

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

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

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

Representante em Espanha: Henrique La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 15

S U M A R I O :

A nossa gravura de pagina: Jardim Público de Angra do Heroísmo — Ilha Terceira. — Concorrência ou cooperação, por J. FERNANDO DE SOUZA. — Praga (gravura com legenda descriptiva). — A Entrevista da Quinzena, por CALADO RODRIGUES. — O Simplon-Orient-Express. — O primeiro soldado morto na Flandres. — Linhas estrangeiras. — Linhas portuguesas. — Parte Oficial. — Exposição de Sevilha. — Ha quarenta anos. — Tchecoslováquia, (gravura com legenda descriptiva). — O seguro ferroviário obrigatório. — Uma festa açoreana no Porto. — Instituições ferroviárias. — C.^a dos C.^{os} de Ferro do Norte de Portugal, novo horário da linha da Povoa. — Vídeo anúncio da C.^a dos C.^{os} de Ferro do Norte de Portugal, na última página. — ANEXOS NESTE NUMERO: Companhia dos C.^{os} de Ferro Portugueses, 1.^o Aditamento à Tarifa Especial n.^o 8/108 - Grande Velocidade, Volumes de peso não superior a 10 quilogramas, Em aplicação desde 1 de Fevereiro de 1929.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTOR

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SECRETARIO DA REDACÇÃO
Dr. CALADO RODRIGUES

REDACTOR E EDITOR
CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

Coronel DELFIM M. MONTEIRO
M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel RAUL ESTEVEZ
Engenheiro JAIME GALO
Engenheiro GABRIEL URIGUEN.
Capitão MARIO COSTA
Capitão LUNA D'OLIVEIRA

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

Portugal . (semestre)	30\$00
Estrangeiro (ano) £	1.00
Espanha () pesetas	35.00
França () francos	100
Africa ()	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO

E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7

Telef. Trindade 27

DIRECÇÃO: T. 576 e 581

A NOSSA GRAVURA DE PAGINA

A gravura de pagina deste numero dão-nos um trecho do jardim publico de Angra do Heroísmo, sem dúvida o mais belo dos jardins açoreanos, como aquela cidade é, por opinião geral, a mais formosa cidade dos Açores.

Da explendida publicação *Album Açoreano* extratamos um dos trechos que a Angra se referem:

Angra do Heroísmo está situada ao sul da ilha Terceira do archipelago dos Açores, a 38°38' lat. n., e 18°4, long. O. de Lisboa. Foram os cavaleiros de Christo que deram o nome de *Angra* á primitiva povoação costeira, elevada a cidade por D. João III em 1534, e que é capital do distrito central dos Açores, séde do bispado e do comando militar do archipelago. A cidade, abrangendo quatro freguesias, está situada á beira mar, desenrolando-se graciosamente em amphitheatro entre o castello de S. Sebastião, do lado do oriente, e o de S. João Baptista, no monte Brasil, do lado do occidente. Pelo seu arruamento regular e elegante, apresenta o cunho d'uma cidade da Renascença. E', sem dúvida, a mais formosa cidade dos Açores.

Os melhores edifícios civis da cidade de Angra são os paços do concelho, o governo civil, a alfandega, o lyceu nacional.

As egrejas que mais se destacam são a cathedral, espaçoso templo de três naves, S. Francisco, Real Capella do Collegio e Misericordia.

Na egreja do convento de S. Francisco repousam os ossos de Paulo da Gama, irmão de Vasco da Gama, que morreu em Angra quando voltava do descobrimento do caminho marítimo para a India.

Prendem-se a esta cidade interessantes factos da historia de Portugal: em 1580 o governador dos Açores, Cipriano de Figueiredo, depois elevado a conde de S. Sebastião por D. António, repeliu Filipe II de Espanha e seguiu a facção de D. António Prior do Crato. Houve pelejas sangrentas. D. António, reconhecido em Angra como rei, achou em 1582 n'esta cidade sincero gasalhado, quando acabava de ser profundamente desbaratada a sua frota na batalha naval de Villa Franca do Campo.

Em 1583 a cidade foi conquistada pelo almirante hespanhol Marqués de Santa Cruz.

De 1641 a 1642 luctou valorosamente por expulsar os hespanhóis e acclamar D. João IV. Este soberano, como galardão, concedeu-lhe o titulo de *muito nobre e sempre leal cidade*. Os hespanhóis, rendidos, sahiram do castello a 4 de março de 1642.

De 1669 a 1674 deu hospitalidade na fortaleza de S. João Baptista ao infeliz rei D. Afonso VI, quando seu irmão o infante D. Pedro o fez prisioneiro, assumindo a regencia.

A 2 de abril de 1821 é acclamada a constituição, que só durou dois dias, sendo deposta pelos realistas a quatro do mesmo mez e morto o chefe liberal, o general Francisco António d'Araújo. Em 16 de maio de 1828 foi em Angra proclamado D. Miguel I, rei de Portugal.

A data mais celebrada é 22 de junho de 1828, dia em que foi acclamada rainha D. Maria II e jurada a Carta Constitucional.

D. Maria II acrescentou ao titulo de *muito nobre e leal*, que Angra já tinha, o de *sempre constante*.

CONCORRENCIA OU COOPERAÇÃO?

CAMINHOS DE FERRO E AUTOMOVEIS

Por J. FERNANDO DE SOUZA

Da introdução ao relatorio da Comissão revisora do plano da rede ferroviaria damos a lume hoje algumas reflexões acerca do problema da concorrência entre automoveis e caminhos de ferro.

IMPORTA esclarecer uma questão previa para fixar o criterio a que deve ser subordinado o delineamento do plano da rede ferroviaria e o estreitamento das suas malhas.

Os transportes por automoveis, especialmente os de passageiros, vão tomando proporções tais que não falta quem os julgue destinados a substituir os caminhos de ferro, pelo menos os secundários, capitulando-se pois de imprudente a classificação de novas linhas, que serão facilmente supridas pelos transportes rápidos nas estradas.

São com efeito de tal modo consideráveis os progressos do automobilismo, que facilita o transporte directo e sem baldeações da casa dos interessados ao ponto de destino, sobretudo em pequenos percursos, que um exame superficial do assunto parece justificar a condenação de novas linhas secundárias.

Um estudo e reflexão mais atentos reduzem ao seu justo valor esses juízos pessimistas acerca do estreitamento das malhas da rede ferroviária, formulados num período de transição e de crise.

Citemos um escrito frisante e autorizado, de Janeiro último da Revista «Les Chemins de fer et les tramways» :

A propósito do último «Salão dos veículos industriais», ouviu-se parafrasear a celebre frase «Ceci tuera cela» ou outros termos «o automóvel matará o caminho de ferro».

No Salão havia camiões e autocarros de grande turismo com motores potentes, caixas confortáveis e «pneus» gigantescos, que permitem cargas elevadas. Essa exposição legitima muitas esperanças.

Os espíritos propensos às novidades industriais e às reformas arrojadas tem tentações de renovar assim a disputa dos clássicos e dos modernos.

Os partidários do carril e das locomotivas são qualificados de espíritos de feição clássica e tradicional; os do automóvel vêm a ser, pelo contrário, espíritos inovadores, sempre atentos aos progressos do futuro. A esse modo de ver sobrepõe-se a nossa mentalidade latina e individualista; visiona-se de boa mente o desenvolvimento ilimitado do automóvel como vitória do esforço industrial sobre as empresas de grossos capitais e poderosa estrutura, que são as companhias de caminhos de ferro.

Finalmente, a aparição do automóvel e dos veículos industriais dá lugar a discussão apaixonada, em que as questões iniciais, em vez de ficarem limitadas ao domínio teórico, são desviadas e transformadas em rivalidade de idéias e portanto de pessoas, para terminarem por questões irritantes e pela

eclosão de formulas económicas ou financeiras votadas, senão a um malogro, pelo menos a importantes desilusões.

Perante atitude tal é preciso fugir à paixão e encarar o problema dos transportes como um problema puramente técnico e industrial. Não hesitemos em reconhecer que é pô-lo mal transforma-lo em dilema.

Com efeito, longe de entrarem em concorrência, o automóvel e o carril devem complementar-se; o que um não pode realizar fa-lo á o outro com vantagem e reciprocamente.

Esses dois sistemas são destinados naturalmente a auxiliarem-se mutuamente para maior utilidade dos que os utilizam, sem deixarem de dar melhores lucros ao explorador.

Encarado sob este aspecto, o problema esclarece-se. Basta discernir as vantagens indiscutíveis da tração automóvel, e ver as suas limitações e inconvenientes e rever depois as vantagens e possibilidades da via férrea. Assim se delimitará facilmente o campo de acção próprio de cada sistema e se evidenciará a necessidade da sua interpenetração.

Que frisante resposta dada de longe a argumentos que por ahi ouvimos a cada canto!

Os veículos automóveis vem, sobre tudo, substituir os de tração animal nas estradas, que formam a rede capilar, tributária e complementar dos caminhos de ferro. Obtem-se com eles maiores velocidades, que teem aliás limites impostos pelas condições indeclináveis das estradas e dos transportes em comum.

O automóvel deve ser o cooperador e o complemento do caminho de ferro, como o são os veículos de tração animal.

A sua concorrência exerce-se principalmente em percursos curtos, especialmente os suburbanos, e vem provocar nos serviços ferroviários melhorias que lhes asseguram a superioridade.

As irregularidades de afluência do tráfego, que toma proporções excepcionais em determinadas ocasiões, são facilmente atendidas nos caminhos de ferro, mormente se as linhas se acham convenientemente agrupadas, pelo que dispõem de reservas de material e pessoal suficientes para acudir num ou outro ponto ao acréscimo acidental de transportes por feiras, festas, romarias, etc.

