

43.º do 73.º Ano

Lisboa, 16 de Dezembro de 1960

Número 1752

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Seca, 7—LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

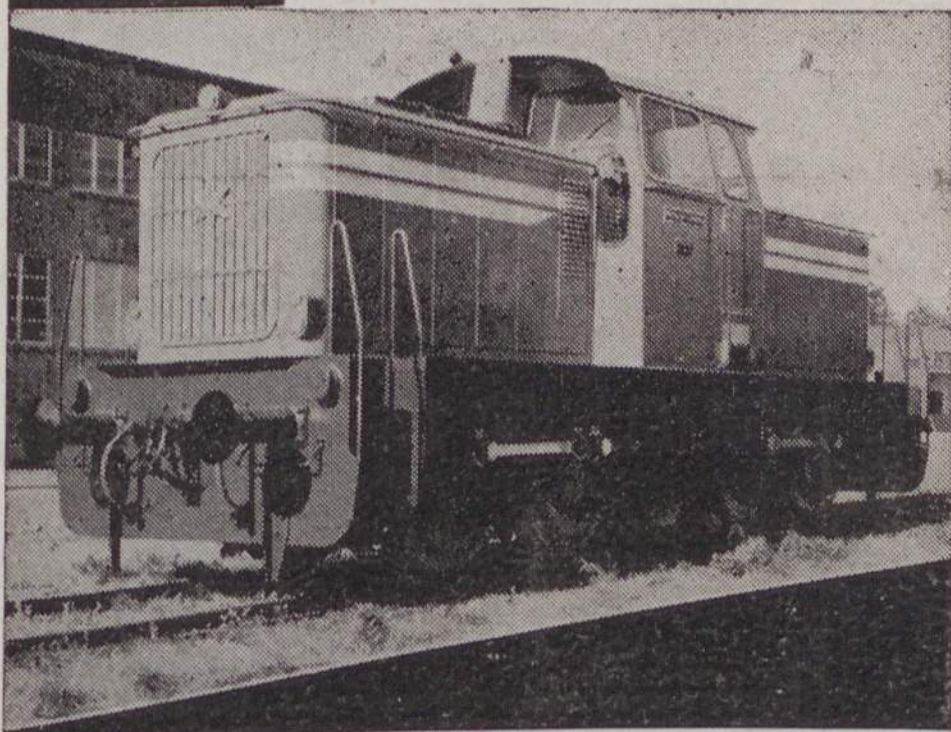
Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefons P E X 20458—LISBOA



HENSCHEL

LOCOMOTIVAS
DIESEL-HIDRÁULICAS

Fabrico de **HENSCHEL-WERKE** nas potências compreendidas entre
180 e 2200 HP.



Em todas as combinações de rodados e eixos-motores, desde os mais simples de 2 eixos-motores, até às mais potentes máquinas com 2 bogies de 2 eixos ou de 3 eixos cada (B-B ou C-C).

Além destes tipos «standard» **HENSCHEL-WERKE** executa todos os modelos até **3.600 HP**, conforme as condições da linha e serviço a que se destinem.

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS - RUA DE S. JULIÃO, 22 - LISBOA

HENSCHEL - WERKE GMBH KASSEL

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉTRICOS E AUTOCARROS

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 - Lisboa
Telefone: 3 50 35



End. Teleg. EUROPEA
TELEPHONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá,
Egipto e África do Norte.

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47-LISBOA-Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos
— Institutos Comercial e Industrial —

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida—Medicina, coração e pulmões—às 18 horas
Dr. Coelho de Castro—Cirurgia—Ossos e Articulações—às 18 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 14 horas
Dr. Luís Malheiro—Pele e Sífilis—Consultas às 3.^{as} 5.^{as} e Sábados,
das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 14 horas

Dr. António Ferrão—Doenças dos olhos—às 14 horas

Dr. Vasconcelos Dias—Estômago, fígado, intestinos e doenças ano-
-rectais—às 15 horas

Dr. Afonso Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 16 horas

Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 15 horas

Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 17,30 horas

Dr. Pinto Bastos—Boca e dentes, prótese—às 10 horas

Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 16 horas

Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 16 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— 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 Seca, 7-1.º — LISBOA - 2 — Telefone: PBX 20158; Direcção: 27520

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA — Marqués de Urquijo, 10-1.º Dt.º — Madrid

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904

1752



16 — DEZEMBRO — 1960



ANO LXXIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

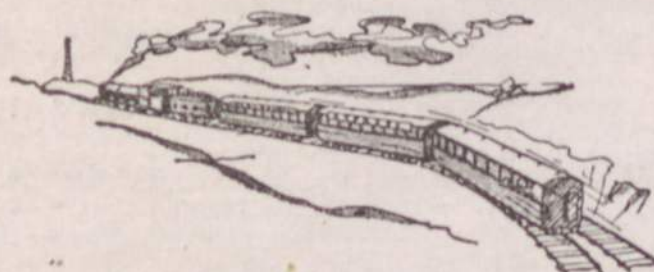
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

O novo «Rápido» do Algarve, por GUERRA MAIO	351
Os Caminhos de Ferro nos países longínquos, por CARLOS DE BRITO LEAL	353
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	356
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS . .	357
Há 50 anos	358
Imprensa.	360
Publicações recebidas	360
Linhas Estrangeiras	360
Curiosidades e distrações da «Gazeta»	361
Recortes sem comentários	363



O novo "Rápido" do Algarve

Por GUERRA MAIO

O Algarve está de parabéns e a C. P. é credora dos agradecimentos e de todos os louvores pelo estabelecimento do excelente comboio «rápido» pela linha directa, a do Sado.

Já o comboio-motor posto há pouco em serviço do Barreiro a Vila Real de Santo António e a Lagos foi um sucesso e este sê-lo-á igualmente. Integrou-se a linha do Vale do Sado na sua legítima função, o que deve ter enchido de júbilo as terras algarvias.

Assisti à inauguração da linha do Sado, de Setúbal a Alcácer do Sal, tendo como companheiro o meu sempre saudoso amigo Mendonça e Costa, grande espírito de patriota, infelizmente nem sempre compreendido, e mais tarde à sua completa inauguração, num comboio rápido do Barreiro a Vila Real.

Numa e noutra se festejou o acontecimento com as maiores esperanças. Na primeira houve um banquete em Alcácer do Sal, em que tomou parte o cavaleiro tauromáquico João Núncio, que nessa tarde ali se havia estreado com grande êxito. Houve brindes entusiásticos pela valorização que à ridente vila sadina dava o serviço ferroviário e em breve com a passagem de comboios rápidos ligando Lisboa ao Algarve. Na segunda houve, no salão-restaurante, um almoço festivo, em que se pôs em equação o futuro da linha do Sado.

Foi sol de pouca dura, pois poucos anos passados o «rápido» passou a circular por

Beja, tendo-se-lhe estabelecido uma excelente marcha entre esta cidade e o Barreiro, velocidade só excedida na via dupla da linha do Norte. O comboio partia do Barreiro às 10,01 h. e chegava a Beja às 12,08 h., ou fossem os 154 quilómetros do percurso vencidos em 2 horas e 7 minutos, marcha comercial de perto de 75 quilómetros à hora, o que todavia não era de admirar, visto o excelente perfil da linha, o melhor que há no País. Não será exagero dizer-se que, se esta linha fosse de via dupla e tivesse carris pesados, andava-se ali como na grande artéria ferroviária de Hendaia a Paris.

Ignoro, apesar de por vezes o ter procurado saber, quem influiu para que o «rápido» do Algarve passasse por Beja, mas devia ser pessoa ou pessoas, com grande influência, e cuja acção é parecida com a deplorável política eleiçoeira de outrora, em que o bem da colectividade era sacrificado aos interesses pessoais.

Argumentava-se que no Vale do Sado não podiam passar comboios com grande velocidade, devido ao péssimo perfil da linha e à sua má construção. Os balanços dos comboios expressos eram de tal ordem que se partia a louça e os copos do salão-restaurante. Passei por lá várias vezes e nunca dei por isso.

É certo que a linha do Sado, feita, como algumas outras, no regime de extrema economia, não é um modelo de construção, mas o novo comboio «rápido» vai de Pínhai Novo à Funcheira (149 quilómetros)

em 2h,43, ou seja a uma marcha comercial de perto de 60 quilómetros à hora, velocidade semelhante à do «Sud-Express» de Pampilhosa a Vilar Formoso e do «Lusitânia» do Entroncamento a Marvão. Todas estas linhas são de via única.

O comboio-motor da tarde (n.º 9013), faz o percurso de Pinhal Novo à Funcheira em 2h,04, ou seja à marcha comercial de 72 quilómetros à hora, superior, portanto, à daqueles comboios internacionais. Já por quatro vezes viajei no comboio-motor, e nada notei de anormal; os passageiros não caíam uns sobre os outros e o conforto era perfeito. Circulou sempre à tabela, e nalgumas estações a demora era excedida por ter chegado adiantado.

Mas o entusiasmo pela via Beja era de tal ordem que até se planeou um desvio da linha à volta da cidade, para se evitar a reversão, embora houvesse mais dois quilómetros a percorrer. Chegou mesmo a assentar-se uma parte dos carris no desvio e fez-se uma nova estação em Santa Vitória — Ervidel, que se não pôde aproveitar por a actual linha estar longe.

É certo que a passagem por Beja tinha a comodidade de ligar o centro do Alentejo ao Algarve, mas isso poderia fazer-se com outros comboios sem obrigar os passageiros, como até há pouco, a gastarem uma hora a mais no percurso Lisboa -- Vila Real de Santo António.

