

Gazeta dos Caminhos de Ferro

17.º DO 38.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios de Comercio e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro de Estado (Resolução de Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

NUMERO 905

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1906, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze Representantes: em Espanha, Henrique de La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 13 - HORTA (Açores) Manoel da Camara Velho de Melo Cabral

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

LISBOA, 16 de Setembro de 1925

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO

Manoel de Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTES NUMEROS

Caminhos de Ferro do Estado — 2.º e 4.º aditamentos á classificação geral de mercadorias, Aviso ao Público.

SUMMÁRIO

O Centenário dos Cam. de Ferro, por A. Gomes Pag. 257
União Internacional dos Caminhos de Ferro " 260
Curso de cambios comparados " 261
O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço

Marques, pelo Eng. Ferreira Mendes Pag. 262
Viagens e Transportes " 264
Os Caminhos de Ferro do Estado nos anos de 1917 a 1920 " 265
Linhas Estrangeiras " 266
Modificações na organização geral dos Caminhos de ferro ingleses " 267
Gremio dos Açores " 268
Carteira dos Accionistas e Uma nova regalia para os jornalistas " 269
Publicações recebidas " 270

O CENTENÁRIO DOS CAMINHOS DE FERRO

UMA DATA MUNDIAL

por ANDRADE GOMES

A 27 deste mês passa o primeiro centenário da abertura à exploração com tracção a vapor, do primeiro caminho de ferro — a linha inglesa de Stockton a Darlington.

Antes desta linha várias tentativas e pedidos de



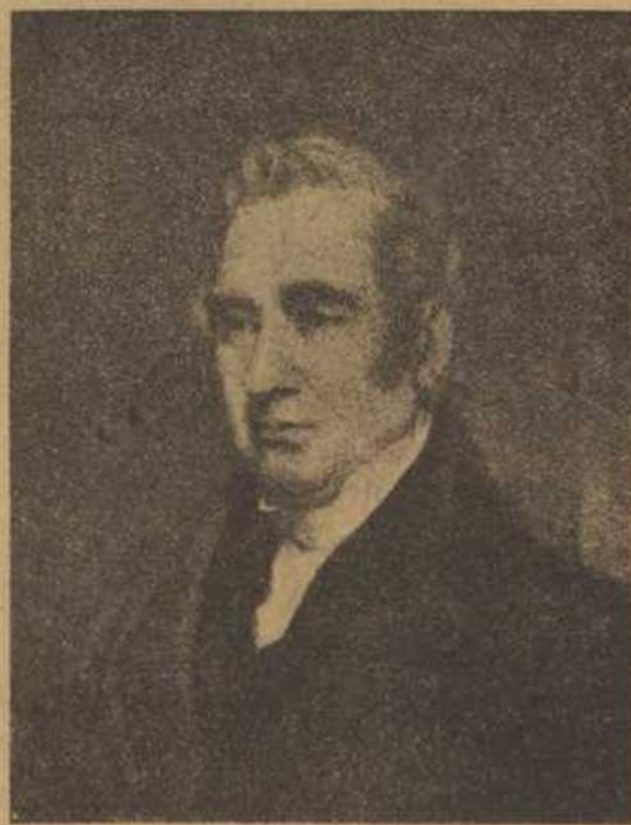
Edward Pease
1767-1858

autorização haviam sido feitos ao governo inglês para o estabelecimento de caminhos de ferro com máquina de vapor, pois já Stephenson a tinha inventado, mas nenhuma dessas empresas vingara, e continuavam apenas a circular sobre vias férreas as vagonetas puxadas por cavalos

centros mineiros e os cais dos rios e canais, onde o carvão e outros minerais embarcavam para seguir ao definitivo destino.

Além disso a linha de Stockton a Darlington foi também a primeira que fez tráfego mediante a percepção de taxa de transporte.

Esta data não interessa, pois, apenas à Inglaterra que, já em Julho último, por ocasião da reunião do Congresso dos Caminhos de Ferro, em Londres, a comemorou solenemente; interessa a todo o mundo civilizado, porque marca o início da entrada em



George Stephenson
1781-1848

acção do mais poderoso elemento para o desenvolvimento do progresso dos povos, e sem o qual a civilização ainda não teria atingido o nível a que já se elevou.

Tratando-se, pois, da celebração do mais notável facto da história do ferroviarismo, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» não podia deixar de a ela se associar com todo o entusiasmo.

que, à semelhança das usadas nas minas do Tyrol, transportavam o carvão das minas de Newcastle, Trent, Mersuy e outras, até aos canais onde nas calhas de madeira em que os mineiros do Tyrol faziam circular uns carrinhos ou vagonetas conduzindo o minério, primitivamente puxados ou empurrados por homens e depois puxados por cavalos, os engenheiros ingleses haviam construído entre os

Como dissémos, a Inglaterra já comemorou este centenário com bastante solenidade. Fe-lo com antecipação de quasi três meses, para aproveitar a estada na sua capital das figuras mais notáveis dos caminhos de ferro de todo o mundo que tinham acorrido ao congresso que ali se reuniu.

Os festejos constaram de uma exposição retrospectiva de caminhos de ferro em Faverdale (Darlington), dum grande cortejo de locomotivas e mais material circulante da linha de Stockton a Darlington cujo centenário se celebrava; da inauguração duma lápide na casa onde se vendeu o primeiro bilhete de caminho de ferro de Stockton; banquete em honra dos congressistas e visita dos mesmos à exposição.

Assistiram aos festejos Suas Altezas Reais, os Duques de York e grande número de altos dignitários, e muito povo não só de Londres como da provín-

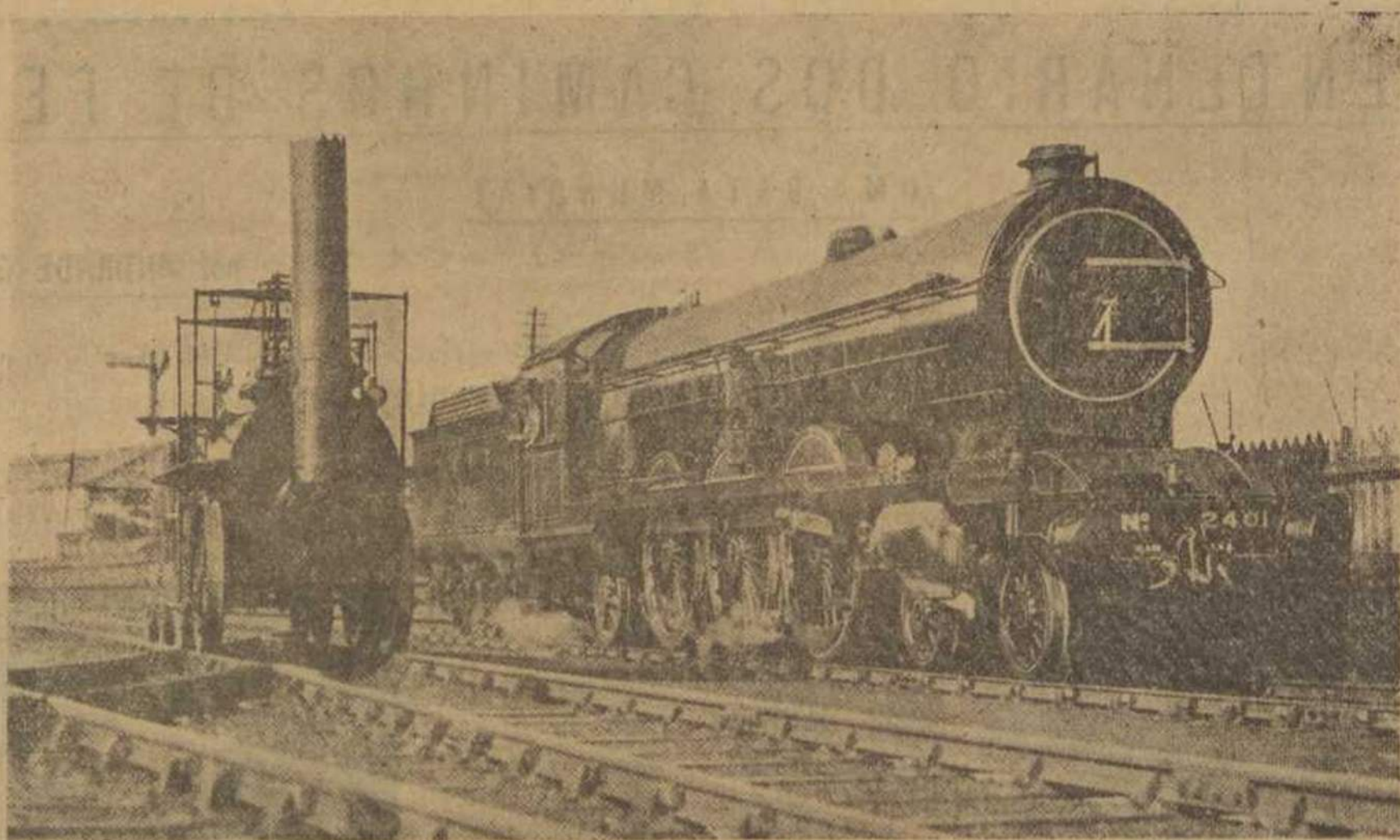
de ferro, encontra neste número da «Railway Gazette» muitos elementos preciosos sobre o particular.

*
*
*

Dissémos e repetimos que a data de 27 de Setembro de 1825, que a Inglaterra este ano comemora não pertence só aos ingleses; é uma data mundial, porque o caminho de ferro iniciado na famosa Albion, hoje é de todo o mundo.

Foi e continua sendo e será até que outra mais portentosa a venha substituir, o caminho de ferro a alavanca mais potente da riqueza dos povos. Se não fôra o caminho de ferro em que grau de civilização nos encontraríamos ainda?

George Stephenson, o construtor da primeira locomotiva, como se sentiria feliz se pudesse resuscitar e verificar o grandioso resultado da sua



A primeira locomotiva ao lado da do último modelo, tipo «Pacific» do London-North-Eastern-Railway

cia, assim como os delegados das diferentes nações ao Congresso.

O número que despertou o maior interesse foi o cortejo ferroviário entre Stockton e Darlington, que consistiu na circulação de um comboio idêntico ao que pela primeira vez circulou em 1825, com o pessoal do comboio e os passageiros vestindo trajes dessa época.

Nas diferentes povoações onde parou o cortejo, o povo formando filas de ambos os lados da via, aplaudia entusiasticamente o curioso espectáculo.

A excelente revista «Railway Gazette», de Londres, publicou com data de 22 de Junho último um número especial comemorativo do centenário dos caminhos de ferro, cujo recheio interessantíssimo ocupa cerca de 280 páginas ilustradas com magníficas gravuras impressas em papel «couché».

Quem quizer conhecer a história dos caminhos

obra. Como a sua alma se encheria de júbilo ao vêr a locomotiva de hoje, a soberba filha da sua «Rocket».

Ainda assim viveu o bastante para poder morrer com a consolação de ter sido bem útil à humanidade.

Além da linha de Stockton a Darlington, Stephenson ainda teve vida para assistir à abertura de várias outras linhas férreas, pois faleceu em 1848, data em que não só em Inglaterra como já na América e noutros países o caminho de ferro era um facto.

