

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897 e 1934; Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 898

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1405



1—JULHO—1946



ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

Africa (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 10\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Major HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



— S U M Á R I O —	
Tramueis, Autocarros e Caminhos de Ferro, pelo <i>Engenheiro Américo Vieira de Castro</i>	395
A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.	397
Notícias de Espanha, por <i>Juan Cabrera</i>	398
Automotoras para o Estado	399
A importante organização industrial «Nohab», tem como representante em Portugal, a firma «Transfer, L.da»	399
Caminhos de Ferro Coloniais	399
Linhas Estrangeiras	400
A «Casa da Suíça»	402
Quer saber? Tome, pois, conhecimento de..., por <i>Alexandre F. Settas</i>	404
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	405
Há 50 anos, por <i>Mendonça e Costa</i>	406
Parte Oficial	407

Tramueis, Autocarros e Caminhos de Ferro

P o r A M É R I C O V I E I R A D E C A S T R O

Engenheiro civil (A. P. P.)

TRAMUEIS, de facilima condução, velozes e robustos autocarros zombando das mais ingremes rampas, e caminhos de ferro, movendo-se com imponência em grandes massas e percorrendo grandes distâncias, são os três sistemas de locomoção, bem dispare, ora empregados para os transportes colectivos de passageiros e mercadorias em terra firme.

Cruzando céleres os ares, e lá do alto com desprezo os olhando pela sua lentidão, começam já as aeronaves a fazer-lhes concorrência. Essa concorrência tardará muito a fazer sentir os seus efeitos nos continentes, mas no liquido elemento em breve os grandes aviões destronarão os grandes paquetes, outrora tão arrogantes.

Mui diferentes são as funções desses três meios de transporte, vetustos uns, outros ainda de tenra idade. Os tramueis eléctricos tem como fim principal os transportes colectivos de passageiros dentro das grandes aglomerações. Bem apoiados nestas, e com resultados remuneradores, podem alongar se estradas fora, confiadamente, até alguns quilómetros de distância das grandes cidades, aliviando os caminhos de ferro dos serviços suburbanos por eles creados com tanto entu-iasmo.

Assim fizeram surgir no público necessidades sem duvida benéficas para as populações das grandes cidades. Mas, na hora da crise — quando com mais rigor se apuram receitas e despesas — tais serviços mostravam se altamente prejudiciais à economia das emprêsas ferroviárias, como teria sido fácil de prever pelas razões já nestas colunas expostas.

Nunca, porém, seria de aconselhar a criação de sistemas de tramueis eléctricos exclusivamente para serviços suburbanos, os quais devem ser sempre considerados complementares de serviços urbanos remuneradores. Seria, por certo um grave êrro económico se uma empresa de tramueis eléctricos urbanos, cujos serviços ocasionassem *deficit*, procurasse melhorar a sua situação prolongando as suas linhas para fora da cidade. O caso deu-se no Porto, há alguns lustres, com desastrosos resultados.

Os caminhos de ferro têm como função económica basilar a condução de passageiros e mercadorias em grandes massas e a grandes distâncias. Para serviços suburbanos — eléctricos ou a vapor — são absolutamente impróprios. As automotoras poderão abaixar um pouco as despesas de exploração, mas *nunca poderão tornar esses serviços remuneradores*. Os trans-

portes suburbanos, repetimo-lo mais uma vez, devem ser deixados à camionagem.

Como já está dito e redito, mas nunca será demais repetir, os serviços de caminhos de ferro de passageiros e de mercadorias dão resultados financeiros absolutamente diferentes. Enquanto o transporte de mercadorias, em condições normais, dá sempre lucro, o de passageiros rarissimas vezes é proveitoso. Os lucros dos caminhos de ferro provêm principalmente do transporte de mercadorias em grandes volumes. Razão é esta pela qual só poderá haver rêdes ferroviárias *verdadeiramente ricas* em países largamente industrializados, e pela qual nunca as poderá haver em Portugal.

A quando do convénio da C. P. com os credores, em 1894, que apaixonou e agitou a opinião pública, disseram-se e escreveram-se acerca desta companhia as maiores inexactidões. Uma delas, a qual ainda subsiste pelo que ouvimos há poucos dias a uma pessoa inteligente e culta, era a suposição de que essa empresa era uma das mais ricas da Europa!! Ora, como já largamente mostramos nestas colunas, pelo seu rendimento quilométrico, ela é uma das mais pobres do Continente Europeu.

Afigura-se-nos que estas considerações tem influido nas cautelas e no retardamento da reversão das concessões ferroviárias para o Estado, o que está certo.

Não enriquecem os caminhos de ferro com fulgurantes rápidos, nem com gávulos tramueis, *electricos, a vapor* ou *a petroleo*, apinhados de passageiros transportados a baixissimas tarifas, mas sim com obscuros comboios de mercadorias de 1.000 para cima.

Estas conclusões, derivadas da observação dos caminhos de ferro durante mais de meio século, e das quais o idealismo e o sentimentalismo estão muito distantes, não se devem perder de vista para a boa compreensão das considerações a seguir expostas.

Resta-nos agora falar do mais recente meio de transporte: a camionagem.

Rodando sobre as estradas, e não conhecendo limites nos pontos a atingir, em virtude da sua completa liberdade de movimentos e extrema facilidade em vencer as mais fortes rampas, tem principalmente como objectivo servir aos populações habitando locais inacessíveis aos caminhos de ferro, e onde o tramuei eléctrico não pode chegar por considerações financeiras.

Como facilmente se compreende, em condições tais, a camionagem está destinada a prestar inaprecia-

veis serviços a populações as quais durante longos anos viveram afastadas dos grandes centros de civilização.

Todavia, como é inevitável, nessa utilíssima função encontram-se por vezes em directa concorrência com os caminhos de ferro. Devem estes, em semelhantes casos, usar da máxima tolerância para com êsse moderno e precioso meio de condução. Em primeiro lugar, porque o interesse geral sempre deve sobrepor-se ao particular.

O altruismo, se ora é da mais imperiosa necessidade entre as nações, também é preciso no interior destas. Em segundo lugar, sendo insignificantes os lucros auferidos pelos caminhos de ferro nos serviços de passageiros, essa concorrência em curtas distâncias em nada afecta as suas *receitas líquidas globais*.

Restam as mercadorias ricas. Queixam-se os caminhos, com razão, de que a camionagem despreza as mercadorias pobres e só procura as ricas, afectando os interesses dos caminhos de ferro. Esta consideração tem valor porquanto, se aqueles são obrigados a transportar todas as mercadorias pobres, justo é que beneficiem também dos lucros provenientes do transporte das ricas.

O problema é de difícil solução. Todavia um estudo atento e demorado do problema, se não conduzir a uma solução completamente satisfatória, levará a uma solução capaz de salvaguardar, na medida do possível, os interesses das populações servidas pela camionagem, os desta própria e os dos caminhos de ferro.

Em nossa opinião deve ser deixada à camionagem *a mais completa liberdade no transporte de passageiros*. Os caminhos de ferro, se com a maior atenção e a maior imparcialidade, e desprezando a rotina e ideas preconcebidas, estudarem o assunto, acabarão por se convencer de que os seus interesses, reais e não aparentes, em nada serão afectados.

Esta maneira de proceder oferecerá grandes vantagens para as povoações servidas pela camionagem, para o Estado e para a economia nacional.

Quanto aos transportes colectivos de mercadorias ricas nas estradas será, sem dúvida, possível encontrar-se um meio de o impedir, ou dificultar, quando daí advenham prejuizos efectivos para os caminhos de ferro.

Os transportes particulares, ou conduzindo mercadorias de uma só entidade e de uma só proveniência, não podem ser atingidos por quaisquer restrições, a não ser as respeitantes à segurança, sem grave ofensa à liberdade individual.

É a consequência inexorável dos progressos da ciência e da técnica dos quais se não pode privar a humanidade em nome de nenhuns interesses particulares, por mais respeitáveis que sejam. Seria admissível restringir a navegação aérea sob o pretexto de que ela faz concorrência à navegação marítima?!...

Creemos que ninguém ousaria responder pela afirmativa.

É nestas bases, em nossa opinião, que deve procurar-se a «coordenação de transportes», e não vendo com estreito e alvidroso critério, na camionagem um concorrente o qual é preciso combater sempre, quer se trate da condução de passageiros, quer se trate do transporte de mercadorias ricas.

Nos transportes de mercadorias ponderosas e pobres nunca a camionagem poderá oferecer tarifas capazes de competir com as dos caminhos de ferro.

Desenvolver ao máximo, por todos os meios possíveis estes lucrativos transportes, combater a cabotagem, tão prejudicial aos caminhos de ferro, como à economia da nação, e tornar a condução dessas mercadorias tão económica quanto possível, *são os únicos meios realmente eficazes para melhorar a economia dos caminhos de ferro, melhorando simultaneamente a do país*.