Penso que o novo «rápido» do Sado será em breve diário, pois quando há bons comboios os passageiros não faltam. De-

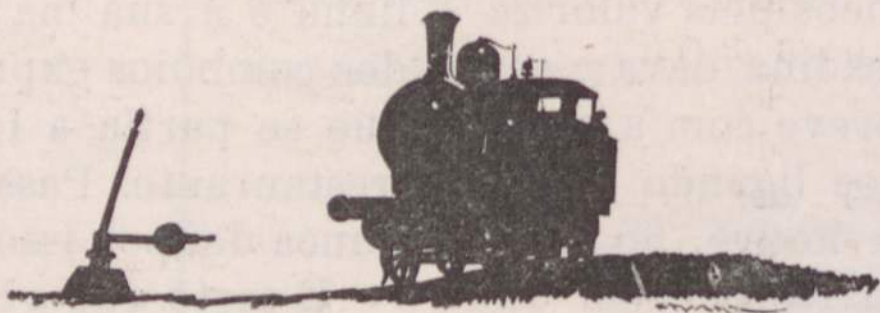
mais, com o afluxo dos ramais de Sines e de Lagos e da linha do Sul, entre a Funcheira e Beja, não lhe faltará tráfego. Nesta dá-se um caso curioso. Aljustrel, a importante vila alentejana, tem sido servida apenas pela linha do Sul. Ora sendo a distância dali ao Barreiro (200 quilómetros) rigorosamente a mesma por Beja e pelo Sado, poderá ser servida, com proveito, pelas duas vias.

Seja-me, porém, permitida uma sugestão. O comboio «rápido» agora estabelecido devia partir do Barreiro à tarde e regressar pela manhã, e o comboio-motor partir de Lisboa pelas 8 horas da manhã e regressar pelas 22; em ambos os casos com ligação para o Porto, pelos comboios da noite. A viagem de e para Sevilha ficava abreviada de uma hora, o que não deixava de ser interessante.

O serviço do novo «rápido» poderia bem partir de Lisboa pelas 18 horas, o que nenhum transtorno causaria aos passageiros que, em vez de jantarem à pressa, antes da partida, poderiam fazê-lo no salão-restaurant. O regresso a Lisboa poderia ser uma hora mais tarde, mas aos viajantes, tendo almoçado no W. R., nenhuma diferença faria.

O «rápido» chegaria ao Algarve meia hora mais cedo, o que seria muito cómodo, pois as noites passaram à história.

O Sr. Engenheiro Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P., sempre atento a sugestões, não deixará de tomar estas em consideração.



Os Caminhos de Ferro nos países longínquos

A rede ferroviária da Nova Zelândia

Por CARLOS DE BRITO LEAL

A Nova Zelândia é, de todos os países da Comunidade Britânica, o mais distante da Europa. Situada nos seus antípodas, ao sul do Oceano Pacífico, é constituída por duas grandes ilhas, a Ilha do Norte e a Ilha do Sul, separadas por um estreito, o Estreito de Cook, com uma largura que varia entre 26 e 300 quilómetros, apresentando as duas ilhas uma superfície total de 269.000 quilómetros quadrados, mais cerca de 180.000 do que a superfície de Portugal.

A sua população não excede 1.600.000 habitantes dos quais 70.000 são indígenas Maoris, procedentes, na sua maioria, dos arquipélagos situados ao Norte e de origem polinésica, chegados durante o século XV e XVI.

Só depois do comandante Cook, na sua barca *Endeavour*, no ano de 1771, ter circunnavegado as duas ilhas e ter trazido para a Europa o conhecimento da sua existência, o seu clima semelhante ao da Inglaterra e as suas favoráveis condições de vida para emigrantes europeus, a Nova Zelândia começou a atrair as atenções dos ingleses, a que logo se lhes seguiram os alemães, os austríacos e os checoslováquios, sendo presentemente a população não indígena constituída pelos descendentes desses primeiros colonos, aos quais vieram mais tarde adicionar-se os chineses e os norte-americanos.

As suas costas são altas e nuas e, consequentemente, com falta de bons portos de mar, do que resultou a necessidade de estabelecer longas vias férreas para o transporte dos produtos cultivados e obtidos nos planaltos do centro das ilhas, na sua maioria, lã, gado vacuum e lanígero, madeiras, queijo, manteiga, carne congelada ou simplesmente refrigerada e algum minério, como ouro, prata e hulha.

Como o interior das ilhas, de origem vulcânica, é muito montanhoso e de difícil acesso, toda a rede ferroviária foi traçada ao longo das costas marítimas

ligando os principais centros populacionais, que estão principalmente situados na Ilha do Norte, como a cidade de Wellington, capital do país, com cerca de 161.000 habitantes; a cidade de Auckland, a maior de todo o território e que abriga 223.700 habitantes com o melhor porto de mar, seguindo-se-lhes as cidades de Palmerston, New-Plymouth e Hamilton e Christchurch.

Os estudos para a construção das primeiras linhas férreas foram iniciados em 1865, mas foi somente em 1870 que Julius Vogel, que ficou célebre pela sua acção enérgica, deu aos trabalhos um impulso importantíssimo, fazendo com que antes do tempo o país fosse dotado de comunicações ferroviárias ligando entre si todas as principais cidades.

Assim, adoptou em toda a rede a bitola de 1668 mm., a mesma adoptada nas linhas férreas de Portugal e de Espanha, sendo interessante frisar que nos confins do mundo ferroviário, na Nova Zelândia, se encontram os carris com um afastamento igual ao das linhas portuguesas e espanholas, o que não sucede em todas as outras linhas dos restantes países da Europa que adoptaram a bitola, dita «normal», com 1 435 mm.

Mas em breve se reconheceu que a construção dos caminhos de ferro neo-zelandeses era extremamente dispendiosa devido ao grande número de cordilheiras que só poderiam ser atravessadas por longos túneis e também numerosos e caudalosos rios que exigiram a construção de difíceis pontes e viadutos, verdadeiros monumentos de alta engenharia.

E apesar de em 1941 o custo total do traçado, já em exploração, atingir a importante soma de cerca de sessenta e dois milhões e quinhentas mil libras, com um custo superior a dezoito mil libras por quilómetro, os trabalhos efectuaram-se e a Nova Zelândia possui hoje uma rede de caminhos de ferro superior à de muitos países, que têm um número muito maior de habitantes em terrenos muitos menos acidentados.

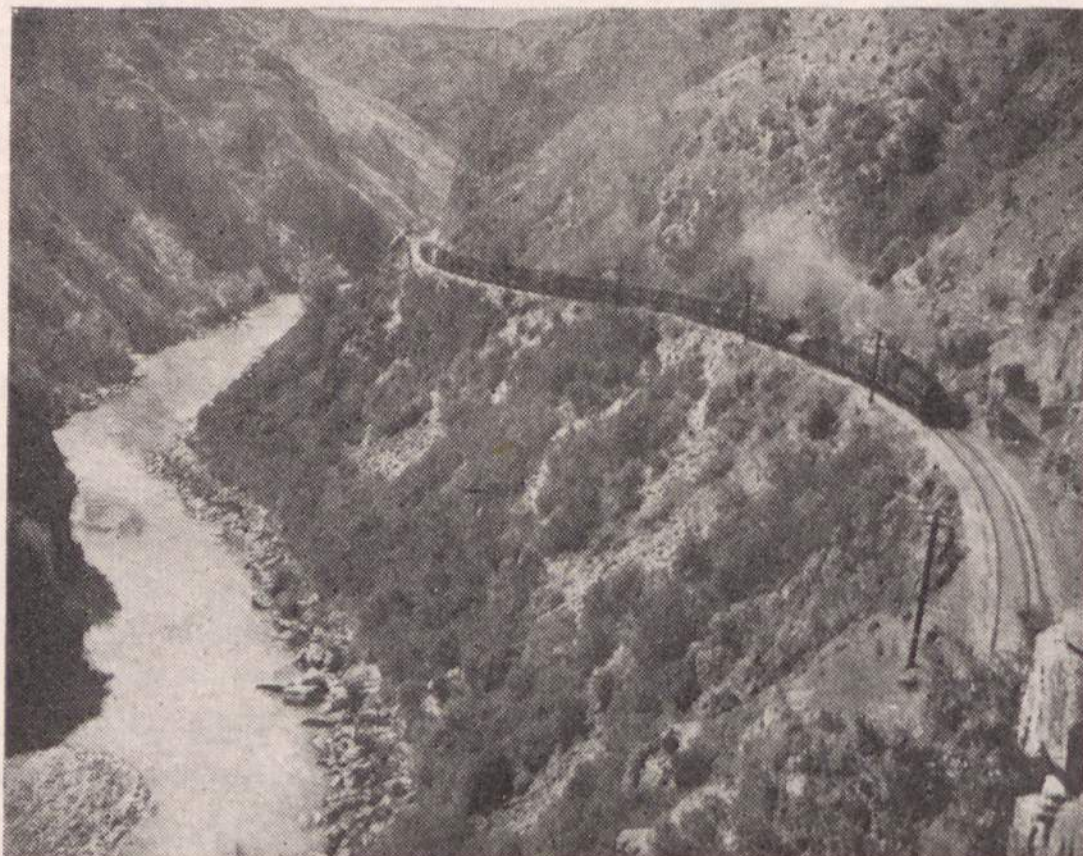
A maioria das linhas é explorada pelo Estado e a sua extensão é superior a dois mil quilómetros distribuídos em cerca de mil quilómetros na Ilha do Norte e mil e cem quilómetros na Ilha do Sul. Apenas cento e dez quilómetros são explorados por empresas particulares para o transporte de passageiros e mercadorias e minério de carvão, na Ilha do Sul.

Com quase todas as linhas sob a sua autoridade, o Estado da Nova Zelândia, a partir de 1930, tem-se esforçado por melhorar toda a estrutura das comunicações, desenvolvendo importantes trabalhos de desvios, rectificações de curvas, perfurações de túneis e modernização de pontes e viadutos. Alguns dos mais modernos túneis encurtaram grandes distâncias como o da Rimutaka, entre Upper Hutt e Featherstone, aberto em Novembro de 1955 e que permite suprimir uma rampa de 60 mm/m que datava de 1878. Igualmente, muitas linhas passaram a ser de via dupla, que atin-

quilómetros que, por ser considerada para serviço dos subúrbios, é explorada com automotoras de 600 CV.