Os transportes por automóvel são consideravelmente onerados pelas reservas correspondentes a essas afluências ocasionais.

* * *

Repetimos insistindo nas idéias expostas: o automobilismo dá facilidades apreciáveis e evita baldeações nos pequenos percursos.

Desde porém que haja que transportar em prazo curto grande número de passageiros ou massas con-

sideraveis de mercadorias, ou a distancia é maior, já não pode competir com o caminho de ferro, a não ter enormes recursos de material e pessoal para ocorrer ás desigualdades de afluencia do tráfego. Nem as estradas comportariam tal intensidade de transportes.

Convém observar que os transportes de serviço público por automoveis não estão ainda devidamente regulados. Não contribuem suficientemente para a conservação das estradas, que rapidamente arruinam.

Não recai imposto equivalente ao ferroviario sobre o seu tráfego. Não teem sujeições a horarios e tarifas homologados. Não estão sob a rigorosa fiscalisação do material circulante. Não são obrigados aos transportes publicos — postais, militares, administrativos — gratuitos ou por preço reduzido.

Compare-se essa situação privilegiada com a das empresas de caminhos de ferro, que teem de construir as linhas e conserva-las cuidadosamente e estão enleadas em apertadas malhas de tarifas, horarios, regulamentos de trabalho, obrigadas a serviços gratuitos ou a preços reduzidos, sob a acção da fiscalização rigorosa do material e dos serviços. No dia em que forem regulamentados devidamente os transportes por automoveis, a sua concorrença aos caminhos de ferro será difícil e onde existir, corresponderá a um incremento notável de circulação, como a experienca tem demonstrado em casos analogos: estradas e caminhos de ferro, caminhos de ferro e canais.

A concorrença tornar-se-á em cooperação. As proprias empresas de caminhos de ferro, organização serviços subsidiarios com automoveis, como está sucedendo com os itinerarios de turismo ligados com os caminhos de ferro nos terrenos montanhosos.

Assim, a companhia P. L. M. tinha, em 1913, 36 linhas de auto-carros com 2760 quilometros e em 1928, 150 com 18.760 quilometros. O numero de carros-quilometros passou de 500.000 a 2.500.000.

O serviço dos caminhos de ferro pode ser muito melhorado, revendo-se tarifas, especialmente de despesas acessorias, dando-se-lhe maior elasticidade, simplificando-o e facilitando-o, empregando automotoras, aumentando a velocidade e a tonelagem dos comboios, acelerando os transportes de p. v., transportando automoveis de excursionistas, organizando camionagens ligadas com o transporte por caminho de ferro.

As companhias inglesas tinham, em 1927, 2.837 caminhões e 304 auto-carros de passageiros.

A questão tem sido ultimamente ventilada em congressos da especialidade, devendo-se mencionar o de Roma, em novembro de 1928, relativo a transportes por automoveis, em que Pourcel, engenheiro do P. L. M., pôs judiciosamente o problema da concorrença entre caminhos de ferro e automoveis e da sua cooperação, que deve preponderar sobre aquela.

O automovel transporta, em média, 14 a 20 pas-

sageiros, e até 10 toneladas de mercadorias; o comboio chega a comportar 500 a 1.000 passageiros e 500 e mais toneladas. São unidades de ordens diversas.

A automotora sobre carris é a unidade intermedia.

O automovel acomoda-se às pequenas correntes de tráfego e pode substituir alguns comboios.

Desde que ha irregularidades no tráfego, manifesta-se a impossibilidade pratica de as atender com os automoveis, sendo pois impossivel suprimir certas linhas secundarias, embora de tráfego exiguo.

Ao defrontar com o problema esquece-se que o Estado constroe e conserva as estradas sem receita directa correspondente. Porque se hão-de julgar mal cabidos os sacrificios com a construcção dos caminhos de ferro, que em geral cobrem com as receitas as despezas de conservação e exploração, embora nem sempre remunerem o capital imobilizado?

E' preciso não esquecer que as estradas não são feitas para grandes velocidades e que a sua transformação custaria caríssimo e que tendo em conta as grandes massas, o transporte da tonelada é muito mais caro por automovel que por caminho de ferro.

Guillemon, no seu ilucidativo relatorio para o Congresso de Roma, trabalho preparado para a Camara Internacional de Comercio, expõe idéas analogas.

Em relação a novas linhas a conclusão a que chegam os que estudam a fundo a questão é que se deve examinar para cada caso especial se é preferivel construir a linha ou supri-la por transportes automoveis.

Ao delinejar uma rede prevêem-se as relações necessarias e convenientes de ordem economica, administrativa e militar e assim se define um plano de comunicações aceleradas.

A realização de cada um dos troços que o compõem depende de circunstancias multiplas, que se apreciam no momento oportuno, e entre elas figura a possibilidade de o substituir por transportes em automoveis.

Demais, não se podem estabelecer regras uniformes sem ter em conta os acidentes orograficos, a distribuição da população, a sua densidade, a sua actividade agricola, industrial e comercial.

Entendeu pois a Comissão que se não devia preocupar demasiado com a possível concorrença dos automoveis nem renunciar, por causa dela, à previsão de linhas que satisfazem necessidades reaes e são instrumento util do progresso regional.

Convém citar os seguintes judiciosos trechos de um valioso estudo recentemente publicado, que vem confirmar as ideias expostas:

Deve-se notar que certas pequenas redes, em que o numero de passageiros é muito restrito, transportam em compensação numerosos vagões carregados de mercadorias pesadas (materiais de construção, por exemplo) cujo serviço dificilmente seria assegurado por camiões automoveis.

Essas rôdes são indispensaveis á economia geral das regiões servidas; longe de as combater, é preciso ao mesmo tempo melhora-las, flexibilizar o seu funcionamento e ajudá-las; que melhor auxiliar para essas rôdes que serviços automoveis?

Em resumo, se a tracção por via ferrea é chamada a prestar serviços, tanto maiores quanto mais numerosos são os troços e maior é a necessidade de tráfego intenso, ha um limite inferior de tráfego, a baixo do qual não lhe é lícito descer sem cair num deficit de exploração sem cessar crescente.

Trafego intenso ou pesado : via ferrea.

Trafego leve, irregular ou que exija muita flexibilidade de exploração : automovel.

As pequenas companhias e as rôdes de interesse local ainda tem mais necessidade do auxilio mutuo do automovel, não só para suprimir a sua concorrência, mas para dar maior flexibilidade á exploração.

Devem ser detentoras de redes automoveis que sirvam as zonas e as transversais que o carril não pode atingir.

A companhia concessionaria ao mesmo tempo do carril e do uso da estrada achará lucro remunerador.

Com esta judicosa doutrina concorda a Comissão e por isso não restringiu a amplitude das suas previsões no plano, deixando ao juízo peculiar de casos especiais a decisão de serem ou não construídas em ocasião oportuna determinadas linhas.

* * *

Também se não preocupou com a importância maior ou menor dos recursos que á construção de linhas ou aos respectivos encargos possam ser apli-

cados e que são função do critério financeiro adoptado e da situação mais ou menos desafogada do Tesouro. Hoje existe o fundo especial com determinadas receitas; amanhã pode ser suprimido e substituído por dotações anualmente concedidas.

A missão que se lhe atribuiu foi a de elaborar o plano da rede ferroviária, de modo que seja instrumento eficaz do progresso económico nacional e satisfaça rasoavelmente as necessidades previstas. O incremento largo ou restrito da construção de linhas, o momento de efectivação de cada uma, dependem da política adoptada pelo Governo, que julga de oportunidade das construções.

Sempre assim se entendeu quando se estudaram os planos da rede e se classificaram as linhas complementares das existentes.

Não julga a Comissão que haja motivo bastante para seguir agora outro caminho.

Importa finalmente observar que a Comissão abstrairá no seu estudo da zona de proteção concedida, sob o ponto de vista do paralelismo, ás linhas do Norte e Leste, Beira Alta, Lisboa-Cintra-Torres, atendendo apenas ao que o interesse público aconselha. E' na fase das realizações que ao Governo cumpre procurar o meio de conciliar os direitos reconhecidos por contrato com o que á economia nacional convém.

Assim procederam as comissões anteriores.



P R A G A — Rio Vltava vendo-se á direita Mala Strana



A ENTREVISTA DA QUINZENA

Por CALADO RODRIGUES

O SR. ANTONIO FERNANDES LEITÃO,
DIRECTOR DOS SERVIÇOS
MUNICIPALISADOS DE COIMBRA

... : - : FALA-NOS DE : - :

TARIFAS

UM dos maiores prazeres do jornalista é, sem dúvida, encontrar alguém que a respeito de qualquer assunto que o possa interessar, saiba o que diz e o queira dizer.

Esta coisa de se saber o que se diz é coisa não muito vulgar nestes tempos em que a patacoada insonsa ou cheia de nefastos bolôres e os declamativos ôcos e pretenciosos, surgem ainda, com desoladora frequencia, como sintomas do envenenamento mental do seculo passado.

Estamos atravessando uma epoca de lucta formidavel entre os factores duma explendida renovação espiritual, que se iniciou e prossegue em vitoriosas etapas, e aquilo a que se pode chamar, na frase arrevesada do saudoso Dr. Calisto, a *prosapia scientifica do naturalismo fisico*.

Desta prosapia nos veiu a infusão morna de banalidade e inconsciencia de que a actual geração se está sacudindo e enxugando, como uma creatura que houvesse caido num lameiro.