Além disso, como já dissemos em artigo anterior, o imposto ferroviário sobre todas as mercadorias p. v. *deve ser pura e simplesmente suprimido*. Não auferem os nossos caminhos de ferro das receitas de mercadorias tão largos interesses que permitam ao Estado vir ainda reduzi-los.

Quanto às migalhas das receitas líquidas de passageiros desviadas para a camionagem, em nada absolutamente affectam as finanças das empresas ferroviárias. Os altos interesses dos caminhos de ferro pairam muito acima dessas mesquinhas considerações.

Quanto mais se desenvolver a camionagem mais permitirá reduzir os serviços suburbanos — eléctricos, a vapor ou a petróleo, cujos resultados líquidos pouco diferem.

A cabotagem entre pontos servidos pelos caminhos de ferro só pode desenvolver-se, ou quando o material circulante daqueles é insuficiente para as necessidades do país, ou quando as tarifas P. V. são excessivamente elevadas.

Os interesses da camionagem coincidem com os da nação e, como demoradamente nos esforçamos por demonstrar, só em mínimas proporções affectam os dos caminhos de ferro. O contrário sucede com a cabotagem.

É este um meio de transporte anti-económico e, portanto, prejudicial à economia do país. Esses transportes pertencem legitimamente ao caminho de ferro.

Este, de concerto com o Estado, deve procurar combater-los. Não atentando contra a sua liberdade, de forma alguma. Mas procurando habilitar os caminhos de ferro a efectuar esses transportes mais economicamente do que a cabotagem. Uma vez conseguido esse *desideratum*, a propaganda ajudará a convencer os carregadores de que o transporte de *porta a porta* é sempre mais económico por via férrea do que servindo-se da cabotagem, e ainda mais da cabotagem por rebocadores — não falando na segurança oferecida pelo caminho de ferro.

Assunto é este que poderá ser tratado em ulterior artigo.

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

aprovou o Relatório e Contas e apreciou
em sessão extraordinária a fusão com a C. P.

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, em assembleia geral na qual estiveram presentes 38 accionistas representando um capital de 14.700 acções, aprovou o relatório e contas. Esse relatório mostra que as receitas de exploração deduzidos os impostos e reembolsos, foram em 1945 de 33.006 contos, dos quais 8.654 de passageiros e 24.166 de mercadorias. As despesas atingiram 26.010 contos. Em comparação com o ano anterior as receitas diminuíram 151 contos e as despesas aumentaram 991 contos. A conta Exploração apresenta um excedente das receitas sobre as despesas, de 6.696 contos que, foram levados a amortizações de obrigações, e de juros em atraso, disposições estatutárias e 6.470 contos a título de provisão para o serviço das obrigações e para os trabalhos indispensáveis no 1.º estabelecimento.

A assembleia, em sessão extraordinária, ocupou-se da fusão com a C. P.

Depois de aprovado o relatório e contas, os accionistas reuniram em sessão extraordinária a fim de apreciar as negociações entre a C. dos C. de F. P. da Beira Alta, e a C. P., para a fusão das duas empresas.

Abriu a sessão o sr. Fausto de Figueiredo presidente do conselho de administração da Companhia que declarou que o Governo resolverá pôr um pouco de ordem e de disciplina nos transportes terrestres, e que ao manifestar o maior interesse por problema de tão grande importância veio contribuir para a resolução do assunto publicando a lei 2.008. Disse em seguida que nos últimos anos a situação financeira da Companhia melhorára consideravelmente.

Demorou-se na análise da lei sobre a coordenação dos transportes aprovados na Assembleia Nacional, e recordou que esse diploma determina que as companhias ajustem entre si a fusão e que, no caso de não chegarem a acôrdo, o Governo intervirá para a impôr. Mostrou as dificuldades das negociações e afirmou que todos se podem considerar satisfeitos pelo resultado a que se chegou nestas negociações em que se atendeu, primeiro, aos superiores interesses da Nação, depois aos legítimos interesses dos accionistas. O orador enviou para a mesa o protocolo das mesmas negociações, em que se acordou a transferência para a C. P. das concessões e do material da Beira-Alta no que se refere à exploração, pela importância de 35.000 contos em dinheiro, obrigando-se a Beira-Alta a liquidar o seu passivo. No mesmo documento fica devidamente salvaguardada a situação de todo o pessoal da Companhia da Beira-Alta, sem prejuízo de vencimentos ou de categorias.

O protocolo foi em seguida discutido usando da palavra os accionistas srs. Juan Salazar Simpson (que manifestou a opinião de que o preço estipulado para a cessão é demasiadamente baixo,) Martinez Cabezas (afirmando que os interesses da Beira-Alta não foram suficientemente compensados) dr. Joaquim Valentino (que falou das honrosas tradições da Companhia). Este documento foi posto à votação e aprovado por unanimidade.

O sr. engenheiro Leite Pinto expôs os vários critérios que foram considerados nas negociações para a avaliação dos bens da Companhia e os resultados a que elas conduziram; o sr. dr. Ernesto Subtil manifestou a sua concordância com os termos do protocolo apresentados à assembleia, e os srs. Lucas Coelho e eng.º Branco Cabral prestaram homenagem aos esforços do Conselho de Administração e à orientação seguida nas negociações.

Notícias de ESPANHA

P o r J U A N C A B R E R A

(Nosso redactor em Madrid)

Cinco milhões de pesetas em melhoramentos ferroviários

O Estado Espanhol vai dispende cinco milhões de pesetas nos caminhos de ferro, em obediência a um plano a desenvolver em dez anos. Este plano compreende electrificações, instalação de vias duplas, melhoramento do material motor e móvel e modernização de sinais. Foi o ministro das Obras Públicas quem, numa conferência interessante, deu a notícia e revelou também o desejo de melhorar extraordinariamente os principais portos do país para adaptá-los com maior eficiência às exigências da navegação moderna.

Elevação de tarifas na «Renfe»

No dia 15 de Junho foi posta em vigor uma nova elevação de tarifas nas linhas da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro. Esta elevação foi de 30 % nos bilhetes de passageiros e 12 % nas tarifas de mercadorias. O transporte de carvão sofrerá apenas o aumento de 6 %. Para compensar em parte este aumento o Governo reduziu o imposto de transporte em caminho de ferro, que daqui em diante será sómente de 4 % nas tarifas ordinárias de passageiros em vez de 25 %; em 1 % nas especiais em vez de 10 % que se estava aplicando; em 4 % nas mercadorias em lugar de 10 %.

Ficaram totalmente livres de imposto os transportes de géneros alimentícios. Ficaram igualmente livres de imposto os transportes de mercadorias destinadas à exportação.

Um empréstimo

Foi autorizado pelo Governo um empréstimo de 1.500 milhões de pesetas a emitir em quatro anos pela «Renfe», com a garantia de quatro por cento de juros. Estes títulos estão garantidos pelo Estado.

Supressão de passes gratuitos

O Governo publicou um decreto que suprime quase na sua totalidade os passes gratuitos para viajar nas linhas dos caminhos de ferro espanhois e restringindo o uso das autorizações da mesma ordem ao pessoal ferroviário. Os assalariados de diversos serviços, que beneficiavam de autorização

gratuita para viajar perderão esse direito no fim de 1946. Entre os passes gratuitos que se mantem figuram os de intercâmbio com caminhos de ferro de outros países.

Bilhetes para carruagem-cama

O sistema de aquisição de suplementos em carruagem-cama entrou em novo regimen a partir do dia 15 de Junho. De hoje em diante poderão ser vendidos com 30 dias de antecipação, podendo as embaixadas e representações estrangeiras adquirir bilhetes com um prazo maior. Não se reservarão camas para a venda no mesmo dia, e nos combóios internacionais será dada preferência aos passageiros procedentes do estrangeiro.