A partir de 1940, a electrificação passou a ser feita em maior escala, tendo sido aberta ao público a grande linha de Wellington a Paekarariki com sessenta e cinco quilómetros para a qual a *English Electric* forneceu dez locomotivas de potência média, de 1.250 CV., do tipo 1 Do 2 com o peso de 89 toneladas. Em 1951, o parque foi ainda aumentado com mais sete locomotivas do tipo Bo Bo Bo de 1800 CV., e ainda quarenta automotoras e sessenta rebocadores para serem utilizados em serviços locais.

A tracção diesel tem também sido empregada em muitas linhas, estando presentemente ao serviço trinta e cinco automotoras articuladas sobre três bogias com oitenta e oito lugares sentados e que garantem o serviço nos arredores de Auckland, Wel-



✱
O comboio serpenteando pelas gargantas selvagens de Taieri
✱

gem já nesta data 230 quilómetros, continuando os trabalhos nos troços principais.

Existem actualmente na Nova Zelândia 109 quilómetros de linhas já electrificadas das quais 48 são de via única e 61 de via dupla. O sistema adoptado é o de 1.500 vóltios em corrente contínua sendo aérea a tomada de corrente. Ainda que as vias electrificadas representem apenas 2% do total da rede, elas asseguram, contudo, 7,2% do tráfego geral.

A primeira linha electrificada foi a de Arthur's Pass a Otira, com um túnel de cinco quilómetros e meio e uma rampa de trinta milímetros. Quando em 1923 se procedeu à abertura deste túnel as composições eram rebocadas por locomotivas de 50 toneladas com uma potência de 680 CV. Depois, foi a vez do troço de Christchurch a Lyttelton, com um túnel de dois quilómetros e quinhentos metros, com locomotivas de 1.200 CV. e, em 1938, foi electrificada a linha de Wellington a Johnsonville com a extensão de onze

quilómetros e Christchurch. São equipadas com motores Fiat de 200 CV. accionando respectivamente as bogias extremas por intermédio de uma caixa Wilson com cinco velocidades. A «couplage» pode ser feita até um máximo de três automotoras, sendo o comando dos motores de tipo electro-pneumático.

Além destas automotoras a rede dispõe também de mais noventa e sete locomotivas diesel sendo quinze do tipo BB de 660 CV., dez 2-C-C-2 de 1.500 CV., quarenta e duas dos tipos A-1-A de 750 CV. e trinta outras de 1.425 CV. Estas últimas têm um comprimento de 18,40 m., pesam 103 ts. e circulam a velocidades que atingem 96 km/h, sendo assim máquinas excepcionalmente potentes para linhas com a bitola de 1.067 m.

A tracção a vapor é também utilizada e nos fins de 1957 encontravam-se em serviço quinhentas locomotivas, das quais noventa e cinco aquecidas a óleo. Algumas destas são muito modernas, tais como as potentes

2-4-2 da classe K cujo peso incluindo o «tender» atinge 140 e 145 ts., segundo os tipos; há também numerosas locomotivas do tipo *Pacific*, das quais algumas prestam excelente serviço há perto de meio século.

A N. Z. R., iniciais por que são indicados os caminhos de ferro da Nova Zelândia, tem igualmente melhorado muito o material rolante de transporte, tendo em 1930 começado a utilizar vagões metálicos, cujos mais recentes medem cerca de dezassete metros e pesam trinta toneladas. As carruagens de 1.^a classe beneficiam de ar condicionado e todos os comboios nocturnos incluem sempre um número suficiente de vagões-camas. O número de vagões para mercadorias excede 31.000 dos quais uma grande maioria são frigoríficos para o transporte de carne congelada para exportação.

Todo o traçado da rede apresentou, logo no início dos estudos, grandes problemas de difícil solução. Para atravessar as regiões montanhosas da periferia dos planaltos interiores, tornou-se necessário construir inúmeras pontes, viadutos, pequenos e grandes túneis, numa totalidade de noventa e oito quilómetros para um pouco mais de duas mil e seiscentas obras de arte, sendo de notar que o viaduto mais importante é o do rio Mohaka, com uma altura de noventa e quatro metros.

Uma das curiosidades mais notáveis é o troço conhecido pelo nome de Caracol de Raurimu que, num percurso de onze quilómetros, conta um círculo fechado, três curvas, em ferradura com cento e cinquenta metros de raio, bem como dois extensos túneis. O conjunto médio em rampa é de 20 mm. permitindo atingir um desnivelamento de cerca de duzentos metros.

As linhas eram primitivamente equipadas com carris de 18 kgs. que mais tarde foram substituídos por carris de 32 kgs., depois de 39 e ainda de 45 kgs. nas linhas electrificadas.

As grandes estações de depósito e derivação tanto de material rolante como de mercadorias beneficiam dos mais modernos aperfeiçoamentos, como a estação de Middleton, perto de Christchurch, na Ilha do Sul. Numa extensão de 1.700 m. comporta trinta e uma linhas na sua maior largura, com uma totalidade de catorze quilómetros de vias, que podem ser utilizadas

tanto de dia como de noite com sinalização eléctrica automática, constantemente melhorada e aperfeiçoada.

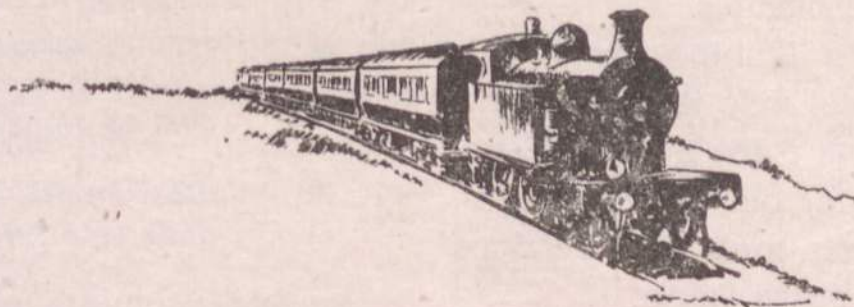
Os serviços da N. Z. R. têm inteligentemente procurado contrapor à concorrência rodoviária um tráfego profundamente estudado, não somente sob o ponto de vista de horários, como também o do maior conforto para os passageiros de todos os comboios.

Não esquecendo nunca que o nível de vida do habitante da Nova Zelândia é um dos mais elevados em todo o mundo (as estatísticas indicam que, em oito neo-zelandeses, um possui o seu automóvel e só utiliza o caminho de ferro para viagens relativamente longas) a N. Z. R. tomou a seu cargo todo o transporte público rodoviário e como toda a exploração ferroviária é exercida pelo próprio Estado, este para melhor proteger os seus caminhos de ferro legislou no sentido de tornar expressamente proibido viajar de automóvel ou autocarro, ou transportar mercadorias em camiões a uma velocidade superior a 48 quilómetros à hora. A natureza do terreno, muito acidentado, não permite a construção de auto-estradas e a velocidade limite para qualquer veículo motorizado não só evita a concorrência ao caminho de ferro como também evita... os acidentes de viação.

Muitas carreiras aéreas, principalmente entre a Ilha do Sul e a do Norte ou vice-versa, são exploradas exclusivamente por conta da N. Z. R.. Além disso, os serviços rodoviários explorados pelos caminhos de ferro utilizam 750 autocarros e 300 camiões, oferecendo uma apreciável receita, tendo apenas aparecido em 1957 um ligeiro défice logo coberto pelas receitas nos anos anteriores.

Por sua vez, as receitas dos serviços ferroviários cobrem inteiramente as despesas do tráfego e permitem assim uma constante renovação e beneficiação de toda a rede oferecendo aos habitantes da Nova Zelândia a certeza de que o serviço de transporte por conta do Estado é, pois, a melhor maneira de lhes garantir o progresso da sua exploração.

Num país cuja densidade demográfica é tão fraca, cuja construção da rede de caminhos de ferro foi tão difícil e dispendiosa, uma tal administração tão racional constitui indubitavelmente um grande exemplo para muitos países importantes da Europa com um tráfego muito mais intenso e redes muito mais vastas.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Mestre Pintor Pedro Cruz

Mestre Pedro Cruz, discípulo de José Malhoa e de Conceição e Silva, foi camarada, em Paris, na Academia Julian, de um outro grande pintor português: Mestre Domingos Rebelo. Nessa Academia ambos completaram os seus estudos.

Como se sabe, não é só no Estoril que os pintores portugueses, depois de se apresentarem nos salões de Lisboa, ali vão expor parte da sua produção, agora é também a Biblioteca-Museu Municipal de Vila Franca de Xira que recebe, com todas as honras, e festivamente, alguns dos mais notáveis cultores das Belas Artes.

Mestre Pedro Cruz que já figurara, numa exposição colectiva, organizada em 1954 por aquela instituição cultural, a que presidem brilhantemente os srs. Dr. Vidal Baptista e Raul de Carvalho, voltou à Biblioteca-Museu para ali fazer uma grande exposição, constituída por 34 trabalhos diversos e todos eles admiráveis.

Com o incitamento e o patrocínio do Marechal Carmona e dos Almirantes Américo Tomás e Sarmento Rodrigues, quando ministros, respectivamente, da Marinha e do Ultramar, percorreu de Abril a Dezembro de 1954, Angola e Moçambique, expôs em Luanda, em Lourenço Marques e em Goa. Muitos dos quadros pintados no Ultramar apareceram agora em Vila Franca de Xira, e nessa exposição apresentaram-se também, e pela primeira vez, as maravilhosas paisagens que pintou na ilha da Madeira.