Mas a lucta entre a renovação espiritual em marcha e os efeitos do envenenamento mental do Seculo XIX é demorada, laboriosa. Os idólos e os dislates só a pouco e pouco podem ir-se derrubando como bonecos de trapo numa barraca de *pim-pam-pum*. E vemos ainda muitos deles erguidos na sua compostura ridicula.

Um dos tipos mais curiosos desse *pim-pam-pum*, é o dessas criaturas que não sabem o que dizem mas que souberam criar, com o atrevimento carateristico de todos os videirinhos, a situação de pessoas cuja opinião é solicitada como indispensavel e inapelavel.

Não sabem o que dizem. Dizem asneiras dignas de manicomio e conseguem fazê-las passar como bocadinhos d'ouro, dignos de serem arrecadados ferozmente por Shylock.

A par destes, ha os que sabem o que dizem mas não o querem dizer, para que os não dêem por amarrados com toda essa idiotagem que por ahi vai impingindo a asneira em forma de elixir salvador.

De forma que o jornalista tem que embandeirar

em arco, quando a Providencia o aproxima duma pessoa que sabe o que diz e o quer dizer.

Não é a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* publicação que tenha de queixar-se disto, porque dispõe dum grupo iluzido de colaboradores especializados como melhor seria difícil encontrar. De maneira que estes comentarios os faço duma maneira geral, aplicados á generalidade da accão jornalistica e é neste campo de generalidade que eu digo que o jornalista tem que embandeirar em arco.

E foi o que me aconteceu ao deparar em viagem com o sr. Antonio Fernandes Leitão, ilustre director dos serviços municipalizados de Coimbra.

Inteligente, activo, duma vivacidade alacre e simpatica, a sua accão naqueles serviços tem sido extremamente valiosa, de forma a ter-se conseguido que eles sejam hoje, em materia de serviço publico regional, alguma coisa de notavel a abalar fundamente a nossa descrença nas possibilidades de administração proficia dos organismos da engrenagem nacional.

Por tal forma que julgo justo e indispensavel fazer — e fá-lo-hei brevemente — relato largo desses serviços. Além das suas qualidades comprovadas de inteligencia e actividade, em Antonio Leitão ocorre mais a circunstancia da sua velha amisade que o fez acolher, com boa vontade de me ser agradavel, o pedido de opiniões suas a respeito de qualquer assunto que pudesse interessar os leitores da *Gazeta*.

É ele que fixa o assunto que mostra conhecer perfeitamente: *Tarifas*.

Antonio Leitão começa por me dizer — As tarifas destinadas a proteger determinadas actividades nacionais, nem sempre alcançam o seu objectivo. É evidente que uma companhia ferroviaria ha que ter dois objectivos: o objectivo dos seus interesses e o objectivo dos interesses do publico pela concessão de certas facilidades. Que, no fim de contas, bem vistas as coisas, tudo pode englobar-se no primeiro objectivo, visto que as facilidades que se dêem ao

público, redundam naturalmente num maior interesse das companhias.

— Mas, disse que as tarifas nem sempre alcançavam o objectivo de proteger determinadas actividades nacionais...

— É certo. E porquê? Porque a classificação das mercadorias é extremamente complexa. Identifica a mercadoria segundo uma nomenclatura rígida e d'ahi resulta que uma determinada mercadoria, se não fôr indicada nos precisos termos da sua classificação, já deixa de gozar das vantagens que essa classificação lhe atribue.

D'aqui resultam duas ordens de inconvenientes: inconvenientes para o público e inconvenientes para as Companhias.

— Para as Companhias também?

— Sim senhor. E é facil fazer a demonstração. Vejamos em primeiro logar os prejuizos que resultam para o público dessa complexidade de nomenclatura. Creio que poderei afirmar, sem grande receio de errar, que a grande maioria dos que se utilizam para as suas mercadorias de transportes ferroviários, é constituida por pessoas com conhecimentos rudimentares ou sem conhecimento algum da nomenclatura. E d'ahi resulta o não serem beneficiados pela classificação, em virtude da sua ignorância.

Apezar de não ser formado em direito sei que o Código Civil dispõe em um dos seus artigos que a ignorância da lei não aproveita a ninguem e eu, que tantas vezes tenho *embicado* com essa disposição por não a achar muita justa, sobretudo num paiz de analfabetos, reconheço que ela, aplicada ao caso que estou versando, é profundamente verdadeira.

De facto, a complexidade da nomenclatura de que resulta para aquela grande maioria a ignorância da classificação das mercadorias, não aproveita a ninguem. Não aproveita a esses ignorantes que bas-
tas vezes são muito prejudicados por não saberem aproveitar os benefícios da classificação e prejudica também as Companhias.

— Como?

— Eu explico em poucas palavras. Ao passo que existe essa maioria de ignorantes, existe também um numero ainda apreciável de pessoas que conhecem a classificação das mercadorias, que estudam e espiolham a nomenclatura e que sobre a sua complexidade fazem aquilo a que — talvez sem grande desacerto — se poderá chamar a chicana da tarifa. Torcendo para aqui, torcendo para ali, na interpretação da nomenclatura, conseguem muitas vezes encastrar a mercadoria que expedem numa classe que não é a propria mas que lhe dá ilícitas vantagens, resultando d'ahi prejuizos importantes para as Companhias.

Eu podia apontar inumeros exemplos como as nomenclaturas *azeite* e *azeite d'oleo* mas iria alongar muito estas considerações desprestencionosas que lhe estou fazendo.

Aqui tem, pois, apontadas duma maneira geral, as duas especies de prejuizos a que me referi, ocasionados pela complexidade da classificação de mercadorias.

— Mas, as Companhias não teem sanções para casos como os que apontou de delituosa aplicação da nomenclatura?

— Evidentemente que teem, visto que, quando esses casos são constatados, a taxa é multiplicada por um certo coeficiente representando multa.

Parece assim que esses *padres-mestres* da classificação de mercadorias não terão interesse a colher com a sua sabedoria, antes pelo contrario se sujeitam a prejuizos que podem ser importantes quando a fraude se descobre. Mas eles teem uma grande confiança em que a fraude passará sem ser descoberta, porque contam para isso com a ignorancia dos empregados.

Note que não digo isto para depreciar os empregados. A sua ignorancia é tudo o que ha de mais natural. Tudo o que ha de mais legitimo. Visto que com a actual nomenclatura — tão complexa que permite muitas vezes que um artigo possa ser apontado como pertencendo a 2 ou 3 designações da classificação — seria preciso que os empregados fossem diplomados em sciencias naturais para poderem evitar a fraude.

— Mas deve haver maneira de remediar esses casos.

— Uma só: a simplificação da nomenclatura. Feita esta simplificação, já aos empregados não seria difícil cooperar com o expedidor no sentido de, pelas suas indicações, lhe permitirem aproveitar todas as vantagens das tarifas e proteger as Companhias contra as falsas declarações que as prejudicam.

* * *

Estava terminada a entrevista. Com um aperto de mão, despeço-me de Antonio Leitão agradecendo-lhe a entrevista e trazendo comigo a promessa de mais colaboração, não só em assuntos ferroviários mas ainda em outros assuntos referentes a Coimbra e especialmente aos serviços municipais a que, como já disse, conto fazer brevemente na *Revista Insular e de Turismo* larga referencia.

Oiço-o ainda dizer-me:

— «Olhe que isto não foi uma entrevista».

Que ingenuidade a de Antonio Leitão amigo! Imaginar que um jornalista dá importancia a essas recomendações quando logra encontrar uma pessoa que sabe o que diz e o quer dizer.



NUMEROS ESGOTADOS

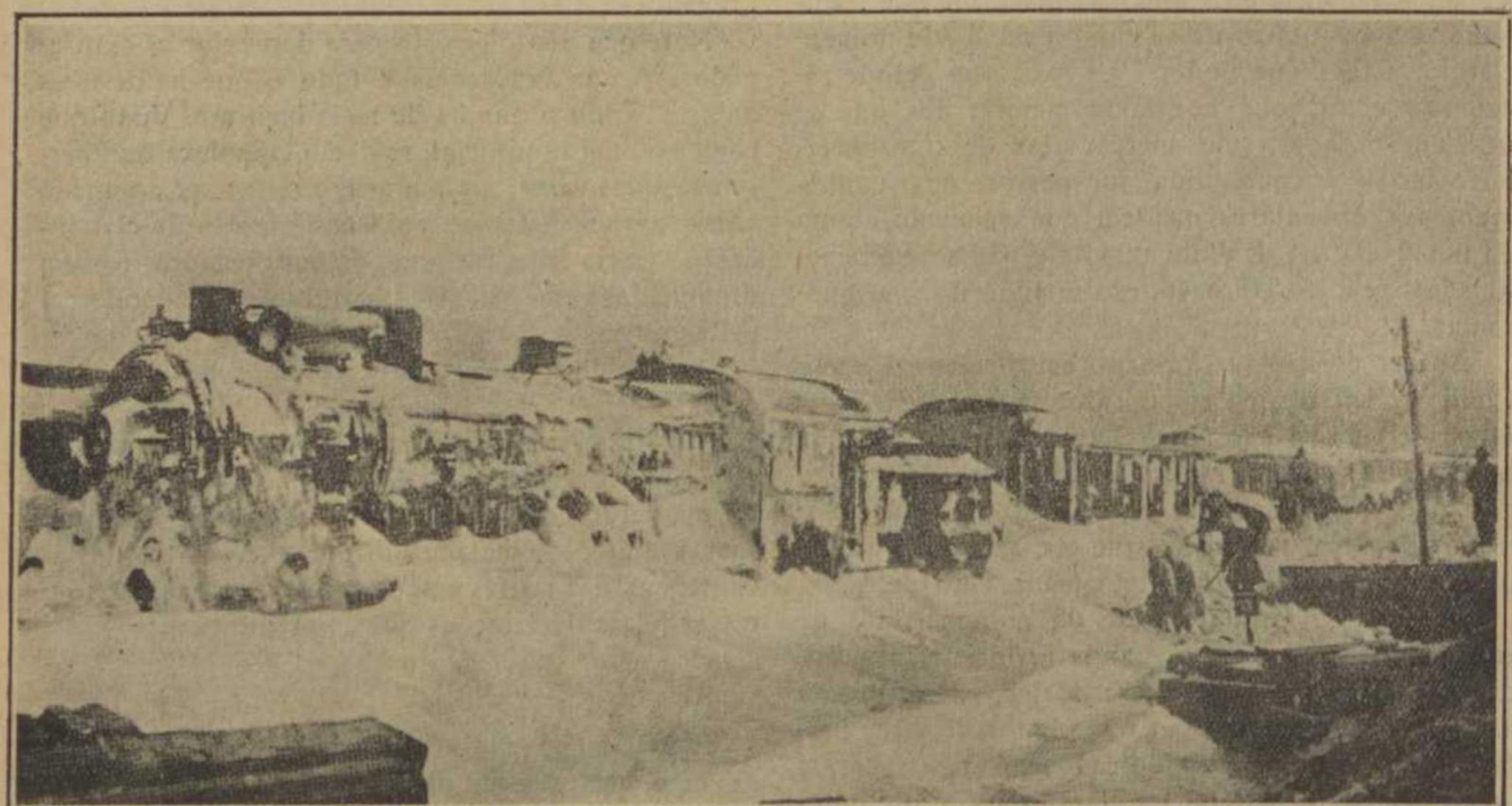
A administração da Gazeta compra exemplares dos Numeros 856 da 16 de Agosto de 1923 e 946 de 16 de Maio de 1927 e 963 de 1 de Fevereiro de 1928.