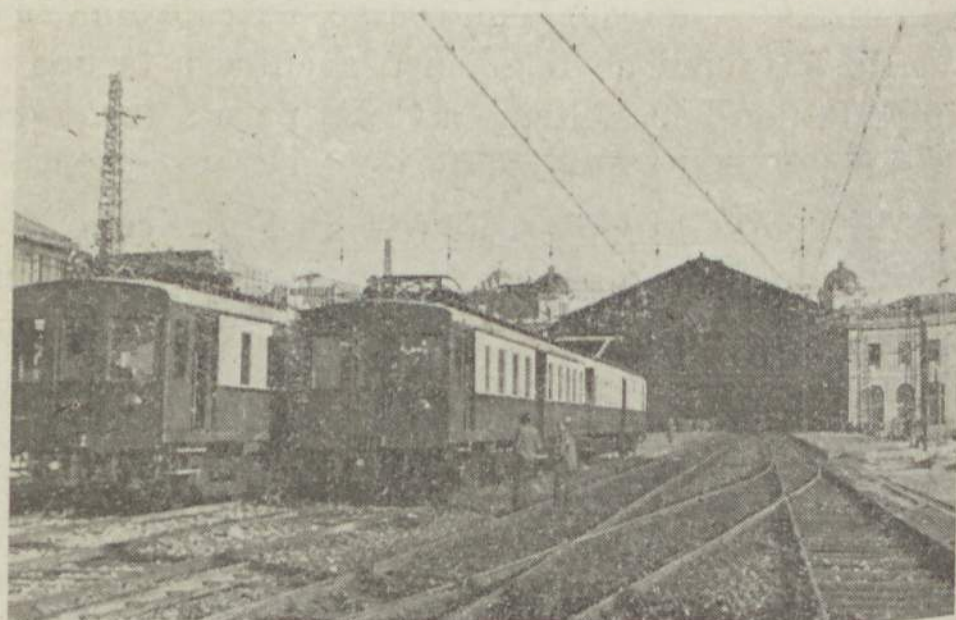
Os suplementos de cama foram também afectados pela nova subida de tarifas.

Tarifas de via reduzida

Foi autorizada a unificação de tarifas em todas as companhias espanholas de caminho de ferro de via reduzida. São em número de sessenta essas companhias, existindo além disso 17 caminhos de ferro cuja exploração foi abandonada pelas companhias, tendo então tomado o encargo delas a Direcção correspondente do Ministério das Obras Públicas.

Novo aeroporto na Galiza

Encontra-se em avançado estado de construção o novo aeroporto de Santiago de Compostela, na



ESPANHA - Automotoras eléctricas da Rede Nacional «Renfe» na estação do Norte — (Cliché do autor)

provincia de Corunha (Galiza), esperando-se que em data breve funcionará a linha aérea Madrid-Santiago, para passageiros e mercadorias. Esta linha será a primeira a unir a capital de Espanha com o Noroeste da Península.

Novos combóios rápidos

A «Renfe» poz em serviço novos combóios rápidos para a temporada do verão. Em Junho entrou em circulação o rápido diurno de Madrid a Barcelona com carruagens de primeira e terceira, restaurante e salão «pullman». Além disso restabeleceu-se o Catalunha Expresso, comboio de luxo Madrid-Barcelona de composição análogo ao do Lusitânia Expresso.

No fim de Junho entrou em serviço o rápido de dia Madrid-Santander-Astúrias, via Segóvia, com primeira e terceira classe e restaurante. A seguir começará a prestar serviço o rápido diurno de Madrid a Bilbao e Irun, com primeira e segunda classe e restaurante. O comboio extra expresso Madrid-Irun funcionará quatro dias por semana, dois em cada sentido.

Novo material de passageiros

Realizaram-se as provas oficiais do novo material metálico para passageiros, nas linhas da «Renfe», às quais assistiram o Ministro das Obras Públicas, o Director Geral dos Caminhos de Ferro e outras individualidades. As provas efectuaram-se com tracção eléctrica no trajecto Madrid-Las Matas. As carruagens são de primeira, segunda e terceira classe, totalmente metálicas e apresentam notáveis melhoramentos de construção, estando protegidos em toda a altura por caixas de choque e resistência.

Linha aérea Lisboa-Madrid-Barcelona

No dia 13 de Junho, ao sair de Madrid para Barcelona, o avião procedente de Lisboa sofreu um grave acidente ao incendiar-se um dos motores, o que fez perder o comando ao piloto. Este, com grande serenidade, chegou às árvores da Alameda de Osuna, propriedade de grande extensão, próxima do aeródromo, aterrando de tal forma que embora o aparelho tivesse ficado destruído, apenas três passageiros ficaram feridos, entre eles o próprio piloto, e ilesos os 17 restantes. É o segundo acidente que, em 18 anos, se verifica na Companhia Espanhola.

Automotoras para o Estado

Por lapso de paginação inserimos a páginas 363 do nosso último número um artigo sobre a aquisição das automotoras cujo título devia ser «O Estado vai adquirir para as suas linhas 18 automotoras no valor de 22.000 contos» e não o que veio publicado.

A referida aquisição consta dos *Diários do Governo* números 118 e 134, 2.^a série, de 23 de Maio e 12 de Junho, conforme publicámos na nossa secção «Parte Oficial» do referido número.

A importante organização industrial

"Nohab", tem como representante em Portugal, a firma "Transfer, L.^{da}"

Só agora poudes a C. P. dar realização a parte dos seus projectos de 1934 e assinar o contrato com a firma «Nohab» para o fornecimento de 6 automotoras «Diesel».

Ficará assim aumentado o material circulante das linhas nacionais com um total de 24 automotoras.

Os veículos encomendados pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro para via larga são de dois tipos: um tipo pequeno, económico, de dois eixos, que foi especialmente estudado para os ramais do sul: outro maior, de «bogies», (quatro eixos), destinado a circular nas linhas principais, tanto da rede do Sul e Sueste como da do Minho e Douro. Para via estreita foram encomendadas automotoras de «bogies» de dois eixos.

Os veículos encomendados pela C. P. são análogos aos do tipo maior encomendado pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

A «Nohab» tem como representante em Portugal, a conhecida empresa «Transfer, L.^{da}», cujos escritórios estão instalados na Rua Alexandre Herculano, 100.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

No quadro do pessoal eventual da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Angola foi extinto, na divisão de estudos e construção, um lugar de engenheiro chefe de brigada e aumentado um lugar de engenheiro adjunto do chefe de brigada.

Os vencimentos dos engenheiros adjuntos do chefe de brigada a que se refere o corpo deste artigo passam a ser os seguintes: categoria, 1.750; exercício, 4.000 angolares.

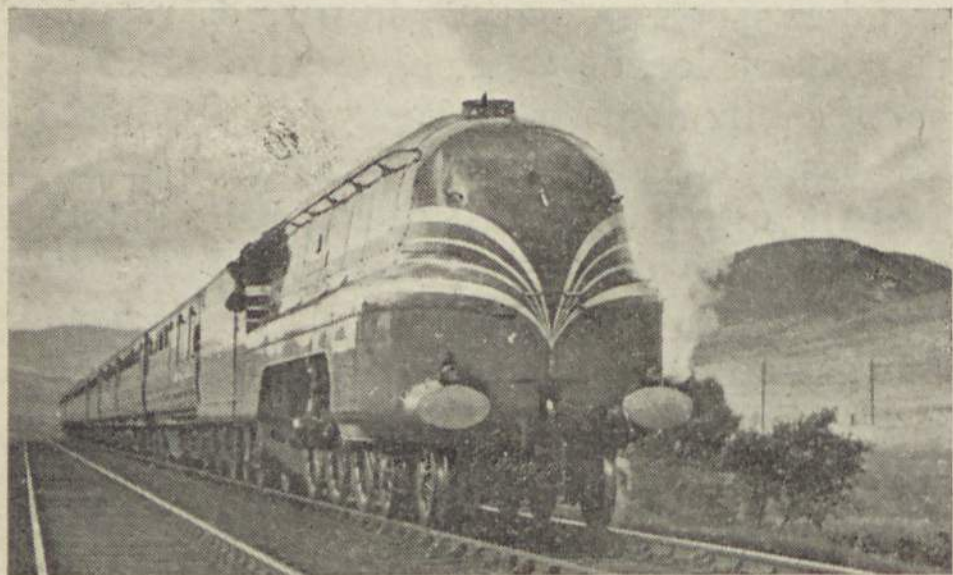
Linhas Estrangeiras

Restabelecimento dos grandes expressos europeus

A vida na Europa tende, felizmente, a normalizar-se e os grandes expressos, por êsse facto, começam a ser restabelecidos. O primeiro que se fez anunciar foi o «Flecha de Oiro», entre Paris e Calais, que assegurará o serviço entre Paris e Londres. O segundo deve ser o «Oriente Expresso», que circulará três vezes por semana e levará carruagens com destino a Praga. Um outro «Oriente Expresso», até agora tri-semanal, passará a diário, e unirá Paris com Roma e Veneza. Mais tarde será prolongado até Belgrado e Constantinopla.

ESTADOS UNIDOS Ao serviço dos caminhos de ferro norte-americanos existem actualmente 2.000 locomotoras «Diesel» de vários tipos. A tracção «Diesel» impõe-se especialmente nas linhas de fortes rampas.

