémio de quatro mil francos, fundado por Guez de Bahaç.

Em 1928 abriu um concurso para um poema de 200 ou 300 versos sobre «A Mocidade». Os poemas enviados eram tão inferiores, que o prémio não foi concedido. Dois anos depois abriu novo concurso, deixando aos candidatos a escolha do assunto.

Terminado há dias o prazo do concurso, verifica-se que nem um só candidato apareceu a disputar o prémio em questão.

Morreram os poetas franceses?

Calaram-se definitivamente?

Ou teriam morrido as gaulezas musas.

O melhor seria a Academia Francesa chamar para o seu seio o nosso *Cavalo de Sevilha*!...

OURO E MAIS OURO!

E toda a gente se queixa de penúria.

Pois, senhores, na Nova Zelândia foram descobertos mais dois importantes jazigos de ouro, no antigo distrito mineiro de Cromwell.

Em fins do mês de Outubro último tinham sido iniciadas pesquisas nas margens do antigo rio Kawaran, actualmente posto em seco, e em seis meses foram extraídas dali 350 onças de ouro. O professor James Park declarou então, que era de supôr estar-se em preencha do terreno aurífero do antigo leito do rio Clutha, de que o Kawaran foi afluente, terreno descoberto há mais de vinte anos.

Os factos acabam de provar a exactidão da teoria do professor Park, visto que novos jazigos de ouro, muito importantes, acabam de ser encontrados no local.

Um verdadeiro El Dorado, na Nova Zelândia e no Brasil.

UM "CARRASCO" ORIGINAL

O carrasco de Viena, Hasis Lang, moveu, agora, um processo contra o fotógrafo Ernesto Gerdarff, por este, um «cliché», o ter fotografado junto da fôrca.

Lang teve na família alguns carrascos. Depois da supressão da pena de morte, passou a viver duma modesta pensão e

do ordenado de cobrador duma casa comercial. Quando a pena capital foi restabelecida, o homem voltou às suas antigas ocupações e conservou o emprêgo particular. Como o seu nome é vulgar, julgava que ninguém o identificaria.

Surgiu a fotografia que lhe inutilizou todas as esperanças. A casa de que era empregado, os clientes e os próprios amigos afastaram-se. Lang, vendo-se desprezado, exige do fotógrafo uma indemnização.

A opinião pública interessava-se pelo caso.

LETREIROS

POR uma determinação oficial as taboletas e as fitas de animatógrafo foram alvo de corrigenda. Mas ficaram, por esse país fora, Continente, Ilhas e Colónias, letreiros que adulteram a língua pátria.

Por exemplo: em Beja há um letreiro que intriga toda a gente, até os próprios polícias de Lisboa que há pouco foram àquela cidade em serviço.

Trata-se da rua dos Páus que tem uma chapa onde se lê *Rua dos Pãos*.

Ora, não seria fácil substituir a chapa por outra com o verdadeiro nome da rua? — pergunta, e muito bem, o nosso preso colega *Diário do Alentejo*.

Outro caso: na Madeira há um conhecido homem de fôro que ostenta, orgulhosamente, na taboleta do seu consultório a sua profissão: *Avocati*.

E é assim que os nossos compatriotas honram a sua língua!

OS PEDITÓRIOS

DEPOIS da praga dos selos comemorativos veio o desplante dos peditórios. Eles, de facto, têm o carácter de beneficência, de verdadeiro altruísmo. Dar-lhe íamos inteiro apoio se eles se efectuassem, pelo menos, de seis em seis meses. Mas, todas as semanas as ruas percorridas por senhoras a angariar donativos, achamos forte de mais, atendendo à crise que nos assoberba.

Não pode uma pessoa dar um passo, que lhe não surja pela frente duas meninas, acompanhadas de um escoteiro ou de um bombeiro, a solicitar um óbulo para determinada obra filantrópica.

As iniciativas são generosas, mas muito constantes.

Para tudo deve haver meio termo, como honra para os selos comemorativos de tão saudosa memória.

Um conselho: as gentis senhoras que estão sempre dispostas a aderirem às obras de beneficência, neste rigor de inverno, devem colher donativos, mas não nas artérias da cidade, por causa do frio e da chuva.

Se há tantas casas bancárias, escritórios e companhias que estão com os cofres abarrotados de ouro, não se falando no Banco de Portugal!...

EMPREGADOS ESTRANGEIROS

JÁ nas nossas colunas e mais duma vez, acentuámos que o Governo da Ditadura está na disposição de fazer cumprir rigorosamente a lei que decretou para a defesa, tão justa como moral, do trabalho dos nacionais.

Assim é, e conquanto os inimigos da situação propalem, à boca pequena, que as sensatas e benéficas disposições dessa lei, não são cumpridas por diversas Empresas, com o tacito consentimento, ou completa indiferença, das autoridades que tem por dever fazê-las cumprir, novamente afirmamos e duma vez para sempre, que o Governo presiste em não autorizar que sejam, por essas Empresas, contratados empregados estrangeiros, firmando assim, como sempre, o alto interesse que dedica a todos os assuntos, sociais e económicos, que contribuam para o sucessivo e ambicionado engrandecimento da prosperidade nacional.

CRÓNICA

INTERNACIONAL

Por PLINIO BANHOS

STAVISKY, ALVES REIS & C.²

A propósito da famosa burla Stavisky já o nosso preso colega *Diário de Lisboa* entrevistou, há dias, na sua cela da Penitenciária, o antigo director do Banco Angola e Metropole Alves Reis, que com Hennies, Bandeiras, etc, fez abalar o crédito de Portugal, falsificando notas falsas de 500 escudos, da efígie Vasco da Gama. Mas o importante e intrincado caso já foi resolvido pelos tribunais competentes.

De facto vale a pena recordar o caso do *Angola* e *Metropole*, que se assemelha a outras *operações financeiras* de grande vulto levadas a efeito por José Balsamo o celebre Cagliostro, Samuel Insult, Lowenstein, Bata, o *Rei do calçado*, Kreuger, o *Rei dos fósforos*, *Madames Hanau* e Humbert e Ricardo Gualino.

Todos êstes com rara habilidade de viverem à custa alheia.

Negócios combinações financeiras, golpes de Bolsa, tudo êles dirigiram com inteligência e são critério...

Como, águas passadas não movem moinhos, segundo o estafado anexim, outros burlões vamos apresentar agora.

Oscar Hartzell actualmente preso numa cadeia de Sioux-City, fez constar um dia em Londres que um navegador britânico, Francis Drake deixara uma fortuna colossal em local ignorado. Era necessário proceder às indispensáveis pesquisas e estas obrigavam a grandes despesas. Quem dava dinheiro para se saber onde paravam os cinco biliões de Drake? Os acionistas apareceram, dando o seu dinheiro. Nada menos de 80.000. Oscar Hartzell era um verdadeiro nababo. Nas suas mãos o dinheiro era uma força enorme. A certa altura, a Inglaterra expulsou-o. Partiu para os Estados Unidos e ali conseguiu novos acionistas, milhões, milhões e milhões. De súbito, a prisão, o banco dos réus e a condenação.

Segue-se Dunikowski, que afirmava ter descoberto o segredo de fabricar ouro. Com 800 gramas de níquel, uma placa de cobre e uns pôsinhos de sua invenção, o engenheiro da Universidade de Leopoli fazia as porções que se quizessem do vil metal.

Perante essa descoberta o ouro passaria a um preço irrisório.

Surgiam os milhões para o bolso de Dunikowski como por encanto.

Mas, um dia, a polícia convidou o inventor a fabricar pelo menos uma grama de ouro. O engenheiro

recusou-se e foi parar à cadeia, não sem que tivesse recebido, previamente, do Governo Polaco um milhão, do senador francês De Dion e de vários banqueiros muitos outros milhões.

Até Mussolini foi burlado por um tal Ricardo Gualino. Fundou um Banco e financiou a Marcha sobre Roma do fascismo italiano. Comprou e fundou jornais para oferecer a Mussolini e chegou a ser o financeiro mais poderoso da Itália. Desenvolveu a indústria da sêda artificial; tinha cavalos de corridas, palácios, "vilas". O ouro corria em torrentes, ouro dos outros, ouro do Estado. De súbito, Mussolini atirou com êle para uma ilha, deportou-o. Por política? Não. Porque, apoiado pelo chefe do governo, se atrevera a fazer uma operação notável, um empréstimo sob fiança concedido pelo Banco de Itália, ao qual oferecera uma garantia... que não ia além de metade do empréstimo feito. O caso transpirou, o escândalo surgiu e, dali, a deportação.

Enfim: por muito espertos e engenhosos que sejam os burlões, todos caem, por uma *inocente coisinha*, na cadeia, que é parte quente e obrigatória de quem quer vivêr sem trabalhar, à custa do suor do seu semelhante.

O "ATLANTIQUE"

Segundo os últimos telegramas chegados de Paris a Lisboa o Tribunal do Comércio do Sena adoptando a tese da Companhia Sud-Atlantique, declarou que os estragos eram irreparáveis ou que em todo o caso as reparações custariam mais de 100 milhões.