Pintor de sensibilidade, Mestre Pedro Cruz sabe cultivar amizades duradoiras. Foi por isso que não nos surpreendeu encontrar, entre as numerosas pessoas que assistiram ao acto inaugural da sua exposição, o seu velho amigo de Paris, Mestre Domingos Rebelo, e o notável escultor Raul Xavier.

Natal

A uma semana do Natal, o organizador desta página apresenta a todos os seus amáveis leitores os melhores votos de muitas felicidades.

Com este lindo sol, que o Menino Jesus nos mandou como primeiro presente, veio também, para nos aquecer o coração, a chama clara de uma Esperança, que não nos abandonará, em melhores dias.

Acreditemos, pois, nos nossos mais altos destinos e na gloriosa imortalidade da nossa Pátria.

Arte Religiosa



A Virgem com o Menino — Quadro de Frei Carlos

A grande encruzilhada

*Olho as estrelas
pintadas no Infinito
— e pergunto.*

*Olho as flores e as pedras
a agonia de Cristo
a angústia dos homens
e pergunto.*

*E penso.
Porque me pesa
o pesado silêncio
do mundo.*

*Mas eu não sou
afinal
senão o menino
levado
com os olhos vendados*

*até à grande encruzilhada
onde se bifurcam todos os caminhos.*

Eduíno de Jesus

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Um pescador de tubarões das Híbridas declarou ter visto um animal semelhante a um monstro pre-histórico, quando pescava na costa escocesa próximo da ilha Skye. Deve tratar-se de um gigantesco réptil: o animal respirava e a parte que aparecia acima do nível da água tinha cerca de dois metros e meio de largura.

(de *Il Veneto* – Padova)

Os modernos vagões-restaurantes dos caminhos de ferro suecos estão providos de fornos electrónicos. As carruagens-cama foram equipadas com amortecedores de forma a que a rodagem seja suave. A cozinha funciona entre o restaurante e o bufete frio.

(de *La Gaceta Técnica* – Buenos Ayres)

Quando uma rapariga de complexão delicada faz incidir o seu peso sobre um dos saltos, género estilete, exerce uma pressão de 58 toneladas por cada pé quadrado (equivale a 0,0929 m²).

(da revista *Mujer y Hogar* – Costa Rica)

O director do Observatório de Munique apresentou no Colóquio Internacional de Astronomia, de Copenhague, esta comunicação: a terra tem um aumento de peso de 10 mil toneladas por dia, em virtude dos meteorólitos que caem nela. Obteve-se este cálculo medindo poeiras cósmicas por meio de ondas de rádio.

(de *Le Travailleur* – Montreal)

Existe no Museu Universal de Chicago um gato fóssil que, segundo calculam os paleontólogos deve ter vivido no território americano há cerca de dez milhões de anos. O extraordinário animal mede um metro e meio de comprimento e o seu nome científico é *Dinistus squalideu*, o que quer dizer «grande gato com unhas de tubarão».

(de *L'Echo* – Anvers)

Vasos romanos do século II foram encontrados no decorrer de escavações efectuadas em Montefierino. Esta descoberta veio confirmar a teoria de que nos princípios da era cristã existiam aldeias romanas nos Apeninos Modeneses. Será feita a prospecção aérea da região, tirando-se fotografias pelos mesmos processos científicos que permitiram identificar as necrópoles de Spina.

(de *La Gazette de Préigord*)

Um novo processo, que dispensa as câmaras escuras para a observação dos doentes a radiografar, acaba de ser criado. Qualquer doente que o pretenda, já pode ver-se à radiografia televisionada. Esta nova técnica radioscópica permite aos médicos observar as imagens num écran semelhante aos dos aparelhos de televisão, com menor perigo de radiações.

(do semanário *Domani* – Cosenza)

Uma editora norte-americana especializada em «microlivros» lançou agora no mercado livros com o formato de um selo. A composição do selo é microfilmada sendo necessário uma lente para se poder ler o texto. As páginas do «microlivro» voltam-se automaticamente, bastando para isso premir um botão.

(de *Revue de Lausanne*)

Foi instalado no aeródromo de Hamburgo o novo aparelho óptico Gémat, que permite a orientação rápida em mapas e plantas da cidade. Compõe-se de três placas de vidro despolido, colocadas lado a lado, mercê dos quais se obtém uma imagem ampliada dos diapositivos que se pretende examinar.

(do *Somehiz Allsemein* – Berna)

Nos Estados Unidos fabricou-se um boneco automático composto de engrenagens e 15 motores eléctricos que pinta um quadro, toca piano e acaba, finalmente, por «suicidar-se» por combustão espontânea...

(de *Città di Milano*)

Um cientista inglês afirma que o tabaco refresca a memória e aumenta a concentração. A nicotina liberta para o cérebro noradrenalina, e esta estimula as ideias e dá boa disposição. É este um conceito novo, absolutamente novo sobre a nicotina e a primeira referência científica que se faz a favor do fumo do tabaco.

(do *Suddenstche Zeitung* – Munique)

Embora o espírito europeu tenha influenciado a alma japonesa, ainda hoje se mantêm curiosas tradições no Japão. Uma dessas tradições é a cerimónia pitoresca e poética do «funeral das bonecas». As bonecas inutilizadas consideram-se «mortas». Não são consertadas. São enterradas com todo o ritual nipónico.

(do semanário *Parole* – Roma)

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Dezembro de 1910)

Grèves e caminhos de ferro

Houve em [pouco] duas grèves nos caminhos de ferro portugueses, tendo-se prolongado a das linhas do Minho e Douro por dez dias com grave perturbação da vida regional e considerável prejuízo dos rendimentos do Estado.

Sômos em verdade um povo entre todos suggestionável, propenso a imitações, sobre tudo o que vae por França: tendo na nossa vida publica immediata ou tardia, mas infallível, repercussão quanto na daquelle grande paiz occorre. A tentativa recente de greve geral dos caminhos de ferro, que a energia de Briand fez abortar num intuito de salvação publica, levando-o a affrontar o labeu de incoherência e renegar o seu passado de revolucionario, excitou os animos dos nossos ferroviarios.

Foi intempestiva a promulgação do decreto proclamando sem restrições d'espécie alguma o direito á greve, que praticamente não era contestado entre nós, e que, se estava em opposição com a letra das leis, encontrava larga tolerancia nos costumes. A apparição deste decreto, puramente doutrinal, generico, sem minudencias regulamentares, quando os espiritos se achavam ainda inflamados pelo messianismo popular, inherente ás mudanças de forma do governo, devia fazer explodir por toda a parte conflictos do capital e do trabalho.

Multiplicavam-se as grèves, dando para ellas considerável contingente a industria de transporte. Corriam boatos insistentes de greve geral. Fez-se a da linha da Povoas, que pelo seu character de linha suburbana de interesse puramente regional, apenas perturbou, gravemente, é certo, o viver de um grupo restricto da população do Norte.

Não é tão florescente a situação da empresa que pudesse fazer largas concessões ao pessoal. Com ella discutiu, cedendo successivamente, fazendo variar as offertas de melhoria, até que chegou a uma formula conciliatoria.

Veu depois e inesperadamente a greve do Minho e Douro. Tinha um grupo do pessoal formulado queixas contra determinados superiores. Não as apresentara á Direcção, nem á Administração: dirigira-se ao governador civil e ao ministro directamente.

Tinha esse o natural recurso de encarregar, nos termos das leis organicas vigentes, a Administração, sua delegada e a Comissão executiva do Conselho, a quem taes funções incumbem, de proceder immediatamente ao exame do assunto, ouvindo com benevolencia e justiça as reclamações formuladas, procedendo rapidamente ás necessarias averiguações e propondo o que excedesse a sua alçada.

Era esse o caminho legal e pratico.

As circunstancias anormaes de momento levaram porventura o ministro a seguir excepcionalmente outros trmites, recorrendo aos bons officios do governador civil, entidade essencialmente politica e cuja ingerencia nos caminhos de ferro tem sido insistentemente evitada pela Administração, para não serem os influentes políticos os patronos do pessoal, com prejuizo da disciplina e dos direitos constituidos pelo bom serviço.

A's queixas formuladas procurou-se dar satisfação, nomeando uma comissão de syndicancia a todos os serviços dos caminhos de ferro; perante ella teriam cabimento todas as queixas e reclamações em vez de se expandirem em accusações anonymas na imprensa, ou em ameaças de greve.

Essa syndicancia teria de ser forçosamente demorada, mais do que convinha á acalmção dos animos. Não faltou quem instigasse parte do pessoal a julgar-se ludibriado e a declarar-se subitamente em greve, como represalia.

O pessoal das outras linhas não acompanhou o movimento; reprovou-o até e desligou-se de qualquer solidariedade.

Nas proprias linhas do Minho e Douro não foi geral havendo classes inteiras, como a dos escripturarios, que se pozeram com louvavel dedicação ao dispôr dos seus superiores para evitar, quanto possível, a interrupção do serviço de comboios.

Pelos jornaes souberam a Direcção e a Administração das reclamações apresentadas, ao que parece ao governador civil. A julgar pelas que vieram a lume e que a precipitação da reportagem jornalística torna credoras de prudente desconto, além do affastamento de numerosos funcionarios, desde o director até um contínuo, pediam-se melhorias de vencimentos, que, applicadas ao pessoal das duas Direcções dos caminhos de ferro do Estado, originariam aumento annual das despesas d'exploração muito superior a 400 contos.

A vida economica do norte do paiz achou-se subitamente perturbada e quase paralyzada pela falta de communicações nas principaes arterias ferroviarias, resultando para o Estado uma perda de receitas consideravel, pois só na ultima quinzena de novembro, em que a greve rebentou, foi de cerca de 20 contos e o restabelecimento completo da circulação só se deu no dia 5 do corrente, podendo-se pois calcular o prejuizo em mais de 30 contos, sem falar na quasi paralyzação do serviço dos escriptorios, nos transtornos causados pelo atraso nos trabalhos das officinas.