Os tipos principais são a locomotora de 5.500

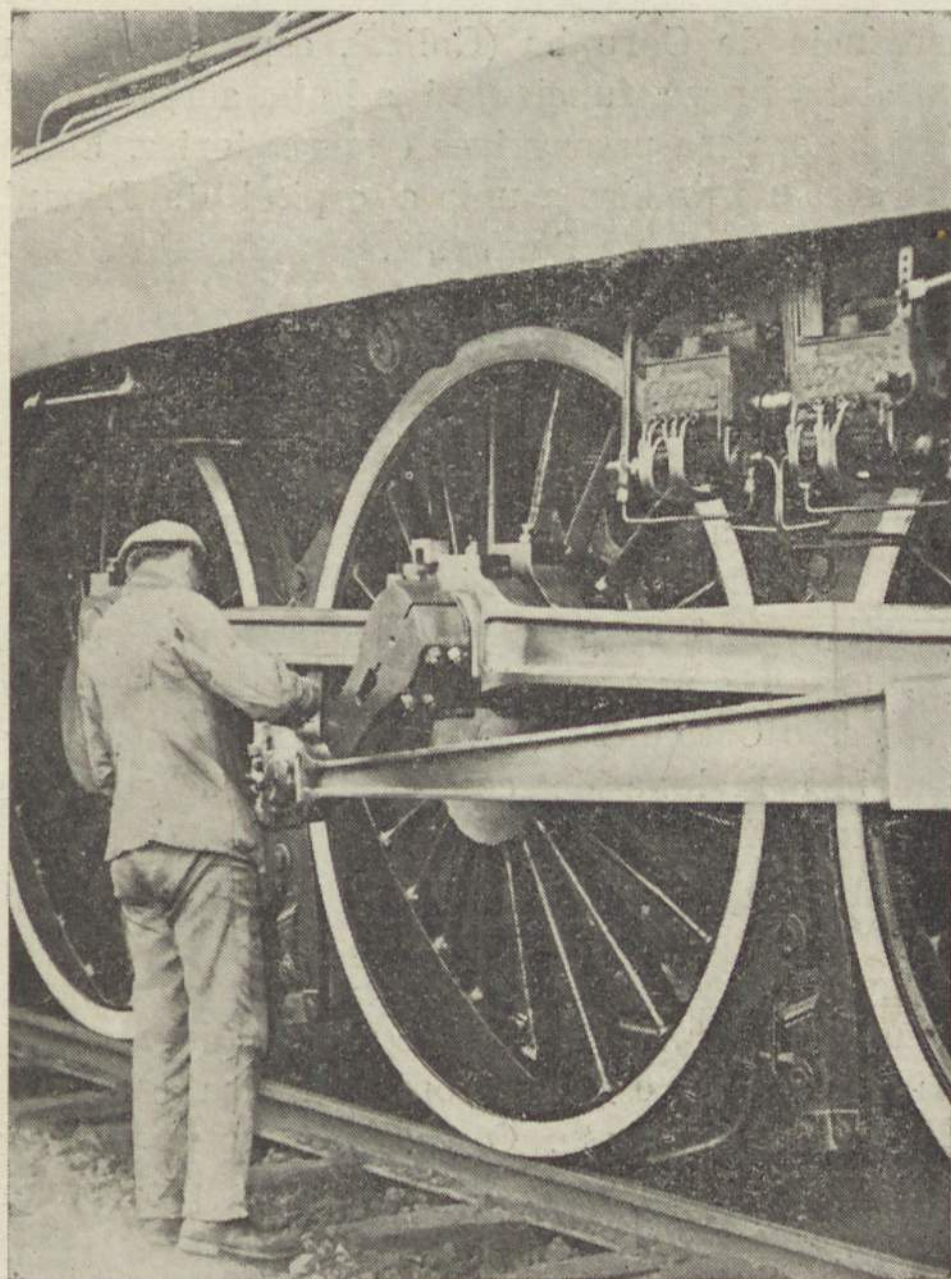


Locomotiva «Corodation Scot» em serviço nos caminhos de ferro americanos

C. V., provida de quatro motores de tracção e pesando 365 toneladas e a locomotora de 4.000 C. V., com o peso de 249 toneladas.

FRANÇA Nos começos de 1944, o Governo provisório da França, estabelecido em Argel, apresentou aos Estados Unidos da América do Norte alguns pedidos de locomotoras, para suprir as necessidades dos caminhos de ferro da França, após a libertação.

Os contratos que se firmaram com várias firmas construtoras compreendem 700 locomotoras.



Lubrificando uma potente locomotiva cujas rodas têm o diâmetro de 2 metros

No fim desse mesmo ano foram encomendadas mais 400 locomotoras às mesmas fábricas.

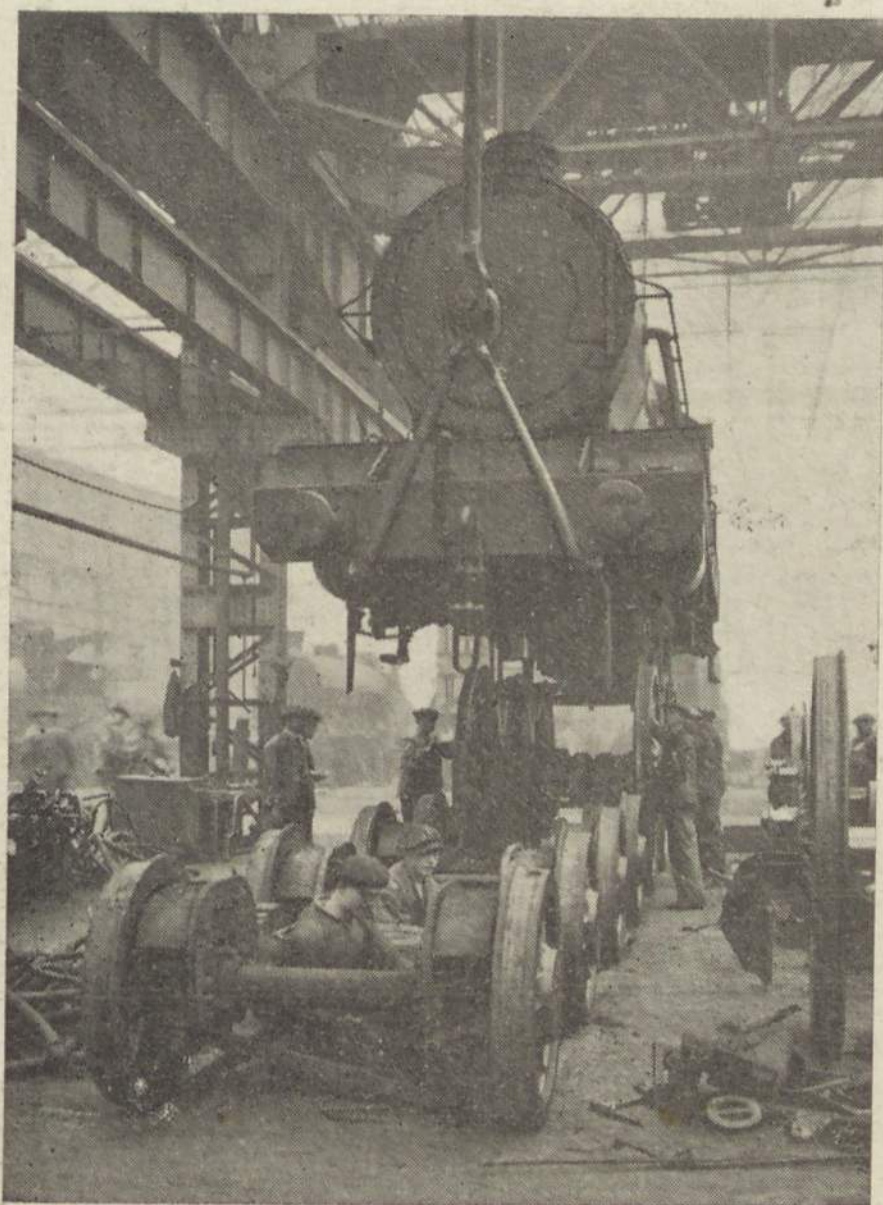
A construção iniciou-se em Março de 1945, e cinco meses depois a «Lima Locomotive Company» entregou a primeira locomotora, tendo sido desembarcada em Marselha, em Novembro desse mesmo ano a primeira remessa.

Estas locomotoras são conhecidas pelo nome de «Libertação», estão classificadas com o número 141-R. e desenvolvem a velocidade de 100 quilómetros por hora.

INGLATERRA O Governo britânico estabeleceu um plano de construção de 50 mil vagões de 20 toneladas e inteiramente metálicos, que devem estar construídos dentro do prazo de cinco anos.

Até ao fim do ano corrente devem ser entregues dez mil vagões.

— O partido trabalhista e o Congresso dos «Trade Unions» apresentaram os seus pontos de vista sobre a organização futura do transporte na Inglaterra. Também há pouco tempo, num convite do partido liberal, sob a presidência do sr. B. Leebohn, redigiu-se uma proposta que foi publicada em folheto intitulado «The Future of British Transport». Consta este folheto de 40 páginas, e nas primeiras 15 refere-se ao desenvolvimento e dificuldades dos caminhos de ferro. Examinando as medidas que se tomaram para refor-



Uma locomotiva inglesa em reparação

çar a posição financeira dos caminhos de ferro, o «Comité» indica a diferença fundamental que existe entre a situação financeira daqueles e a das Empresas de camionagem: os primeiros inverteram aproximadamente 800 milhões de libras, isto é, dois terços do seu capital, em instalações fixas de material.