O abandono do caso foi considerado válido e por conseguinte o seguro foi condenado a pagar 170 milhões de francos, assim como todos os gastos do processo e do exame pericial. A Sud-Atlantique ganhou assim a causa, completamente.

JUSTIÇA AMERICANA

A justiça americana cada vez está sendo mais original na aplicação das suas pênas. Só a sabedoria do Rei Salomão aprovaria a seguinte:

Num tribunal da União compareceu um bebado reincidente. O juiz deu-lhe a escolher entre as duas pênas — dez dólares de multa ou uma colher de óleo de rícino. O réu preferiu a última pena e na própria sala de audiências a cumpriu, ante a surpresa da assistência e das testemunhas, também fervorosas apóstolas de Bacho!

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Em virtude de ter deixado o cargo de secretário desta Revista o nosso preso amigo Carlos Mendes da Costa, sub-chefe da secção de títulos do Banco Nacional Ultramarino, assume desde hoje as funções desse cargo o nosso colaborador e amigo sr. Custódio Neves, que na nossa Revista se tem dedicado às electrificações internacionais.

HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Fevereiro de 1894

O estudo da tarifa por zonas em Portugal

Desde que, em 1889, a Hungria se aventurou a adoptar nas suas linhas ferreas do Estado um sistema tarifário fundado em bases radicalmente novas, facto do qual fomos os primeiros a dar noticia, temos seguido com interesse, nas revistas científicas e outras publicações estrangeiras, o exame dos resultados d'aquella medida, e de alguns d'elles aqui temos tratado.

Um estudo detalhado em longos artigos sobre a notável tarifa hungara, não o temos julgado necessário no nosso jornal, porque, sendo tão diferentes no nosso paiz e na Hungria as condições económicas e as de exploração das vias ferreas, o que se passa lá não nos interessa directamente; o exemplo hungaro não nos pode servir de base por mais que elle seja notável e de molde a impressionar, nos seus resultados, os que em toda a parte se dedicam a estudos d'este gênero.

Mas como os resultados do novo sistema de tarificação tem merecido a atenção de muitos competentes em diferentes países, e mesmo dos incompetentes sempre promptos em aplaudir a maxima redução nos preços de transporte que lhes garante a maxima economia nos seus gastos pessoais, visto que não comprehendem que ao caminho de ferro, como a todas as indústrias, pertence a justa remuneração dos seus serviços, e quando d'elles não a obtem, ou a exploração tem que parar, com todo o seu cortejo de inconvenientes e prejuízos públicos, ou o Estado tem que accudir-lhes, pagando dos cofres públicos o *quantum* a menos que não pagaram os que de tais serviços se aproveitaram, por toda a parte tem mais ou menos surgido a idéa de implantar na exploração dos caminhos de ferro o arrojado sistema hungaro, e não falta quem o suponha não só viável, mas mais ainda, de uma grande vantagem a sua adopção, para o paiz.

Hoje, pois, que, segundo vemos da determinação tomada pelo governo na portaria que adiante publicamos na *Parte Official*, d'este numero, o sr. ministro das obras públicas, impressionado certamente pela leitura das encomiasticas notícias que tem dado alguns jornais estrangeiros, e nomeadamente a *Revue de l'Orient*, de Budapest, orgão do ministro das obras públicas, o sr. Baross, sobre os resultados do *Zonentarif*, por este posta em vigor, vamos dedicar-nos também ao assunto, acompanhando os estudos da comissão nomeada para dar o seu parecer sobre a introdução d'aquela sistema tarifário em Portugal.

Começaremos hoje, pois, por um pouco de história.

Foi nos primeiros meses de 1889 que o notável publicista alemão, o doutor Eduardo Engel, deu à luz a sua brochura intitulada *Eisenbahn Reform*, na qual propunha uma radical transformação da tarifa de passageiros nos caminhos de ferro.

Esta arrojada idéa, verdadeira inspiração de sonhador económico, fundava-se na tarifa postal e propunha quasi as mesmas condições para o transporte de passageiros por caminhos de ferro.

Como é sabido, na Alemanha ha 4 classes de bilhetes, sendo a ultima a que corresponde á nossa 3.^a, a mais aproveitada pelo público, de forma que, na rede do Estado prussiano, 32 % dos viajantes andam na 4.^a classe.

Pois o sr. Engel propunha também a supressão desta classe, do que deprehendemos que no seu projecto se cortava largo e forte, sem attender sequer aos costumes.

As bases da tarifa proposta pelo nosso distinto collega (porque o dr. Engel é colaborador de um jornal português) eram as seguintes:

1.^a Zona — distâncias de 1 até 25 kilómetros:

1. ^a classe	2 marcos
2. ^a »	50 pfenning
3. ^a »	25 »

2.^a Zona — de 26 a 50 kilómetros:

1. ^a classe	4 marcos
2. ^a »	1 »
3. ^a »	50 pfenning

3.^a Zona — entre duas estações quaisquer, afastadas mais de 50 kilómetros:

1. ^a classe	6 marcos
2. ^a »	2 »
3. ^a »	1 »

Isto nos comboios ordinários. Nos comboios rápidos, expressos, cujo estabelecimento frequente o sr. Engel propunha, os preços seriam duplos.

Por este projecto não se concederia transporte gratuito de bagagens; estas pagariam á razão de 25 pfenning os 50 kil. na 1.^a ou 2.^a zona, e o duplo na 3.^a

Esta extraordinaria idéa não foi aceita pelo dr. Maybach, então ministro dos caminhos de ferro na Alemanha, o que lhe valeu as maiores críticas da parte do ilustre economista auctor da proposta, críticas que até se reproduziram nas suas correspondências para Portugal.

Mas se na Alemanha a semente não fructificou, na Dieta hungara deu ella raízes vigorosas e levantou de si frondosa árvore, plantada pelo então ministro da fazenda, o sr. Wekerle, e pelo das comunicações, e hoje do comercio, o sr. Barross.

E que na Hungria uma reforma da tarifa de passageiros tornava-se de instante necessidade, e bastava olhar para as bases da tarifa geral e para os resultados da exploração das linhas do Estado para isso se reconhecer.

Aquellas eram com efeito elevadas:

1. ^a classe	6 kreuzers
2. ^a »	4,2 »
3. ^a »	3 »

Se dissermos ao leitor que o florim tem 100 kreuzers e vale 450 réis nossos, ao par, acharemos que, reduzidas aquelas bases a moeda portugueza, dão:

1. ^a classe	27 réis
2. ^a »	18,9 »
3. ^a »	13,5 »

por kilómetro, o que é exorbitante, sendo a 2.^a classe, igual ao preço da nossa 1.^a e qualquer d'ellas 30 % superiores aos nossos preços.

Para atenuar o inconveniente d'este exagero de preços das viagens, que fazia que um percurso igual ao nosso de Lisboa ao Porto, por exemplo, custasse em 1.^a classe 9\$261 réis da nossa moeda, tinha-se até então criado um grande numero de tarifas de concessões de redução: comboios especiais por preços reduzidos 50 %, bilhetes de assignaturas para as pessoas que faziam frequentes viagens em determinados percursos mais extensos, viagens circulatorias, cadernos de bilhetes para a circulação suburbana de Budapest, bilhetes para estudantes, operários, etc.

Mas nada d'isto era bastante, porque cada nova disposição d'estas aproveitava apenas a uma determinada classe ou grupo, e representava, por tanto, uma pequena fonte de affluencia de passageiros. A massa geral do público, afugentada pelos enormes preços que lhe pediam pelo transporte, desacostumara-se ou talvez nunca se acostumara ao caminho de ferro, de forma que os comboios circulavam vazios de passageiros.

Especialmente na primeira classe havia apenas 2,4 por

cento do numero total, enquanto que na 3.^a andavam 74,6 %. Isto provava que o publico fugia ao elevado preço da 1.^a classe.

Em relação aos percursos, apesar de os haver tão longos, na Hungria, e das mais importantes cidades estarem separadas por mais de 200 kilometros, os passageiros n'este percurso e alem foram, em 1888, apenas 5,95 % do numero total ; os a mais de 300 kilometros foram apenas 1,24 %.

Para os pequenos percursos, o caminho de ferro quasi que nunca era utilizado. Até 12 ki'ometros, apenas 255.000 passageiros se serviram do caminho de ferro em um anno e em todo o paiz !

Fundando-se n'estas razões o ministro estabeleceu uma tarifa de zonas para passageiros, em bases diferentes das do primitivo projecto Engel, mas que se firmam no seguinte :

Todos os passageiros á 1.^a estação de partida pagam 30 kreuzers em 1.^a, 15 em 2.^a e 10 em 3.^a classe. Á 2.^a estação 40, 22 e 15 kreuzers, respectivamente. Alem da 2.^a estação conta-se o percurso por 14 zonas, sendo a 1.^a de 25 kilometros, a 2.^a até a 11.^a de 15 kilometros, a 12.^a e a 13.^a de 25 kilometros, a 14.^a comprehende todos os percursos superiores a 225 kilometros.