O SIMPLON-ORIENT EXPRESS BLOQUEADO DURANTE 10 DIAS PELA NEVE

O NOSSO CLIMA PRIVELEGIADO E A NECESSIDADE
DE SE FAZER DELE UMA INTENSA PROPAGANDA

COM frequencia nós lemos e ouvimos as mais agradaveis referencias á excelencia do nosso clima e á necessidade que há de fazer dele, lá por fora, uma propaganda inteligente e aturada, sobre-

como sucedeu ao *Simplon Express*, fecham-se as escolas, dezenas e dezenas de pessoas morrem todos os dias geladas. Emfim, de toda a parte nos tem chegado, desde ha muitos dias, as mais confrange-



Um comboio bloqueado pelo gelo impossibilitado de seguir viagem

tudo em epochas, como a que vamos atravessando em que todos os dias nos chegam de todo o mundo informações desoladoras, por vezes tragicas, a respeito da inclemencia do tempo.

Na Alemanha o termometro anda ha uma tempora-
dade entre os 15 e os 20 graus abaixo de zero. A falta de carvão dá uma nota de intensa tragedia á vida de Berlim. O Reno atravessa-se a pé, chegando até a ser atravessado por viaturas.

Na Bulgaria registam-se temperaturas de 82 graus negativos e cai neve negra que cobre tudo como um manto de luto.

Na Grecia, na França, na propria Hespanha, na America, na Asia, até na Africa, o frio atinge proporções de tragedia. O transito interrompe-se. Os comboios ficam dias e dias bloqueados pela neve

doras noticias, dando-nos a impressão apocalíptica dum fim miseravel do mundo. O fim do mundo pelo frio. O frio que apagará a escandecencia da sandice com que tantos homens procuram deificar-se no socalco mesquinho das suas prosapias, da sua insignificancia.

Lamentamos, é claro, os tormentos que por todo o mundo se estão passando por efeito do frio catastrofico, mas julgamos de grande proveito que factos destes se verifiquem de vez em quando. E' em face destes fenomenos, a que não sabem dar mais do que explicações precarias, que os homens sentem mais a sua fraqueza, a sua pequenez, a sua miseria. E os homens precisam de sentir essa miseria, essa pequenez, essa fraqueza, para se sentirem bons. Sim. O homem é o rei da criação mas é, ordinaria-

mente, um rei despota ou um rei ridículo, de ope-
reta, quando a vida lhe corre placida, folgada, sem
acidentes. Para ser bom, para ser equilibrado, para
pôr uma justa continencia nas aspirações, nos ape-
tites, nas prosapias, é preciso que o homem, uma
vez por outra, se veja forçado a abdicar da sua rea-
leza perante as manifestações sobrenaturais — ainda
que não sejam outras alem daquelas que nas horas
probas da nossa vida surgem dominadoras na nossa
consciencia — perante os fenomenos tremendos da
natureza que ameaçam suprimir-nos como aos mais
insignificantes dos vermes.

Desculpem os leitores esta mania que temos de
filosofar, sobretudo por se dar a circunstancia de
estarmos filosofando num paiz onde não se fará,
geralmente, uma ideia nitida dos tormentos sofridos
por essas populações que teem sido flageladas pela



Destruindo a neve para a passagem do combojo

onda do frio e de que nos dão ideia as duas gravuras da especialidade que acompanham este artigo.

A primeira mostra-nos o *Simplon-Orient-Express* que tendo saído de Paris na tarde de 29 de Janeiro só chegou a Constantinopla em 12 de Fevereiro por ter estado bloqueado pela neve durante 10 dias, perto da estação de Cherkes Keni, a segunda dá-nos um outro aspecto do mesmo acidente; passageiros saindo do salão restaurante do comboio.

Dissemos, no principio deste artigo que, com frequencia, lemos e ouvimos as mais agradaveis referencias á excelencia do nosso clima e á necessidade de se fazer, lá por fóra, sobretudo em ocasiões destas, uma larga propaganda desse clima.

Com efeito, parece que Deus quiz fazer de Por-

tugal um recanto privilegiado do mundo e isto verifica-se agora mais uma vez ao fazermos o confronto entre a temperatura de que temos gosado e a temperatura que tem atormentado o resto da terra, pois que, registando-se lá por fóra temperaturas de 20 a 30 graus abaixo de zero em Portugal mantem-se uma temperatura de 8 a 14 graus acima de zero.

Num paiz em que o turismo merecesse alguma coisa mais do que palavriado, — e exceptuando uma ou outra terra é o que tem merecido — já a estas horas em todo o mundo, se teriam lido, profusamente afixados, cartazes em que a par do reclame das nossas belezas naturais, se fizesse o reclame do nosso clima privilegiado.

Nós sabemos que não escrevemos nada de novo, porque já toda a gente disse, escreveu ou pensou isto mesmo, mas o pior é que ninguém se preocupa em o executar, dando-se esta coisa paradoxal de esta ideia tão simples e tão generalizada, parecer uma ideia de laboriosa comprehensão, mais difícil de meter na cabeça dos que orientam o turismo do que um prêgo de galeota num tório retorcido de azinjo.

Foto

O PRIMEIRO SOLDADO PORTUGUÊS QUE MORREU NA FLANDRES

Terá um monumento na Barquinha, sua terra natal

O primeiro português que tombou nas trincheiras da Flandres, morto pelas balas inimigas durante a Grande Guerra, chamava-se Antonio Gonçalves Curado e era soldado do 28 de infantaria.

O povo da Barquinha — terra natal do herói — justamente envaidecido pela honra de ter sido um dos seus conterraneos o primeiro soldado de Portugal a abrir o rol de honra dos Martires da Patria, vai erigir um monumento em sua memoria, tendo a comissão administrativa daquela vila solicitado do Governo a trasladação dos seus restos mortais do coval n.º 20 — Fila F, Talhão 2 no Cemiterio Português de Richebourg para a praça maior da sua terra, junto do local onde vai ser levantado o monumento.

Esta significativa e enternecedora homenagem não deixará certamente de interessar o Governo e o organismo associativo dos antigos combatentes que aproveitarão com certeza a data de 9 de Abril para a realização da entrega solene do corpo do herói à terra onde nasceu e que o viu partir há 12 anos entusiasmado e contente, como os portugueses costumam marchar para as batalhas.

Quereis dinheiro?
Jogai no

Gama

RUA DO AMPARO, 51
LISBOA
Telefone N. 4020

Linhos estrangeiros

Alemanha — Na Alemanha começou a executar-se o programa da electrificação dos caminhos de ferro urbanos e suburbanos de Berlim compreendendo 155 quilometros de linhas.

Deu o inicio á execução deste programa a Reichsbahn aplicando a tracção electrica á linha Erkner Potsdam, que ficou constituindo a primeira etapa desse projecto. Da electrificação resultarão grandes benefícios pois que calcula-se reduzir em 25 por cento a duração dos trajectos e fazer circular 40 comboios por hora. E' a industria particular que fornece a corrente trifásica de 30.000 volts que é transformada em corrente contínua de 800 volts em 11 estações de comutação especial e 31 estações secundárias.

Os comboios são constituídos por uma carruagem motora em que ha 54 lugares sentados e 154 de pé e uma outra carruagem com 58 lugares sentados e 150 de pé. Cada carruagem mede 17 metros de comprimento por 3 de largo, pesando a carruagem motor 37,6 toneladas e a outra 27 toneladas. As portas correspondentes tem 1 metro e 20 centimetros de largura e são providas de guarnições de caoutchouc óco, permitindo entrada e saídas faceis, sem perigo de ferimentos.

A casa construtora de locomotivas Henschel, que já constituia, só por si o mais importante conjunto de fabrico da sua especialidade na Europa, foi, ha pouco, transformada numa Sociedade por acções com o capital de 45 milhões de marcos.