O «Comité» desaprova a proposta apresentada no sentido do Estado adquirir as instalações fixas ferroviárias pelo preço aproximado de 800 milhões de libras, para em seguida as arrendar em condições favoráveis.

O «Comité» também se refere à necessidade de se tomar uma decisão imediata quanto ao problema da electrificação dos caminhos de ferro.

Com referência à situação presente o «Comité» formulou os dois princípios seguintes:

1.º — que embora deva prestar-se a devida atenção aos interesses dos accionistas dos caminhos de ferro, estes não podem pedir uma forte protecção contra a competência devida a descobrimentos técnicos;

2.º — que ao formular uma política, o problema ferroviário e o da camionagem devem ser examinados em conjunto. A conclusão é que o único caminho para aplanar dificuldades com êxito é integrar estes dois serviços; porém, isto levaria a um vasto e poderoso monopólio, que inevitavelmente, deveria colocar-se sob a fiscalização dos Poderes públicos. Como solução intermédia recomenda que a direcção e a propriedade dos caminhos de ferro e transportes a grande distância, bem como o transporte de passa-

geiros, deviam passar para uma corporação de utilidade pública.

SUÉCIA Em Fevereiro concluiu-se a electrificação do maior caminho de ferro particular existente na Suécia: a linha Gotemburgo-Dalecarlia-Geole, com a extensão de 570 quilómetros. O acontecimento foi celebrado com um comboio especial de inauguração, em que se fizeram transportar pessoas de grande importância.

As despesas da electrificação, incluindo as locomotoras, importaram em 39 milhões de coroas. Trata-se de um desembolso considerável, que encontrará compensações imediatas, pois os gastos de exploração serão reduzidos sensivelmente.

Segundo um dos técnicos da Companhia, na viagem de inauguração o consumo de energia eléctrica foi de 300 coroas. Se a viagem fosse feita com locomotiva a vapor, as despesas subiriam a 3 mil coroas.

SUIÇA Os Caminhos de Ferro Federais Suíços estão a concluir a electrificação total da sua rede. A quinta e última etapa compreende a electrificação dos 282 quilómetros que ainda faltam por electrificar, cujo custo está orçado em 32 milhões de francos.



Linha aérea dos caminhos de ferro de Zugpiz

A "Casa da Suíça"

Inaugurou-se em Lisboa esta agência do Office Central Suisse du Tourisme

Na véspera da inauguração oficial foi oferecida
à Imprensa uma brilhante recepção

N O dia 27 do mês passado, inaugurou-se em Lisboa *A Casa Suíça*, delegação do *Office Central Suisse du Tourisme* com sede em Zurich.

Conforme plano cuidadosamente estudado por técnicos competentes, a Agência em Lisboa do «Centro Nacional Suíço de Turismo», é um órgão que se destina a desenvolver entre nós a propaganda da Suíça — país de invulgares atracções turísticas. Grande pequena nação que é já por si um atraente cartaz de turismo cheio de colorido e de pitoresco, a Suíça, volta, depois da guerra, a chamar a atenção do mundo para as suas belíssimas paisagens de sonho, para as suas curiosas e aliantes prespectivas de vales amenos e deslumbradoras montanhas — cenário prodigioso que se oferece agora à curiosidade mais exigente do apreciador de panoramas imponentes.

Especialmente no que respeita a promover o interesse de quantos desejem gozar, num ambiente de acolhedora hospitalidade, os desportos de inverno ou as maravilhosas seducções do melhor verão da Europa, a Suíça revive e mantém a sua velha tradição de importante centro para onde, naturalmente confluem todas as atenções da vida moderna.

O espírito cosmopolita da nossa época ali encontrará, novamente, todo o conforto dos melhores hotéis e a inegalável formosura de regiões que são telas grandiosas de luz e de côr, em que se cruzam os mais fascinantes motivos de arte e de paisagem. *Office Central Suisse du Tourisme*, criando uma agência em Lisboa, teve em vista dar maior incremento à propaganda dum país com notáveis recursos de encanto natural, de riqueza architectónica e de vínculos históricos merecedores

de universal interesse. E a par deste programa, tem ainda a missão de estreitar, num intercâmbio de recíprocas vantagens, os laços que unem a Suíça e Portugal nos múltiplos aspectos da sua vida espiritual e económica.

Na véspera da inauguração oficial, a *Casa da Suíça* convidou a Imprensa a visitar as suas instalações na Avenida da Liberdade 158. E assim, no dia 26, representantes dos jornais diários, foram ali recebidos amavelmente e com requintes de gentileza pelos srs. conselheiro nacional Arq. Armin Meili, Siegfried Bittel e Armand Bourgnon, respectivamente presidente e director do *Office Central Suisse du Tourisme* e director desta delegação em Portugal. Estiveram presentes a esse acto — pequena festa de larga amplitude simbólica — o sr. Ministro da Suíça que se fazia acompanhar pelos principais funcionários da Legação, Dr. Cortez Pinto do Rotary Club de Lisboa, algumas altas individualidades da colónia suíça e os architectos Hunaiger e Jorge Segurado e o construtor Alfredo Lopes que a seu cargo tiveram as instalações da *Casa da Suíça* em Lisboa, as quais pelo bom gosto decorativo, duma sobriedade elegante, muito honram quem as delineou e executou.

Aos jornalistas especialmente convidados foi servido um «cock-tail», durante o qual, o sr. Siegfried Bittel saudou a Imprensa num discurso muito expressivo. A esta saudação respondeu em nome dos jornalistas presentes o nosso colega Correia Marques, redactor principal de *A Voz*.

Toda a imprensa diária de Lisboa e do Porto se fez representar: o *Diário de Notícias* pelos camaradas Augusto Pinto e Mário Barros, o primeiro dos quais fez a apresentação dos jornalistas;

o *Diário Popular* por Oliveira Abrantes; o *Diário de Lisboa* por Santos Jorge; o *Século* por Augusto Fraga; o *Comércio do Porto* por Amzalak; o *Primeiro de Janeiro* por Mário Quintela; o *Jornal de Notícias* por um dos seus redactores; *República*, *Vitória*, *Jornal do Comércio*, *Novidades*, *Diário da Manhã*, *Panorama*, etc..

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

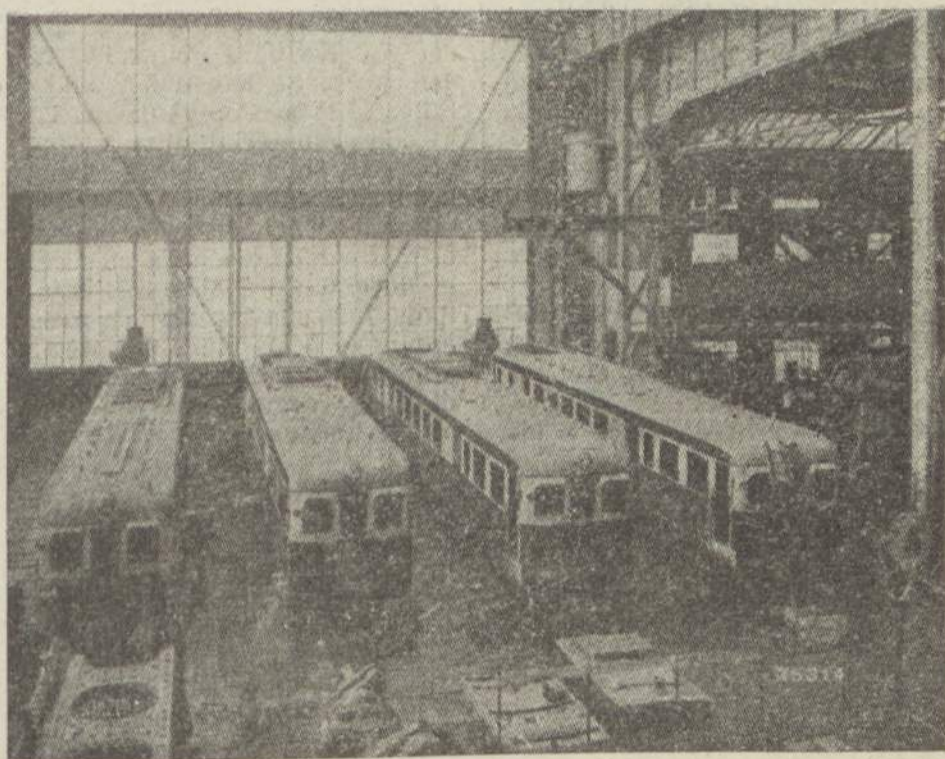
A todos deixou a melhor impressão esta homenagem à imprensa portuguesa levada a efeito pelos directores do Centro Nacional Suíço de Turismo.