Isto nos comboios ordinarios. Nos expressos o preço aumenta 20 %, não havendo os preços especiaes para a 1.^a e 2.^a esiações.

As bagagens pagam pelo seu peso total :

1.^a zona, até 50 kilometros — cada volume que não pese mais de 50 kilos — 25 kreuzers ;

2.^a zona, de 51 a 100 kilometros — cada volume até 50 kilos — 50 kreuzers ;

3.^a zona, toda a distancia superior a 100 kilometros e volume idem — 1 florim.

Os volumes de 50 a 100 kilos pagam o duplo d'aquelles preços e os de mais de 100 kilos o quadruplo.

Em 1 de agosto de 1889 foi posta, pois, em vigor esta tarifa, da qual no proximo numero daremos mais circunstanciados detalhes.

Por hoje, e para terminar, faremos uma comparação dos preços de transporte que por ella resultam, em relação aos que anteriormente vigoravam.

De Budapest, capital da Hungria, a Kolozsvar, 400 kilometros :

	Preço antigo fiorins	Tarifa de Zonas fiorins
1. ^a classe	24,10	8
2. ^a "	16,90	5,80
3. ^a "	12,	4,
a Fiume, 620 kilometros :		
1. ^a classe	57,10	8
2. ^a "	27,80	5,80
3. ^a "	18,60	4.

A commissão a que acima nos referimos encetou os seus trabalhos no dia 24, resolvendo dividir-se em trez sub-comissões, a primeira encarregada da historia retrospectiva das tarifas de caminhos de ferro, da qual ficaram fazendo parte os srs. engenheiros Frederico Pimentel, Mattos e Fernando de Sousa ; a 2.^a para o estudo das tarifas de passageiros composta dos srs. Conde de Gouveia, conselheiros Justino Teixeira e Tavares Trigueiros, Esp. e queira, Cabral Couceiro e Pedro Lopes, e a 3.^a para o estudo das de pequena velocidade, á qual pertencem os srs. Perfeito de Magalhães, Almeida Eça, Fernando de Sousa, Pedro Lopes e Queriol.

Para facilitar a todos os membros da commissão o conhecimento dos documentos elucidativos das varias questões a estudar, das quaes não possue a commissão os exemplares sufficientes, foi apresentada por alguns membros da commissão e unanimemente aceita a ideia de que esses documentos sejam reproduzidos na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

O QUE TODOS DEVEM SABER

SOCIEDADES DE RECREIO

Na ultima sessão da Comissão Administrativa do Municipio de Lisboa, presidida pelo sr. tenente-coronel Linhares de Lima, foi proposto pelo sr. Álvaro Frade, membro da referida comissão, para que sejam consideradas isentas do pagamento de todas as contribuições municipais as Sociedades de Recreio, legalmente constituidas nos termos dos Regulamentos do Governo Civil de Lisboa e inscritas na Federação Distrital das Sociedades Pôpulares de Educação e Recreio.

O ESTADO SENHORIO

O *Diário do Governo* de 18 do mês findo, publicou o decreto-lei n.º 23.465, que é do teor seguinte :

«O Estado quando dá de arrendamento qualquer prédio rústico ou urbano, realiza um fim de interesse público e por isso não pode estar sujeito às mesmas normas, que regulam as relações entre senhorio e arrendatários no direito privado, quando estas contrajrem as necessidades da administração.

Usando da faculdade conferida pela 2.^a parte do n.º 2 do artigo 108.^o da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei o seguinte :

«Artigo 1.^o O Estado pode despedir os arrendatários dos seus prédios, rústicos e urbanos ou mistos, antes de o arrendamento acabar, quando isso lhe convier.

Art. 2.^o Os arrendatários despedidos têm o prazo de noventa dias para desocuparem os respectivos prédios, a contar da notificação, que será feita pelo correio sob o registo e com aviso de recepção.

§ único. Compete á repartição que superintende no prédio arrendado comunicar aos arrendatários o seu despedimento.

Art. 3.^o Se os arrendatários despedidos não desocuparem os prédios dentro do prazo estabelecido no artigo anterior, a autoridade administrativa ou policial fará imediatamente o despejo.

Art. 4.^o O disposto 1.o artigo precedente é também aplicável na hipótese de os arrendatários dos prédios do Estado, não os restituirem findo o arrendamento.

Art. 5.^o Os arrendatários despedidos não têm o direito a receber qualquer indemnização do Estado, salvo nos casos previstos no artigo seguinte.

Art. 6.^o Se os prédios forem utilizados para estabelecimento comercial ou industrial ou para exploração agrícola, com consentimento do Estado, os arrendatários despedidos têm direito a uma indemnização, nunca superior a dez vezes o preço da renda anual, fixada por acordo, e se não o houver, a indemnização fixada pelo Estado não poderá exceder cinco vezes o preço da referida renda.

§ único. A indemnização a atribuir aos arrendatários dos prédios rústicos só pode ter por objecto as despesas de granjeio respeitantes ao ultimo ano.

Art. 7.^o As disposições deste decreto lei aplicar-se aos contratos de arrendamento de prédios do Estado actualmente em vigor, mesmo que tenham sido celebrados pelos anteriores senhorios.

Art. 8.^o As pessoas colectivas ou os particulares que tenham para seu uso bens do Estado, cedidos a título precário, e ainda os que os ocuparem sem título são obrigados a entregá-los dentro do prazo de sessenta dias, a contar do aviso postal que receberem da repartição competente, sob pena de serem despejados imediatamente pela autoridade administrativa ou policial, sem direito a qualquer indemnização.

Art. 9.^o E' revogado o decreto n.º 22.445, de 10 de Abril de 1933.»

LINHAS ESTRANGEIRAS

ALEMANHA O delírio dos *records* das velocidades atingiu também o caminho de ferro, em igualdades de circunstâncias com o automóvel, motocicleta, avião, auto-board, etc..

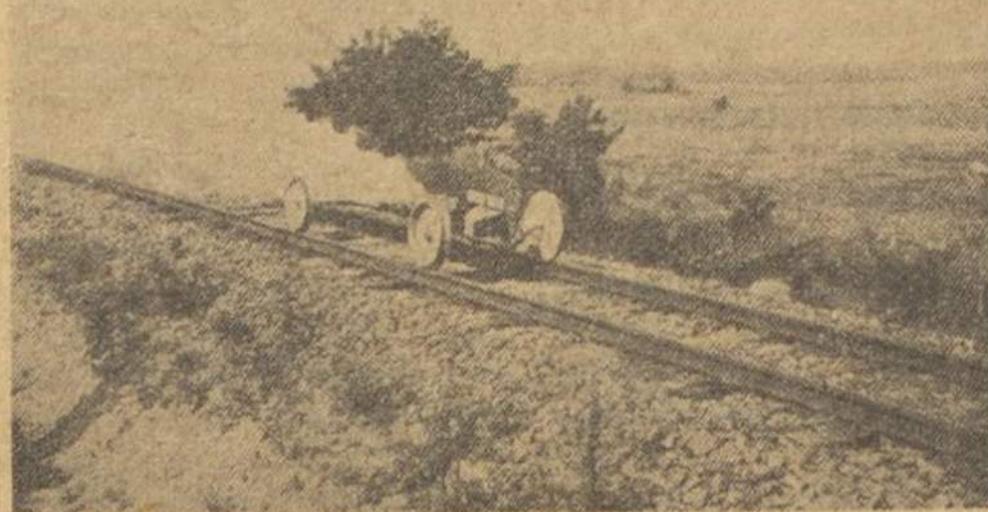
A Direcção dos caminhos de ferro alemães projectou e construiu um auto montado sobre carris, a que denominaram *vagão-foguete*. Este auto numa das provas realizadas atingiu a formidável velocidade média de 212 quilómetros por hora.

Na gravura junta apresentamos aos nossos leitores um aspecto deste *vagon-foguete* num momento da sua veloz marcha.

INGLATERRA O tráfego ferroviário neste país durante o Natal experimentou um grande aumento. Comparadas as receitas de igual semana do ano passado o *London Midland & Scottish Railway* viu as suas receitas de tráfego de passageiros aumentarem de £ 42.000 e relativamente às mercadorias aumentaram £ 44.000. O *London & North Eastern Railway* teve correspondentemente um aumento de receitas de £ 27.000 e 28.000; o *Southern Railway* £ 20.000 e 30.000; o *Great Western Railway* £ 13.000 e 18.000. Desde o segundo semestre do ano findo as receitas ferroviárias, numa forma geral, tem tido aumento constante, esperando-se que assim continuem.

ROMÉNIA A Direcção dos caminhos de ferro deste país, decidiu mandar construir uma série de novos trabalhos, dos quais constam uma linha desde Kurlea até Alschesch-Schilbea, e que provisoriamente formará parte da grande linha directa projectada desde Bucarest a Nagyszeben (Hermannstadt). Outro trabalho projectado é a electrificação de 100 quilómetros da linha Ploesti-Brasso.