Nesta nova Companhia ingressam, não só as fabrícias de locomotivas Henschel, de Kassel, como ainda os Altos-fornos e laminadores Henrichshütte — de Hattingen, que produzem 300.000 toneladas de aço anualmente e a maioria da Sociedade Anónima das Minas de Carvão de Essen, cujo capital é de 52 milhões e meio de marcos.

O novo «concern» produziu nos meios financeiros e industriais alemães uma enorme sensação pelas importantes industrias que engloba e pelos formidaveis capitais que movimenta.

Linhos portuguesas

O descongestionamento da estação do Rocio

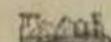
Os freqüentes atraços de comboios da estação do Rocio causando graves transtornos ao publico tem ultimamente preocupado a C. P. que pensa, segundo nos informam, em promover o descongestionamento do serviço de passageiros naquela estação transferindo para a de Santa Apolonia o serviço de alguns comboios que circulam na linha do Norte parecendo que, para este efeito, serão escolhidos os comboios n.º 7 que parte para o Entroncamento ás 18,42 e o n.º 4 que chega ás 6,09.

Via dupla entre Barreiro e Setubal?

Segundo consta, é projecto da C. P. construir em breve via dupla entre o Barreiro e Setubal, atendendo assim as reclamações da região justificadas plenamente pelo grande tráfego daquele troço de linhas.

As receitas das linhas portuguesas

As receitas gerais das linhas ferreas do Continente no ano de 1928, liquidadas de desembolso e impostos, estão calculadas em 300.000 contos. A C. P. figura nessa soma com 250.000 contos.



O CONCURSO

DA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Continuamos trabalhando na organização do concurso da «Gazeta».

Porem, a circunstância de a empreza da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO, que é tambem a da REVISTA INSULAR E DE TURISMO, estar presentemente preocupada com a organização do numero especial dedicado á Exposição de Sevilha, obriga-nos a adiar até abril a continuação das informações relativas ao «Concurso».

Trefileries et Laminoirs du HAVRE
S. A. au capital de 100.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE
PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

PARTE OFICIAL

Ministério do Comércio e Comunicações

GABINETE DO MINISTRO

Decreto n.º 16:505

Considerando que pelo contrato de 8 de Agosto de 1927 foi concedida à Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal a linha da Senhora da Hora à Trofa, à qual pelo Estado foi garantido o complemento de anuidade necessário para juro e amortização no prazo máximo de cinqüenta anos, à taxa de 9 por cento, da importância do custo efectivo da construção com o limite máximo do orçamento aprovado pelo Governo;

Considerando que o Conselho Superior de Obras Públicas, declarando encontrar-se o projecto apresentado para a mesma linha pela Companhia do Norte de Portugal tecnicamente bem elaborado, achou no entanto que eram susceptíveis de reparo as características de planta e perfil adoptados no referido projecto, as quais elevaram o custo da linha a 22:750.000\$;

Considerando que o Conselho Superior de Caminhos de Ferro emitiu parecer no sentido de que nos termos do contrato podiam tais características ser aceites;

Considerando que a Procuradoria Geral da República, ouvida sobre o assunto, declarou não ter havido infracção dos termos contratuais;

Considerando que a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal declara não poder, sem prejuízo para o rendimento da exploração da linha, alterar as características previstas no seu projecto;

Considerando que ao Estado compete promover e auxiliar a realização de obras do fomento;

Considerando que a referida linha é insistentemente pedida pelas regiões que por ela devem ser servidas;

Considerando que ao Governo compete atenuar quanto possível a crise de trabalho que assoberba o País, causa primacial do incremento da emigração;

Considerando que a Companhia do Norte de Portugal se prontifica a custear parte da construção da referida linha com capital proveniente da emissão de acções, e se declara pronta a aceitar as modificações ao contrato de 8 de Agosto de 1927, que constam do presente decreto;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:531, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É aprovado o projecto da linha do caminho de ferro da Senhora da Hora à Trofa, tal como foi elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, com as seguintes condições:

1.ª A garantia do complemento de anuidade dada pelo Estado, a que se refere o artigo 35º do contrato de 8 de Agosto de 1927, na parte correspondente a esta linha, terá por base a quantia de 17:500.000\$, como custo da construção da linha e do material circulante;

2.ª No cálculo dos complementos a adiantar pelo Estado e até seu completo reembolso serão consideradas sómente as receitas próprias da linha da Senhora da Hora à Trofa, ficando para esse mesmo efeito as despesas de exploração desta linha fixadas por forma que as receitas líquidas não sejam inferiores a 20 por cento das receitas brutas da mesma linha, deduzidos os impostos e reembolsos, podendo porém o Estado, ou este a pedido da Companhia, alterar aquela percentagem, nos casos devidamente comprovados e com o parecer das instâncias competentes;

3.ª Se durante a construção a Companhia propuser ao Governo qualquer variante, e esta seja aprovada, a economia resultante da sua adopção será deduzida da verba acima indicada de 17:500.000\$.

4.ª A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal poderá, logo depois da assinatura do aditamento ao contrato emergente deste decreto, fazer uma emissão de obrigações no valor nominal de 5:500.000\$ e o restante em três séries sucessivas de 4:000.000.. à medida que a Companhia julgar conveniente para as necessidades da construção;

5.ª Fica reservado ao Estado o direito de opção, pelo valor nominal, nas emissões de obrigações que a Companhia do Norte de Portugal efectuar para a realização dos capitais necessários à construção da referida linha;

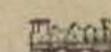
6.ª O prazo para a conclusão dos trabalhos de construção da linha será de dois anos a contar da data de assinatura do aditamento ao contrato emergente deste decreto, ficando assim prejudicado o artigo 53.º do actual contrato na parte aplicável ao prazo da construção desta linha;

7.ª A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal deverá declarar oficialmente, dentro do prazo de dez dias, que aceita as modificações do artigo 55.º e seus parágrafos no contrato de 8 de Agosto de 1927, por forma a adaptá-lo às condições impostas neste decreto, devendo consignar-se que ficam livres as receitas das actuais linhas enquanto não forem construídas as outras linhas mencionadas no referido contrato.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força da lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 18 de Fevereiro de 1929.—ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA—José Vicente de Freitas—Mário de Figueiredo—António de Oliveira Salazar—Júlio Ernesto de Moraes Sarmento—Aníbal de Mesquita Guimarães—Manuel Carlos Quintão Meireles—José Bacelar Bebiano—Gustavo Cordeiro Ramos—Pedro de Castro Pinto Bravo.



EXPOSIÇÃO DE SEVILHA

A «Revista Insular e de Turismo» vai publicar um numero dedicado ao importante certame

O próximo numero da «Revista Insular e de Turismo» será dedicado à Exposição de Sevilha para o que já contamos com elementos valiosos que tornarão esse numero muito interessante.

Embora seja muito maior o numero de páginas, mais variada a colaboração e maior também o numero de gravuras, o que, naturalmente, nos obriga a aumentar o preço da venda avulso, será esse numero distribuido aos nossos presados assinantes como numero ordinario.

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Março de 1889).

Grande ponte sobre o Tejo

O 2º ano de publicação desta *Gazeta*, que principia com o próximo número, vai ser aberto com chave de ouro.

Nêle começaremos a publicar o importantíssimo estudo dos srs. Bartissol e F. Seyrig, sobre a travessia do Tejo por meio duma grande ponte entre Lisboa e Almada.

Sobre este assunto já em o nosso numero 12, de 1 de Setembro, demos desenvolvida notícia do projecto apresentado por Mr. Lye, que propunha uma ponte de dois taboleiros, um para estrada ordinaria, outra para via ferrea, entre Lisboa e a outra banda.

O projecto dos srs. Bartissol e Seyrig, amplia aquele, estabelecendo desde logo a ligação das linhas férreas de um e outro lado, fazendo seguir da estação do Rossio uma linha em curvas, tuneis e viaductos que, ao mesmo tempo que serve para a junção da rede do lado direito do Tejo com a do Sul e Sueste, utilisa também a cidade como linha metro politana, abrindo estações em pontos afastados do seu centro que assim ficarão em facil comunicação com este pela central do Rossio.

A valiosa iniciativa do sr. Bartissol para o empreendimento de trabalhos de maior alcance, está mais que provada no nosso país com a construção do porto de Leixões, do túnel e estação do Rossio e outros.

Da competência do sr. Seyrig, o inteligente e antigo engenheiro da Casa Eiffel, falam bem alto as pontes Maria Pia, estudada e construída por este senhor por conta daquela casa e a de D. Luiz por conta da casa Wilbrock.

Neste seu novo estudo atendem-se dum form perfeitamente cuidada todas as exigências, não só dos transportes terrestres de um a outro lado, como da navegação fluvial, atracação de vapores e navios dos projectados cais do novo porto e seu movimento que não é embaraçado em sentido algum.

Já muitas vezes temos feito comentários ao projecto da ponte sobre o Tejo que nasceu ha 40 anos recebido pelo ingênuo entusiasmo geral e que continua, de vez em quando, a surgir no campo vasto das nossas fantasias.

Aos comentários alegres que temos feito, temos que acrescentar o comentário serio da tristeza que sentimos ao ver a Outra Banda, que começa a dois escassos quilómetros de Lisboa, obrigada a viver, por falta de ligação conveniente com Lisboa, no lastimável abandono, que a nós dá tristeza e aos estrangeiros dá motivo largo para comentários pouco lisonjeiros para Portugal.

Inauguração da linha do Algarve

Em 21 de Fevereiro chegou à estação de Faro o primeiro comboio vindo directamente pela primeira vez do Barreiro.

A estação estava ornamentada com arcos, mastros, festões, escudos, trofeos representando o trabalho — com as ferramentas e utensílios próprios dos trabalhos de caminhos de ferro.