Desde 1829 em que George Stephenson com seu irmão Robert e Henry Broth ganharam com a sua máquina «Rocket» o prémio de 500 libras esterlinas, até 1848, foi grande o número de linhas abertas em Inglaterra, tais como a de Liverpool a Manchester, de Bolton-Leigh, Warrington-Newton, Wigan-Preston, todas autorisadas em 1833 e das quais a última foi

aberta à exploração em 1839; a de Londres a Birmingham aberta em 1837, a de Deubrich Hall a Rugby aberta em 1838, e várias outras tanto na Gran Bretanha como na Escócia e na Irlanda onde em 1839 se inaugurou a linha de Ulster até Lisburn que foi concluída até Armagh em 1848.

Um nome que também anda ligado ao de George Stephenson é o de Edward Pease, grande industrial e capitalista, sem o concurso do qual a linha de Darlington não teria sido construída, pois foi quem subscreveu com maior capital para a formação da empresa. Estava o projecto para ser aprovado no parlamento; faltava estarem subscriptos os quatro quintos do capital exigido pelos regulamentos para se poder autorizar a sua formação, e o assunto estava prestes a ser posto de parte, quando E. Pease avançou e declarou subscrever com mais 7.000 libras além das 3.000 com que já havia entrado.

Salvou a situação e passou a ter o predomínio na empresa. Se Stephenson foi o cérebro, Pease foi a alma do primeiro caminho de ferro.

O caminho de ferro em Portugal

Trinta e um anos depois da abertura do primeiro caminho de ferro, inaugurou Portugal a sua primeira linha. Já outras nações mais poderosas do que a nossa como a França, a Alemanha e a América, tinham prosseguido na obra iniciada pela Inglaterra; já a locomotiva inventada por Stephenson tinha passado por bastantes aperfeiçoamentos, quando em 28 de Outubro de 1856 se abriu à exploração o troço de Lisboa ao Carregado, da linha de Lisboa a Santarém que, fazia primitivamente parte do caminho de ferro de Lisboa à fronteira de Espanha, para o qual, por decreto de 6 de maio de 1852, havia sido aberto concurso público. Esse decreto foi assinado pela rainha D. Maria II, e pelos Ministros do Reino e da Fazenda, respectivamente, Rodrigo da Fonseca Magalhães e Fontes Pereira de Melo.

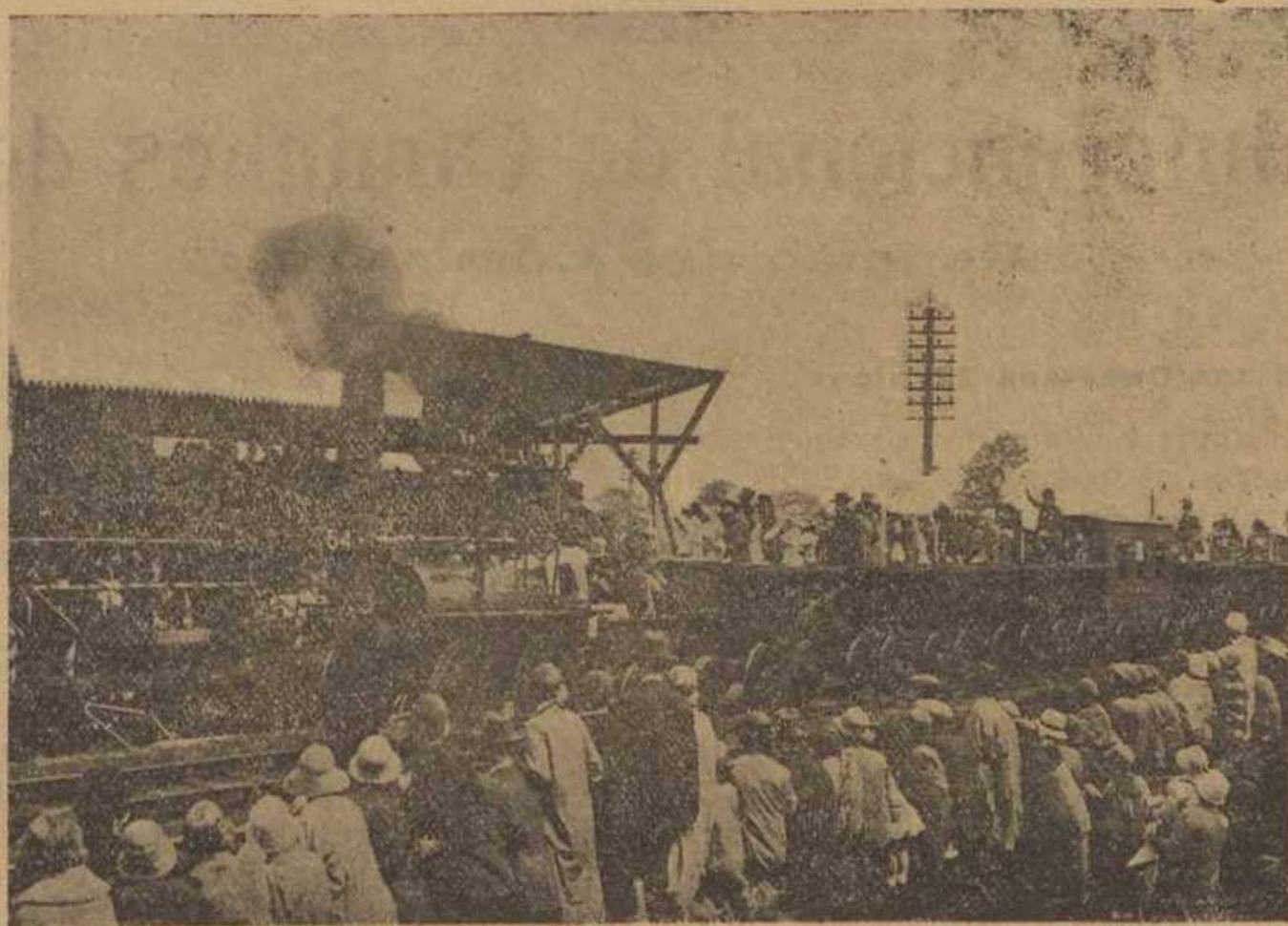
A adjudicação foi concedida à Companhia Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, representada por Hardy Hislop, que iniciou a sua construção mas que por não ter cumprido todas as cláusulas do contrato, lhe foi este pelo governo rescindido,

tendo sido depois dada a concessão a D. José de Salamanca que mais tarde a passou para a empresa que se formou com o título de Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, a mais poderosa de todas as empresas de caminhos de ferro até hoje constituídas em Portugal.

De 1856 para cá têm os nossos caminhos de ferro progredido bastante, não tanto como seria para de-sejar, encontrando-se actualmente em exploração 2.254 quilómetros, dos quais 1.146 pertencem ou são explorados pela Companhia Portuguesa, 1380 ao Estado (Sul e Sueste, 869; M. e Douro, 511), 253 à Companhia da Beira Alta, 176 à do Vale do Vouga, 185 à Companhia Nacional, 58 à de Porto à Póvoa e Famalicão e 58 à de Guimarães. Os 26 quilómetros da linha de Cascaes, explorada hoje pela Sociedade «Estoril» estão incluídos nos da rede da C. P.

Os serviços dos caminhos de ferro portugueses se não podem ainda hoje considerar-se como verda-

deiros modelos o que não é para admirar, pois em outras nações com recursos muito superiores aos de que dispomos, estão tão longe ou mais de o ser, já hoje não nos envergonham e rivalizam com os de muitos outros países. O rápido do Porto, por exemplo, é em toda a parte um bom comboio, não só pelo material que o constitui, como



Cortejo histórico-ferroviário realizado em Julho d'est. ano na linha de Darlington

pela velocidade com que circula. Nos Caminhos de Ferro do Estado também nos últimos tempos se tem notado importantes progressos. E' com satisfação que aqui nos atrevemos a afirmar que só devido à soma de muito boas vontades e de muitos sacrificios da parte de quantos contribuem com o seu esforço intelectual ou material para os caminhos de ferro, se poderia em tão poucos anos, como são os que vão de 1918 a 1925, fazer-se o que se tem feito para o levantamento dos nossos caminhos de ferro que em consequência da guerra quasi estavam aniquilados por completo.

E confiado nessas boas vontades que dia a dia vemos evidenciarem-se, esperamos vêr dentro em relativamente pouco tempo, os nossos serviços ferroviários perfeitamente a par dos melhores do estrangeiro.

Quando em 1906 passou o cincoentenário da inauguração da primeira linha férrea portuguesa, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» comemorou o jubileu dêsse importante acontecimento com a publicação de um número especial, ricamente colaborado pelas principais figuras do meio ferroviário português, e ilustrado com magníficas gravuras.

Dêsse belo número, datado de 1 de Outubro de 1906, constam a história dos caminhos de ferro portugueses, escrito pela pena autorizada do engenheiro Justino Teixeira, ainda ha poucos anos falecido, e vários outros artigos assinados por Vasconcelos Porto, Luciano de Carvalho, Oliveira Simões, Mello de Matos, Miguel Queriol, já todos falecidos, e um do nosso ilustre director, Engenheiro Sr. Fernando de Souza, um dos sobreviventes dessa gloriosa pleiade que deu ao caminho de ferro tudo quanto pouda da sua famosa inteligência.

E' também dêsse número um interessante artigo que não tem assinatura, mas que, sem dúvida, é de Mendonça e Costa, a alma da «Gazeta», e que trata da origem dos caminhos de ferro.

O nosso velho amigo, o erudito bibliotecário do Conselho de Arte e Arqueologia, Sr. Christiano Tavares, a êsse tempo secretário da nossa redacção, também assina um interessante artigo em que se descreve a cerimónia da inauguração da linha de Lisboa ao Carregado.

Este número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» é um dos mais belos da sua preciosa colecção. Descobre-se nêle o carinho que presidiu à sua confecção.

Oxalá que daqui a trinta e um anos, tantos são os que faltam para a comemoração do primeiro centenário dos caminhos de ferro portugueses, alguém na «Gazeta» possa com igual brilhantismo fazer idêntica manifestação.



União Internacional de Caminhos de Ferro

Reunião das Comissões

Continuação do n.º 904

Comissão das Questões Técnicas

Esta Comissão, quinta e última, foi a primeira que reuniu, tendo realizado as suas sessões em 30 de abril e 4 de maio do corrente ano em Munich como as demais e não em Florença, como por lapso dissémos no relato da «Troca de Material Circulante».

Assistiram os delegados da Alemanha, Austria, Belgica, Filandia, França, Hungria, Italia, Polónia, Romania, Suecia, Suíça, Tchecoslovaquia e União das Repúblicas Socialistas Soviéticas.

A sessão foi aberta pelo Presidente da Comissão, M. Duchatel, o qual fez o necrológio de M. Cumbe, Engenheiro em Chefe Adjunto de Tracção dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, terminando por propôr um minuto de pé à memória do falecido colega.

A primeira questão a tratar foi o *Aquecimento dos combóios nas linhas exploradas electricamente*, sendo apuradas as conclusões propostas por uma sub-comissão de estudo. As prescrições estabelecidas não são obrigatórias senão para as Administrações que se entendam para montar a «chauffage» electrica nas carruagens utilizadas no tráfego directo combinado entre si.