RÚSSIA, Numa entrevista concedida à *Pravda*, o comissário do povo para as comunicações expôs o programa de transportes em 1934. A aplicação de capitais, que se eleva a 3.718 milhões de rublos, contra 2.100 milhões em 1933, deve assegurar o aumento da capacidade de transportes nas principais linhas de caminho de ferro.



ALEMANHA — Prova realizada com o «vagon-foguete»

Em 1934, seráposta á exploração a linha Moscovo-Bacia do Donetz, e consideravelmente reforçado o movimento nas linhas Moscovo-Karkow, Bacia do Donetz-Leningrado e outras vias do litoral. Serão construídos 50 *hangares* para vagões, 50 para locomotivas, 1.350 locomotivas, 38.000 vagões, segundas vias numa extensão de 2.500 quilómetros e cerca de 1.700 linhas, 440 das quais serão electrificadas.

AFRICA OCI-DENTAL FRANCESA

Conta actualmente 500 quilómetros de caminhos de ferro. Além disso projecta-se o prolongamento em dois ramais divergentes da linha da Côte d'Ivoire (Costa do Marfim) a partir de Bobo-Dioulasso — actualmente em construção — e também a continuação do central d'ahomeyano até ao Niger. Estas linhas de penetração, que representam um total aproximadamente a 1.000 quilómetros, asseguram as possibilidades comerciais e industriais deste rico território. Outros caminhos de ferro de interesse local e de menor comprimento, facilitarão a saída dos productos das regiões e cuja riqueza é extraordinária. Assim se completará a rede de comunicações desta zona e aumentará o rendimento do caminho de ferro

de penetração que une Binger a Bouaké e que se prolonga até Korhogo.

Sabido é que a África Ocidental francesa conta com incalculáveis recursos, mas a falta de comunicações e a imperfeição de exploração, põem esta região em condições de inferioridade manifesta com relação a outros centros productores.

EST.ºS UNIDOS

Notícias recentes da América dizem-nos estar em experiência um novo tipo de combóio ligeiro, rebocado por uma potente locomotiva, que lhe imprime uma velocidade superior a 180 quilómetros à hora.

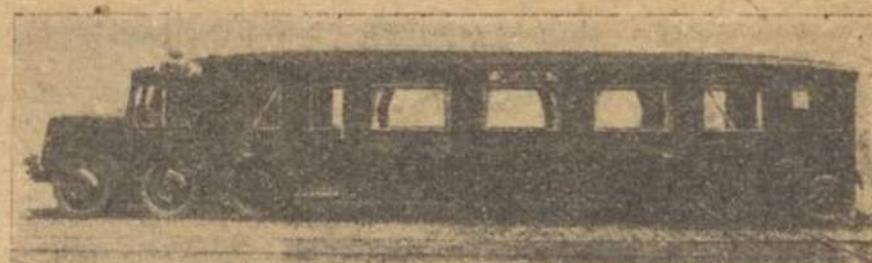
Também da Alemanha se noticia a realização, na linha férrea Ulm-Munich, de experiências com uma locomotiva eléctrica de novo tipo, que pode atingir a velocidade de 150 quilómetros à hora. A locomotiva cobriu o percurso Stuttgart-Munich, que é de 250 quilómetros, em 140 minutos, portanto à velocidade horária de 104 quilómetros, ao passo que o "Orient-Express" apenas atinge, neste sector, uns 83 quilómetros.

CONSTRUÇÃO DE MATERIAL MOVEL FERROVIÁRIA COM LIGAS DE METAIS LIGEIRAS

Por CUSTÓDIO DAS NEVES

REDUÇÃO DE PÉSO DE 80 CARRUAGENS DOS ARREDORES

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Estado francês, que em 1930 adquiriu 300 carruagens metálicas para serviço dos arredores e de tracção a vapor, estudou recentemente o modo de reduzir o peso de 80 carruagens novas de arredores



MICHELIN, TIPO 1932

tagens que se podem obter na exploração com uma redução total de 6 toneladas por carruagem. Não obstante, é bastante difícil poder utilizar na prática, como neste caso particular, todas as vantagens desta redução de peso, e, por isso, o número destas carruagens representa só uma pequena parte das carruagens em serviço. Por esta razão as 80 carruagens construíram-se finalmente iguais às 300 primeiras; isto é, levam como estas últimas: um tecto de chapa de duralumínio de 2^{mm} de espessura por cima dos compartimentos e 4^{mm} por cima das plataformas; o tecto está



AUTOMOTORA BUGATTI

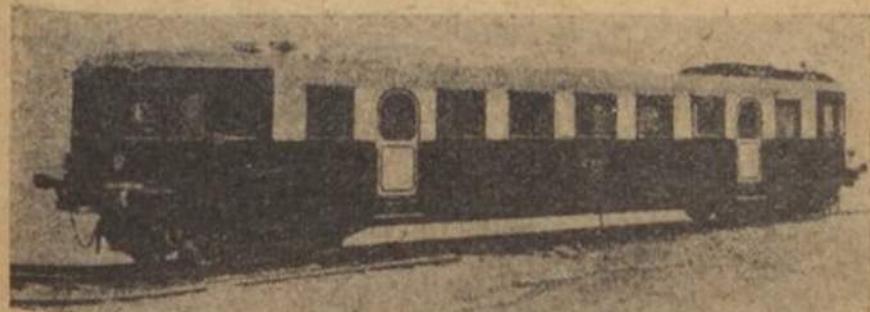
do mesmo tipo. Para conseguir esta redução de peso estudou-se o modo de substituir o aço, sem modificações importantes das partes componentes da carruagem, pela liga de alumínio. Conservando as modificações já efectuadas em 1930, construiu-se agora de duralumínio as chapas que formam a frente, o tecto, os travessões, as molduras, e a redução total obtida alcança a cifra de 3.800 quilos, empregando uns 2.840 quilos de ligas de metais ligeiras. O aumento de preço resultante encontra-se plenamente justificado pelas van-

construído de chapa de alumínio puro, os empainelados interiores de duralumínio de 1,25^{mm} de espessura, e os tabiques transversais de duralumínio de 2^{mm}.

As portas são de alpax, do tipo "Saunier Duval". Estão formadas por um quadro fundido na forma de U, com painéis exteriores de 3^{mm} de espessura, o que as torna muito rígidas e de um aspecto muito mais agradável que o das portas montadas nas primeiras carruagens. Estas portas estudaram-se especialmente para evitar possíveis acidentes ao fechá-las, e ajustam automática e.

Toda a decoração interior, assim como o quadro dos vidros, as molduras, barras de apoio, etc., construiram-se da liga de alumínio polido que permitiu dar à carruagem uma decoração em harmonia com as tendências actuais.

Os radiadores para o aquecimento, constituídos habitualmente por sistema tubular de fundição, colo-



AUTOMOTORA RENAULT DE GRANDE VELOCIDADE

cados por baixo dos assentos, substituiram-se por radiadores que constroem actualmente a Sociedade Westinghouse, e que se compõem de um grupo de tubos de latão, provido de suportes de alumínio. O conjunto está protegido contra os golpes por um quadro de aço; reduziu-se o lugar que ocupavam os radiadores e em maior proporção ainda o peso com relação ao tipo antigo.

Havia-se proposto substituir o calorífero formado por peças de cortiça fixadas sobre a parte inferior do painel exterior, por o calorífero "Alfol". Esta substituição, que implica um aumento insignificante de preço, reduz o peso da carruagem em uns 200 quilos. Esta aplicação do citado calorífero permitiu-se dar conta da sua eficácia e é provável que o seu emprêgo se estenda na construção do material móvel.

A série de 80 carruagens assim construídas compõem-se de:

5 carruagens de 1.^a classe.

13 carruagens mixtas de 1.^a e 2.^a classe.

10 carruagens de 2.^a classe.

10 carruagens de 2.^a e fourgon, das quais seis têm lugar para a direcção.

38 carruagens de 3.^a classe.

4 carruagens mixtas de 3.^a classe e fourgon com lugar para a direcção.

Dado os resultados destas novas carruagens, parece que as companhias de caminhos de ferro que começaram a utilizar ligas de metais ligeiros, continuaram, como consequência da experiência adquirida, utilizando estas ligas para a construção do seu material móvel.

A EXPOSIÇÃO DA ESTAÇÃO SAINT-LAZARE AS AUTOMOTORAS

O problema da automotora é um problema de actualidade; comprehende-se a possibilidade de utilizar estes veículos para uma exploração mais económica de determinadas linhas e impedir, organizando transportes rápidos e freqüentes, que os serviços de camio-

nagem continuem tirando o tráfego ao caminho de ferro. Por esta razão, as companhias de caminhos de ferro estudaram e encarregaram as sociedades construtoras de material móvel a construção de automotoras destinadas a diferentes usos. Porém a questão transpirou das esferas técnicas, apaixonando rapidamente a opinião pública e sugerindo engenhosas iniciativas. Depois de dois anos de estudo continuam lançando-se novos e variados tipos de automotoras, alguns dos quais constituem, pela sua originalidade, verdadeiras novidades. A Companhia dos Caminhos de Ferro do Estado Francês quiz expôr ao público o resultado de alguns destes primeiros estudos, e para que se possam apreciar os progressos realizados, expôz ao lado dos novos veículos as automotoras que desde 1931 circulam na rede do Estado francês.