Debaixo do alpendre da estação foi colocado o retrato de S. M. El-Rei D. Luiz sobre um grande trofeo com os instrumentos da repartição técnica, encimado por uma fita com a legenda: *Honra e trabalho tudo vence.*

A's 9 horas e meia da manhã partiu da estação do Bar-

reiro a maquina, com 3 carruagens; na estação de Loulé esperavam o comboio vindo do Barreiro o director da exploração, sr. Tavares Trigueiros, o sr. Frederico Pimentel, director da construção, e o chefe da secção de Faro, o engenheiro Faria.

Chegou a maquina ao meio dia à estação de Faro com 4 carruagens e carros de serviço. Na sala principal o director recebeu os cumprimentos. Orou em seguida o nosso colega do Distrito, levantando vivas aos individuos presentes e colaboradores deste grande melhoramento.

Os condutores, srs. Paixão e Garcia foram incansáveis afim de preparar esta festa de familia. A' noite houve iluminação, musicas, etc.

Esta notícia de ha quarenta anos deixa-nos perplexos, pois hesitamos em lhe dar crédito na parte relativa às horas de partida de Barreiro e de chegada a Faro.

A darmos crédito à notícia, teríamos que aceitar que o comboio havia marchado com uma velocidade de 115 quilometros e 600 metros por hora, visto que a distancia a percorrer é de 289 quilometros. E para este cálculo já não entrarmos em linha de conta com as paragens que tivesse havido e houve pelo menos uma em Loulé.

Parece-nos, pois, que deve ter havido lapso na indicação de horas de partida e chegada, porque, a ser exacta a informação, desagradável seria o confronto com as velocidades de hoje, visto o rapido gastar hoje 6 horas nesse trajecto.

A não ser que o meio dia da chegada a Faro fosse o do dia seguinte ao da partida do Barreiro.

Túnel submarino

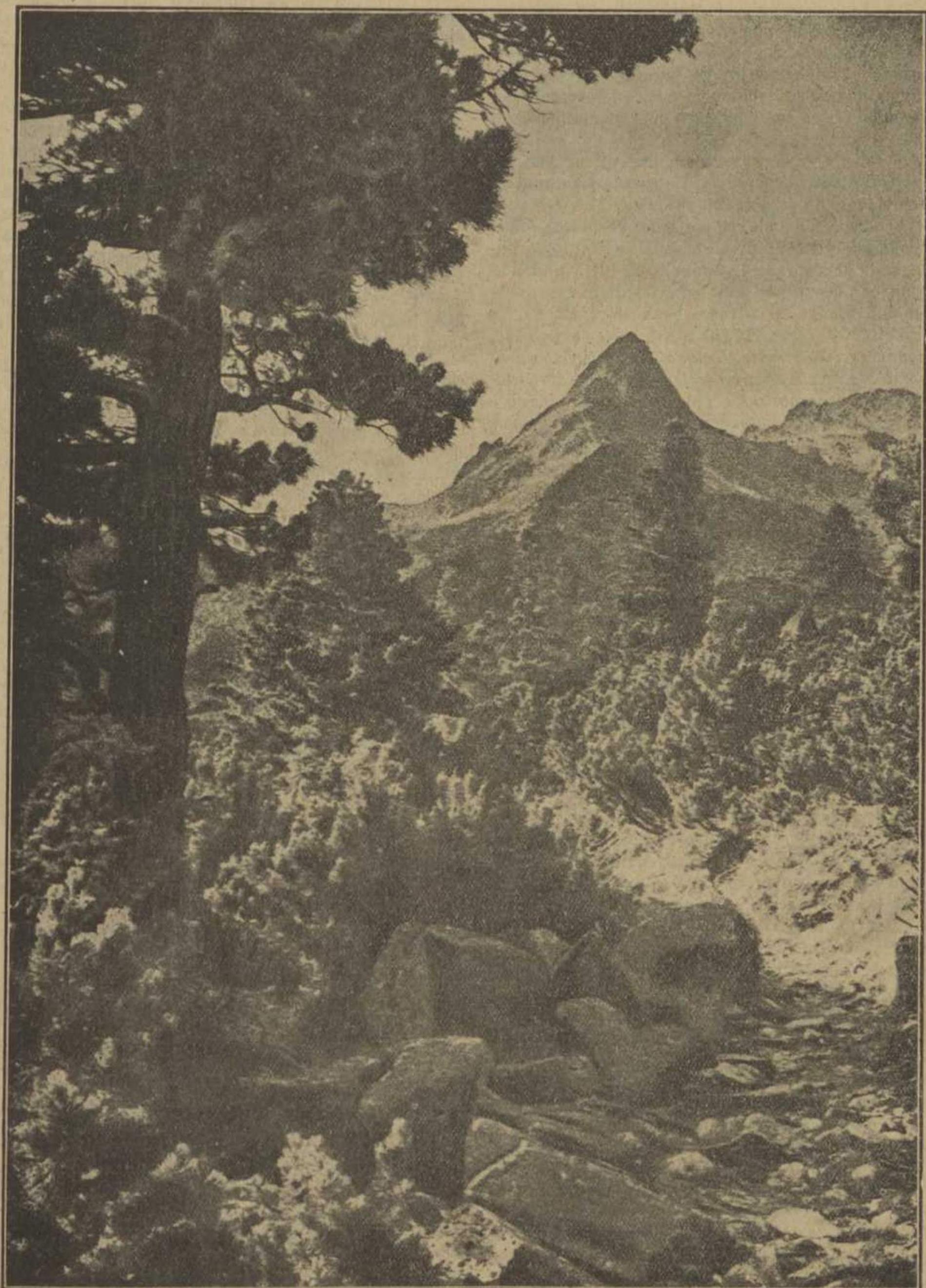
Foi apresentado no ministerio das obras públicas, por um distinto engenheiro, autor de alguns dos maiores corações ingleses, o projecto para a construção de um túnel submarino entre Lisboa e a Outra Banda. O proponente oferece-se a efectuar a construção, á escolha do Governo, ou de Lisboa ao Barreiro ou de Lisboa a Cacilhas. O primeiro seria talvez 5 vezes mais extenso do que o segundo; este, porém, tendo de ir muito mais baixo, atenta a enorme profundidade do rio, exigia duas extenses avenidas em túnel, uma em cada margem do Tejo.

A travessia do Tejo por meio de um túnel não nos parece que resolvá satisfatoriamente o problema da ligação das duas margens e muito menos o da função das vias férreas de um e outro lado.

Não conhecemos o projecto, mas temos esta teoria como assente. Se um dia tivermos mais detalhes, explanaremos o nosso parecer.

Vê-se, pois, que ha quarenta anos, não existia apenas o projecto da construção da ponte sobre o Tejo. Existia também o projecto do túnel sob o Tejo. Como mais uma das nossas fantasias. Não são, porém, só os portugueses que se deixam arrastar pela ideia desses projectos grandiosos. Ha quarenta anos, como notamos num dos nossos ultimos números, também os ingleses tinham, além do projecto do túnel da Mancha, o projecto dum túnel sobre o canal que teria 37 quilómetros de extensão, 550 a 600 metros de largura e cujo tabuleiro se elevaria a mais de 50 metros do nível do mar. E tal como acontece em Portugal, também em Inglaterra esses projectos ainda continuam a ser projectos. Valha-nos esta companhia.

TCHECOSLOVAQUIA



OLGIN STIT

O SEGURO FERROVIARIO OBRIGATORIO

Concluimos no ultimo numero a publicação do real decreto que em Hespanha regulamentou o seguro ferroviario obrigatorio e julgamos interessante reproduzir, em resumo, alguns dos comentários que a esse importante decreto teem sido feitos na imprensa da especialidade no paiz vizinho.

Como se sabe, este decreto tem a sua raiz no real decreto de 25 de Abril que creou o Patronato Nacional de Turismo dependente da presidencia do conselho e que veiu a resumir e completar tudo o que a tal respeito estava disposto desde a instituição do Comissariado Regio de Turismo pelo real decreto de 19 de Junho de 1911, iniciando assim um periodo de grande impulso e imediato desenvolvimento das actividades turísticas espanholas.

Dispôz o citado decreto de 25 de Abril, no seu artigo 15.^o, que «para manter o Patronato Nacional de Turismo se concederão a este as receitas provenientes do seguro obrigatorio dos viajantes transportados por caminhos de ferro e companhias de navegação e do seguro de gado vivo que por caminho de ferro se transporte» sem prejuizo, é claro da subvenção do ministerio de Instrução Publica e Belas Artes destinada aos serviços do Comissariado Regio do Turismo, que se chama agora «subvenção do Estado ao Patronato Nacional do Turismo» a que se refere o artigo 18.^o e dos donativos e legados a que faz referencia a alínea d) do artigo 5.^o.

Tinha-se, pois, determinado já, no decreto de 25 de Abril em que tem suas raizes o de 13 de Outubro, um meio directo de ocorrer ás necessidades da nova organisação turistica e, por consequencia, tomava o Seguro Ferroviario Obrigatorio, cujas linhas gerais se estabeleceram em seis alíneas do artigo 15.^o daquele decreto, um carácter de exacção novissima e excepcional, visto ser destinada a um fim específico, diferenciando-se essencialmente das outras contribuições e impostos estabelecidos de modo geral e para fins gerais do Estado.

Por sua decretada obrigatoriedade, tem o seguro ferroviario carácter de exacção, mas não o é na realidade considerada de modo absoluto e assim o reconhece o proprio legislador ao definir no artigo 2.^o o novo tributo, pois o classifica de imposto premio, imposto pelo que fica dito e premio pelo tanto por cento cobrado pelo segurador (neste caso o Estado) sobre o objecto do seguro.