Segunda questão apresentada:

«Utilização em transporte internacional dos vagões pertencentes às Administrações ou a particulares e providos de mecanismos especiais e eventualmente de engenhos productores de energia, com o fim de realizar em trânsito certas condições necessárias à conservação das mercadorias. Disposições a encarar sob o ponto de vista de segurança, pela sua admissão em câmbio e sob o ponto de vista da taxa, no que respeita principalmente ao peso morto suplementar à rebocar, pelo facto de existencia de maquinismos e engenhos especiais. Após curta discussão, foi decidido manter pura e simplesmente a aplicação do § 18, ponto 12 do R. I. V. (edição Perouse 1925), e confiado, a uma sub-comissão composta pela Suíça como administração presidente, a Alemanha, Romania e a Tchecoslovaquia como membros,

o estudo dum guia de prescrições a seguir na circulação de vagões que exigem cuidados especiais.

Terceira questão: *«Unificação das indicações previstas no § 25 da Unidade técnica. Escolha dum sinal a colocar nos veículos fóra das condições de frenagem prescritas pela comissão.*

As prescrições aprovadas foram as resolvidas na reunião conjunta com a comissão de Troca de material circulante.

Quarta questão: *«Introdução dum engate central automático».* Antes da abertura dos debates sobre a questão, o Presidente explicou a intervenção neste assunto do Bureau Internacional do Trabalho (B. I. T.) concedendo em seguida a palavra ao seu representante M. Voiumaa que fez uma interessante e larga exposição.

Encarou o problema do engate e desengate dos vagões e da atrelagem automática sob os aspectos técnico, financeiro e de segurança do pessoal dos caminhos de ferro, sendo êste último o que em particular interessa ao B. I. T. e que justifica a sua presença na reunião.

O B. I. T. em resultado de estudos estatísticos chega às seguintes conclusões:

4.º — A adopção do engate automático nos Estados Unidos realizou um progresso incontestável pela diminuição do número de desastres na atrelagem e desatrelagem, numa proporção de 80 %.

2.º O risco de acidente mortal (o único elemento verdadeiramente comparável) é actualmente nos Estados Unidos mais elevado que na Gran-Bretanha e nalguns outros países, mais baixo que na maior parte dos países do continente europeu. A percentagem dos ferroviários mortos, em virtude das manobras de atrelagem e desatrelagem, nos países onde não há engate automático, é de 1,5 a 2,5 por mil; a de feridos gravemente é de 10 a 12 mil, e a de feridos sem gravidade, de 50 a 60 por mil.

Justificado assim, pelo representante do B. I. T., as vantagens da atrelagem automática, a comissão confiou o estudo da questão a uma sub-comissão composta pela França (presidente), Alemanha, Austria, Bélgica e Itália.

Duas razões principais motivaram esta conclusão: as razões de ordem humanitária, e as razões de ordem técnica.

A comissão delegou na sub-comissão o estudo sob o ponto de vista humanitário por a deficiência estatística levar a erros que é preciso averiguar, não se fossem fazer despesas consideráveis para um resultado inútil. Sobre as razões de ordem técnica, a comissão não julgou útil dar à Sub-comissão directivas precisas.

Quinta questão: *«Exame do pedido apresentado pelos caminhos de ferro tchecoslovacos para o efeito de saber se os fechos das portas das carruagens da antiga Administração Austro-hungara satisfazem bem as prescrições elaboradas pela Comissão».*

Depois de examinar o relatório apresentado pela Suécia e ouvido os delegados das Administrações que possuíam carruagens do tipo de que se trata, a comissão resolveu por unanimidade recomendar às Administrações a substituição desses fechos por outros, conforme as prescrições da União Internacional dos Caminhos de Ferro, nas carruagens, destinadas a circular do estrangeiro.

Sexta questão: *«Introdução de travões de freio com duas partes, uma permanente, outra sob a forma de palmilha aplicada primeira, permitindo a troca.»*

A Comissão aprovou conclusões sobre as cotas geométricas das superfícies de contracto entre as duas partes do travão.

Setima questão: *«Estudo das disposições próprias a facilitar a passagem duma guarita á guarita vizinha em vista da utilização dos freios emparelhados.»*

Sobre este problema, a Comissão decidiu que a questão não fosse resolvida nesta sessão e que as linhas francesas se entendessem a este respeito com o relator romeno e com as Administrações igualmente interessadas.

Oitava questão: *«Unificação dos porta-sinais e dos porta-lanternas.»*

A Comissão concluiu que é muito difícil, senão impossível, chegar a uma unificação na colocação dos porta-sinais no material de passageiros, e decidiu manter a aplicação pura e simples do R. I. C.

Nona questão: *«Resistência dos engates dos veículos admitidos em tráfego internacional. Reforço dos engates de parafuso.»* Foram apreciadas as decisões tomadas em Florença, insistindo o Presidente na resistência mínima de 50 toneladas para os veículos existentes.

Décima questão: *«Modo de fechar os vagões de mercadorias para impedir, na medida do possível, os arrombamentos.»* A comissão tomou conhecimento duma fecho imaginado por M. Csik, deixando ao cuidado das várias Administrações experimentarem-no e de comunicarem o resultado à Hungria, país encarregado do estudo deste assunto.

Undécima questão: *«Unificação internacional de sinais de alarme a colocar nas estradas a uma distância apropriada das passagens de nível, em caso de supressão da cancela.»* Esta questão submetida à comissão pelo Comité de Gerência, foi decidido encarregar do seu estudo uma sub-comissão composta pela Tchecoslovaquia, Alemanha, Austria, França e Hungria.

Novas questões apresentadas

1.^a: *«Proteção das linhas telefónicas e telegráficas contra a acção perturbadora causada pelas linhas de*

corrente forte ou alta tensão e, principalmente, pelas linhas de caminhos de ferro electrificados.» Foi encarregada deste estudo uma sub-comissão compreendendo a Suíça, (Presidente), França e Itália, decidindo-se, em razão da grande urgência, que ela convocaria às suas reuniões as outras Administrações-Membros da comissão que são igualmente interessados na questão (Alemanha, Austria e Suíça), afim de evitar troca e correspondência e resolver-se o assunto mais depressa.

A V Comissão terá em Setembro uma sessão especial para examinar as conclusões da sub-comissão e submeter ao comité de Gerência as propostas para se tomar uma decisão.

2.^a: *«Estudo das questões relativas à iluminação eléctrica das carruagens, que apresentem um interesse comum.»* A comissão confiou o estudo desta questão, sob reserva da aprovação do comité de Gerência, a uma sub-comissão composta da França (Presidente), Alemanha, Romenia, Suíça e Tchecoslovaquia.

3.^a a) *«Fixação da altura da tensão de corrente e das variações da tensão admissíveis nas linhas de corrente alternada que são exploradas com corrente a alta tensão e a baixa frequência ;*

b) *«Fixação da altura do fio de "trolley" acima do rail e do afastamento admissível em relação ao eixo de via, proveniente não só da montagem em zigzags como também da violência de vento, delimitação dos contornos do espaço a deixar livre para a linha da tomada de corrente ;*

c) *«Estabelecimento de directivas para a montagem de troços de via sem corrente, nas gares fronteiriças nas quais se encontrem caminhos de ferro com fios de "trolley" alimentados por tipos de correntes diferentes, por exemplo : corrente alternada e contínua, ou corrente alternada e trifásica ;*

d) *«Unificação das instalações a efectuar com o fim de prevenir qualquer contacto com as partes sob alta tensão, não só para sistemas eléctricos das gares e das linhas como para as do material circulante.»*

A comissão decidiu reter estas questões propostas pela Alemanha, resolvendo que só serão tomadas resoluções após estudo que demonstre a sua possibilidade e utilidade, encerrando-se em seguida a sessão.

Fim

Curso de câmbios, comparados

	Em 29 de Agosto		Em 15 de Setemb.	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres,	96\$50	96\$50	95\$00	96\$00
Paris	—	\$93,5	—	\$93,5
Madrid	—	2\$36,0	—	2\$86,0
Alemanha	—	4\$76,0	—	4\$74,0
Amsterdã	—	8\$04,0	—	8\$88,0
New York	—	19\$77,0	—	19\$85,0
Italia	—	\$75,0	—	\$83,5
Suissa	—	3\$89,0	—	3\$84,0
Bruxellas	—	\$90,5	—	\$88,0
Libras	—	—	—	—

Falta de espaço

Por absoluta falta de espaço não publicamos o Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, o que faremos no próximo número.

O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

pelo Eng. FERREIRA MENDES

MAS, torno a dizer, a-pezar-disso a situação não é tão má como a querem fazer.

As melhorias feitas deveriam ter sido pagas por um grande empréstimo e não sucedeu assim; o caminho de ferro tem pago uma parte delas com as suas receitas próprias.

Parece-me que dêste modo a questão é posta no seu verdadeiro pé, sem facciosismos nem precipitações.

Tenho visto também acusações escritas, cantilenas e queixumes, do mesmo modo parciais, e que não esclarecem ninguém sobre as responsabilidades que impendem sobre os governos ou outras entidades que no assunto se têm interferido.

Para se fazer um pouco de luz, necessário é fazer um pouco de história das nossas relações com a União em matéria ferroviária. Direi apenas o que mais ou menos — embora fraccionadamente — se sabe em Lourenço Marques e que, portanto, não é segredo de chancelarias.

Atendendo à situação de Lourenço Marques há muito que o governo português pensou que era preciso acordar com o Transvaal a maneira de, desenvolvido o porto e o caminho de ferro de Lourenço Marques, lhes garantir um tráfego compensador, em proveito das duas partes. Deixando de parte os acordos anteriores, data de 1909 o primeiro acordo de vulto, a que se chamou "convenção".

Na parte que respeita ao C. F. L. M. fixou-se uma repartição de tráfego para a chamada "zona de competência" entre os portos de Lourenço Marques, os de Durban e os da península do Cabo. É importante considerar que se atendia principalmente ao tráfego de importação, que então era o predominante, ao contrario do que hoje sucede. Só por isso mesmo que não houvesse outras razões deveria ter sido denunciada a convenção.

A zona de competência era limitada pelas estações de Pretoria, Springs, Germiston, Vereeniging e Klensdorp. As percentagens correspondentes aos portos interessados (50 a 55 % para Lourenço Marques, 30 % para Durban e 15 a 20 % para os portos do Cabo) era regulada por ajustamentos de tarifas, mediante certas regras indicadas na convenção.

Pondo de parte os considerandos de ordem política a que se presta o texto dêsse documento tão discutido, interessa-nos agora vêr os resultados e como foi cumprida esta cláusula importantíssima.

Em 1909 as percentagens eram:

Lourenço Marques....	66,03
Durban.....	21,88
Cabo.....	12,09

isto é, Lourenço Marques gosava duma percentagem superior à combinada.

Fizeram-se sucessivas alterações de tarifas para

obrigar, artificialmente, esse número a descer, o que só se conseguiu em 1913, em que ficou:

Lourenço Marques ...	51,39
Durban.....	34
Cabo.....	14,61

E — é extraordinario! — durante toda a vigência da convenção só nêsse ano se mantiveram os limites fixados. Daí por diante Lourenço Marques perdeu e perdeu bem.