A inauguração oficial revestiu-se dum carácter solene e foi, sem dúvida, um dos acontecimentos de maior relevo dos últimos tempos. A cerimónia desse acto decorreu com invulgar brilhantismo, a ela assistindo o sr. Ministro da Suíça em Lisboa acompanhado de todo o pessoal da Legação, os directores do Organismo Suíço de Turismo que vieram expressamente a Portugal, e os srs. Ministros da Educação Nacional e das Obras Públicas e Comunicações, Subsecretários de Estado das Comunicações e dos Negócios Estrangeiros, Eng.º Rogério Vasco Ramalho, Director Geral dos Caminhos de Ferro, Dr. António Eça de Queiroz subdirector do S. N. I., presidente do Município, chefe do Protocolo do Estado, directores da P. V. D. E., do Secret. de Aeron. Civil, Geral das Alfândegas, Geral dos Serv. Pecuários, do Inst. Sup. Técnico, do Aeroporto de Lisboa, de várias empresas de nave-

gação, companhias aéreas, etc.; representantes das direcções do Grémio da Imprensa Diária, Sindicato Nacional dos Jornalistas e de todos os diários de Lisboa e Porto. Após os cumprimentos foi servido um «cock-tail» e depois às 13 horas realizou-se um almoço no Hotel Aviz. Presidiu a esse almoço o sr. Ministro da Suíça que em nome do Governo do seu país agradeceu a Portugal a brilhante representação que levava a este acontecimento e a simpatia e o interesse manifestado pela criação em Lisboa da *Casa da Suíça*, saudando os membros do Governo e as entidades oficiais, e afirmando considerar-se feliz por ser, nesta ocasião, interprete dos sentimentos de afecto da sua Pátria a Portugal. Terminou dizendo:

«Sabemos, por experiência, que atracção exerce o mar sobre nós, pessoas de terras alpinas, e também que virtudes particulares para nós tem. Não ignoramos, igualmente, quantos atractivos tem a nossa terra de montanhas para os habitantes dos litorais europeus e quais as suas grandes, especiais virtudes teurapêuticas. Eis porque nos encontramos aqui — persuadidos de que viveremos em perfeita harmonia.»

Em nome do Governo e do povo português respondeu o professor Dr. Caeiro da Mata, Ministro da Educação Nacional que acentuou ser a Suíça um povo que tem não só a estima de todos os portugueses, mas a de todos os povos do mundo.



Construção de Automotoras eléctricas nas oficinas de montagem dos caminhos de ferro suíços

Quer saber? Tome, pois, conhecimento de...

Ao iniciarmos a publicação destas despretenciosas notas, respigadas de diversos elementos informativos, apenas se pretende sintetizar, muito amenamente e de forma resumida, tudo o que podendo interessar aos estimados leitores desta revista esteja compreendido no âmbito geral da sua especialidade. Vamos, então, abrir com as primeiras notas de

Quer saber? Tome, pois, conhecimento de...

Que o vocábulo «pontífice», designativo das mais altas categorias do cristianismo, incluindo a do próprio Papa — o Sumo Pontífice —, era dantes, em bem recuadas épocas, aquela por que se designavam os sacerdotes do culto a Júpiter e definia simplesmente a função de *fazedor de pontes*. A razão admitida para tal designação reside no facto de os sacerdotes de Júpiter, em Roma, costumarem ir em procissão à outra margem do rio Tibre, para o que lançavam uma ponte de madeira, destruída e reconstruída várias vezes. Por fim criaram, em alvenaria, a ponte chamada *sublícia* e muitas outras que a História considera como sendo as primeiras construídas com o emprego de pedras.

Que na estação central do caminho de ferro da cidade de Havana, capital da República de Cuba, está em exposição permanente, desde 1930, a primeira locomotiva que circulou nas suas vias e foi construída no ano de 1843.

Que só há pouco mais de quarenta anos se descobriu a propriedade de o cimento aderir fortemente ao ferro e tão bem como à pedra, ocorrendo então a ideia de se pensar em fazer construções em formigão armado.

Que a honoralidade do pessoal da C. P. é bem notória, pois em toda a longa extensão das suas linhas são frequentes os casos em que os seus agentes, por mais modestos que sejam, fazem entrega aos superiores hierárquicos de inúmeros e, às vezes, bem valiosos achados.

Que o caminho de ferro de Moçamedes, inaugurado em 28 de Setembro de 1905, um ano depois da desastrosa operação militar do Cuamato, tem a bitola de 0^m,60 até à base de Chela, num desenvolvimento de 100 quilómetros e imputa-se ao Dr. Pereira do Nascimento, exclusivamente, a culpa desse erro cometido, pois a via reduzida muito inferiorisa essa linha.

Que o Dr. Pereira do Nascimento foi um grande explorador colonial, de tão grande valor que, tendo sido plagiado um seu trabalho sobre o litoral do sul de Angola pelo Dr. Esser de nacionalidade alemã, o seu Governo lhe conferiu um prémio, condecorando-o pelo estudo apresentado.

Que conhecida a verdadeira autenticidade do referido trabalho o Governo alemão castigou Esser, devolvendo a quem pertencia as honras de tal trabalho.

Que, a pesar do seu valor, há quem julgue o Dr. Pereira do Nascimento culpado da linha de caminho de ferro de Moçamedes ser de tão estreita bitola, pois cedeu crédito à opinião de alguns técnicos que não viram o problema com a visão necessária.

Que, se assim foi, é caso para parafrasear o que o grande Padre António Vieira dizia acerca das incongruências do seu tempo: *Tempo e lugar sei eu, em que talvez para dúvidas eclesiásticas se mandaram consultar capitães, e para negócios militares se pedia conselho aos bispos; por isso o Mundo vai como vai!*

Que os freios de ar comprido, muito em uso nos caminhos de ferro, conhecidos pelo nome de «Westinghouse», não foram, verdadeiramente, inventados por George Westinghouse, nascido no Estado de Nova Iorque em 10 de Junho de 1886, e falecido em 12 de Março de 1914.

Que o seu inventor foi um francês chamado Martin o qual na impossibilidade de conseguir que as companhias ferroviárias do seu país adoptassem os serviços que oferecia resolveu ceder os registos do invento a favor do americano Westinghouse, dado o facto de não possuir dinheiro bastante para tornar em prática realidade a sua descoberta.

Que, mais tarde, as próprias empresas que haviam desdenhado da excelência do invento do seu compatriota, quando souberam que na América estava sendo empregado o citado sistema de travagem, se apressaram a aceitar, então, como boa a novidade outrora considerada como de se-
menos importância.

Que o seu verdadeiro inventor, falecido em Ruão em 1894, recebeu como reconhecimento de George Westinghouse desde o ano da Exposição de Paris de 1889, uma pensão pelo real valor da descoberta.

Que, além de outros inventos saídos do cérebro fecundo de Westinghouse, se deve destacar o de uma máquina rotativa para impressão de jornais e mais tarde o sistema perfeito e rápido para recolocar nos *rails* carruagens descarriladas.

Que o Aqueduto das Águas Livres, justamente considerado como um dos mais notáveis da Europa, foi mandado construir por D. João V, sob os riscos dos engenheiros Manuel da Maia e Custódio Vieira, demorando os seus trabalhos desde o ano de 1729 até 1748. A despesa feita com tal obra elevou-se a 13 milhões de cruzados, ou seja na moeda actual a bonita soma de 520 mil contos. Na sua construção inicial tinha 18:605 metros de extensão mas, com os vários ramais posteriormeste acrescentados, ficou com o comprimento total de 59:838 metros. O arco grande sobre a Ribeira de Alcântara, e que é o maior de todos, tem de altura 65,29 metros e 29,86 de largura. Por ele passa a verdadeira linha do Oeste, cuja extensão é de 214 km,679 e tem a sua origem em Alcântara-Terra, prolongando-se até à Figueira da Foz.

Que à duração normal da viagem de Nova Iorque a S. Francisco da Califórnia é de 75^h,30, as precisas para vencer a distância de 5:205 quilómetros.

Alexandre F. Seta

Ecas & Comentários

P o r S A B E L

A era dos caminhos de ferro

A importante revista da especialidade: «*Ferrocarriles y Tranvias*», a propósito das previsões estabelecidas quanto à utilização da energia atômica e da sua influência na remodelação das condições da vida futura, salienta que os caminhos de ferro, já ameaçados, em vão, pela camionagem e pela aviação, têm vencido brilhantemente tais competições, justificando cada vez mais a sua necessária utilização.