Sabiamente, regulamentou o Poder este novissimo tributo destinado ao cumprimento de um fim social e patriótico cuja prossecução se tornava necessaria e ainda que o imposto-premio seja considerado de inicio principalmente como imposto sómente e contrarie a natural condição de todo o contribuinte, hostil sempre ao imposto por obediencia á lei eterna de oposição do individuo ao grupo, haveria de ser, com o correr do tempo apreciado no seu justo valor e eficacia e aceite com agrado, como deve acontecer com todas as disposições que envolvem propositos duma tutelar acção governativa para fins nobres e elevados, principalmente tendo em conta o acerto com que se harmonisaram em ambos os decretos o turismo e a melhor regulamentação dos serviços ferroviarios e de toda a especie de transportes por mar e terra.

Mas se a criação do imposto-premio não tivesse outra condição mais do que essa, adjectiva, de ser um meio para se poderem atender obrigações estadoaes organizadas, careceria da grande importancia que se lhe atribue e que o distingue entre as numerosissimas disposições emanadas do Poder nos ultimos cinco anos, periodo o mais prolifico, legislativamente considerado, que tem vivido a Hespanha.

Mas ha que apreciar o aspecto substantivo do decreto

em questão e neste campo verifica-se que ele mantem, juridica e politicamente considerado, uma relação estreita com o seguro operario obrigatorio e com outras leis similares, tanto pela sua tendencia como pelo fundamento scientifico a que obedecem, visto que elas são consequencia da chamada politica social, maxima acção tutelar do Estado, que da categoria de ordenador passou á de criador de actividades nacionais, segundo as modernas orientações do direito politico com as quais tão conforme se tem manifestado o actual governo de Hespanha, que procura não só completar mas suprir, sempre que isso seja necessário, as iniciativas individuais não manifestadas.

Para promulgar uma tal providencia, o Estado tem que presupôr no contribuinte-viajante a vontade tacita de se segurar contra os riscos a que está sujeito, vontade não manifestada expressamente por ignorancia, escassez de meios ou negligencia e o Poder, estabelecendo o seguro com carácter obrigatorio e geral, atende a uma necessidade individual e colectiva indiscutivel não atendida voluntariamente.

Tal parece ser a origem mediate, e, portanto, scientifica, de disposições como estas, tão concordes com o ritmo da politica moderna.

É esta, em resumo a orientação das publicações hespanholas da especialidade na critica do real decreto que instituiu o seguro ferroviario obrigatorio.

FESTA

UMA FESTA AÇOREANA NO PORTO

Os estudantes do Pôrto que visitaram os Açores em 1927, resolveram promover, em Abril do corrente ano, uma *Festa Açoreana*, comemorativa da excursão.

A *Festa Açoreana* terá carácter intelectual, constando de uma sessão solene no Salão Nobre da Universidade e de uma exposição de algumas recordações da excursão e principalmente de bibliografia e arte açoreana.

A comissão organisadora da *Festa Açoreana* vem, por este meio convidar todos os editores e artistas açoreanos a concorrer ao seu pequeno certamen, sob as seguintes condições:

I

a) Os editores-livreiros enviarão cinco exemplares de cada obra.

b) Todos os livros deverão vir acompanhados da indicação do respectivo preço de venda.

c) Dos exemplares vendidos serão retirados 20%.

d) Aos exemplares não vendidos será dado o destino indicado pelos respectivos remetentes.

II

e) Os artistas que queiram concorrer enviarão as suas obras, nunca superiores a cinco em número, devidamente acondicionadas e debaixo da responsabilidade duma companhia de seguros contra os riscos de transporte.

f) As condições de venda ou devolução são as mesmas dos livreiros.

III

g) Todos os assuntos referentes a esta exposição são tratados com a *Revista Insular e de Turismo*, Rua da Horta Sêca, n.º 7, 1.^o — Telefones : T 27 e 581 — LISBOA.

h) Os livros ou trabalhos artisticos destinados à exposição deverão ser enviados para Lisboa, durante o mês de Março, infalivelmente.

Pôrto, 15 de Fevereiro de 1929.

José N. C. Vilaça
Antonio da Costa Rangel

INSTITUIÇÕES FERROVIARIAS

Do tesoureiro da simpática instituição que é o *Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide*, recebemos a carta a que gostosamente damos a seguir publicidade, como sempre fazemos, da melhor vontade, a toda a colaboração que possa interessar a classe ferroviária.

Sr. Director da Gazeta dos Caminhos de Ferro:— Em nome da Direcção do Grupo Instrutivo Ferro-Viário de Campolide, dirijo-me a V. pedindo a fineza se digne autorizar que seja publicada na vossa Gazeta, a carta que segue.

O que eram os Ferro-viários Portugueses há 40 anos? Eram homens trabalhadores, cumpridores dos seus deveres, sacrificando-se pelo bem da Empresa que serviam; mas todos, ou uma grande parte, muito desconhecedores no meio associativo; falando-se no meio associativo, fala-se na instrução. Não se ouvia falar numa pequenina associação de mutualidade que lhe oferecesse no futuro umas certas garantias. Não se ouvia falar numa pequenina Escola, onde estudassem, já não digo mais, mas ou menos os seus deveres profissionais.

Eram homens que (viviam) sem reconhecerem o valor do que produziam, sem reconhecerem os direitos que lhes cabiam, sem reconhecer a valiosa e espinhosa missão, que desempenhavam. E porque? Porque a instrução nesse tempo era o maior obstáculo, que eles tinham como invencível.

Hoje felizmente já não temos esses casos a relatar; as novas camadas dos ferro-viários, vão reconhecendo, dia a dia, a necessidade da instrução, de viveram na luz e de se ligarem e congregarem em massa, fundando em toda a parte associações de mutualidade, escolas profissionais, não devendo esta classe inteira esquecer a Gazeta dos Caminhos de Ferro e o seu digno redactor, Sr. Carlos d'Ornellas, que, sempre ao lado dos ferro-viários, está dotado dum grande fôrça de vontade para o engrandecimento da classe, fazendo sempre publicar na sua Gazeta todos os artigos que lhe são enviados em prol da classe ferro-viaria.

Eu creio que a gratidão por Sua Ex.^a é de todos os ferro-viários.

A nossa classe precisa de ligar-se ao meio associativo de mutualidade, mas é de mais necessidade serem instruídos, para perante essas simpaticas associações, a algumas das quais me honro de pertencer, saibam cumprir os seus deveres.

Nós nunca poderemos esquecer as ideias belas daqueles que teem pensado em fundar essas altruias colectividades que se encontram espalhadas por toda a rôde; como por exemplo, o Instituto de beneficencia do Barreiro, o Monte-Pio Ferro-viário, o Monte-Pio dos Empregados das Oficinas Gera's, a Previdencia Ferro-viaria, etc.

Todas estas colectividades merecem bem a consideração de todos. Faltava-nos as escolas para propagar a instrução, um dos factores principais, que eu noto preciso a todos nós.

A primeira Escola Profissional de empregados de caminhos de ferro, foi o Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide, fundado em Dezembro de 1925, tendo-se-lhe dado o inicio na noite do dia 10 para o dia 11. Neste curto espaço de tempo tem produzido bem a instrução nos seus associados, tendopara esse fim contribuido muito o Ex.^{mo} Sr. Carlos Rodrigues Parreira, inspetor principal de Tracção e instructor do pessoal, com as suas vindas freqüentes a esta escola, instruindo sempre com uma certa persistencia o seu pessoal.

Também não esquecemos os valiosos auxílios materiais que temos recebido da C. P.; é inegável que teem sido esses auxílios que nos teem levado a pensar na construção de um edifício para a nossa escola; ainda não há muito tempo que principiamos na aquisição de capital para esse fim, e contamos já 20:00\$00 no Monte-Pio Geral, estando esperançados em dar inicio ao edifício ainda este ano.

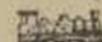
Não podemos tambem deixar de manifestar a satisfação que sentimos pela atitude dos nossos companheiros de trabalho do M. e D. que seguindo o nosso exemplo fundaram tambem uma linda escola profissional em Campanhã, assim como os do Depósito do Entroncamento que trabalham com toda a actividade para fundarem uma identica.

Séde do Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide, 19 de Fevereiro de 1929.

Agradecendo penhoradamente a V. a publicação desta carta.

Sou de V., etc.

O Tesoureiro do Grupo
(a) José Geraldo Lopes



Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

AVISO AO PÚBLICO N.º 98

4.º ADITAMENTO AO CARTAZ-HORARIO-A N.º 4

LINHA DA POVOA

A partir de 27 de Fevereiro de 1929 é modificada a marcha do comboio n.º 43 que tem lugar às quartas-feiras, passando a ter o seguinte

HORARIO

Povoa	partida	9,05
Amorim	"	9,17
Laundos	"	9,30
Rates	"	9,43
Fontainhas	"	9,50
Balazar (ap.)	"	9,54
Gondifelos	"	10,03
Cavalões (ap.)	"	10,09
Outiz	"	10,15
Barradas (ap.)	"	10,22
Famalicão	chegada	10,30

Porto, 11 de Fevereiro de 1929.