Basta vêr os números que lhe corresponderam:

1914 —	48,78
1915 —	36,17
1916 —	3,19
1917 —	35,41
1918 —	27,86
1919 —	33,33
1920 —	37,97

isto é, no tráfego de importação, a-pezar-de haver um documento que pouco mais vantagens nos podia dar, Lourenço Marques perdeu movimento em favor dos portos competidores.

Causas? É difficil e melindroso apura-las.

Tendo a guerra sido declarada em agosto de 1914 não pode ter tido nenhuma influência apreciável nesse ano. O abaixamento da percentagem parece de ver attribuir-se, à primeira vista, a um mau aproveitamento de tarifas.

Durante a guerra já as causas nos aparecem mais palpaveis. A paralização da navegação alemã, que muito frequentava o nosso porto, deveria ter tido influencia. O chamado "regimes de permis" devia-nos

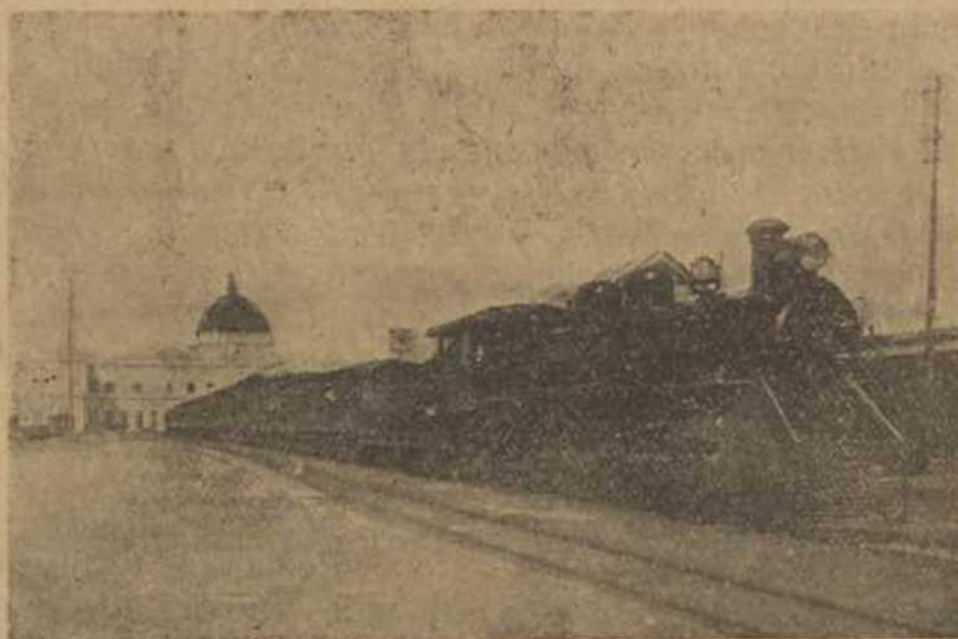
ter prejudicado grandemente. O "permis" consistia numa licença necessária para embarcarem mercadorias nos portos ingleses para a zona de competência, via Lourenço Marques. As dificuldades em o obter obrigavam o carregador a fugir dêste porto.

Mas ha mais. Em 1916 as companhias de navegação aumentavam a diferença dos fretes marítimos entre Lourenço Marques e Durban ou East-London de 2/6 para 5/. O governo da União nenhuma providência tomou para que o prejuizo que daí nos vinha desaparecesse, não honrando assim a palavra que empenhou na Convenção.

O mais simples raciocínio nos leva a pensar que, se no princípio da vigência do acôrdo obrigatoriamente desceu a nossa percentagem, teria sido possível leva-la ao seu primitivo lugar depois de 1913.

Isso não se fez. É curioso notar que denunciando o acôrdo, a nossa percentagem aumentou, devendo estar hoje à roda dos 55 %.

Mas não fica por aqui. Além da questão da linha da Swasilândia, de que atraz falei, a construção da nova carvoeira e os melhoramentos então feitos devem-se a uma previsão das autoridades da União, que se não confirmou. O tráfego geral não aumentou (pe-



A estação de Caminho de Ferro de Lourenço Marques

lo contrário), o mesmo sucedendo à exportação de carvão. Como está, uma carvoeira chegava perfeitamente e o Estado não tinha feito essa despesa nem a que continuamente está fazendo com a manutenção da nova.

Parece-me que, além duma excessiva candidez, só se pode impugnar no vosso governo o bom desejo de completar a obra começada e de honrar a sua palavra. Um pouco mais de sagacidade, e creio bem que numas futuras negociações não nos arriscaremos a fazer o papel de provincianos, como até agora.

O futuro não é de assustar. O Porto de Lourenço Marques já é conhecido; (a) está apto a dar um rendimento que não estamos habituados a vêr; o caminho de ferro acompanha-o.

Simplemente se torna necessário que, interna e externamente, se consiga um certo número de providências que passo a esboçar:

- 1.º — Uma boa e económica administração. Ha muitos elementos inúteis no C. F. L. M. que podem ser dispensados (dispendem-se mensalmente em ordenados cerca de £ 25.000, sem contar as subvenções ultimamente decretadas).
- 2.º — Que se torne um facto a irrigação do Vale do Limpopo para desenvolver a linha de Xinavane.
- 3.º — Que em qualquer acordo a fazer com a União Sul-Africana se determine uma garantia efectiva do juro do capital até agora inutilmente aplicado, seja por que forma fôr, contanto que não vá colidir com a nossa soberania.
- 4.º — Que o Porto de Lourenço Marques passe a ser-

vir as regiões de que é saída natural. Urge para isso que seja continuada a linha da Swasilandia (está no programa de fomento da União) e que se faça a projectada ligação de Messina a West-Nicholson, linhas que nos devem trazer um tráfego tal que o aspecto da questão deve mudar inteiramente (b).

- 5.º — O desenvolvimento do districto de Lourenço Marques, para o que se torna necessário alterar o regimen de trabalho e crear-se em bases scientificas crédito agrícola, que tal como está, pouco bem pode fazer. E' justo notar que o desenvolvimento, embora lento, se tem dado, como o prova um aumento de 313 % nas receitas do tráfego interno que houve entre 1917 e 1923.

Consigam os nossos estadistas alcançar o que atraz deixo dito e unanimemente considerarão bem empregados os sete milhões de libras que valem o porto e os caminhos de ferro de Lourenço Marques. O nome de Portugal será exaltado e a situação da Provincia de Moçambique melhorará seguramente.

Lourenço Marques, 30 de Junho de 1925

(a) — Fazem escala pelo porto de Lourenço Marques navios de 2 companhias de navegação e que as mais importantes são: Empresa Nacional, British India, Castle, Deutsche Ost-Africa e Holland Afrika.

(b) — E' preciso contar com a Rodésia. O seu porto de saída não pode estar na costa ocidental. A Beira ou Lourenço Marques é que devem exercer esse papel, Lourenço Marques de preferencia por já estar sufficientemente equiparado.

Fim

O AUMENTO DE TARIFAS NA BÉLGICA, FEZ BAIXAR O TRAFEGO DE PASSAGEIROS EM 1924

Numa conferência realizada recentemente na Sociedade dos Engenheiros industriais de Bruxelas, Mr. Lamarle, director dos caminhos de ferro belgas, referindo-se aos resultados da exploração das linhas nos últimos anos, salientou a baixa do número de passageiros em 1924 em relação ao ano anterior, aribuindo o fenómeno, principalmente, ao aumento das tarifas. Em 1923 transitaram nas linhas belgas 251 milhões de passageiros e em 1924, 235 milhões.

Houve portanto uma descida de 16 milhões, o que é importante.

No último ano antes da guerra (1913) haviam transitado nas linhas belgas 202 milhões de passageiros. Depois da guerra começou o tráfego a desenvolver-se, atingindo já hoje um grau de bastante prosperidade, pois, a-pezar do número de passageiros transportados em 1925 representar 117 % do número atingido em 1913, o número de quilómetros-trem não representa mais do que 80 %, o que mostra a maneira inteligente como é orientada a exploração das linhas belgas.

A baixa no tráfego de passageiros, que uma alta de tarifas provocou, fenómeno ainda também recentemente registado nos caminhos de ferro ingleses, e que bastantes prejuizos lhes acarretou, dá-se sempre que é excedida a capacidade média da bolsa dos passageiros, o que é preciso ter em vista antes de se executar esse aumento, porque depois é sempre difficil de remediar.

Estamos convencidos que não influiu muito na situação geral dos caminhos de ferro belgas, a descida em passageiros; noutros capitulos terá encontrado a compensação, basta apreciar a percentagem dos quilómetros-trens atrás referida, que é um bom indicador da situação, entretanto é bom para quem tem in-

A NOVA PONTE SOBRE O RIO HUDSON NOS ESTADOS UNIDOS

A magnífica revista americana "Engineering News-Record" num dos seus últimos números descreve detalhadamente o novo método adoptado na construção da ponte do caminho de ferro do "New York Central Railroad" sobre o rio Hudson, perto de Albany.

A nova ponte é de dois tramos, um de 600 e outro de 408 pés de comprimento, com dois viaductos. A obra foi orçamentada em 25 milhões de dolares.

E' duma estrutura e altura notáveis.

Por esta ponte circula todo o tráfego que se faz entre os caminhos de ferro dos Estados do Oeste e Nova York, e serve também para pôr em comunicação os caminhos de ferro de Boston e Albany e linhas combinadas.

Primeiramente tratou-se de construir um viaducto ocidental, a seguir o tramo de 600 pés sobre madeira móvel. O método empregado foi o progressivo de colocação de escoras de aço provisórias em pontos intermitentes do tramo.

Os viaductos de acesso ergueram-se por processos diferentes, dadas as facilidades do acesso e do material disponível.

As obras do viaducto ocidental começaram em Novembro de 1923. Em Outubro de 1924 achava-se a ponte metálica montada, a qual com os viaductos de acesso pesa 22.668 toneladas, tendo importado nuns quatro milhões de dolares.

teresse em estudar estes fenómenos, te-los sempre presentes.

Nunca é demais vêr bem os exemplos para não se cair em erros idênticos, tanto mais que no nosso país ha uma certa tendência para esticar muito o cordão da bolsa de quem tudo paga, e ha o perigo desse cordão quebrar e, consequentemente, o das empresas também.

Viagens e Transportes

Novas tarifas dos Caminhos de Ferro do Estado

Bilhetes quilométricos e bilhetes de identidade para viagens a meio preço

Entraram em vigor no dia 1 d'este mês nas linhas férreas do Estado — Minho e Douro e Sul e Sueste — as tarifas especiais n.º 4 e 5 de grande velocidade: a primeira estabelecendo a venda de livretes quilométricos a preços reduzidos para percursos de 1.000 até 6.000 quilómetros, e a segunda criando os bilhetes de identidade para aquisição de bilhetes a meio preço da Tarifa geral, em condições idênticas às da Tarifa análoga (n.º 19) da C. P., em vigor desde 1 de julho último, à qual nos referimos na devida oportunidade. O que então dissémos a respeito da Tarifa da C. P. adapta-se a esta, pelo que nada mais temos a acrescentar sobre o assunto.

A tarifa 4, porém, merece que lhe consagremos algumas linhas em especial.