O emprêgo do alumínio, e sobretudo das ligas ligeiras, impõe-se, como o indicou Mr. Ménétrier, engenheiro chefe da Companhia do Midi. Efectivamente, todas as automotoras novas utilizam mais ou menos extensamente estes metais, como se verá nas diversas descrições que seguem:

Uma das automotoras Michelin que desde Maio de 1932 assegura o serviço expresso da linha de Grandville a Argentan, está constituída por um caixilho e uma armação de aço soldado com um empainelado de alumínio. Este veículo percorreu num ano 110.000 quilómetros. O pneumático dura, por termo médio, 20.000 quilómetros; aumenta a comodidade do passageiro e suprime as reacções devidas ás juntas dos carros, o que representa um benefício do motor e da parte mecânica. Como o pneumático só pode suportar uma carga reduzida, o construtor está obrigado a adoptar materiais ligeiros. Por esta razão, a Michelin tipo 1933, está constituída por uma caixa toda de alumínio puro de 2,3 milímetros de espessura, formada por elementos unidos entre si por uma junta elástica (construção Million Quiet), e uma armação de aço soldado. Todos os travessões são de duralumínio. O

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS

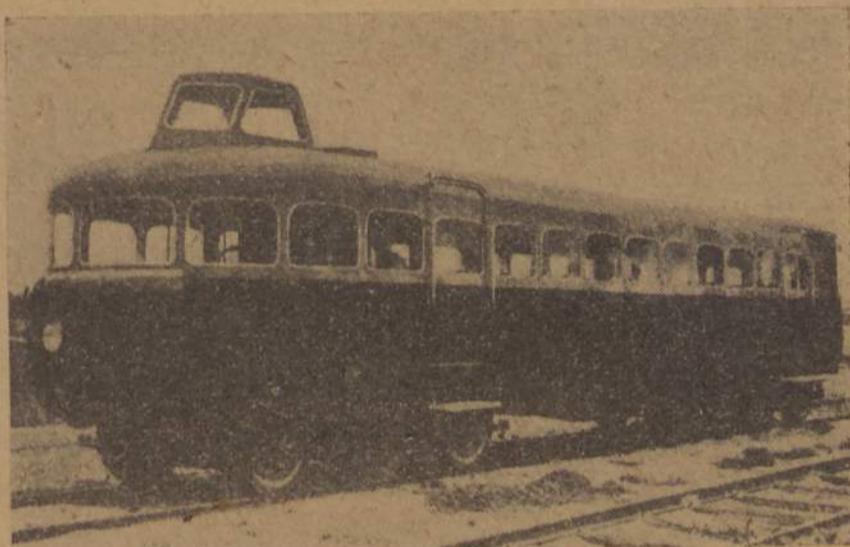
TIPO	MOTOR	Potencia em CV.	Velocidade máxima em km. h.	Peso em vazio ton.	Peso com carga	Número de viajantes sentados	Número de viajantes em pé	Peso morto por viajante
Michelin 1932 . . .	De gasolina (Panhard) . . .	95	100	4,8	7,1	24	0	200 kg.
Michelin 1933 . . .	De gasolina	200	105	6,5	9,8	36	0	180 »
Renault ligeiro. . . .	Diesel (Renault)	90	85	7,5	10,5	34	0	220 »
Renault rápido	Diesel (Renault)	200	120	22	26	56	10	330 »
Charentaise	Diesel (C. L. M.)	90	90	10	15	55	20	130 »
Bugatti	De gasolina (Bugatti) . . .	4×200	173	23	28	52	24	200 »

pêso morto por passageiro pôde-se reduzir assim, com relação ao da Michelin 1932, apesar das melhorias consideráveis (plataformas para equipagens, W. C., maior altura, duplo sentido de marcha, etc.).

As automotoras Renault compõem-se de uma armação de aço com uma caixa de chapas de alumínio. Os tectos são de chapas onduladas de duralumínio, e toda a decoração interior: barras de apoio, porta-bagagens, etc., são de ligas ligeiras. Os veículos são de linhas aerodinâmicas e estão providos de um freio de ar comprimido e outro electromagnético. A automotora ligeira leva um eixo portador dianteiro e um eixo posterior motor. A automotora rápida está montada sobre dois carretos, dos quais um só é motor e está equipada com um novo motor Diesel em V de 12 cilindros com o cárter de alumínio.

A automotora Charentaise deriva do tipo primitivo estudado para a rede do Midi, e que depois de uma série de ensaios pôs-se em serviço regular na linha de Mont-de-Marzan. Esta automotora, inteiramente de duralumínio, está construída sobre o princípio de que a caixa forme com a armação uma só estrutura resistente. Todos os carters são de ligas de alumínio. Só os eixos montados são de aço. A caixa descansa directamente sobre quatro eixos agrupados: os dois eixos interiores são motores; os dois eixos extremos estão dotados de um grande jogo lateral para facilitar a inscrição nas curvas. A carruagem cuidadosamente estudada no seu perfil é reversível e leva uma grande plataforma para bagagens. Graças ao emprêgo generalizado das ligas de alumínio, a carruagem é de uma leveza extrema e de grande solidão. É um veículo económico que permite o emprêgo dum motor de pequena potência.

Recentemente saiu das oficinas a automotora Bugatti, a qual tem batido todos os records de velocidade realizados sobre a via férrea, alcançando 173 quilómetros por hora. Até nos seus menores detalhes apresenta soluções originais, estudadas todas elas pelo construtor. Quatro motores Royal Bugatti de 200 C. V., com carters de alumínio, estão colocados no centro da carruagem. Leva dois jogos de quatro eixos, provados de rodas elásticas e construídos de tal maneira, que a todo o deslocamento lateral ou vertical dos eixos



UMA DAS MICHELIN'S, TIPO 1933

corresponde um deslocamento do pivote quatro vezes menor. Os eixos intermédios de cada jogo são atacados directamente sem caixa de velocidades, por intermédio de embraiage e uma caixa de marcha atrás. Sobre uma armação de aço embutido de 22 metros de comprimento, descansa elásticamente uma caixa ligeira, em cuja construção se empregou parcialmente duralumínio, estudada cuidadosamente e disposta para evitar tanto quanto possível a transmissão de vibrações e ruídos.

(Da «Revue de L'Aluminium», por L. Lopez Vamar)

ESTADOS UNIDOS

A «Chronicle des Transports» consagra um interessante estudo á situação dos caminhos de ferro no estrangeiro. A propósito dos transportes por via férrea na America, cita a seguinte passagem:

«Os resultados financeiros dos caminhos de ferro americanos estão á altura da gravidade da crise que eles suportam: um numero é suficiente para a descrever: em 170 ramais de primeira categoria, 53 representando a decima parte da extensão explorada por esses ramais todos e o capital de 1.550 milhões de

dolares, foram entregues, em fins de 1932 á administração judicial, de 585 milhões de dólares em 1929 e 184 milhões de dólares em 1930, de lucros transformou-se em «deficit» de 143 milhões de dólares em 1932; neste ultimo exercicio, as receitas realizadas pelos caminhos de ferro foram inferiores em menos de 200 milhões de dólares aos serviços dos encargos do capital. O rendimento bruto do capital investido (isto é, não compreendido o serviço dos encargos financeiros), baixou de 6,29 % em 1929, para 2,79 % em 1931 e 1,21 % em 1932.»

COMO já é do domínio público, um grupo de pauliteiros mrandeses foi, há tempo, exibir-se em Londres. Pois, a revista inglesa *The Bystander* a propósito do inédito espetáculo atreve-se a fazer o seguinte comentário, bem digno duma forte lição dada pelas nossas autoridades diplomáticas.

Eis o "humour" britânico:

"Um grupo de oito camponeses de Portugal exibiu no último sábado, no Albert Hall, a sua tradicional dansa dos Paulitos de Miranda do Douro.

"Seria ocioso pretender — observa o nosso rival ilustrado *"The Times"* — que essa notável exibição de destreza e agilidade seja característica geral dos habitantes daquele país", e, com espanto dos Deuses, o nosso rival ilustrado falou acertadamente desta festa. Na verdade, os camponeses pulavam com grande vivacidade, mas mesmo assim pareceram bem vagarosos e moles aos olhos daquelas pessoas que estavam na sala e que viram como nós próprios vimos um bando de pássaros assustadiços e velozes formado por generais portugueses, abandonando a frente de Armentières em direcção a Boulogne, a fim de se acolherem ao braço forte e protector da Armada britânica. Um deles movia-se com tal ligeireza e ritmo que até conseguiu, sem perda dum instante da velocidade adquirida, ferrar um valentíssimo pontapé numa lebre cuja corrida ele vencia, exclamando ao mesmo tempo: "Sai do caminho, felpudo, e deixa-nos fugir que temos pressa". Que inesquecível calor! Que graciosidade de movimentos! Não causou, por isso, surpresa que os altos comandos do Exército britânico em França tivessem decretado aquela famosa determinação que "de futuro todos os membros do B. E. F. de todas as categorias, quando se refiram em conversa ou na correspondência às tropas portuguesas, deverão fazê-lo empregando a frase "os nossos valorosos aliados" e não como até á data por "esses d...d gansos". Bem gansos, na verdade. Mas na fuga, cisnes e bem ligeirinhos".