O Engenheiro Director da Exploração,
A. A. de Vasconcellos Porto



AVISO

Para evitar maiores despesas com a cobrança, rogamos a todos os nossos assinantes a finesa de enviarem á Administração da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a importancia das suas assinaturas o que agradecemos.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

Linhos de via larga

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta
— Sociedade «Estoril»

Linhos de via reduzida

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro — Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal — Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro (Linhos do Vale do Vouga — Caminho de Ferro Mineiro do Lena)

TARIFA ESPECIAL N.º 8/108 — GRANDE VELOCIDADE

Volumes de peso não superior a 10 quilogramas

(Em aplicação desde 1 de Fevereiro de 1929)

PREÇOS POR VOLUME

(compreendidos todos os encargos que actualmente oneram as tarifas)

Percorrendo as remessas trajectos em linhas dum só Empreza	5\$00
Percorrendo as remessas trajectos em linhas de duas Empresas	5\$00
Percorrendo as remessas trajectos em linhas de três Empresas	7\$00
Percorrendo as remessas trajectos em linhas de quatro Empresas	9\$00
Percorrendo as remessas trajectos em linhas de cinco Empresas	11\$00

Repartição dos preços do serviço combinado

Empréza expedidora	5\$00
Emprézas restantes, cada uma	2\$00

N. B. — Para efeito da aplicação dos preços desta tarifa são consideradas separadamente como constituindo Empresas diferentes:

Na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses:
As linhas do Minho e Douro.

” ” Sul e Sueste.

A linha do Norte (incluída a da Lousan) e a da Beira Baixa nos casos em que as remessas tenham de passar pela linha da Beira Alta conforme as alíneas b) e c) da condição 2.º.

Na Companhia Nacional de Caminhos de Ferro:

A linha de Santa Comba a Vizeu,

” ” Tua a Bragança.

” ” do Vale do Corgo.

” ” ” ” Sabôr.

Na Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal:

A linha do Porto a Famalicão e Ramal de Leixões.

” ” de Trofa a Fafe.

” ” do Vale do Tâmega.

CAMIONAGEM

Pela estrada a domicílio, em Lisboa, Porto ou qualquer outra localidade do País em que venha a ser estabelecido o serviço de camionagem, ou pela entrega ou recepção em qualquer dos Despachos Centrais do País, que fazem serviço combinado com as Empresas de Caminhos de Ferro em que é aplicável esta tarifa:

Por cada camionagem (com o multiplicador em vigor)... por cada operação e por volume \$90.

CONDICÕES

1.º — TRANSPORTES AO ABRIGO DESTA TARIFA.

— Esta tarifa é aplicável sempre que seja pedida pelos expedidores (e deve entender-se que é pedida quando os expedidores não apresentem declaração de expedição para o despacho das remessas), a todas as expedições que tenham de percorrer trajectos nas linhas de uma só Empreza ou em duas ou mais linhas de Empresas combinadas e que sejam constituidas por um só volume, de qualquer forma, dimensão ou natureza, contanto que não contenha dinheiro, valores, objectos de arte, matérias inflamáveis, explosivas, perigosas ou infectas ou animais vivos, e sejam observadas as demais disposições da presente tarifa.

2.º — VIA A SEGUIR. — Seguem via Beira Alta:

- a) As remessas de Mealhada até Campanhã ou mais além e as procedentes das estações do Vale do Vouga, de S. Vicente de Lafões a Aveiro ou a Espinho para Figueira da Foz, ou reciprocamente;
- b) As remessas de Mealhada até Campanhã ou mais além e as procedentes das estações do Vale do Vouga, de Sarnada a Aveiro ou a Espinho para as de Covilhã até Guarda ou reciprocamente;
- c) As remessas de Figueira da Foz e de Pampilhosa Até Coimbra e até Lousan para as de Fundão até Sabugal ou reciprocamente.

A pedido do expedidor podem estas remessas deixar de seguir a via indicada (Beira Alta) mas neste caso não será aplicada a presente tarifa e sim a tarifa geral.

3.º — PAGAMENTO DOS PORTES. — As expedições terão de ser feitas em portes pagos á partida e seguirão pelo primeiro combóio que, fazendo serviço de passageiros das três classes e dando ligação para a estação de destino das remessas parta uma hora, pelo menos, depois da apresentação destas remessas para expedir.

4.º — ACONDICIONAMENTO DAS REMESSAS. — Para aplicação desta tarifa é indispensável que os objectos a transportar venham encerrados em taras ou envólucros apropriados, não se aceitando, portanto, a despacho taras vasias sem acondicionamento nem volumes cujo acondicionamento seja frágil ou deficiente ou que contenham líquidos ou pescaria que não vão acondicionados em taras metálicas ou de madeira, perfeitamente estanques.

5.º — ENDEREÇOS NOS VOLUMES. — Para que esta tarifa seja aplicada é indispensável que cada volume leve inscrito exteriormente em caracteres bem legíveis o nome e morada do expedidor bem como o nome e morada do consignatário e a indicação da estação de destino. Quando se não puder escrever sobre o volume serão estas indicações feitas numa etiqueta solidamente presa ao volume.

6.º — DOCUMENTAÇÃO DAS REMESSAS. — Não se exige declaração de expedição. Em troca do volume receberá o remetente uma senha numerada contra entrega da qual ou do documento que regularmente a substitua, serão as remessas retiradas na estação de chegada, não se passando carta de porte.

7.º — PERDAS OU AVARIAS. — Dando-se perdas ou avarias que não sejam motivadas por caso de força maior, a indemnização a pagar pela Empreza será limitada ao máximo de 1\$00 por cada quilograma com sujeição ao multiplicador em vigor.

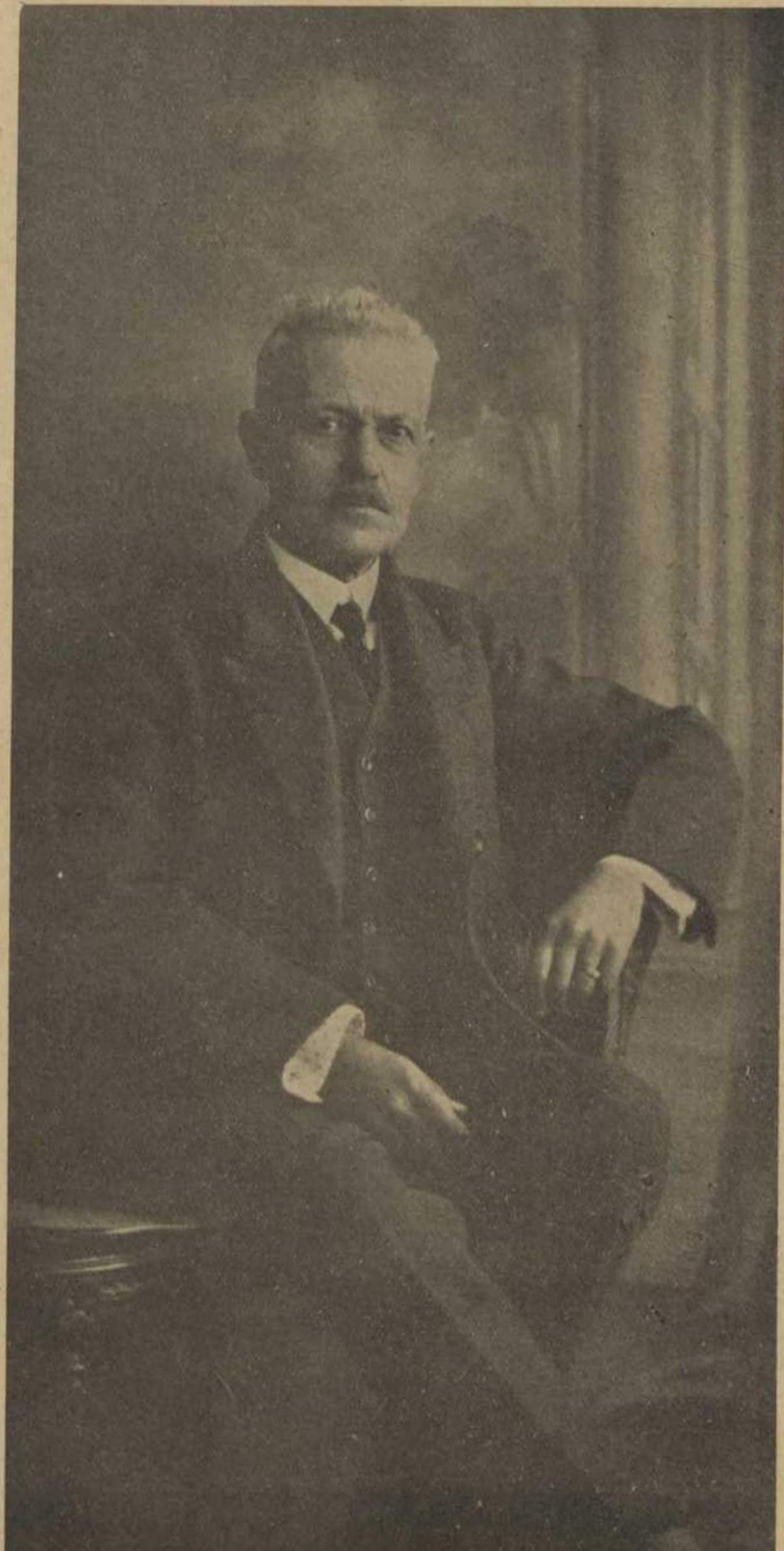
8.º — AVISO DE CHEGADA. — Pelas remessas transportadas ao abrigo desta tarifa não se fará aviso de chegada nem se cobrará, portanto, a respectiva importância.

DISPOSIÇÃO GERAL

A presente anula e substitui o Capítulo IX da tarifa n.º 1 de grande velocidade em vigor na linha do Vale do Tâmega desde Maio de 1925.

Porto, 1 de Janeiro de 1929.

O Engenheiro Director da Exploração,
A. A. de Vasconcellos Porto



MENDONÇA E COSTA

Fundador da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

NASCEU EM 5 DE NOVEMBRO DE 1849

FALECEU EM 18 DE MARÇO DE 1925