Houve provavelmente maus conselheiros, como succede sempre nas manifestações collectivas violentas. Chegou-se a attentar contra a segurança da circulação e a damnificar material, tentando-se imitar assim os deploraveis exemplos de *sabotage* da greve franceza.

O abandono dos meios normaes e regulamentares de acção, que podiam ter evitado a greve utilizados a tempo, teve por consequencia o recurso a processos extraordinarios de acalmção. Nomeou-se uma delegação especial do Governo, extranha á Administração, para syndicar rapidamente dos factos occorridos e estudar os meios de pacificar os animos. Repelliram-se a principio os grevistas. Entretanto o pessoal dirigente das linhas procurava restabelecer o serviço e acalmar as paixões, chegando os grévistas a declarar que voltariam ao serviço tomando por arbitro da questão o director, cuja demissão tinham pedido.

Tudo regressou á normalidade, continuando os syndicantes no desempenho da sua missão especial.

Dias depois era publicado um decreto regulando e restringindo o direito de greve, mantendo o seu reconhecimento, mas assegurando ao mesmo tempo a liberdade de trabalho dos que ás grèves não quizeram adherir, exigindo declaração previa com certa antecedencia para as colligações nas indústrias de transportes, ou nas que interessam as mais fundamentaes necessidades da vida social, e excluindo do direito á colligação o pessoal dos serviços publicos.

O actual ministro do fomento, que tomou conta da sua pasta quando as grèves surgiam por toda a parte e attingiam, pelo numero e importancia, excepcional gravidade, tem sido incansavel em ponderar-lhes solução pratica, intervindo expontaneamente, como elemento conciliador, entre operarios e patrões, aconselhando uns e outros e encaminhando-as para final accordo.

Digna de louvor tem sido a sua patriotica intervenção. Compreendeu, porém, que o decreto anteriormente publicado carecia de regulamentação.

Revogara-se a legislação em contrario e nesta se acha-

vam, pois, incluídas as disposições do decreto de 31 de dezembro de 1864, lei organica fundamental dos caminhos de ferro portuguezes, cujos preceitos são incompatíveis com os direitos de greve do seu pessoal, como veremos.

E' natural que as restrições formuladas levantassem protestos no seio da classe operaria, chegando-se a desvirtuar os intuitos que as dictaram.

A questão é controversa, merecendo pela sua importancia exame sereno á luz dos principios do direito e da economia social.

A greve é uma interrupção do trabalho, com o fim de melhorar as suas condições. E' um processo violento, um acto de guerra, mas constitue um direito, quando os meios conciliatorios se exgotaram para os trabalhadores fazerem attender as suas legítimas exigencias. Assim como a guerra entre nações pode ser justa e legítima, embora se haja sempre d'evitar por causa das suas desastrosas consequências, também nos conflictos sociaes a guerra tem por vezes de rebentar com o seu natural cortejo de prejuizos e soffrimentos.

Ainda quando haja o contracto explicito de trabalho, o operario pode considerar-se desligado d'elle, se o patrão o infringe, ou se as suas clausulas são injustas e espoliatorias, tendo sido acceitas sob a pressão da necessidade.

A greve póde pois ser justa, ou para obter condições mais favoraveis ao renovar um contracto que caducou, ou para fazer modificar em termos mais equitativos um contracto vigente, quando se exgotaram os meios conciliatorios.

Legítimas embora, devem as greves ser evitadas, quanto possível, pelos prejuizos e transtornos que originam. Mesmo quando as reindicações operarias triumpham, é sempre á custa de grandes sacrificios e duros soffrimentos, não só dos que nellas interveem directamente, como de numerosas classes, que a interdependencia e intima solidariedade da vida social affectam no seu viver, quando ha qualquer perturbação no organismo economico.

Assim como o direito internacional submete as guerras entre nações, ainda as mais legítimas, a preceitos juridicos e humanitarios, que restringem a acção dos belligerantes, também nas desastrosas guerras entre o capital e o trabalho nem tudo é licito.

Os mais autorizados tratadistas formulam sobre a materia preceitos que não será ocioso recordar:

1.º Os operarios não podem legitimamente abandonar o trabalho, quando estão ligados por contracto ou quasi contracto, salvo quando este seja notoriamente injusto, ou o patrão tenha sido o primeiro a infringi-lo.

2.º Se não ha contracto, podem abandonar o trabalho conformando-se com os usos locais e os costumes profissionais.

3.º O operario, que deixe o trabalho, não pode excitar os outros a seguir o seu exemplo, salvo quando para tanto haja razões graves e irrecusaveis.

4.º Mesmo quando as haja, só é licita a persuasão; o emprego de violencias é sempre condemnavel.

5.º Durante as greves, é rigorosamente obrigatorio o respeito das pessoas e das propriedades.

Dispensam justificação estas proposições, que derivam logicamente do direito á liberdade de trabalho e portanto á sua interrupção, quando os legítimos interesses o exijam.

Em outros casos o direito á liberdade de trabalho pode-se achar em conflicto com outros direitos. Assim, pode um grupo operario, que tenha a razão por si e cujo unico meio de a fazer triumphar seja a greve, ver a sua causa perdida pela recusa de uma minoria de se tornar com elle solidario, parecendo que tem então o direito particular de ceder perante o direito geral.

E' pois licito aos grevistas num conflicto de direitos, opporem-se ao trabalho dos que não querem ser com elles

solidarios, contanto que não cometam violencias condemnaveis.

E' esta a boa doutrina, embora a sua applicação seja extremamente delicada e perigosa, como é tudo quanto respeita ao direito de greve, e dum modo mais geral, á guerra por legítima que seja. A força ao serviço do direito corre sempre risco de se tornar oppressora e tyrânica.

Por isso mesmo mal avisados andam os que excitam imprudentemente os operarios, instigando-os a recorrer á greve de animo leve antes de se terem exgotado os meios conciliatorios.

A desorganização do trabalho, proveniente da falta de representação profissional e da acção do individualismo, tão nefasta e condemnavel nos seus abusos como o socialismo e avessos ambos á sã doutrina, multiplica as occasiões de conflictos, que instituições judiciosas e adaptadas a uma solida organização social podiam evitar ou, pelo menos, tornar menos frequentes e violentas.

Assim, é de recommendar o recurso á arbitragem, quer accidental a proposito de um conflicto que surge, quer permanente para harmonizar e resolver os conflictos á medida que occorrem.

Póde ainda ser a arbitragem facultativa ou obrigatoria.

São conhecidos os conselhos de conciliação (*courts of conciliation*) instituidos em Inglaterra por Mundella nas suas fabricas em 1860 e compostos de numero igual de operarios e de representantes do patrão. As *Trade Unions* favoreceram a constituição desses conselhos, que se teem generalizado, evitando muitas greves. As difficuldades que vão surgindo nas relações de patrões e operarios são primeiro examinadas pelos dois secretários do conselho, e, quando estes não consigam resolve-las, por uma commissão mixta, recorrendo-se ao proprio conselho só em ultima instancia. Se ainda este não chega a uma solução, recorre-se a um arbitro. Assim se evitam os conflictos.

O juiz inglez Kettle creou os *Board for arbitration*, conselho de arbitragem presidido por pessoa extranha á questão, tendo as suas sentenças força de lei para resolver determinados conflictos existentes.

A lei de 16 de agosto de 1887 creou na Belgica os conselhos da industria e do trabalho, órgãos permanentes de conciliação amigavel.

Na Alemanha e na Austria existem em muitas industrias os conselhos de officina, que ouvem as queixas dos operarios.

Em França foi organizada a arbitragem facultativa em 1892, sem que os costumes se tenham adaptado a essa orientação pacificadora traçada pela lei.

A attitude dos poderes publicos perante as greves está naturalmente indicada. Antes que ellas rebentem, devem envidar todos os esforços para as evitar, não só vigiando pela observancia da justiça nos contratos, promovendo e favorecendo as instituições de conciliação e arbitragem, como reprimindo os manejos abusivos de agitadores, que especulam com o movimento operario e instigam os trabalhadores á lucta e á violencia.

Se a greve surge, importa manter o respeito da legítima liberdade de uns e outros, patrões ou operarios, fazendo respeitar pessoas e propriedades, punindo os attentados e diligenciando a resolução do conflicto. Finda a greve, exercem ainda os poderes publicos uma nobre missão pacificadora, fazendo observar o accôrdo e affastar a causa de novo conflicto pela sua acção suasoria.

Tudo depende, porém, da educação moral e civica de patrões e operarios, sem a qual inuteis são todas as intervenções officiosas ou officiaes.

E' a eterna verdade do *quid vanae leges sine moribus*.

Se a noção dos direitos e deveres não se impõe nitidamente á consciencia publica, que podem muralhas de

Imprensa

«Novidades»

O diário católico «Novidades», em cuja direcção se encontra Monsenhor Dr. A. Avelino Gonçalves, comemorou, no dia 15 do corrente, o seu 37.º aniversário.

Ao seu ilustre Director, bem como a todos que trabalham e colaboram nesse prestigioso órgão da Imprensa, apresentamos as nossas melhores saudações.

«O Almonda»

Completo 42 anos de existência o nosso prezado colega *O Almonda*, de Torres Novas, que, sob a criteriosa direcção do distinto jornalista dr. Carlos de Azevedo Mendes, mantém as melhores tradições na Imprensa regional, sempre muito bem redigido e de impecável aspecto gráfico. Comemorando essa data publicou um número especial de 24 páginas com valiosa colaboração coordenada pelo dr. A. Borges dos Santos, director da Biblioteca e Museu Municipal, e assinada por dr. Augusto Mendes, Santos Marques, Faustino Bretes, Jorge Ramos e capitão Luís Drumond.