E o nosso presado colega *Diário de Lisboa*, que pescou esta *boa-nova*, esclarece os seus leitores, dizendo:

"Resta acrescentar que a expressão "d...d" é altamente depreciativa na língua inglesa. E "geese" (gansos) era a forma como os ingleses se referiam aos

A

GRANDE GUERRA

CONTINUA
A DAR
QUE FALAR

A PROPÓSITO DOS PORTUGUESES
QUE SE BATERAM EM FRANÇA
OS INGLESES FAZEM HUMORISMO

portugueses, durante a guerra, apenas pela fonética da ultima sílaba de "Portuguese".

Eis, pois, a vilania do colaborador anônimo da *Bystander*, que ainda por cima teve a solidariedade dos directores da conhecida revista inglesa.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não pode deixar em branco o comentário injusto e atrevido do grande humorista britânico, visto que um dos seus directores também se bateu, ao lado dos seus camaradas, no campo de Flandres.

Estamos certos que Lloyd George, que tem a sua responsabilidade ligada ao período da guerra,

há-de transmitir, telegràficamente, aos seus numerosos amigos, alguns dos quais fazem parte do Governo, para que ao imbecil seja aplicado o devido correctivo.

* * *

A propósito do lamentável facto, o sr. general Alexandre Malheiro dirigiu uma extensa carta ao sr. dr. Joaquim Manso, cujos principais tópicos transcrevemos, com a devida vénia:

"Dolorosamente impressionado com a reprodução que você fez ontem no seu belo jornal da injusta apreciação que uma revista inglesa faz á acção vitoriosa do nosso C. E. P. em França, permita-me V. que eu, embora sendo um dos mais obscuros oficiais que ali tiveram a honra de servir durante os anos de 1917 e 1918, até ao dia 9 de abril, em que fiquei prisioneiro com todo o quartel general da 6.ª Brigada de Infantaria de que era o 2.º comandante, venha, neste momento, juntar a minha á sua indignação, perante o infeliz humorismo, tão desprimatoro para nós, do aludido jornal que, de certo modo, se solidarizou com o seu incorrecto colaborador.

É bem verdade, como v. diz que a história se não escreve ao sabor das anedotas de mau gosto do "humor" inglês, devendo os arquivos ministeriais britânicos estar devidamente informados açêrca da nossa participação na Gerra e do valor dos soldados portugueses; mas, como da calunia alguma coisa fica sempre, entendo que os combatentes portugueses não podem deixar, por sua honra, de sair também à estacada, não obstante a intervenção que no assunto possam simultaneamente ter as autoridades diplomáticas."

No mesmo sentido o sr. dr. Eduardo Neves, direc-

INSTITUTO DE ALTOS ESTUDOS

NA Academia das Ciências, e no Instituto de Altos Estudos, criado sob proposta do Prof. Dr. Moses B. Amzalak, alto organismo de estrutura idêntica à do Colégio de França, êste ilustre académico, historiador e economista dos mais notáveis de Portugal, cujo nome é conhecido e admirado nos meios cultos e universitários da Europa, realizou recentemente duas lições sobre «Walras e a economia pura», lições de um recorte impecável e de uma erudição rara em trabalhadores intelectuais portugueses.

Há muito que no Instituto de Altos Estudos da nossa Academia não se realizava uma série de lições como estas, notáveis lições que emprestaram à Academia de que Amzalak é sócio efectivo, um brilho raro, a que nós os portugueses, pouco íntimos de semelhantes questões, não estavamos habituados.

Á parte as conferências de Júlio Dantas; de Mira Fernandes, extraordinário temperamento de matemático; de Fidelino de Figueiredo, mestre da literatura portuguesa; e as lições do Prof. Francisco António Correia, realizadas o ano passado, de uma flagrante oportunidade, as duas lições do Prof. Amzalak, mestre conferencista de várias universidades estrangeiras, foram as mais notáveis que se realizaram naquele alto Instituto de Cultura, cuja obra de investigação, o Governo Português, tantas vezes tem reconhecido.

O que é de pasmar, e o que é digno de registo, é a regularidade com que tais lições se têm realizado, e o facto, igualmente digno de nota, de terem sido publicadas, quase todas, em seguida à sua leitura.

Local

Doutor Augusto d'Esaguy

O distinto clínico e assistente livre da Faculdade de Medicina, sr. dr. Augusto d'Esaguy, acaba de mudar o seu consultório da rua do Mundo para a rua Garrett, 17, 2.º D.º, onde vai instalar a sua clínica com os mais modernos aparelhos da sua especialidade.

A *Gazeta* augura ao sr. dr. Augusto d'Esaguy, nosso ilustre colaborador, publicista e distinto clínico, as prosperidades que merece.

tor-secretário da Propaganda de Portugal escreveu uma carta também dirigida ao director do *Diário de Lisboa*:

“Lêmos com o maior interesse o vosso reparo de hontem sobre a local intitulada «Agilidade portuguesa» inserta em «The Bystander» de Londres e temos a honra de informar v. que esta sociedade já em 16 do corrente se dirigira ao referido jornal, protestando energicamente contra a injustiça e falsidade das afirmações feitas no artigo publicado, escrevendo na

DIRECCÃO GERAL DOS CAMINHOS DE FERRO

Reunião do Conselho Superior

O Conselho Superior de Caminhos de Ferro, reunido sob a presidência do engenheiro sr. Sousa Rego, emitiu parecer favorável sobre os projectos: de aditamento à Classificação Geral de Mercadorias—P. V.—aplicando ao transporte de «paralelipípedos de pedra para calcetamento» nas linhas da antiga rede, as tabelas N.º 19 e J 22, e nas linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro, aos n.ºs 12 e 14 de Tarifa Especial n.º 1 de P. V.; de aviso ao público referente a «bilhetes directos simples», combinado com a Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro (linha de Vale de Vouga); de aditamento à Tarifa Especial de 14 de G. V. «Bilhetes de assinatura»; de aditamento à «Classificação Geral de Mercadorias—P. V., aplicando nas linhas da antiga rede do transporte de «Sizal em bruto não prensado ou prensado», as tabelas n.º 14 e B 27 e 29 da Tarifa Especial n.º 1 de P. V.; e da nova tarifa Especial N. 107 de G. V. de serviço combinado para bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

Fundo Especial

Sob a presidência do sr. Director Geral de Caminhos de Ferro, reuniu-se também a Comissão Administrativa do Fundo Especial, aprovando a execução de uma vedação na estação de Paredes; instalação de uma bascula de 20 T na estação de Grândola; plataforma na estação de Ermidas; aquisição de 3.280^{m²} de brita, à firma Dionísio Matias & C.º, F.º, precedendo concurso, destinada à estação de Pinhal Novo e revestimento das paredes, parte exterior, com painéis de azulejos, decorativos e ornatos nas estações de Leça e S. Momede, da linha de cintura, do Pôrto.

mesma data sobre o mesmo caso ao nosso ilustre embaixador em Londres. Também enviamos uma tradução do artigo à prestimosa Liga dos Combatentes e ao meretíssimo Conselho Nacional de Turismo.

Queira v., pois, aceitar com os nossos protestos de subida consideração e estima, a certeza de que altamente apreciamos a vossa desassombrada atitude que torna mais uma vez o «Diário de Lisboa» digno do aprêço e respeito de todos os portugueses.”

Brada aos céus, mas é verdade! Que vil caluniador!

CONCURSOS

Encontram-se abertos os seguintes concursos:

Administração Geral do Porto de Lisboa.

Dia 10 de Fevereiro de 1934, pelas 14 horas.

Empreitadas de construção de arruamentos e montagem de esgotos no terrapleno Norte da Doca de Alcantara.

Os cadernos de encargos destes concursos encontram-se patentes na séde desta Administração Geral, no Cais do Sodré, e os depositos provisórios são, respectivamente, de

Esc. 6.00\$00 e 11.000\$00

Dia 3 de Fevereiro de 1934

Recebem-se até às 14 horas dêste dia, propostas para o fornecimento de 6 máquinas-ferramentas destinadas às oficinas de pequenas reparações.

Dia 5 de Fevereiro de 1934

Recebem-se até às 14,30 proporções para o fornecimento de um «auto» rega misto com a capacidade de 300 litros.

Camara Municipal de Lisboa.

Dia 17 de Fevereiro, pelas 15 horas.

Pavimentação a ladrilhos asfálticos da Praça do Município.

Base de licitação 318.933\$73

As condições de praça encontram-se patentes na Secção de Escrivaria desta Camara.

Até às 14 horas do dia 8 de Fevereiro recebem-se propostas para o fornecimento de 10 viaturas hipomóveis de 4 rodas, para os serviços de limpeza da cidade, segundo o modelo adoptado pelo Serviço de Limpesa Pública,

Também nesta Câmara recebem projectos para as construções duma Leitaria Central em Lisboa e dum novo Mata-douro.