A ilustrar o seu comentário, a referida revista insere um quadro relativo às datas da inauguração dos serviços dos caminhos de ferro nos vários países, as quais, segundo os referidos dados, são as seguintes:

- Inglaterra—27 de Setembro de 1825.
- Austria—30 de Setembro de 1828.
- França—1 de Outubro de 1828.
- Estados-Unidos—28 de Dezembro de 1829.
- Bélgica—5 de Maio de 1835.
- Alemanha—7 de Dezembro de 1835.
- Cuba—7 de Dezembro de 1837.
- Rússia—4 de Abril de 1838.
- Itália—4 de Setembro de 1839.
- Suíça—15 de Julho de 1844.
- Jamala—21 de Novembro de 1845.
- Espanha—28 de Outubro de 1848.
- Canadá—Maio de 1850.
- México—1850.
- Suécia e Perú—1851.
- Chile—Janeiro de 1852.
- Índias Orientais—18 de Abril de 1853.
- Noruega—Julho de 1853.
- Brasil—30 de Abril de 1854.
- Colúmbia—28 de Janeiro de 1855.
- Egipto—Janeiro de 1856.
- Portugal—30 de Outubro de 1856.

Na parte que se refere a Portugal dá como construído o primeiro ramal em 1866 quando deve ser em 1856.

O desafio dos merceeiros

PESSOA amiga viu na Rua Eugénio dos Santos um estabelecimento que à porta tinha uma barrica com atum. Pretendeu comprar dois quilos, mas como o caixeiro deu foros de mácriação, resolveu pedir a um merceeiro vizinho e «amigo», ao qual já lhe havia comprado outros géneros que juntasse à encomenda os 2 quilos de atum. O nosso «amigo» merceeiro concordou e não tardou a enviar a encomenda que constava do seguinte:

- 2k.,300 de bacalhau, 75\$50.
- 0k.,900 de manteiga, 50\$00.
- 2k.,000 de atum, 65\$50.
- 2k.,000 de bolacha capitão, 65\$00.
- 1k.,300 de queijo da Serra, 82\$00.

A «continha» foi paga ao sr. merceeiro que precisava que lhe aplicassem o mesmo castigo que teve o traidor Miguel de Vasconcelos.

Um duelo

A fleuma inglesa não tem par em todo o mundo. O que vamos contar de seguida é um delicioso exemplo do que afirmamos. Após uma acalorada discussão, dois ingleses resolveram bater-se em duelo, nos arredores de Londres. Dirigem-se a uma estação de caminho de ferro. Um dos contendores compra bilhete de ida e volta. O outro compra apenas bilhete de ida, — só bilhete de ida? — pergunta com ironia o primeiro. Não faz pois tenção de regressar? Pois eu, em circunstâncias como esta, compro sempre bilhete de ida e volta.

O outro, com a fleuma mais britânica possível:

— Pois eu não. Para a volta costumo sempre aproveitar o bilhete do meu adversário.

Serviços dos correios

DE novo se estão notando deficiências na distribuição da correspondência postal e nos serviços telegráficos. Para nos certificarmos dessas irregularidades fizemos a experiência com uma carta que deitámos na mala da estação do Chiado em determinado dia. Esperámos o dia seguinte e foi no outro dia que nos apareceu a referida carta.

Um telegrama que expedimos para a Rua da Palmeira em 28 do mês passado com o número 2342 só chegou ao seu destino no dia 30 às nove horas e dez minutos da manhã. Este telegrama foi também para a estação do Chiado no dia 28 de Maio às 13 horas, tem o carimbo de 29 e foi entregue a 30, mas depois de algumas reclamações.

Decididamente o serviço telegráfico não pode ser entregue a garotos que em lugar de fazerem o serviço vão para as escadas jogar às cartas e ao berlinde e ainda passam o tempo de serviço nos madrigais às costureiras.

Chamamos a atenção de quem de direito para este péssimo serviço que não honra nada o nosso país.

Uma anedota

NUMA reunião em que cada um contava a sua anedota, um dos presentes formulou a seguinte adivinhação: — Não há primeiras!... Não há segundas!... Não há terceiras! O que será?

Em vão os assistentes procuram adivinhar.

— Então não sabem responder? Ora vejamos: Não há primeiras, não há segundas, não há terceiras!... Está-se mesmo a ver: é um combóio de mercadorias!

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Julho de 1896)

A tracção electrica em Lisboa

Por MENDONÇA E COSTA

Concluiremos hoje a analyse das bases do contracto entre e camara municipal e a companhia carris de ferro, bases que publicámos no anterior numero da nossa folha e pelas quaes a camara tudo concede á companhia — até dispôr das nossas vidas a seu belprazer.

Notaremos desde já que se a camara as approvou sem as discutir — como se ellas fossem o suprasumo da perfeição e de tão monumental vantagem para os municipes que não havia que hesitar — o publico tambem se conservou indifferente em absoluto a que o rodeiem de perigos e lhe prjudiquem a esthetica da cidade; e da imprensa, alem do nosso jornal apenas um outro, que o saibamos, se occupou do assumpto, em dois unicos artigos em que, permita-nos o collega a franqueza, não criticou sufficientemente o escandaloso contracto.

A condição 7.^a obriga a companhia ao pagamento á camara de 4% das suas receitas, e a 8.^a augmenta a 8 esta percentagem, quando as receitas excedem 700 contos annuaes, mas limitando a quantia a pagar á camara a 48 contos em quanto as receitas não ultrapassem 700 contos. Não perbebemos; deve haver engano nas notas publicadas, mesmo no *Jornal do Commercio*, que é órgão semi-official da companhia.

Se a percentagem é 4, applicada ao maximo de réis 700:000\$000 produzirá 28:000\$000; não sabemos, pois, para que limitar a verba a 48:000\$000, quando ella nunca poderá attingir esta cifra.

A condição 12.^a eleva a 100 o numero de passes que a companhia concede á camara, annualmente. Bonita conta, mas elevadissima. Todavia estamos certos de que esta concessão serviu de prato de lentilhas para a companhia obter mais valiosas concessões.

As condições dos contractos de abril de 1888 e junho de 1892 ficam em vigor.

Mas o primeiro d'estes, na sua condição 35.^a reserva á camara o pleno direito de auctorizar o assentamento de outras linhas de igual ou diverso systema; resta saber se a camara — mais realista do que o rei — consentirá n'isso.

Diz nos a boa logica que não o consente, e a prova é que ella regeitou *in limine* a proposta apresentada pelo sr. Germano Claro, na sessão de 11 de Junho conjunctamente com as bases do contracto a que nos estamos referindo, proposta perfeitamente honesta e justa, para que a companhia pagasse pelos seus carros volantes o mesmo que pagam as outras empresas particulares.

As mesmas bases obrigam a companhia:

a ter o material *sufficiente* para a exploração de todas as linhas e

a instruir o seu pessoal de modo a utilisal-o no serviço do novo systema de exploração.

O primeiro d'estes encargos é ficticio; a companhia considerará sempre *sufficiente* o material que tiver, e se a camara não estiver d'accordo haverá sempre meio de a convencer...

Não seria difficil, conhecida como é já a intensidade da circulação em Lisboa, fixar uma quantidade minima de material circulante por cada kilometro de linha, ou pelo menos, um numero de carreiras em cada dia.

Mas nada d'isto se fez, para dar maior amplitude á liberdade da companhia, sempre com o fim da camara lhe provar a sua maternal ternura.

A ultima condição é ingénua. Já se vê que a companhia instruirá o seu pessoal na manobra dos novos carros, mas nem no contracto se diz «todo o pessoal» nem ella poderá utilisal-o todo, porque a tracção electrica exige optidões que alguns empregados inferiores não podem ter, e dispensa muito pessoal do empregado no serviço por tracção de sangue. A condição ultima á pois um rebuçado envolto em papel doirado para deslumbrar o pessoal hoje em serviço e contental-o com a doce esperança de ser electricista, que sempre é uma posição muito mais bonita do que limpador, ferrador, cocheiro, ou coisa assim.

As bases d'este contracto estão, segundo a lei, affectas ao ministerio do Reino que tem que dar á camara a devida autorização para o assignar em definitivo, mas o seu estudo é de toda a necessidade que seja submetido ao ministerio das obras publicas, para que ahi, technicos competentes o examinem, verificando ques as as consequencias que o estabelecimento de uma enorme rêde sobre a cidade, carregada de electricidade em elevada potencia, pôde trazer a todo o funcionamento dos telegraphos e telephones, e os perigos eminentes e permanentes em que ficarão os habitantes da cidade, quer os que circulam nos carros, quer os que vão sobre a via publica quando um accidente, tão fácil de dár-se n'este systema de viação, se produza.