Publicações recebidas

Isto é a Madeira — Roteiro Turístico do Arquipélago da Madeira

Organizado pela distinta jornalista, sr.^a D. Maria Mendonça, subdirectora do bissemanário «Eco do Funchal», acaba de ser publicado, naquela cidade um valioso Roteiro Turístico intitulado *Isto é a Madeira*, contendo 1 mapa da Ilha da Madeira, a planta da bela cidade do Funchal e ilustrado com numerosas e interessantes gravuras que nos dão aspectos da Madeira e da Ilha do Porto Santo, onde, recentemente, foi inaugurado um aeroporto.

Agradecemos o exemplar que nos foi oferecido.

papel contra abusos de carne e osso, a acção repressiva da força publica contra multidões anarchizadas?

*

Um ponto delicado resta examinar respeitante ao direito de greve do pessoal dos caminhos de ferro, especialmente nos serviços publicos.

A extensão deste artigo obriga-nos a deixar essa these para o numero seguinte, em que prosseguiremos o nosso estudo com a mesma serena imparcialidade.

J. Fernando de Souza.

Linhas Estrangeiras

BRASIL

No dia 12 de Outubro realizou-se no Rio de Janeiro, com a presidência do almirante Ernâni do Amaral Peixoto, ministro da Viação e Obras Públicas, a inauguração do X Congresso Panamericano dos Caminhos de Ferro. A importante assembleia de técnicos de transportes ferroviários reuniu mais de quinhentos delegados de vários países do continente americano e observadores europeus.

A representação oficial do Brasil foi presidida pelo Eng.^o Joaquim Francisco Capristano do Amaral, Director-Geral do Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

O Congresso funcionou no Rio de Janeiro até ao dia 19, transferiu-se no dia 20 para São Paulo, onde, a 21, foi inaugurada a Exposição Internacional Ferroviária, e encerrou-se no dia 27, em Brasília.

A delegação do Uruguai ofereceu uma nota singular e simpática na sua constituição, pois dela fez parte uma representante do sexo feminino. O facto de uma engenheira participar num Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro como delegada do seu país, era até aí absolutamente inédito. Ocorreu pela primeira vez em cinquenta anos, desde quando a primeira dessas assembleias se reuniu pela também primeira vez em Buenos Aires, no ano de 1910.

Trata-se da sr.^a Marta Casabo, engenheira industrial, membro da Asociación de Ingenieros del Uruguay, em Montevideo.

CUBA

Cuba, situada na América Central, é constituída pela ilha que lhe dá o nome; pela ilha de Pinos e por numerosas outras que somam uma superfície de 114 524 km². A sua população vai um pouco além de 6 500 000 habitantes. A ilha principal mede 1 250 km. Está situada à entrada do golfo do México. Este arquipélago foi descoberto por Colombo, na sua primeira viagem realizada em 1492. No século XVI, a Espanha conquistou o seu território e iniciou a sua colonização, apesar dos ataques dos corsários ingleses, franceses e holandeses. No século XIX, travaram-se as lutas pela independência, que só se conseguiu em 1898, com o auxílio dos Estados Unidos, então em guerra com a Espanha.

Cuba possui actualmente cerca de 15 000 quilómetros de caminhos de ferro, dos quais somente 4450 para serviço público, pois os restantes pertencem às numerosas fábricas de açúcar.



Nápoles vai ter uma moderna estação ferroviária

Este ano, por ocasião dos Jogos Olímpicos de Roma, vai ser aberta à exploração a nova estação de Nápoles, que será a mais moderna e a mais luxuosas no género.

O primeiro caminho de ferro eléctrico do Mundo

O primeiro caminho de ferro eléctrico do Mundo apareceu quando se realizou a Exposição Industrial de Berlim, nas proximidades de Lehrter Bahnhof.

Em 1896, Werner von Siemens descobriu o princípio electrodinamo. Construiu, então, o primeiro caminho de ferro eléctrico, com o qual pretendeu divulgar, durante a referida Exposição, a corrente eléctrica e, ao mesmo tempo, coordenar as suas experiências.

Na própria Exposição estava instalada uma via particular de 300 metros e eram necessários 2 minutos para fazer todo o percurso. Mais de 80 mil pessoas tiveram a oportunidade de viajar nesse primeiro comboio eléctrico, que se compunha de uma locomotiva, cujo motor eléctrico punha as rodas em movimento por meio de uma caixa de engrenagens, e de três carruagens. O condutor ia sentado na locomotiva, que atingia a velocidade de 9 km. à hora. Cada vagão comportava 6 pessoas. A pequena central eléctrica, na qual uma diminuta máquina a vapor movia o dínamo, estava instalado perto da linha e causava a admiração geral dos visitantes assim como o próprio caminho de ferro; a corrente era transmitida por meio de um ferro colocado horizontalmente entre os dois carris.

Foi de Berlim, pois, que saiu o primeiro caminho de ferro eléctrico, agora utilizado em todo o Mundo.

Mais de 200 000 navios foram ao fundo em cem anos

Sabe-se, segundo estatísticas organizadas laboriosamente, que nos últimos cem anos o número de navios afundados e que as águas oceânicas silenciosamente amortalharam se eleva a cerca de 217.000 —

assim informa o «Boletim do Porto de Lisboa», no seu número 113, correspondente a Junho de 1960. E o «Boletim» seguidamente, desenvolvendo a notícia, acrescenta:

Muitos destes navios tinham no seu bojo cargas valiosas — alguns deles preciosos tesouros, até — que ficaram, talvez para sempre, presa do mar.

No entanto, existem empresas especializadas que se dedicam ao trabalho difícil e exaustivo de localizar, primeiro, e de recuperar, em seguida, navios afundados ou de determinados bens neles encerrados. Mas poucas são as recuperações conseguidas.

Cada navio afundado tem a sua história, história de trágicas aventuras, de procelas temerosas, desastres inesperados, de batalhas sem mercê.

A inesquecível epopeia marítima portuguesa, abrindo ao Mundo as rotas oceânicas, avolumou grandemente a série, infelizmente interminável, das tragédias do mar.

O Grande Oceano passou a ser trilhado por inúmeros navios de todas as nações, e o Homem dominou o Mar ocupando-o permanentemente. Basta dizer que hoje, em viagens no mar, há sempre, pelo menos, nada menos que um milhão de pessoas a bordo dos navios que sulcam as rotas marítimas. Mas, vencido embora, devassado, despojado das fabulosas lendas que o encobriam, o Mar nunca deixou de mostrar o seu arrego e despeito, arrebatando avidamente navios, vidas, mercadorias, tesouros, alguns destes cobertos pelo fulgor da história.

Na costa de Saint-Malo, na França, por exemplo, está afundado, desde há mais de quatro séculos, um navio que contém o maravilhoso guarda-roupa do imperador Montezuma, com os seus esplendores trajos tecidos de ouro.

Uma parte das jóias da infeliz rainha Maria Antónia também estão encerradas no casco de um navio afundado.

E as cargas de preciosidades sem par, o ouro das conquistas, o espólio das sangrentas pelejas, os tesouros de inúmeros «galeões de Vigo», repousam ainda hoje no fundo dos mares, guardados teimosamente no seio das naves afundadas, que são tantas, tantas, que só nos últimos cem anos o seu número foi além de duzentas mil.

Como se devia subir e descer dos comboios, segundo aconselhava uma velha publicação

Uma antiga publicação dava, com deliciosa ingenuidade, um sem número de conselhos às pessoas que se serviam do comboio para viajar.

— Quando se viaja — ensinava e prevenia a publicação — é de absoluta conveniência saber como se há-de subir e descer das carruagens ferroviárias, a fim de evitar acidentes que podem ser gravíssimos. Antes de entrar num comboio, deve-se preferir lugar numa das carruagens centrais, qualquer que seja a classe para que se tomou bilhete, e em cada carruagem o melhor lugar é o das bancadas do centro, pois que aí sente-se muito menos a trepidação, muito menos o ruído, e está-se menos exposto à violência dos solavancos tanto à partida como na paragem dos comboios. A não ser que a tracção seja defeituosa, tais precauções proporcionam sempre uma viagem cómoda».

Quanto à posição do corpo, a publicação referia:

«Quando o estômago o permite, a melhor posição do passageiro é a de ir sentado a um dos cantos, com as costas voltadas para a máquina, pois que assim está-se mais livre das poeiras e das correntes de ar. Deve-se procurar também ir o mais perto possível da campainha de alarme, é claro, nas carruagens que têm esse grande melhoramento, a fim de, em caso de necessidade, se poder utilizar esse recurso de socorro».

Deve-se subir com o pé direito ou com o pé esquerdo para uma carruagem? Evidentemente que com o pé direito — aconselhava a antiga publicação, não por superstição mas pelos motivos que se vão ler em seguida:

«Para subir a carruagem ferroviária, deve-se pôr o pé direito no primeiro estribo para que o mesmo pé seja aquele que primeiramente se vai apoiar no sobrado da carruagem. Fazendo o contrário, e sobretudo quando se levam bagagens na mão, o passageiro expõe-se a perder o equilíbrio e a provocar a hilaridade dos companheiros de viagem».

E como, há mais de cinquenta anos, as senhoras não usavam os vestidos tão curtos como agora, o artigo em questão, observava:

«Esta recomendação dirige-se, principalmente, às damas, as quais muitas vezes se embarçam nos vestidos quando sobem para um comboio, esquecendo-se de que os devem arregaçar um pouco, puxando-os na direcção dos joelhos».

Os conselhos sucedem-se ininterruptamente, como os leitores estão vendo:

«Nunca se deve cometer a imprudência de subir para um comboio em andamento, por mais que este pareça vagaroso. A tentativa, além de proibida, é perigosíssima: os pés podem escorregar e as pernas podem, na queda, ser apanhadas pelas rodas dos

vagões ou da locomotiva, acidente que se regista com grande frequência devido à citada imprudência de muitos passageiros».