Ha muito que constituiu uma aspiração do público português que mais viaja, a criação de bilhetes quilométricos, como existem em outros países.

Muitas têm sido as tentativas feitas nêsse sentido junto de várias empresas, não tendo até hoje surtido o efeito desejado, senão como se vê, agora nas linhas do Estado.

Já é alguma coisa, mas a verdade é que bilhetes quilométricos só nas rédes do Sul e Sueste e do Minho e Douro, sem continuidade pelas linhas da C. P., é pouco, e francamente não satisfaz por completo os desejos do público. A linha de Lisboa a Porto é como que o eixo principal em torno do qual giram todos os planos de excursões em Portugal, isolados o Norte e a Sul do país, as excursões apenas aí limitadas, pouco interesse oferecem. No entanto nem por isso a administração dos Caminhos de Ferro do Estado deixa de merecer os devidos louvores por ser a primeira a pôr em prática o bilhete quilométrico; pena é que não tenha conseguido, se é que o tentou, a combinação com as outras rédes do país, particularmente a C. P. Ter-se-há esta recusado a entrar na combinação alegando razões de peso?

Seria muito interessante que tais livretes quilométricos se tornassem extensivos a todo o país, e o facto de até agora nenhuma das companhias ter tentado o seu estabelecimento, leva-nos a supôr que ha qualquer motivo especial que não recomenda a sua criação.

Seja como fôr, a experiência das linhas do Estado agora iniciada deve vir aclarar o assunto.

Ditas estas palavras, vamos dizer ao leitor que ain-

da não conhece a tarifa que lhe distribuimos com o número 1 d'este mês, as vantagens que ela oferece.

A tarifa está dividida em dois parágrafos, o 1.º estabelece os preços correntes dos livretes para percursos desde 1.000 até 6.000 quilómetros, escalonados em fracções de 200 quilómetros, e válidos para diferentes prazos, conforme as distâncias a percorrer: assim de 1.000 a 2.000 quilómetros são válidos por 3 meses; de 2.200 a 3.000 quilómetros, por 5 meses; de 3.200 a 4.000 quilómetros, por 8 meses; de 4.200 a 5.000, por 10 meses, e de 5.200 a 6.000 por um ano.

Ha bilhetes das três classes e os seus preços bastante reduzidos aumentam proporcionalmente de 200 em 200 quilómetros.

O parágrafo 2.º estabeleceu preços excepcionais para livretes desde 600 quilómetros, que serão fornecidos unicamente em presença de bilhete de excursão, quilométrica, de banhos de mar e de ida e volta de qualquer linha estrangeira.

Os bilhetes até 1.000 quilómetros são válidos por 3 meses, além de mil até dois mil são válidos por seis meses.

Para bilhetes além de 2.000 quilómetros, ha uma sobretaxa por cada 200 quilómetros.

Os bilhetes d'este parágrafo para mais de 100 km. podem ser utilizados por pessoas da família do passageiro, até o número de seis, todas munidas de bilhetes estrangeiros referidos.

Eis os principais tópicos desta nova tarifa, e por êles se vê a intenção da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, de incitar o público a viajar, oferecendo-lhe vantagens importantes, e estabelecer quanto possível, as relações com o estrangeiro, convidando os viajantes doutros países a visitarem o nosso.

A intenção é das melhores, e oxalá que o exemplo frutifique e que dentro em pouco os livretes quilométricos, pela criação dos quais tanto pugnou o nosso saudoso Director, Sr. Mendonça e Costa, vigorem em todas as linhas do país.

Prazos de transporte

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, por Aviso ao Público C n.º 91 de 24 de Agosto último, anulou as restrições que sobre prazos de transporte vigoravam nas suas linhas desde 1920, restabelecendo os prazos indicados na tarifa geral, excepto para as remessas de peixe fresco, gado, frutas, hortaliças e legumes frescos em grande velocidade quando destinadas às linhas espanholas, para as quais continuam aumentados em 50 % os prazos de transporte, expedição, transmissão e entrega nas condições do Aviso ao Público C. n.º 70 de 17 de Maio de 1924 que continua vigorando.

Resina e seus derivados com destino a exportação pela barra de Lisboa

A C. P. publicou mais um aditamento (o 5.º) ao complemento á sua tarifa especial n.º 1, pelo qual concede bonificação por meio de reembolso, como já o

Os Caminhos de Ferro do Estado nos anos de 1917 a 1920

O Conselho de Administração das linhas exploradas pelo Estado — Sul e Sueste e Minho e Douro — publicou agora o seu relatório referente aos anos de 1917-1918, 1918-1919 e 1919-1920.

Apontamos dêle que os percursos quilométricos nos anos de 1917-18, 1918-19 e 1919-20 foram, respectivamente 4.670.001, 4.735.546 e 4.933.428 quilómetros, acusando um declive e como em 1917-18 inferiores ao tempo normal, devido às perturbações causadas pela guerra.

As receitas dos impostos de transporte e sêlo foram em 1918-19 e 1919-20, respectivamente de 656.022\$22 e 973.162\$60, progressivas e superiores às do ano 1917-18, que tinham sido de 509.558\$26.

Anota-se no relatório que em virtude da desvalorização do escudo, os encargos em ouro reduzem o valor ouro das receitas em relação aos anos anteriores.

O tráfego de mercadorias, deduzidas as despesas de exploração, deu em 1918-19 um saldo negativo de 3:061.120\$00 e em 1919-20, 5:953.354\$01; o de passageiros, deu de receita líquida em 1918-19, 8:918.734\$52 e em 1919-20, 13:226.732\$73.

Pelo que se verifica que o "regime deficitario não só se manteve, como se agravou, a-pesar-das receitas terem aumentado à custa do aumento do custo de transporte, pois o tráfego pode dizer-se que ficou esta-

cionário". E' que as despesas aumentaram mais depressa, do que o aumento no custo do transporte". Estas palavras que textualmente transcrevemos, mais uma vez veem confirmar os inconvenientes da administração pelo estado das linhas férreas.

As despesas e receitas por quilómetro de via e trem, foram, como se vê no quadro abaixo.

Conclue assim o relatório:

"Deve notar-se que além das regalias, que custam dinheiro, houve necessidade de aumentar os vencimentos na mesma data.

"O desequilíbrio trazido à Administração por estas medidas foi tal que nem com o agravamento de tarifas decretado em Abril de 1920 foi possível impedir o agravamento do *déficits* que em fins de Junho d'este ano atingia a terça parte das receitas. Na verdade enquanto no ano de 1918-19 as despesas com o pessoal eram ainda de 22 % das despesas de exploração, no ano económico de 1919-20 aquelas mesmas despesas subiram a cerca de 45 % das despesas totais de exploração, visto que no primeiro daqueles anos atingiram a cifra de cerca de 2.400 contos e no segundo a cifra de 7.800 contos.

Também nos apraz registar que as pormenorizações das diversas contas estão bem elaboradas e explícitas sendo de fácil consulta.

Designação	1917-1918		1918-19		1919-20	
	S. S.	M. D.	S. S.	M. D.	S. S.	M. D.
Por quilómetro de via:						
Receitas do tráfego líquidas de impostos e de bónus a transporte de mercad. ^{as}	5.564\$50	5.639\$43	6.383\$65	6.697\$11	8.630\$62	10.565\$70
Despesas de exploração.	5.794\$83	5.735\$01	7.311\$56	9.873\$74	11.242\$59	17.072\$21
Por quilómetro de trem:						
Receitas do tráfego líquidas de impostos e de bónus a transporte de mercad. ^{as}	1\$62,7	1\$23,2	2\$11,4	1\$39,3	2\$58,1	2\$36,7
Despesas de exploração.	1\$67,9	1\$25,3	2\$42,1	2\$05,4	3\$36,2	3\$73,3



fez para outras mercadorias, para os transportes de resinas de pinheiro, em bruto ou refinadas; borras de resina; breu vegetal ou mineral; colofónia; pez louro ou negro; agua-raz; essencias de teribintina e teribintina sêca, quando destinadas a exportação pela barra de Lisboa,

Os bonus são os seguintes:

10 % quando atinjam o mínimo de 500 Ton.
15 % " " " " " 1.000 "
20 % " " " " " 2.000 "

no prazo de um ano, expedidas de qualquer estação portuguesa para Lisboa-St.^a Apolónia e suas dependências, Alcantara-Terra ou Mar, Entrepósitos de Santos, Alcântara e Santa Apolónia, e Doca de Santo Amaro.

Cais fluvial de Lisboa-Mar

Segundo um recente Aviso publicado pela C. P.,

a partir de 10 do corrente mês, o cais fluvial denominado de Lisboa-Mar fica prestando unicamente o serviço a seguir indicado:

Recebe e expede remessas de mercadorias, animais e veículos tanto em grande como em pequena velocidade, devendo, porém, todas as remessas de grande velocidade, a expedir ou a receber em Lisboa-Mar, ficar sujeitas à aplicação da taxa, prevista na Tarifa de despêsas acessórias para as "transferências entre cais da mesma estação", sempre que a essas remessas não seja aplicada tarifa sem que Lisboa-Mar se ache expressamente indicada como procedência ou como destino.

Para as remessas de g. v. destinadas a Lisboa-Mar ou dali expedidas, a companhia reserva-se o direito de ampliar em mais 12 horas os respectivos prazos de transporte.

Linhas Estrangeiras

Linhas espanholas. — Foi aberto à exploração no dia 15 de Agosto último o apeadeiro de Hernani, situado na linha de Madrid a Irun, entre o apeadeiro de Urnieta e a estação de Hernani.

O novo apeadeiro faz apenas serviço de passageiros sem bagagens, desde ou para as estações de Tolosa até Hendaya.

Linhas francesas — O número de agentes das grandes linhas francesas em 1 de Janeiro do corrente ano, segundo os dados oficiais, era o seguinte:

Nord.	81.344
Orleans.	63.567
Estado.	89.932
P. L. M.	117.159
Est.	77.320
Alsacia e Lorena.	39.402
Midi.	38.524
Cinturas	3.445
Total	510.683

Nestes números estão compreendidos os agentes auxiliares, temporários e em experiência.

— As companhias do Midi e de Orleans adoptaram nas suas principais estações porta-vozes (*haut-parleurs*) de telefonia sem fios, pelos quais são anunciadas ao público as horas das partidas e chegadas dos comboios, etc.

Linhas inglesas. — A companhia do "London & North Eastern Railway" propõe-se acabar com as passagens de nível na cidade de Hull, substituindo-as por "passereles" aéreas ou viadutos subterrâneos, como já ha em várias estações da Inglaterra e da França. A despesa com esta obra está orçada em 1.225.000 libras para as quais o Município concorre com 300.000 libras e o Estado com duas terças partes.

Linhas italianas. — Foi inaugurada recentemente a linha entre Ceglie Messapico e Cisternino.

— Já se encontram electrificados 780 quilómetros de linhas na Itália, e estão em vias de electrificação mais 812 quilómetros. O projecto de electrificação que primeiramente havia sido feito para 6.000 quilómetros foi reduzido a 2.700 por falta de capital.

Linhas suecas. — As receitas dos caminhos de ferro do estado suéco elevam-se a 15.000.000 de corôas.

As despesas calculam-se 16.383.000, mas conta-se poder realizar mais de um milhão e meio de economias.