As plantas dos terrenos e diversas condições, entregam-se entregam-se na secção de Escrevania desta Câmara.

Comissão Administrativa das Obras do Arsenal do Alfeite.

Dia 5 de Fevereiro, de 1934 pelas 14 horas.

Construção de um edifício destinado a Vestiário e Refeitorio do Arsenal do Alfeite.

O deposito provisório é de **Esc. 10.000\$00** e as condições deste concurso e a execução de todos os trabalhos obedecem ao programa do concurso, no caderno de encargos e respectivo projecto, que estão patentes na Secretaria desta Comissão Administrativa, no Alfeite.

Camara Municipal do Porto.

Dia 7 de Fevereiro de 1934 até às 17 horas esta Camara recebe propostas para a

Construção de uma ponte-prancha de cimento armado, a construir no rio Douro, junto a Massarelos.

Base de licitação 307.170\$64

Junta Autonoma de Estradas.

Dia 15 de Fevereiro de 1934.

Betuminagem da E. N. n.º 81-2.º troço entre o entroncamento com a E. N. n.º 19, 1.º (Ferradura-proximidades de Vendas) e a estação de caminho de Ferro de Palmela.

Base de licitação 1.068.791\$86

O caderno de encargos etc. encontra-se patente na séde da J. A. E.

Construção da E. N. n.º 6 — 1.º lanço de Sebadelhe ao limite do distrito de Vizeu.

Base de licitação 1.293.397\$50

O caderno de encargos, etc., encontra-se patente na séde da J. A. E. e na 16.ª Secção em Vizeu.

Construção do empedrado do Ramal da E. N. n.º 87 — 2.ª para Montalvão por Niza, troço junto a Montalvão.

Base de licitação 46.096\$17

O caderno de encargos, etc., encontra-se patente na séde da J. A. E. e na 12.ª Secção em Portalegre.

Estes três concursos, realizam-se, respectivamente, pelas 15, 15 1/2 e 16 horas.

Dia 22 de Fevereiro de 1934.

Construção do ramal da E. N. n.º 19 — 2.ª para a para a E. N. n.º 30 2.ª, lanço de Penha Longa ao Apeadeiro de Pala.

Base de licitação 1.720.137\$55

O caderno de encargos etc. encontra-se patente na séde da J. A. E. e na 1.ª Secção, no Porto.

Reparação da E. N. n.º 13 — 1.ª ramal para o Cais do Cabo.

Base de licitação 1.428.345\$45

O caderno de encargos, etc., encontra-se patente na séde da J. A. E. e na 5.ª Secção, em Santarém.

Construção da E. N. n.º 43 — 2.º lanço de Moinho do Almoxarife à estação da Amieira.

Base de licitação 152.511\$32

O caderno de encargos, etc., encontra-se patente na Sede da J. A. E. e na 3.ª Secção, em Coimbra.

Estes três concursos realizam-se, respectivamente, pelas 15, 15 1/2 e 16 horas.

Resultados dos concursos efectuados na Junta Autónoma de Estradas.

Em 17 de Janeiro de 1934.

E. N. n.º 8 — 1.º troço entre Mangualde e Vizeu.

Base de licitação 1.642.086\$55

Concorrentes:

Reconstructora, L.da	1.460.000\$00
Bénard Guedes, L.da	1.518.000\$00
Antonio Lopes Trindade e Acacio Mendes . . .	1.571.000\$00
Martins Ferreira & C.ª	1.598.900\$00
Alfredo Correia das Neves	1.600.000\$00

E. N. n.º 12 — 1.º variante em Alhandra.

Base de licitação 367.078\$48

Concorrentes:

Antonio Joaquim Ferreira	304.400\$00
Reconstructora, L.da	337.000\$00
Sociedade de Pavimentos Aperfeiçoados, L.da . . .	356.000\$00

E. N. n.º 14 — 2.º ramal para Venda Nova, lanço da Ponte, sobre o Rio d'Ouro ao Regueiro do Monte.

Base de licitação 276.479\$82

Concorrentes:

Francisco Azevedo Campos	209.490\$00
Martins Ferreira & C.ª	247.490\$00

Em 24 de Janeiro de 1934.

E. N. n.º 112 — 2.ª e seu ramal para Sagres e Cabo de S. Vicente.

Base de licitação 2.603.780\$90

Concorrentes:

Benard Guedes, L.da	2.244.500\$00
Reconstructora, L.da	2.500.000\$00
Costa Lima, L.da e Francisco Guerreiro Pegas. .	2.599.000\$00

E. N. n.º 13 — 1.º, lanço entre a Ponte das Enguias e Samora Correia.

Base de licitação 989.959\$50

Concorrentes:

Benard Guedes, L.da	762.000\$00
Artur Fernandes Alves Ribeiro	788.000\$00
Adelino Dionisio da Rosa	855.600\$00
José Maria dos Santos Cardoso	811.600\$00
Empreiteiros da Beira L.da	848.000\$00
João António Lopes.	905.000\$00
Manoel dos Santos Furão & C.ª L.da	950.000\$00

E. N. n.º 18 — troço dentro da vila de Vendas Novas.

Base de licitação 128.609\$60

Concorrente:

Júlio Gomes da Silva	119.607\$00
--------------------------------	-------------



CAMINHOS DE FERRO

Segundo informações recebidas ultimamente do Chile tomámos conhecimento que, devido às grandes chuvas que caíram nêste país, as inundações destruiram o caminho de ferro transandino, cuja linha acompanha a região montanhosa dos Andes Sul-Americanos, junto à costa do Oceano Pacífico, servindo vários portos do mesmo Oceano.

Trata-se de uma verdadeira catástrofe, pelos prejuízos enormes que causa à Argentina e ao Chile.

Os nossos mortos

Engenheiro CARLOS PINTO MACHADO

Encontram-se depositados, no cemitério dos Prazeres, em jazigo de família, os restos mortaes do saudoso engenheiro sr. Carlos Pinto Machado, cujo funeral constituiu uma profunda manifestação de saudade.

O ilustre extinto era irmão do sr. Luiz Machado Pinto, director geral da Assistência Pública, a quem, como à demais família enlutada, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* endereça o seu cartão de pesames.

Era da Dírecção Geral dos Caminhos de Ferro e funcionário probo, diligente e competente. Um carácter que se impunha pela sua rectidão e um excelente coração. Contava 54 anos de idade.

Por absoluta falta de espaço é-nos impossível descrever todas as pessoas que se incorporaram no pésito fúnebre.

Compareceram, deputações dos Asilos 28 de Maio, José Estevão Coelho de Magalhães, D. Maria Pia, Nuno Alvares, Casa Pia de Lisboa e Orfanato-Escola Santa Isabel e pessoal da Assistência Pública.

Sobre o ataúde foram depositos vários ramos de flores naturais.

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

Comandante FILOMENO DA CAMARA

Com grande acompanhamento efectuou-se, no passado dia 27 do mês findo, o funeral do capitão de mar e guerra Filomeno da Camara.

Na sua residência, rua Actor Taborda, 28, 2.º foram recebidos inúmeros telegramas e cartões de condolências, entre os quais um do sr. general Oscar Carmona, chefe do Estado.

Acompanharam o féretro até ao Cemitério dos Prazeres, além duma companhia de marinheiros, os srs. ministros da Marinha e das Colónias, bem como alguns oficiais generais da Armada. Entre muitas outras pessoas, que ali foram ou enviaram telegramas ou cartões de condolências, contam-se os srs. almirantes Sousa Dias, Saavedra, Ladislau Parreira, e Jaime Afreixo; drs. Sousa Monteiro, Alves Ferreira, Ginestal Machado, Firmino da Silva, Flavio dos Santos, Mantero Velarde, Lobo Seabra, Santos Lucas e Marinho da Silva, Paiva Couceiro, brigadeiro Raul

VIAGENS E TRANSPORTES

NOVAS ALTERAÇÕES AO HORÁRIO

DA C. P.

Por despacho do sr. ministro das Obras Públicas foram agora aprovadas as novas alterações ao horário que vigorava, iniciando-se a partida do combóio n.º 704 desde a Barca de Alva em vez do Tua, como até aqui, partindo daquela estação às 13 e 10 e chegando a Campanhã e Pôrto, respectivamente, às 18 e 18-12 e que assegura a pretendida ligação.

A marcha do combóio 706, entre a Barca de Alva e Tua, foi suprimida, substituindo-se pela do combóio 704, cuja partida foi antecipada de 15 minutos.

Além dessas alterações foi também antecipado de 3 minutos a chegada ao Pôrto do combóio 610, directo.

O combóio n.º 2.351 regular de mercadorias fazendo serviço de passageiros das três classes, aguarda em Ermezinde o combóio n.º 631 que parte do Pôrto às 0,35, a fim de receber passageiros que se destinam ao Douro. Por esta alteração é suprimido o combóio n.º 731, que partia do Pôrto à 1 hora da madrugada e que se efectuava às segundas-feiras, ao mesmo tempo que é estabelecida a circulação ao domingo ao combóio 735, que se efectuava nos dias úteis, e paragem às terças-feiras no apeadeiro de Alvarens ao quilómetro 600.