Já aqui apontámos todos esses perigos; se o publico deixa passar indifferente estas negociatas em que a sua vida e segurança são considerados elementos de pouca monta para o conseguimento dos fins gananciosos de uma companhia que pretende dominar a nossa capital, ao governo, ao qual *cumpr*e velar pelo bem estar d'esse publico indifferente, compete o seu veto a bem d'elle, protegendo-o contra os perigos que o ameaçam.

Ao ministerio das obras publicas, onde sabemos que o nosso jornal é lido e apreciado no pouco ou alguma coisa que merece, nos dirigimos; é elle o competente para tratar de assumptos scientificos de que, pela orbita restricta da sua missão, as demais instancias officiaes — camara, ministerio do reino — carecem.

Que esse ministerio estude bem e bem este projecto. Que não seja a nossa capital a *unica* da Europa onde se consinta no coração da população o systema de tracção mais perigoso que existe.

E, para terminar, com as melhores intenções soem ser envenenadas cá pela intriguinha indigena, sempre resumiremos a nossa maneira de vêr, esclarecendo sobre o que é a nossa intenção:

Não somos inimigos da companhia carris e até mantemos as melhores relações, e mesmo trocamos amizades, com a maior parte dos seus directores.

Tambem o não somos da tracção electrica por conductor aereo que está prestando muito bons serviços em todos os paizes da Europa e da America.

O que, porém, combatemos é a adopção d'este systema em *toda o centro da cidade*, como *perigosissimo e prejudicial*, muito mais havendo outros systemas mechanicos que poderiam ser adoptados sem esses inconvenientes. E se esses são de mais cara installação, a intensidade da circulação bem o merecia.

E combatemos tambem a fórmula porque a nossa camara municipal faz estes contractos, ou a porque os approva, sem os ler, sem os discutir, dando-lhes todas as apparencias de uma negociata!

Não escrevemos pois, senão pelo interesse do publico e

COMPRE



Lâminas
cooper

**Cooper Espes-
sura Regu-
lar 006** — Pa-
cote de 5
lâminas 5\$00

**Cooper Azul,
Super Delga-
da 004** — Pa-
cote de 4 lâmi-
nas 4\$00

À VENDA EM TODAS AS CASAS DA ESPECIALIDADE

GRATIS — Queiram enviar-nos um postal com a direcção e enviaremos uma lâmina da espessura que preferir

Representantes exclusivos para todo o Império Português

SOCIEDADE COMERCIAL JULIO MACEDO, LD.^a

Rua de S. Nicolau, 23, 1.º — LISBOA — Telefone P B X 2 3608

Caixa Postal 64 — Telegramas JOSELI

P A R T E O F I C I A L

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 128, II série, de 4 de Junho, publica o seguinte:

Nos termos do disposto na alínea c) do artigo 19.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, determino que o júri para o concurso de provas práticas de chefes de secção do quadro permanente desta Direcção Geral seja constituído da seguinte forma:

Presidente — vogal-secretário da comissão administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, Dr. João de Matos Rodrigues.

Vogais:

Engenheiro civil de 1.ª classe Carlos Manito Ferreira Torres.

Engenheiro civil de 2.ª classe João Exaltação Cunha.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 31 de Maio de 1946. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*,

Repartição dos Serviços Gerais

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, anular a portaria de 9 de Abril de 1935, inserta no «Diário do Governo» n.º 85, 2.ª série, de 12 do mesmo mês e ano, que demitiu diversos individuos da qualidade de antigos funcionários dos Caminhos de Ferro do Estado, na parte que se refere aos agentes abaixo enumerados, nela indevidamente incluídos, visto se ter verificado que se não encontravam abrangidos pelos fundamentos invocados na mesma portaria, que que justificaram a demissão então ordenada:

Da extinta Direcção do Minho e Douro:

Factor de 3.ª classe António Souto da Fonseca Júnior,

Factor de 2.ª classe Arnaldo Kruger Pinto de Carvalho.

Assentador de 2.ª classe Manuel de Sá.

Os efeitos desta revogação, com todas as consequências reportam-se à data da publicação da portaria ora parcialmente anulada, isto é, a 12 Abril de 1935.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 24 de Maio de 1946. — Pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Roberto de Espregueira Mendes*, Subsecretário de Estado das Comunicações.

(Anotada pelo Tribunal de Contas em 29 de Maio de 1946).

pela inspiração da consciencia, e na companhia carris ha quem bem nos conheça e possa testemunhar que, em anteriores campanhas, lhe demos prova frisante de que não cediamos nem a ameaças (que nos foram feitas, até de aggressões pessoas) nem a pedidos quem envolvem promessas...

Deante de certas allusões que temos lido e estas explicações não são demais.

Depois de escripto este ortigo, um amigo manda-nos um numero do *Figaro* de 21 d'este mez, em que se encontra a noticia de que a mais importante companhia de tremvias do mundo, a Metropolitana, de Nova-York, tendo experimentado a tracção electrica por cabo subterraneo n'uma das suas linhas, reconheceu o mau resultado de systema, resolvendo adoptar o de ar comprimido.

Emquanto ao cabo aereo, já de ha muito *absolutamente prohibido* em Nova-York, vae sendo banido em todas as cidades, e, mesmo n'aquellas onde elle já funcionava ha muito tempo, como Boston, Philadelphia, Chicago, etc., o conselho municipal ordenou ás companhias a sua completa e emmediata substituição.

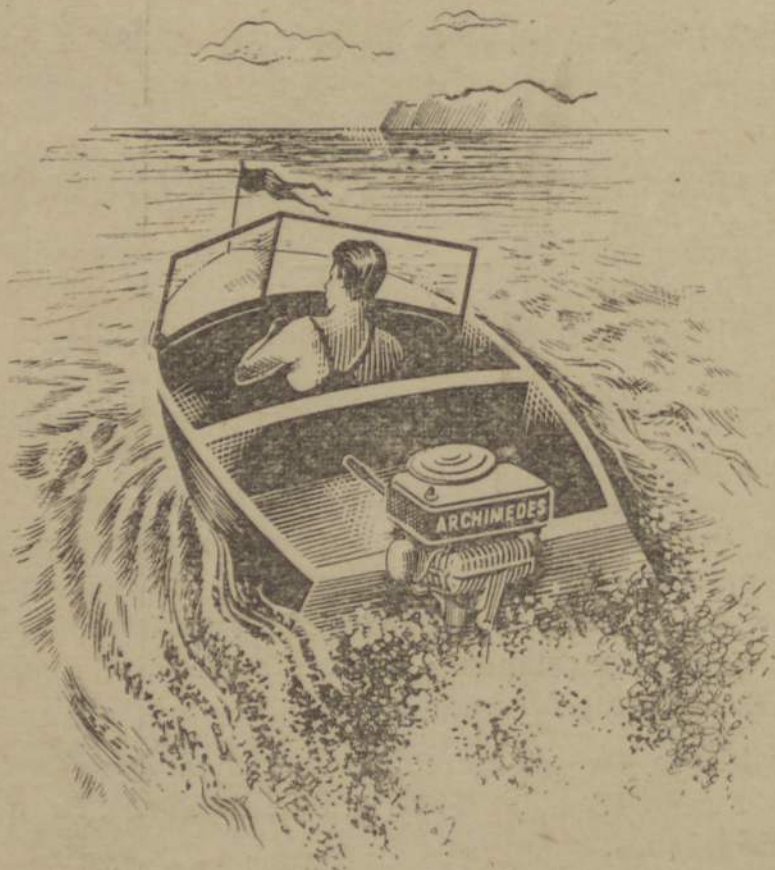
Veja-se n'este espelho a camara de Lisboa, que approva sem discussão a adopção de *trolley* no cenro da nossa pobre capital!

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



Motores para fora da borda

Para entrega imediata:

Modêlos de 2, 4, 10 e 20 cavalos

Peça catálogos e condições de venda

ELECTROLUX LIMITADA

LISBOA

PORTO

Av. Liberdade, 141

Pr. Liberdade, 123

COIMBRA



Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa para a execução dos seus trabalhos V. Ex.ª dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS

BERTRAND IRMÃOS, L. DA

PRIMA PELA QUALIDADE DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA

Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN 15,30 e 21,30 - «E' perigoso debruçar-se».

OLIMPIA - Às 15 e 21 - «Carrasco negro».

COLISEU - Às 21,45 - «Doze luas de mel».

PARQUE MAYER - Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO - Exposição de animais.

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiço.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

G
L
Y
C
O
L

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» da Praia.

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MOR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar **5\$50** em selos do correio, nome e morada

Telefone 3 8192

P. GANIGUER

Rôlhas para vinhos espumantes

CALÇADA DO GRILO, 5 E 7

LISBOA

Máquinas de Escrever

de todas as marcas, compra-vende-aluga. Reparações e reconstruções com garantia. ORÇAMENTOS GRATIS

DOMINGOS GONÇALVES & C.ª

Rua do Arco Bandeira, 133, 2.º

Telefone 25741

LISBOA