Grande parte da receita é destinada a construir novos edificios, à reconstrução da linha principal de Oeste e a melhorar a estação de Stokolmo; o resto

empregar-se-ha na electrificação da linha de Stokolmo Gotemburgo.

Linhas sul-africanas. — Parece que o Governo da União deseja ampliar a rede desde Medina a Limpopo, e pensa em construir uma ponte para levar a linha até ao território da Rodésia.

Também está na disposição de construir a linha Walfish Bay à Rodésia, mas este ano não tem disponibilidades para encetar essa obra, tendo outros trabalhos de maior urgência.

Caminhos de ferro chilenos. — O Conselho Director dos Caminhos de Ferro do Estado do Chile resolveu aumentar as suas tarifas de transportes em oitenta por cento, afim de obter recursos para equilibrar os seus orçamentos.

Linhas de Venezuela. — Está em projecto a construção duma linha que ligue o caminho ferro de Taceiro ao de Calantá, pertencente, respectivamente, às Republicas de Venezuela e Colúmbia. O trajecto entre estas linhas é de 15 quilómetros.

Linhas de Guatemala. — Estão a terminar os trabalhos de construção da linha de Zacapa, Guatemala, ao Salvador, havendo a intenção de se seguir com a linha de San Miguel, Salvador, a Honduras.

A linha parte de San-Miguel, atravessa o Rio Gooscoran, a cidade Nacoeme e o Rio Negro, que divide Honduras e Nicaragua, entroncando com o trecho Honduras-Nicaragua.

Linhas brasileiras. — Pelo relatório da companhia do caminho de ferro de Mogyana se verifica o progresso das suas linhas, cuja exploração rendeu em 1924, 48.692:318\$000 réis, sendo a despesa de réis 33.910:660\$000, o que representa uma receita liquida de 14.781:658\$000, a qual somada ao transporte do exercício anterior e à renda eventual, se eleva ao total de 18.523:827\$000.

Comparada com a de 1923, a receita bruta acusa um aumento de 8.859:125\$000, e teria sido maior se não fosse a sedição militar de S. Paulo que veio perturbar a vida económica desse estado no segundo semestre do ano passado.

O coeficiente das despesas do tráfego em relação à receita bruta foi de 64,6 %, o qual, nas atuais condições, de elevados preços de todos os elementos de trabalho ferroviário, representa o resultado duma boa administração.

— Está em via de conclusão o ramal de Crystal a Vila Nova, estando já prontos cerca de três quilómetros e meio, faltando apenas um quilómetro.

— Foram mandados iniciar os trabalhos de construção do ramal de Itajuba a Piquete, da rede Sul-Mineiro, do Estado de Minas Gerais.

— Foram inaugurados com grande solenidade, no dia 10 de julho último os trabalhos de construção do ramal que deve ligar a cidade de Campanha, na rede Sul-Mineira, ao porto de Santa Maria, nos barrancos do rio Sapucahy.

MODIFICAÇÕES NA ORGANIZAÇÃO GERAL DOS CAMINHOS DE FERRO INGLESES

O Conselho de Administração da Companhia do *London, Midland & Scottish Railway*, a mais importante da Gran Bretanha, julgou conveniente, em vista da experiência adquirida na fusão de linhas, criar um Comité executivo de fiscalização da exploração, nomeando para o cargo de presidente do mesmo, Sir Josiah Stamp, pessoa de elevados méritos na carreira civil, que apenas conta quarenta e quatro anos de idade e desempenhava o cargo de director nas fábricas *Indústria Nobel*.

Desde a fusão dos caminhos de ferro britânicos realizaram-se algumas trocas na organização dos quatro grandes grupos de Companhias, como não podia deixar de suceder, e certamente não serão os últimos.

Segundo uma revista inglesa profissional, muitos altos funcionários de caminhos de ferro opinam agora que a fusão obrigatória em Empresas de tanta magnitude, levada a cabo de uma maneira tão rápida, foi um dos maiores erros que se tem cometido na história dos caminhos de ferro britânicos.

A fusão e a comunidade de interesses nas Empresas industriais efectua-se geralmente, por meio de companhias auxiliares, conservando a autonomia e regime das empresas absorvidas. Se as Companhias desagregadas se tivessem unido d'este modo, diz-se, em vez de se fusionarem em quatro grandes grupos, cada Companhia teria conservado a sua individualidade, e os seus interesses locais estariam talvez melhor servidos.

Numa das quatro grandes companhias estabeleceram-se os serviços de Oficinas e Abastecimentos com inteiras independências de todos os demais, e parece que esta organização está dando muito bom resultado, motivo porque se tem como certo que todos os principais serviços do grupo deveriam estabelecer-se sobre bases similares.

Assim, por exemplo, o chefe do serviço do Tráfego de passageiros teria a seu cargo tudo quanto respeita a passageiros, inclusivé as receitas; e o de Tráfego de mercadorias, tudo quanto respeita a mercadorias, inclusivé as receitas. O primeiro abonaria ao Chefe da Exploração uma quantia convencionada por cada carruagem carregada ou vazia e milha que percorresse por sua ordem, e o segundo faria o mesmo com respeito ao material de carregamento.

O Chefe de Exploração pagaria anualmente outra quantia combinada ao chefe de Via, pela conservação e renovação da via, e semelhantemente outra determinada quantia ao chefe do Material e Tracção por cada máquina-milha e veículo-milha que circulasse a seu pedido. Esta soma seria suficiente para cobrir as despesas de conservação, reparação e renovação do material motor e de transporte.

Com este sistema os serviços estimular-se-iam uns aos outros a reduzir as despesas. Entre elles produzir-se-ia uma certa emulação que hoje não existe, e todos trabalhavam pelo interesse comum e prosperidade da mesma Companhia. Quere dizer, os chefes de Passageiros e de Mercadorias, por exemplo, tratariam de obter o maior produto com o minimo gasto.

O chefe da Exploração não teria inconveniente em pôr em circulação tantos combóios carregados ou vazios, conforme as indicações dos chefes do Tráfego de Passageiros e de Mercadorias, porque perceberia uma quantidade fixa por cada carruagem ou vagão-milha que tivesse de circular; porém, como o custo da circulação teria de ficar a cargo dos respectivos chefes de Tráfego, estes não pediriam mais combóios nem mais material do que o estritamente necessário.

Da mesma forma o chefe da Exploração teria interesse em obter o maior proveito de cada máquina ou vagão que circulasse, sabendo que este proveito consistiria na diferença que lhe ficasse entre o que recebia dos chefes de Tráfego e o que tivesse de pagar ao chefe do Material e Tracção.

Claro é que com este sistema de organização, cada serviço seria completamente autónomo para fazer as suas próprias compras, prover às suas necessidades e ter a sua contabilidade. Em caso de divergências entre elles, a Direcção se encarregaria de as resolver, assim como de revêr de quando em quando os tipos dos preços e convênios a que tivessem de subordinar-se entre si os diferentes serviços.

A Direcção seria também encarregada de recomendar ao Conselho de Administração a aprovação das despesas que se considerassem necessárias; para tudo o mais cada serviço seria uma entidade independente e regiria com inteira liberdade os seus próprios assuntos, posto que teria a responsabilidade efectiva da sua gestão. O engenheiro Chefe de Material e Tracção decidiria se, em tal ou tal secção seria preferível a tracção eléctrica à de vapor; se tal sistema seria mais conveniente do que outro ou outros, e assim os demais chefes. Só os resultados se deveriam ter em conta, e já se sabe que em qualquer empresa industrial ou comercial, quando o resultado é mau, a acção directiva não foi muito acertada.

Tratando-se de Empresas de tanta importância, é muito possível que este sistema de organização, fôsse mais vantajoso que o até agora empregado.

Responderia ao principio da divisão do trabalho, que tem tantos adeptos, e como é difficil para uma única pessoa abarcar em detalhe o regime e o governo de tantos e tão amplos serviços, é lógico que ao dividir-se os direitos e atribuições, se dividam igualmente os deveres e responsabilidades.

GRÊMIO DOS AÇORES

A posse e os primeiros trabalhos da Comissão Organizadora

No dia 6 do corrente reuniram em Lisboa os sócios e amigos do Grémio dos Açores, para se proceder à eleição e posse da Comissão Organizadora que ficou assim constituída:

Presidente, dr. Artur Fernando Rocha; vice-presidente, Freire da Cruz; secretários, Carlos d'Ornellas e Antonio José Coelho Fernandes; tesoureiro, Manoel Batista Machado da Conceição; vogaes, tenente-coronel Fernando Borges, Raposo d'Oliveira, Abel Moutinho, Jaime Brasil, Manoel Machado da Conceição, Nicolau Pereira, Francisco Calvente, Antonio Miguel da Silveira Moniz e Jaime de Figueiredo.

A comissão de propaganda ficou constituída pelos srs. tenente-coronel Fernando Borges ("Comercio do Porto"), Jaime Brasil e Raposo d'Oliveira ("Século"), Abel Moutinho ("Diário de Noticias"), Carlos d'Ornellas ("Gazeta dos Caminhos de Ferro", "Epoca" e "Correio da Noite"), Alberto d'Oliveira ("Capital"), Carlos da Silva Carreiro ("Diário dos Açores"), e coronel D. Miguel de Alarcão ("Correio dos Açores").

Iniciados os trabalhos das duas comissões, foi aprovada por aclamação a constituição das delegações do Grémio nas três capitais dos distritos açoreanos, pela forma seguinte:

PONTA DELGADA — Delegados da Associação Comercial, da Associação dos Lojistas, dos dois diários locais, Barão de Fonte Bela, Antonio José Canavarro de Vasconcelos e Pedro de Lima Araujo.

ANGRA DO HEROISMO — Major José Agostinho, Amadeu Monjardino, Jocomé de Bruges, dr. Melo Corrêa, Manuel Quintanilha, delegados dos jornais "A União" e a "Cidade."

HORTA — Presidente da Sociedade Amor da Pátria, Fernando da Costa, Antonio Pereira do Amaral, delegados dos diários "A Democracia" e "O Telégrafo".

Em seguida, foi aprovado um voto de louvor ao delegado do Grémio nos Açores, sr. Antonio José Coelho Fernandes, tendo ficado assente a realização dum banquete a este devotado amigo dos Açoreanos e incansável propagandista da fundação do Grémio, para o qual serão convidados os Açoreanos residentes em Lisboa e na província.

Como se vê, o Grémio Açoreano de Lisboa já hoje é uma realidade, restando agora que os Açoreanos residentes no Continente e no Arquipélago assegurem aos homens de boa vontade que o organizaram a cooperação e os meios de acção de que precisam para a realização do seu belo e patriótico programa.

A sede provisória do Grémio é na Rua da Horta Sêca, 7-1.º — Telefone Trindade 27.

(Do *Correio dos Açores* de Ponta Delgada)

"Vai felizmente tomando vulto a obra de propaganda em prol da Terra Açoreana, sob tão bons auspícios iniciada, ha cerca de dois anos, pelo brilhante colega de Ponta Delgada *Correio dos Açores*, a quem estas ilhas vêm devendo os mais assinalados serviços.