Já ficámos a saber como se devia subir. Agora vejamos como se devia proceder para descer de uma carruagem:

«Para descer de um compartimento, a sagacidade própria e os regulamentos das companhias ferroviárias recomendam que se espere o momento de estar o comboio completamente parado. Àqueles que arrostando a responsabilidade dos perigos, quizerem descer mais depressa, aconselharemos a que o não façam de recuo, como é vulgar ver-se, mas sim para a frente, olhando a dianteira do comboio, e a que ponham o pé não de chapa mas sim apoiado apenas na extremidade a fim de não escorregar, e inclinando um pouco o corpo para trás sem demorar a mão na carruagem. Para as damas recomendaremos o mesmo processo de descida, tendo cuidado de arregaçar um pouco as saias de modo que estas se não vão prender no estribo, o que seria motivo de queda desastrosa ou pelo menos que muito as magoaria».

Como uma viagem não dura toda a vida, o comboio tem que chegar ao seu destino. O que se devia fazer para, na estação de chegada, não se correr qualquer risco? A esta pergunta vai responder-nos o artigo em questão:

«Nas gares em que o pavimento fica ao nível do sobrado dos vagões, ainda se torna mais perigoso descer antes do comboio ter parado por completo, pois se arrisca o passageiro a que o pé lhe fique esmagado entre o comboio e o pavimento da gare, ou entre esta e o estribo da carruagem. Quando o comboio é chegado ao seu destino, ou à estação em que o passageiro deva sair, é preciso evitar o choque brusco produzido pelo emprego do travão, isto querendo a pessoa levantar-se antes do comboio ter parado. Então, convém esperar esse choque com uma inclinação do corpo que o previna, pois de contrário o passageiro apressado cairá de chofre, desamparadamente, sobre o banco ou nos joelhos do seu vizinho na viagem».

O seguinte conselho não deixa de ser igualmente curioso:

«É preciso não viajar num comboio com a bengala ou o chapéu de chuva entre as pernas. Qualquer desses objectos deve ir à direita ou à esquerda da pessoa, ou na rede da carruagem; de contrário, em caso de choque ou solavanco maior, pode-se ser ferido na cara ou nas mãos».

Este conselho, que passamos a transcrever, não perdeu, porém, actualidade:

«Não é prudente viajar de comboio com a cabeça fora da portinhola das carruagens, pois que, em muitos pontos, pode haver insuficiente espaço para passar e, no caso de choque ou grande solavanco, pode-se esmagar ou partir a cabeça contra os alizares das mesmas portinholas».

Recortes sem comentários

Um ferroviário alugou uma carruagem para passear de comboio

NOVA IORQUE, 27 de Outubro — William Pyle, antigo ferroviário, goza agora o luxo de viajar numa carruagem-salão especial que alugou para efectuar uma viagem de um extremo ao outro dos Estados Unidos. O aluguer da carruagem custou-lhe a bonita soma de quinze mil dólares provenientes da sorte grande que lhe saiu na lotaria irlandesa.

Acompanham o sr. Pyle, que conta 78 anos, sua esposa, a senhoria do prédio em que habita e mais cinco amigos. A carruagem é só para eles. O grupo saiu de Los Angeles, onde Pyle vive, no dia 5 de Agosto, seguindo para Nova Iorque, e dirige-se agora para a Costa Ocidental, depois de visitar Chicago.

O antigo ferroviário ganhou 140.300 dólares na Primavera passada, na lotaria do Hospital Irlandês.

— A Companhia Southern Pacific julgou que eu tinha endoidecido quando que lhe telefonei para perguntar em que condições me alugaria uma carruagem inteira para uma excursão ao Leste — disse Pyle. — O homem que me atendeu disse-me que o aluguer da carruagem custaria cerca de sete mil e quinhentos dólares. «Ótimo, respondi; vou mandar-lhe um cheque de oito mil e quinhentos dólares, para o caso de ser mais caro».

Pyle adquiriu, depois, à força de dólares, o direito a outras regalias: refeições no vagão-restaurant de primeira classe e nos melhores hotéis do percurso, e empregados privados. Uma doença cardíaca impediu-o de gozar plenamente a maravilha da sua carruagem especial. Na semana passada esteve dois dias em Chicago a descansar, num quarte de hotel.

Pyle e os seus convidados visitaram já El Paso, Nova Orleans, Cincinnati, as cataratas do Niagara, e as cidades de Nova Iorque e Chicago.

Pyle informou que a maioria dos seus convidados nunca havia saído da Califórnia. Por isso quis que visitassem o resto

do país e admirassem as suas belezas, como ele fizera enquanto foi ferroviário.

Reformou-se em 1938, e trabalhou depois como guarda de um Banco, até 1949.

— Sobejou-me bastante dinheiro para me durar até ao fim dos meus dias — disse ele — mas se ganhar nova sorte grande — farei outro passeio igual a este!

(Do «Diário Popular»)

60.000 pulgas em casa

A fúria de coleccionar e o amor da ciência levaram um professor de Gloucester a reunir, em casa, 60.000 pulgas apanhadas nas ilhas britânicas.

Cuidadosamente conservadas em álcool, em frascos bem etiquetados, estes espécimes ajudam o professor a concluir a sua grande obra: um atlas da distribuição das pulgas na Grã-Bretanha. Segundo este cientista, existem 61 variedades de pulgas britânicas, das quais apenas algumas são parasitas do homem. Mas a distribuição destas diferentes espécies é irregular no país: o condado de Inglaterra que mais pulgas conta é o Hertfordshire, onde há quarenta e duas variedades. Em trinta e sete condados há apenas uma dezena de espécimes. E há três condados escoceses onde não se encontra uma pulga.

(Do «Jornal do Médico»)

A guerra contra a cunha

A cunha é a alavanca mágica, que vence todos os obstáculos. O seu poder é tão grande e universal, que serve para tudo, e sem ela nada se faz. Eis o que diz toda a gente.

Pede-se uma cunha para os exames escolares, para que se aprovem os que não se prepararam, e se lancem na vida os incompetentes com diploma de aptos;

Pede-se a cunha para os concursos, para que o júri seja partidário e que não faça justiça;

Uma outra recomendação que não deve cair em saco roto, é esta:

«Quando haja qualquer acidente de viagem, um descarrilamento, uma quebra de freio, etc., os passageiros usarão de prudência de permanecer nos seus lugares, até que o pessoal ferroviário dê as suas ordens. Assim se evitarão as grandes desgraças que, as mais das vezes, são consequências do pânico e não do acidente ocorrido. Nas situações melindrosas, perante o perigo, o sangue frio evita muitos desastres».

Mais uma recomendação que não é para desprezar:

«Convém ainda ver muito bem como ficam dispostos nas redes ou prateleiras das carruagens ferroviárias os volumes ou bagagens, verificando sempre a sua máxima segurança, para evitar que resvalam com a trepidação da marcha do comboio, e não vão

cair sobre a cabeça de alguém. Devem-se, pois, deixar os volumes bem metidos no bojo da rede ou bem assentes nas prateleiras e não à borda destas».

O artigo fechava com esta um tanto ou quanto ingénua recomendação:

«Para permanecer numa gare, é preciso estar a uma certa distância dos comboios que partem ou que chegam. Esta precaução evitará que se seja atingido por uma portinhola aberta ou mal fechada».

A mais extensa linha férrea recta do Mundo

A linha ferroviária em que se encontra a recta mais comprida em todo o Mundo, deve ser ainda a do caminho de ferro da Argentina ao Pacífico. Efectivamente, desde Buenos-Ayres até aos Andes, numa distância de 391 quilómetros, não há uma única curva nem terraplenagem.

Pede-se a cunha (ó céus!) até para influenciar o tribunal.

E quem pede, ou é inconsciente, ou não se angustia com o atropelo dos direitos alheios e com a pressão feita, sabe Deus por que meios, à consciência dos outros.

A generalização da cunha, em que se está a cair, supõe o suborno e a falta de justiça, e gera a incompetência e a desordem.

É preciso fazer compreender que há pedidos que se não fazem, porque se não podem atender. Por isso é preciso substituir a cunha pela valorização pessoal.

Para desterrar a mania da cunha, factor e produto de desconfiança, é urgente empreender uma campanha que, por todos os meios, vá criar a noção da dignidade e responsabilidade do trabalho, e que leve quantos procurem lugares ou situações a prepararem-se conscienciosamente para elas.

Vou emalar estas palavras, a fim de seguirem para a tipografia.

...para que será a cunha que me vêm pedir os que estão à porta?

(Do «Jornal de Almada»)

Um touro que depois de «morto» perseguiu o toureiro

ALICANTE, 31 de Julho — O novilho «morto» perseguiu «El Caracol», que teve de o matar definitivamente. O episódio ocorreu ontem na praça de Almoradi, perto desta cidade. O novilheiro «El Caracol» lidara bem e abatera com uma só estocada o segundo novilho. Foram-lhe concedidas duas orelhas e rabo, dando volta à arena, no meio de aplausos; mas quando passava perto, o novilho levantou-se e perseguiu «El Caracol», que teve de matá-lo, mas desta vez, sem a mesma sorte, com numerosos pinchazos, estocadas e descabelos. E o público decidiu retirar-lhe as orelhas e rabo que lhe concedera, gerando-se grande «bronca», — (ANI).

O mês de Agosto é impróprio para o casamento...

Se quereis ser felizes não deveis casar em Agosto, na altura dos grandes calores — tal é a conclusão dum grande inquérito feito pelo jornal «Al Gumhuriyah», do Cairo.

O jornal, que solicitou a opinião de várias personalidades do mundo médico, social e religioso, afirma ter encontrado uma relação entre a recrudescência da criminalidade passional e o calor tórrido dos meses de Verão, em especial o mês de Agosto.