Esteves, comandantes Carvalho Crato, Pereira da Silva, Jaime Atias, Carlos Pereira, Mata e Oliveira, Jaime de Sousa, Ivo de Monforte, Pacheco de Almeida, Vieira de Matos, e Teixeira Rebelo; D. António Forjaz, Francisco Carlos da Maia, Pedro Lencastre, director do Banco Nacional Ultramarino, major Oliveira Franco, Teófilo Duarte, eugenheiros Bacelar Bebiano, antigo ministro das Colónias, e Marques de Amorim; marquês de Faria, visconde da Charruada, director e oficiais do Colégio Militar, Albando de Sousa, Alvaro Nunes Ribeiro, major Luiz Lelo, capitão Mario Costa, da C. P.; Paulino de Jesus, etc..

No cemitério prestaram as honras duas companhias com bandeira e banda de música.

A toda a família enlutada apresentamos a expressão do nosso sentido pezar.

CONTOS AMARGOS

DA GUERRA

O II volume dos *Contos Amargos da Guerra* exce-
deu, mau grado os *cachapins* e galosados, o I em sucesso
de livraria.

Não foi bem o mercan-
tilismo literário, que levou o antigo combatente e nosso di-
rector Carlos d'Ornellas, a lançar mais *contos...* á publi-
cidade — contos que são verdades até muito sangrentas...

Depoimentos escritos
com serenidade, filhos da
voz da Razão.

Dão a quem doer os
Contos Amargos da Guerra
não foram feitos para o cha-
mado *exito literário*.

Não.

Foram, feitos, á luz al-
vinitente da Consciencia, pa-
ra que todos os portugueses
saibam o que foi aquilo —
Santo Deus! — que se cha-
mou e chama **Grande Con-
flagração Europeia**.

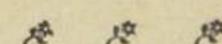
Eis algumas transcrições
dos nossos presados colegas
na imprensa:

A Voz: — O nosso camarada
Carlos de Ornellas acaba de pu-
blicar o segundo volume dos seus
«Contos Amargos da Guerra».

É um livro em que se recor-
dam cenas dramáticas da vida de
campanha, que Carlos de Ornel-
las viveu e por isso descreve neste livro de forma impressionante

ra o segundo volume de *Contos Amargos da Guerra*, uma série de evocações do grande conflito, que enlutou o mundo, pondo a nus muitas injustiças e desco-
brindo muitas verdades, que ja-
ziam no esquecimento... propositado.

Escrito em linguagem simples e despretenciosa, o volume de agora
em nada desmerece do primeiro e iê-se, gostosamente, até ao ultimo
capítulo sem que o enfado nos
invada.



O Comercio do Porto: — Da
sua interessante e sugestiva
obra *Contos Amargos da Guerra*,
acaba de publicar o distinto
escritor e nosso presado colega
lisbonense sr. Carlos d'Ornellas
o segundo volume que, como o
primeiro, é de leitura bem atraen-
te, escrita com nervos, alma e
sentimento.

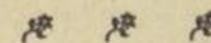
O sr. Carlos d'Ornellas — que
viveu a guerra em toda a sua
cruenta realidade — dá-nos, nesta
sua brilhante obra literária, o
panorama trágico e desolador da
guerra.

E este livro tão sugestivo
tua sendo, por as im dizer, o
grito vibrante contra o flagelo
da guerra, contra o confrange-
dor cortejo de horrores que ela
desencadeia furiosamente.

O autor um moço cheio de talento — empre tou a este seu livro
a melhor essência do seu sentimento, da sua inteligência e da sua alma
de português.

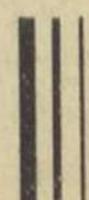
Contos Amargos da Guerra é o livro dum português de tei e dum
escritor de pulso.

Edição ilustrada, muito cuidada.



O Figueirense: — Recebemos o segundo volume dos *Contos Amar-
gos da Guerra*, da autoria de Carlos d'Ornellas.

Como o seu nome indica, este livro encerra considerações iróni-
cas ácerca da acção das tropas portuguesas nos campos de batalha da
Grande Guerra.



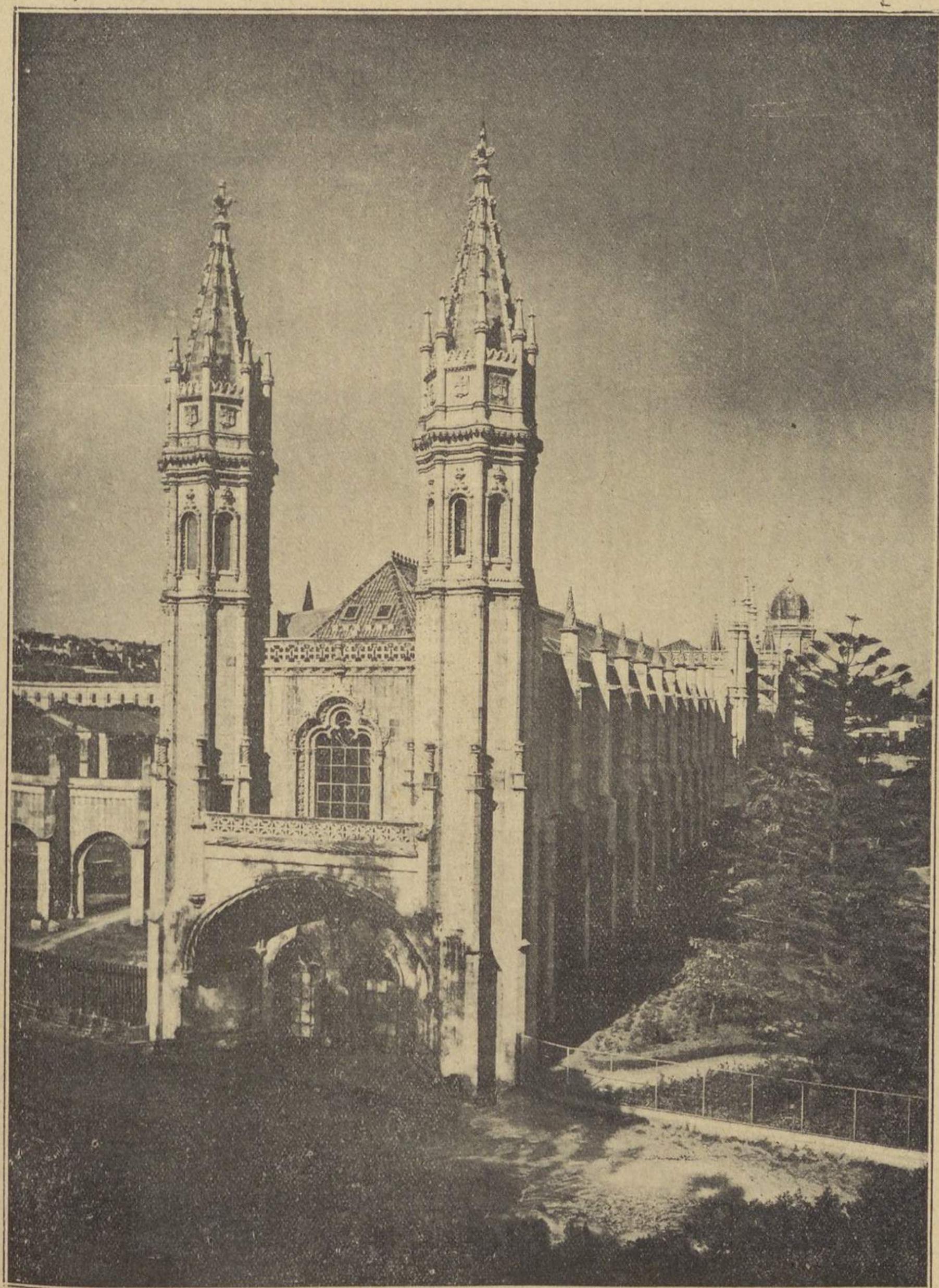
A gravura que ilustra esta
página é a capa do II volume
dos «Contos Amargos da
Guerra», desenho de Stuart.

As Novidades: — Mais um depoimento sobre a Grande Guerra, que
tanto livro tem provocado. Não nos coube a missão de ler o primeiro
volume da obra do sr. Carlos de Ornelas. No presente, refere-se o A.
a algumas injustiças cometidas no C. E. P., reproduzindo documentos
oficiais e sublinhando a bravura, o valor de alguns combatentes por-
tugueses.

O que se deduz da leitura dos *Contos* é que nós estávamos mal
preparados para ir para a guerra.

Nêle se faz justica à solicitude das enfermeiras portuguesas e se
reclama um maior carinho para os antigos combatentes, alguns dê-
tão desprezados.

Os Ridículos: — Carlos d'Ornelas, combatente da Grande Guerra,
e que no front sentiu os horrores da ferocidade humana, publicou ago-



LISBOA — Parte monumental do Mosteiro dos Jerónimos