Pode realmente afiançar-se, sem receio, que toda a propaganda feita hoje no Continente a favor destas ilhas ignoradas, se deve ao trabalho persistente daquele quotidiano, trazendo, por iniciativa do seu ilustrado director, até ao nosso Arquipélago, algumas das mais distintas figuras do meio intelectual português. Data dessa visita, na realidade, o acréscimo de interesse, na imprensa continental, pela nossa existencia, pelo nosso trabalho e pela nossa História.

O *Diário de Noticias*, o *Século*, a *Época*, muitos dos grandes diários da Capital criam secções especiais em que se tratam questões açoreanas. Em Lisboa, os nossos práticos ali residentes, despertados da apatia em que jaziam, reúnem-se, organizam-se, e tornam realidade essa velha aspiração de todos nós — O Grémio Açoreano, a Casa dos Açores! O trabalho isolado de alguns cede lugar ao esforço colectivo. Progride-se. Caminha-se.

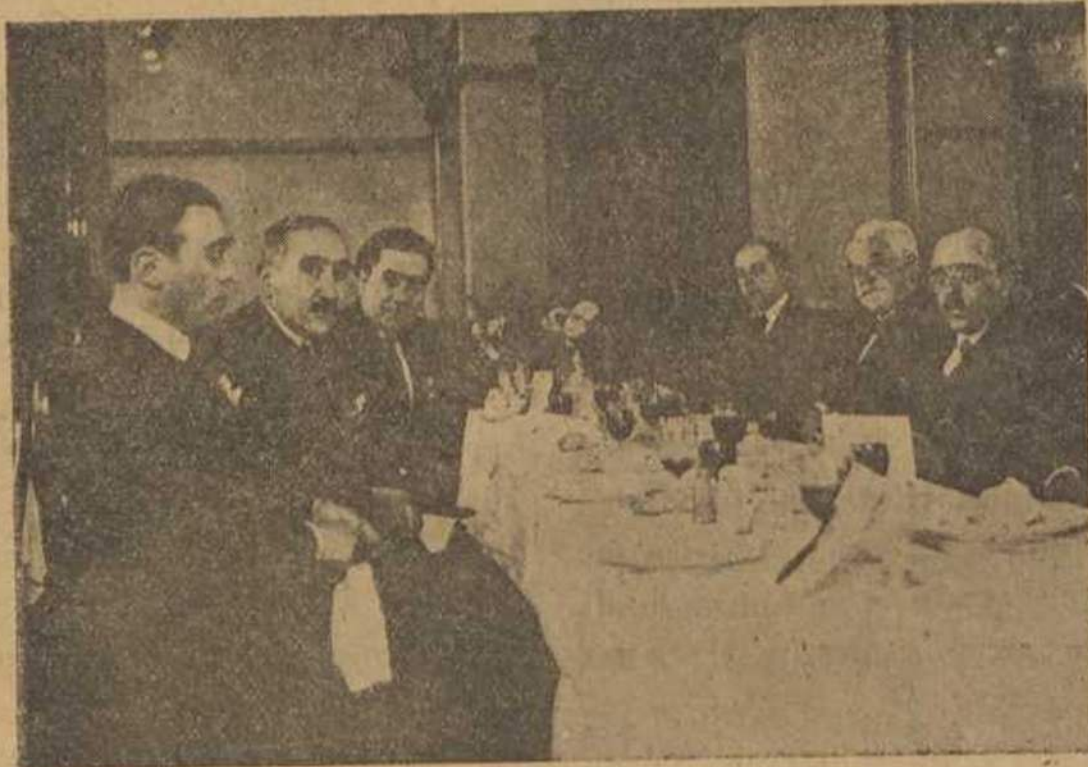
E' necessário que nós todos, unidos nesta cruzada bendita, não deixemos perder tão feliz oportunidade.

Estão instaladas delegações do Grémio nas três capitais dos distritos. Auxiliemos a sua expansão; inscrevamos lá os nossos nomes, para que do pequeno esforço de muitos resulte a bela obra que ambicionamos, e para que a terra bendita dos Açores ocupe, na Pátria comum, o lugar de distinção a que tem jus."

De A Cidade (de Angra do Heroísmo)

No último número deste semanário referimo-nos aos fins essenciais desta utilissima agremiação e por forma sucinta apresentámos as vantagens que advém a todos quantos nela se inscrevam. Não se trata de uma associação restrita a esta ou aquela classe social, trata-se, sim, de um núcleo fortissimo em volta do qual devem sempre brilhar as nove estrelas açoreanas. De lá muito que se impunha a organização do Grémio, mas infelizmente o nosso excessivo comodismo nem sempre o permitiu, se é que, muitas vezes, era o único obstáculo à sua organização.

Adormecemos nas páginas de piro da nossa história e pedi-



Aspecto do almoço de homenagem na Garrett oferecido aos delegados do Grémio dos Açores, Ex.º Sr. Dr. Manoel Martins Correia e Antonio Pereira do Amaral, ao qual assistiram além do homenageado, os membros da direcção do Grémio, Tenente Coronel Fernando Borges, Antonio José Coelho Fernandes, Carlos d'Ornellas e os Srs. Dr. Alves Martins e Carlos Rosas.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

A) — Pagamento do *coupon* n.º 56 das obrigações de 3 % 4 % privilegiados de 1.º grau, correspondente ao 2.º semestre de 1921.

Estes coupons, — cujo valor é de frs. 7,50 para o de 3 % e de frs. 10,00 para o de 4 % — estão sujeitos à dedução dos impostos pagos ao Fisco Francês, na razão de frs. 0,75 para o de 3 % e frs. 0,98 para o de 4 %, o que lhe reduz o valor a

Frs. 6,75 para o coupon de 3 %

Frs. 9,02 para o coupon de 4 %

Os coupons que forem pagos em Portugal, se-lo-hão em Escudos ao cambio do dia.

B) — Pagamento do *coupon* n.º 53 das obrigações de 3 % privilegiadas «Beira Baixa» e do n.º 52 das de 4 1/2 % privilegiadas do 1.º grau (Serie n.ºs 1 a 8.504), correspondentes ao segundo semestre de 1921.

Estes coupons, — cujo valor é de frs. 7,50 para o de 3 % «Beira Baixa» e de frs. 11,25 para o de 4 1/2 %, são sómente pagos em Portugal, em Escudos ao cambio do dia, ou em Francos por cheque s Paris, à escolha do portador, desde que os portadores façam acompanhar os seus coupons de uma declaração, cuja fórmula lhe será fornecida na sede da Companhia.

O pagamento do *coupon* n.º 52 das obrigações de 4 1/2 % privilegiadas do 1.º grau (Serie n.ºs 8.506 a 11.468), está sujeito, visto esta Serie não ter cotação no Estrangeiro, à dedução da Contribuição do Registo, que equivale a frs. 0,57 por coupon, o que reduz o seu valor a

Frs. 10,68 por coupon.

Os pagamentos em Lisboa fazem-se na sede da Companhia, — Estação do Rocio — todos os dias úteis, das 11 às 13 e das 14 às 15 horas.

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

O Presidente da Comissão Executiva
T. J. de Barros Queiroz

Escola

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da B. Alta

Venda de carris e de fracções de carris usados

Esta Companhia tem para vender na sua estação de Figueira da Foz, grande quantidade de carris dos comprimentos de 7^m, 95 e de 8 metros, e fracções de carris usados, podendo ainda prestar muito bom serviço em linhas de importância secundária, em linhas de minas, em postes telegráficos ou de energia eléctrica, e em muitas outras aplicações gerais de construção Civil.

Para grandes quantidades fazem-se vantajosas condições de preço.

Os pedidos devem ser feitos por intermédio das estações desta linha, ou directamente ao Serviço dos Armazens Gerais na Figueira da Foz.

O Engenheiro Director da Exploração
Joaquim Abranches

mes, ao destino que as resolvesse. Abandonámo-nos a esse passado, aliás glorioso, mas que afinal, no presente, sómente nos servirá de alicerce gigantesco para a obra do ressurgimento agoreano. É preciso que cada um de nós se compenetre de que a união é a força e que sómente dela dependem as grandes iniciativas e o progresso da colectividade. Isoladamente nada se faz. Vámo, pois, concorrer com um pequeno sacrificio para a fundação do nosso Grémio e trabalhar afincadamente para que depressa elle surja potente e altivo e que para sempre desapareça essa ignorância criminosa que a todos invade, do que somos e do que valemos.

No escritório da nossa Redacção encontra-se patente a inscrição de sócios, contando-se já um número bastante apreciável.

Almoço de homenagem

Na «Garrett» realizou-se no passado dia 5 de Setembro um almoço de homenagem aos delegados dos Açores, em Ponto Delgada e na Horta, Ex.^{mos} Sr.^s Dr. Manoel Martins Correia e Antonio Pereira do Amaral.

Assistiu ao almoço parte da direcção do Grémio dos Açores.

Uma nova regalia para os jornalistas

Os portadores da Carteira de Identidade de Profissional da Imprensa alcançaram mais uma regalia de grande vantagem.

O sr. Francisco Mera, arrendatário do restaurante do Entroncamento que depois da sua recente remodelação se tornou o primeiro da nossa rede ferroviária, concederá generosamente dora avante a redução de 25 % no preço das refeições fornecida, aos referidos portadores da carteira de jornalista.

Na sua última reunião, a direcção do Sindicato dos Profissionais da Imprensa, registou gostosamente esse facto e agradecendo ao Sr. Mera do mesmo modo que ao Sr. Artur de Freitas, digno fiscal do governo junto da C. P. na estação do Entroncamento, que muito contribuiu para essa valiosa concessão, a importante regalia alcançada pelos nossos jornalistas que viajarem com frequencia para o norte do país.



Um aspecto da sala de jantar no «restaurant» do Entroncamento

É real nente digno de todos os elogios o actual arrendatário do referido restaurante que assim sabe valorisar o trabalho da Imprensa portugueza.

Esse homem, de largas iniciativas, compreende o esforço digno que os profissionais da Imprensa empregam no seu nobre e difficil mister e reconhecendo o alcance elevado da sua obra de profundo resurgimento nacional. Pois a verdade é que à Imprensa está destinado um papel importantissimo e todo o apoio moral e material que se lhe dê, só a levará a proseguir com entusiasmo na sua senda de ideal que seria escassamente seguida se em vez de facilidades animadoras, só encontrasse a cada passo os mais invenciveis escolhos.

E devemos notar que as regalias mais caracteristicamente materiais, possuem todas um lado moral, digno de registo, pois apenas são a prova da muita consideração em que se tem a obra elevada da Imprensa que assim se sente acompanhada pelo país inteiro, a reconhecer e a estimular-lhe pois os seus esforços dignissimos.

Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

Aventuras e Viagens

Obras editadas pela Casa Ventura Abrantes

A Casa Ventura Abrantes, livraria editora situada na Rua do Alecrim, 80 e 82, está publicando recentemente uma bela coleção de livros de aventuras e viagens, começando pelas obras interessantíssimas de Gustavo Aymar, das quais já apareceram duas, "Os Caçadores do Arkansas" e "Os Vagabundos das Fronteiras".

Esses livros de aventuras e viagens, além de serem altamente instrutivos e duma forma muito cativante, são em geral uma bela lição de virilidade pois os protagonistas aparecem sempre como criaturas excepcionalmente destemidas e heróicas, prontas a arrostar com todos os perigos e com as mais profundas provações.

E isto ainda se manifesta mais quando o autor de tais livros é o próprio autor das maravilhosas proezas descritas e narradas que assim não se impõem apenas como produto da imaginação que depressa se esquece mas como expressão pura da realidade, impressa fortemente no espírito dos leitores.

O facto é que quando se lê uma obra heróica imaginária, ela pode-nos dar uma impressão de encanto maior ou menor, mas pouco influirá no nosso carácter. Diremos sempre, depois da leitura: "Isto é muito belo, essas acções são atraentes mas a verdade é que é impossível realisa-las, sendo toda a narração um simples sonho inverosímil do autor". Portanto ninguém se sentirá tentado a imitar aquilo que de ante-mão é considerado falso e impossível de se dar.

Se porém se trata de histórias verídicas, cheias de emoção e de ardor combativo, então sim, então sentimo-nos verdadeiramente subjugados, passando-nos pela face um rubor de vergonha por não termos na nossa vida nada que se pareça com os golpes de audácia assim narrados no livro "Se este homem pode ser tão audaz e decidido, porque não o seremos também nós?!" Será esta a exclamação que nos sairá imediatamente do peito.

Não nos sentimos humilhados por heróis lendários, imaginativos, mas os que são reais humilham-nos profundamente, e lendo as suas aventuras sentimo-nos estimulados por elas a ponto de os desejarmos imitar. Podemos não o conseguir mas conseguiremos ao menos pela influencia da leitura, assim realista, tornarmos-nos mais valorosos na nossa vida comum, ainda que impossibilitados pelas circunstancias de nos lançar em aventuras tão épicas como as que são relatadas diante de nós.

E quantos heróis e aventureiros audazes o foram, movidos pelos livros, romances de cavalaria, por exemplo, quebram?...



O conhecido editor Ventura Abrantes

Nessas condições bem fez a Casa Ventura Abrantes em editar as obras de Gustavo Aymar, o próprio autor destemido das proezas que conta, sendo isso um estímulo para o nosso carácter adormecido. Essas obras não instruem apenas, educando também a alma visto a sacudirem, acordando-a do marasmo cobarde em que por ventura se encontre.

Leve pois a referida casa editora uma bela inspiração.

Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros. — Revista ilustrada de Electricidade, Comércio, Obras Públicas, Metalurgia, Navegacion, Agricultura, Aduanas, Minas y Tranvias. N.º 15 do 33.º ano, referente a 10 de Agosto findo.

Gaceta de los Caminos de Hierro. — Revista técnica y profesional. N.ºs 3449, 3450 e 3451 do 7.º ano, referentes a 10 e 20 de Agosto findo e a 1 de Setembro corrente.

Bulletin de l'Union International des Chemins de Fer. — N.º 9 e 10 do 1.º ano, referentes a Julho e Agosto de 1925.

Radio — N.ºs 35, 36 e 37 de 22 e 29 de Agosto e 5 de Setembro

Railway Gazette — N.º 9 e 10 Vol. XLIII de 18 de Agosto e 4 de Setembro.

Brazil Ferro-Carril. — Revista semanal de Transportes, economia e finanças. N.ºs 410 e 411 de 6 e 13 de Agosto.

L'Italia. — Revista industriale — Importazione e Esportazione. Saíu o 1.º número desta interessante revista dirigida por "Direttore responsabile: Ing. S. Bullara, com o seguinte sumário:

Battute di presentazione; La nostra illustrazione — S. E. Giovanni Giurati; Industrie e Borse; Politica Internazionale, Finanziaria, Industriale, Commerciale. — Bilancio mensile; I nuovi studi del Sen. Marconi — Le meraviglie delle onde corte; L'Agricoltura Italiana (On Giuseppe De Capitani d'Arzago); Note ferroviarie — Le otto ore di lavoro; (Ing. S. Bullara); Note regionali — Il problema della Sicilia e S. E. Mussolini; Nota finanziaria internazionale — Bilancio mensile.

Note di giurisprudenza — La clausola risolutiva "sic stantibus" nei contratti divenuti eccessivamente onerosi, secondo la dottrina e la giurisprudenza più recente della Suprema Corte. (Avv. G. B. Buffoni); Pro Montibus.

A Tradição. — Saíu mais um número de "A Tradição" brilhantemente dirigido pelo nosso querido amigo, Sr. Julio Nunes de Freitas.

Relatorio do Instituto de Cegos do Porto de que é director o sr. Miguel Motta. Referente a 1924/1925.

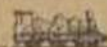
Informacion. — Revista quinzenal, órgão oficial da Camara de Comércio de Bilbao. N.º 283 do XI ano, referente a 29 de Agosto.

Ferrovie Italiane — (Revista Técnica delle). N.º 2, Vol. XXVIII de 15 de Agosto.

O Exportador Americano. — Com 102 paginas o n.º 2 Vol. 97 referente a Setembro.

Boletim Corticeiro. — N.º 1 da 1.ª serie do 1.º ano, publicado em 1 de Agosto do corrente.

Não podemos permutar em virtude de estar já completo o número de permutas.



Convénio Russo-polaco

Em maio último foi ratificado o convénio celebrado em 24 de Abril de 1924 entre a Rússia e a Polónia, para regular o tráfego directo de passageiros e mercadorias entre os dois países.

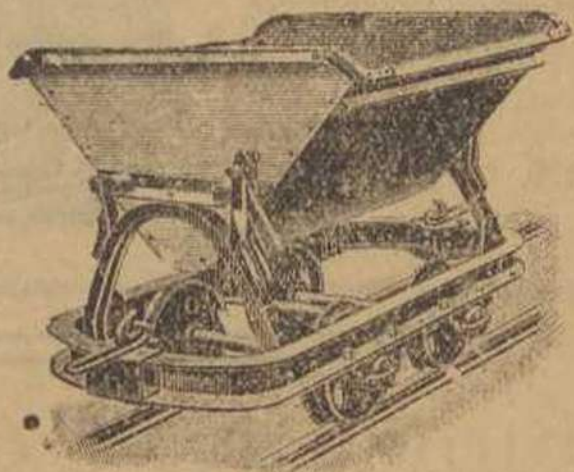
CARLOS BUSSE

REPRESENTANTE DE:

Ferrovias y Siderurgia, S. A.

Madrid - Bilbao

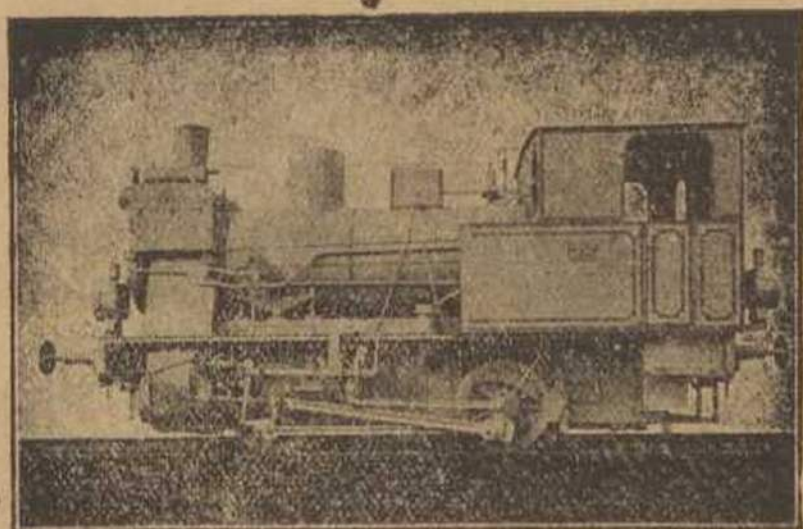
Carris, travessas, placos,
giratorias, etc.



Arn. Jung Lokomotivfabrik G. m. b. H.

Jungenthal (Alemanh)

Locomotivas a vapor, electricas,
sem fornalha de combustão interna
para todas as bitolas



Christoph & Unmack A.-G.

Niesky (Alemanha)

SECÇÃO DE WAGGONS:

Wagons para mercadoria, wagons
frigorificos,
fourgons, carruagens

Secção de construções de madeira:

Casas, hoteis, armazens, hangars,
barracas, pavilhões de madeira
incombustivel, sistema Doecker.
Montagem rapida.



Avenida da Liberdade, 14

LISBOA

MANUFACTURA DE FERRAMENTAS DE PRECISÃO

Estabelecimentos FERDINAND DURAND

20, Rue St Fargeau 20

PARIS

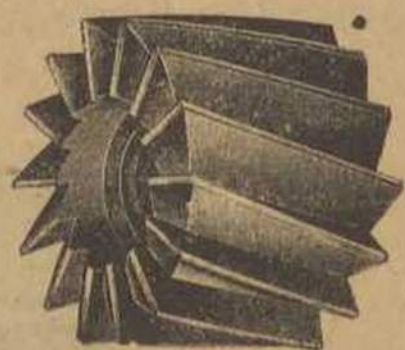


Calibres de correição (pieds a coulisse) — Parafusos micrométricos — Régoas — Esquadros
— Graminhos — Planos — V para traçador — Compassos — Calibres — Níveis, etc.

Machos — Mandris — Fresas

Brocas helicoidais — Escariadores — Porta ferramentas, etc.

Enviam-se catalogos gratis



Livros á venda na Administração da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ANTONIO SARDINHA

Quando as nascentes despertam	15000
Epopéia da Planície	15000
Na Corte da Saudade	12000
Chuva da Tarde	12000
Ao Principio era o Verbo	50000
A Aliança Peninsular	40000
A Questão Iberica	10000

Sangue Mocidade-Amor, por Felix Correia	10000
Manual do Viajante em Portugal, (Mendonça e Costa) actualizado por Carlos d'Ornellas	25000
Uma Campanha Tradicionalista, por Caetano Beirão	12050
Poemas Antigos, por João Carlos de Lemos	15000
O Amor e a Guerra, por Andrade Gomes	6000
Charlas Taurinos (Corinto e Oro)	16000
Cronicas de qualquer dia, por Maia Alcoforado	10000
Visconde Pavia Ramos, por Botelho Moniz e Serzedelo Coelho	6000
Nação Portuguesa (cada numero)	5000
Guia Official dos Caminhos de Ferro	1050

COMPANHIA UNIÃO FABRIL

Vende nos seus depósitos do Barreiro, Alferrarede, Obidos, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Santarem,
Torres Novas, Tomar, Pampilhosa, Cantanhede, Gaia, Regua, Alcacer do Sal e Sines

Superphosphatos) com 8, 12 e 16 por cento de acido phosphorico
Adubos compostos)
Massa de purgueira) solúvel em agua para todas as culturas

Sulfato de cobre, cuja qualidade rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras com 89,99 por cento de pureza
Enxofre americano) garantida por analyse da Freeport Sulphur Cy. Texas moido na mais antiga e perfeita
instalação de moagem de Portugal estabelecida nas fabricas d'esta Companhia no Barreiro.

Agente e revendedora da Deutsche Kalisyndical

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

Cloreto de potassio — Sulfato de potassio e Kainite)
Tourteaux em pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mendobi, de coco e de coconote)
Bagagens oleaginosas para alimentação de gado

LISBOA — R. do Comercio, 49 — PORTO — R. Mousinho da Silveira, 257