Desconfiem do mês de Agosto e dos casamentos contraídos com jovens encontradas nas praias — aconselha o jornal, afirmando, apoiado em estatísticas, que o número de jovens casadas que foram assassinadas durante a lua-de-mel pelos seus maridos aumenta invariavelmente com a subida de temperatura.

Três crimes espectaculares, todos eles passionais, ocuparam a primeira página dos jornais do Cairo. Em todos eles, tratava-se de maridos loucamente apaixonados pelas suas jovens e belas esposas.

(Do Jornal do Médico)

Aviso aos passageiros dos aviões supersónicos

Vão sofrer de alucinações os passageiros dos futuros aviões comerciais supersónicos — afirmou no Congresso Europeu de Medicina Aérea, o comandante W. Stewart, psicólogo da R. A. F.

Como os aviões não terão janelas, para não enfraquecer a fuselagem, os passageiros ficarão sujeitos às suas próprias sensações e assim julgarão que o aparelho vai a subir quase na vertical quando se der uma forte aceleração e, pelo contrário, terão a sensação de um choque quando o avião reduzir a velocidade.

Stewart sugeriu a colocação de um aparelho de Televisão no interior da cabina para dar aos passageiros uma imagem real da posição do avião em relação à Terra.

Do (Jornal do Médico)

Vermes encontrados em cigarros italianos

Há tempos que os fumadores italianos se mostram preocupados e olham com suspeita para os seus cigarros: várias pessoas, verificando que os «Nazionali» ardiam mal, e tinham um gosto amargo, abriram alguns. Qual não foi o seu espanto quando viram diversos vermes, chamados «lasioderm» do tabaco, logo baptizados pelos romanos, de «amigos dos nazionali».

Parece que esses bichos provêm de minúsculos ovos postos por um insecto na planta do tabaco e que chegam, por vezes, a sair da crisálida apesar do tratamento especial dado às folhas. Nas companhias de tabaco italianas afirma-se que no conjunto, a percentagem de cigarros contaminados é ínfima.

Quanto aos fumadores, pensam com certa repugnância nos cigarros já fumados e contendo, possivelmente, esse indesejável «amigo».

(Do «Jornal do Médico»).

O regicídio

«Do nosso prezado colaborador sr. Dr. Ruy de Andrade recebemos a seguinte carta:

Meu Caro C. M.

Vi hoje em «A Voz» o seu retrato e a notícia de que é o décimo quarto aniversário da sua ascensão à Direcção do jornal e não quero deixar de lhe dizer quanto o admiro e lhe agradeço.

E como no mesmo número de «A Voz», no «Comentário» se discute se os republicanos tomaram ou não parte no Regicídio, quero fornecer-lhe algumas notícias esclarecedoras no caso.

Durante bastante tempo, meses até, os futuros regicidas fizeram exercícios de aperfeiçoamento de tiro na Carreira de Pedrouços. Entre estes o Buíça, o Costa, o Heitor, etc. Prova de premeditação.

Na célebre reunião, onde decidiram o assassinio de El-Rei D. Carlos, estavam presentes entre outros (e alguns monárquicos), o Afonso Costa, o António José de Almeida e o Egas Moniz. Só saiu o director do «Dia».

Eu fui avisado da conjura em Vila Viçosa, no dia 27 ou 28 de Janeiro, à meia-noite, por um republicano, que veio propositadamente de Lisboa para que avisasse o Rei (coisa que fiz), porque, em reunião numa quinta do Beato, se tinha decidido definitivamente no próximo dia ou no anterior (26 ou 27), onde, como e quando matar El-Rei e se fez a distribuição das armas e lugares, em que cada um dos conspiradores devia estar a actuar.

A pessoa que me avisou, já falecida e republicana, tinha entregue a sua pistola calibre 765 F. N. a um deles e depois, arrependido pela enormidade, fora avisar-me para Vila Viçosa.

Entre os que estiveram presentes à reunião na quinta, a maioria, se não todos, eram republicanos.

Mas basta o que os jornais publicaram de infame do Regicídio e as manifestações de regozijo então e depois, para se poder afirmar a responsabilidade republicana.

Certamente também houve monárquicos ou que tais se diziam, que esperavam do Regicídio soluções de graves posições, acesso para as suas vaidades e insatisfações de ambições não atendidas.

Se quiser aproveitar a carta faça-o e se quiser nomes, de resto conhecidos, com um pouco de esforço poderei fornecer bastantes.

Com um grande abraço, seu velho amigo,

Ruy d'Andrade

Aqui está uma achega de quem foi testemunha contemporânea dos acontecimentos».

(De «A Voz», de 1-12-860)

ROLAMENTOS DE ROLOS CÔNICOS

TIMKEN

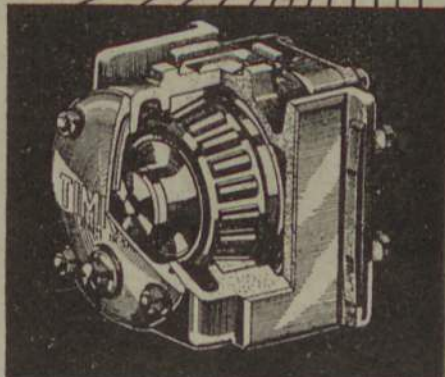
MARCA REGISTRADA
THE TIMKEN ROLLER
BEARING COMPANY

*Equipamento de
grande número
de locomotivas,
carruagens e vagons,
em todo o mundo*

Distribuidores

C. SANTOS LDA.

LISBOA-PORTO-COIMBRA



*Equipamento original
das automotoras ALLAN
em serviço na C. P.*

Material de injeção «Diesel» e eléctrico
para motores industriais, marítimos
e de camiões e tractores

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas
para passageiros e carga,
servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO
BIÉ, MOXICO E LUNDA
CONGO BELGA E RODÉSIA
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS

A Ç O S  BOEHLER

AÇOS FINOS
Para todos os fins
STOCK PERMANENTE
UNIVERSAL

LISBOA

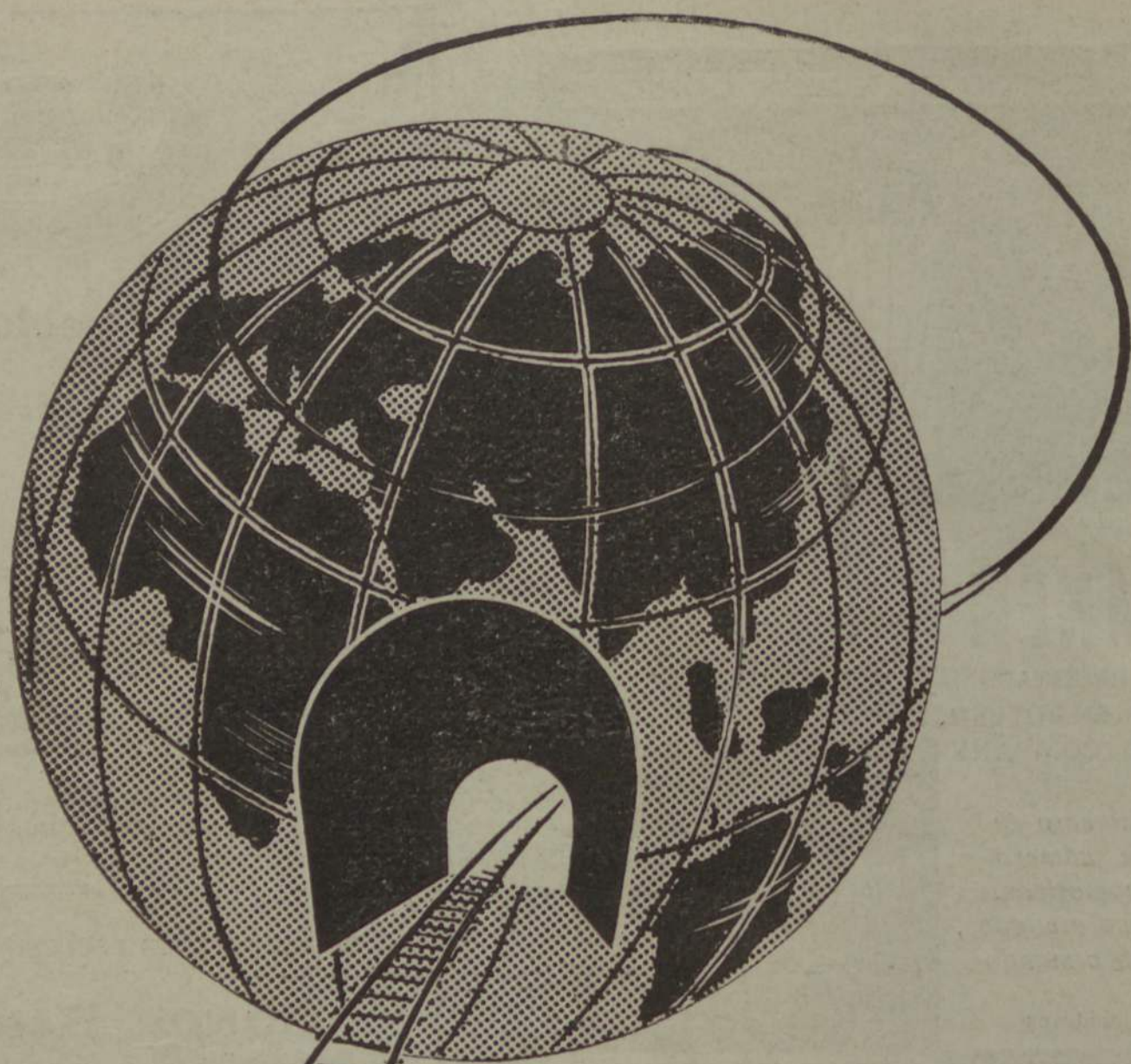
85 — Rua de S. Paulo — 87

Telefones 25072 e 366214

PORTO

31 — Rua de Ceuta — 33

Telefones 25045-46



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE