

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54 — Madrid

S U M A R I O:

Ecos e comentários, por C. O. — A reforma das tarifas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — Linhas estrangeiras. — A Exposição Colonial Internacional de Paris, por C. MENDES DA COSTA. — Aviação. — Publicações recebidas. — Depósito legal de publicações. — Ha quarenta anos. — Novas carruagens para a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

1931

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

Dr. CALADO RODRIGUES

COLABORADORES

Brigadeiro JOAO D'ALMEIDA

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Coronel JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão MARIO COSTA

CARLOS MENDES DA COSTA

Engenheiro ARMANDO FERREIRA

JULIO DA COSTA PINTO

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 ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrazados.	5\$00

REDACCAO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SECA, 7, 1.^o

Telefone P B X 2 0158
DIRECÇÃO 2 7520

Ecos e comentários

Silva Passos

Meu caro Silva Passos:

L no Diário de Lisboa a interessante carta que o nosso prezado amigo dr. Joaquim Manso te dedicou no dia anterior ao da tua festa que um grupo de amigos e teus admiradores levaram a efeito num teatro de Lisboa.

Dessa carta recortei este pequeno trecho que transcrevo com a devida vénia:

«Meu querido Silva Passos, conheci-te numa época em que a política, como um pailol, reservava para o dia seguinte uma terrível explosão.

Que duras estocadas!

Em 5 de Outubro, fôste o mais ousado entre os que se chamuscam no contacto do fogo com o ideal. Tantos dos que não te igualaram no perigo, conduziram-se melhor do que tu, quando reclamaram a paga do que não haviam tentado nem feito. Houve quem dissesse :

— O Silva Passos é um poeta...

Eis a tua honra e o teu martírio!

Se houvesses triunfado, recebendo da República o que ela te devia, era provável que muita gente agora te olhasse, com a suspeita de que o teu mérito ficava abaixo do teu êxito. Assim, não: na desdita, quem não se inclinará para ti num gesto de afectuosa admiração e simpatia? — a murmurar :

— Amigo, tudo te negaram, mas ficaste, em compensação, com o direito, na dôr que te crucia, de protegeres a tua cruz contra os vendilhões do templo».

Realmente, meu caro Silva Passos a tua perspicácia e fina inteligência e a tua convicção firme, afastou-te do mau caminho que tantos têm trilhado, fazendo a guerra onde havia paz e atirando os portugueses para um campo onde eu via degladiarem-se naquela arena sangrenta de interesses e egoismos.

É por êsses e outros motivos que Portugal a travessa actualmente um dos momentos mais groves e críticos da nossa história.

Pois, meu caro Silva Passos, de há muito que me conservo afastado dessas lides políticas que só servem para dividir e amontalhar os homens que, esquecendo os seus deveres de portugueses e de homens ao bem, descem à calúnia, fazendo-se ferozes assassinos, entrajando de crêpes os seus lares.

Conheci-te numa noite que embirrâmos um com o outro por questões políticas e hoje certamente me tens na conta de um amigo sincro.

Apezar de sermos de opiniões diferentes nunca te chamei nomes, nunca disse que eras o inconfundível valor nas letras portuguesas; o poeta britântico do último século; o jornalista insigne que com a sua pena de aço derrota meio mundo.

Não nunca te chamei dramaturgo, compositor musical, advogado pintor, bibliófilo, mas sim o Silva Passos «blagueur» incorrigível, o jornalista de uma só fé, o poeta do povo e o amigo sincero como sincra foi sempre a tua política.

Não tenho pena de não ter aqui à mão um almanach com uma grossa de adjetivos para lhos impingir todos. Tu sabes bem que sou um humilde e apagado jornalista e que, se não quizerem que eu tenha outra qualidade, sou sincero e só digo aquilo que sinto e sou também um pouco mais novo do que tu (se me dás licença) e que já não corro a foguetes como outros correm atrás da Justiça que não existe, e do Direito que já nasceu torto.

Não pensamos em coisas tristes, vamos levando esta cruz de madeira, agora enxertada em ferro, ao Calvário e depois será o que vier.

Só tive pena, Silva Passos, não compartilhar nos aplausos ruidosos que alguns amigos te proporcionaram no dia da festa em tua homenagem, a essa homenagem sincera — embora humilde para o teu valor — em que certamente relembraste aqueles deliciosos tempos em que as ilusões de alguma coisa serviam, pelo menos para esquecer as agruras políticas dos maus políticos.

Desculpa roubar-te tanto tempo e com o preito de homenagem justa, recebe um abraço do velho amigo.

C. O.

PUBLICAMOS na Gazeta de 1 de julho ultimo o projeto de parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro acerca da unificação das tarifas da p. v. da C. P., que fôra enviado ás associações representantes dos interesses economicos.

Convém igualmente reproduzir o parecer complementar relativo ás reclamações apresentadas.

(Aditamento ao parecer n.º 745)

As reclamações apresentadas podem dívidir-se em três grupos:

I — Referem-se umas a diversos preceitos da tarifa geral, pedindo-se a sua modificação de modo que fiquem os expedidores e consignatários ao abrigo dos prejuízos e agravamento de taxas. Foi sobre ela ouvida a Comissão de Tarifas;

II — As do segundo grupo tem por objecto quasi exclusivo o agravamento de taxas pelo adicional ultimamente decretado, contra o qual reclamam;

III — As do terceiro grupo são determinadas pelo projecto da nova tarifa de p. v. da C. P., contra cujos agravamentos de taxa reclamam.

I GRUPO

Figuram nêle duas extensas e confusas representações duma agencia de reclamações. Os preceitos visados são os seguintes:

1.º — Artigos 64.º e 65.º da tarifa geral, que prescrevem sobretaxas especiais para mercadorias de escasso peso específico, bem como para as massas indivisíveis de mais de 3.000 quilos, observando-se, para estas, que não é justa a aplicação da sobretaxa, quando se faz pagar a remessa pelo mínimo de 10.000 quilos do vagão completo. Nem do preceito da tarifa, nem da sua aplicação resulta essa duplicação, não tendo pois razão de ser a reclamação.

2.º — Artigo 98.º — Refere-se ás mercadorias a granel, insinuando-se que poderia haver contagem para algumas, como telha e tijolo. Pede-se que a tarifa designe as mercadorias assim consideradas. É praticamente inadmissível essa contagem. A especificação pedida figura no projecto de tarifa.

3.º — Artigos 99.º e 115.º — Reclama-se contra a limitação da responsabilidade das empresas no peso das remessas por vagão completo, carregadas e descarregadas pelo expedidor e pelo consignatário, sem verificação do numero de volumes. As empresas alegam que as vantagens concedidas por tarifa especial ás remessas de vagão completo tem por condição imprescindível facilidades de diversas ordens, não sendo possível, sem grande encargo, fazer verificar minuciosamente a mercadoria durante o carregamento. Quando os expedidores pretendam essa minuciosa verificação com as responsabilidades connexas, tem ao seu dispõr a tarifa geral. E como as tarifas especiais são da iniciativa das empresas, não podem ser forçadas a te-las em condições diversas das que geralmente estipulam. Foi essa a doutrina assente pela Comissão de Tarifas.

4.º — Outra reclamação, que tem sido muitas vezes formulada, diz respeito a entrega de senhas provisórias, logo que a remessa é posta nos cais da estação, pretendendo-se que se contem dessa data os prazos de transporte com as sanções legais por demoras. A responsabilidade da empresa só começa com a entrega da senha em troca da nota de expedição, ficando assim efectuado o contrato de transporte. Se o expedidor re-

corre á tarifa geral, o despacho efectua-se logo que a mercadoria é apresentada. Se porém se pretendem as vantagens do vagão completo e por comodidade se vem trazendo e descarregando a mercadoria até o poder carregar, é depois dêste carregado que se efectua o contrato de transporte e se entrega a senha. A entrega duma senha provisória acarretaria para as empresas responsabilidade excessiva.

O assunto tem sido muito debatido e em Outubro de 1928 a C. P. chegou a apresentar um projecto de aviso ao publico, pelo qual se creava a senha provisória do despacho. Foi aprovado com a clausula de se fixar um prazo máximo para o fornecimento do vagão, prazo que a C. P. fixou em 10 dias. O aviso foi aprovado por despacho ministerial de 22 de Dezembro de 1928, mas não foi publicado. Em 6 de Março de 1930, veiu porém a C. P. propôr, de acordo com as outras empresas, o aditamento, ao artigo 109.º da tarifa geral, de dois paragrafos declarando que a senha só seria entregue depois de carregado o vagão pelo expedidor, sendo o peso indicado depois da pesagem; e que a empresa responde, não pelo numero de volumes mencionados nesse caso, mas tão sómente pelo peso acusado na bascula. Sobre esse projecto foi elaborado um parecer minucioso e bem redigido, propondo a aprovação do aviso com exclusão dos dois §§ e frisando a urgencia de se fixar a interpretação do artigo 63.º do Regulamento de Policia de 1868. Resolveu-se sustar a votação do parecer para sobre él conferenciar o relator com os representantes das empresas.

Ouvida agora a Comissão de Tarifas, constituída por esses representantes sob a presidencia do Engenheiro Adjunto ao Director Geral, pronunciaram-se a favor da doutrina integral do aviso, o que exclui implicitamente o anteriormente aprovado sobre senhas provisórias, o qual não chegou a ser posto em vigor. As empresas declararam que só consideram entregues à sua guarda e responsabilidade as mercadorias cujo transporante contratam e sem as restrições estabelecidas não podem manter as tarifas especiais. É a doutrina desse aditamento que agora figura na remodelação da Tarifa Geral. Actualmente a escassez de tráfego e a abundância de vagões dão lugar ao pronto carregamento e transporte de mercadoria grossa, que é geralmente despachada por vagão completo. Reclamação igual à da Agencia de transportes é feita pela secção de cortiças da Associação Industrial Portuguesa. Estas reclamações relacionam-se com a reserva exigida em despacho por tarifas especiais sobre a responsabilidade por quebras e avarias da viagem. A jurisprudencia estabelecida em França sobre clausula identica admite-a, contanto que não sirva para cobrir culpas das companhias, que não ficam delas isentas, ficando a cargo do expedidor ou destinatário a prova dessa culpa.

O prazo de expedição só é contado em França, depois da entrega da senha de remessa. Seria excelente que se contasse contraditóriamente os volumes na ocasião do carregamento, mas isso obrigaría as empresas a terem um agente junto de cada vagão que se carrega. Por isso é limitada a responsabilidade ao peso. Mercadorias há, porém, em sacos ou fardos, cuja contagem não é demorada. O carregamento tem de ser fiscalizado em relação á natureza da mercadoria para efeito de classificação e de arrumação da carga. Nas transmissões com largura de via diferente a baldeação, feita pela empresa, é forçosa, podendo dar lugar á contagem. Na via larga desaparecem as transmissões no dia em que a linha da Beira Alta se incorporar no grupo.

A reforma das tarifas da Companhia dos C.º de Ferro Portugueses

II

O preceito legal da menção do numero de volumes na senha, além do peso, pode pois em rigor ser cumprido em varios casos de aplicação das tarifas especiais a vagões completos que não possam ser selados, porque para esses basta a indicação do peso.

Importa precisar os factos ocorridos para completar a exposição atrás feita. A recusa da senha da remessa de vagão completo sem previa requisição de vagão levou a C. P. a propôr a senha provisória e o Conselho de Caminhos de Ferro a dar parecer favorável para a providencia proposta, de carácter provisório, fixando-se o prazo de fornecimento de vagão. Essa recusa deu-se em varias estações, conforme foi comprovado, originando veementes reclamações contra o facto de ficar a mercadoria nos cais sem garantia, nem entrega de documento que a represente. O art. 50º do Regulamento de 1868 prescreve o registo imediato das mercadorias logo que cheguem ao caminho de ferro, devendo-se fazer o transporte por ordem de inscrição. O art. 49º obriga as empresas a oferecer ao expedidor um recibo da remessa com todas as indicações do peso e prazo de transporte. Esses preceitos são reproduzidos nos art.ºs 101º e 102º da Tarifa General, o segundo desses quais equivale ao art. 50º do Regulamento. A senha a que se refere o art. 101º é o recibo do art. 49º do Regulamento. O autorizado tratadista Picard, comentando o regulamento francês, que o nosso reproduziu textualmente, observa acerca do registo de entrada de remessas: «o registo tem para o público real importância, não que constitua o contrato de transporte, como erradamente se tem dito, mas por estabelecer a razão de ordem das expedições, que segundo o regulamento devem ser feitas por essa ordem».

Falta portanto ao expedidor a garantia dum documento representativo do depósito da mercadoria e seu registo. Por isso a senha provisória impõe-se, quando se não pode fazer o despacho imediato. Não ha preceito legal que obrigue o expedidor a requisitar vagão, a não ser quando pretenda fazer por sua conta a carga e descarga, conforme o implica a utilização de tarifas especiais por vagão completo. Assim pois a situação legal é a seguinte: apresentação da remessa, que é logo registada; se se pede tarifa especial por vagão completo, a que anda inerente a carga e descarga pelos usuários, deve ser requisitado o vagão e o contrato de transporte só se ultima pela entrega da senha, quando a mercadoria esteja carregada. Tem nesse caso lugar a entrega duma senha provisória comprovativa do depósito, pois não é admissível que a mercadoria fique abandonada nos cais sem responsabilidade para ninguém. Assim o reconheceu em 26 de Outubro de 1928 a C. P., propondo a criação duma senha provisória, a que este Conselho deu parecer favorável e que o Governo aprovou. Urge portanto pô-la em vigor. Explicava na sua resposta a C. P. que se impunha a criação duma senha em que se indique o peso aproximado. A senha definitiva seguiria com a remessa, sendo a provisória um documento negociável. O que friza é a necessidade de dar por origem ao prazo de transporte unicamente a entrega do vagão carregado. Hoje, que infelizmente mais escasseia e é desviado o tráfego do que faltam vagões, tem de ser posto de parte, quanto possível, o regime que as anormalidades do tempo da guerra e post-guerra originaram. E' portanto de recomendar ás empresas a possível maliabilidade na aplicação de restrições ao preceito geral, introduzidas nas tarifas especiais. Mesmo em relação a esse caso restrito, ha reclamações originadas por erro de tara dos vagões, por defeitos de pesagem, quer feitas com o vagão em movimento, quer por pesagem de cada eixo, quando a bascula tem comprimento insuficiente e ainda pelo excesso das quebras naturais arbitrárias. E' para desejar que se melhore a situação, atendendo quanto possível ás aspirações dos usuários das linhas. E se a C. P. chegou a propôr e a ter aprovado o estabelecimento da senha provisória, com prazo para fornecimento de vagão, porque se não ha de pôr em vigor para vagão completo requisitado, mantendo-se a contagem do prazo de transporte a partir da apresentação do vagão carregado a despacho? Porque se não ha de co-

brar uma taxa módica pelo depósito da mercadoria nos cais aguardando despacho, compensadora do encargo da contagem e restricta a certas mercadorias, em sacos ou fardos, por exemplo? E' matéria que convém estudar de novo com espirito conciliador, sem quebra do direito de iniciativa das empresas em matéria de tarifas especiais. Era essa afinal a conclusão do projecto de parecer de 1930, atraç referido, que ficou em suspenso. Não se deve esquecer a consagrada maxima: *Summum jus, summa injuria.*

5º — Outro ponto de reclamação refere-se aos preços excepcionais de tarifas especiais para determinadas relações em zonas de concorrência, e cuja aplicação se reclama para estações intermédias, que estão sujeitas a preços mais altos para menores percursos. Invocam-se a favor da reclamação os decretos 12.311, de 3 de Setembro de 1926, citando-se o respectivo preceito, que afinal autoriza a prática objecto do protesto. Estatui-se que não ha o direito de cobrar taxas por percursos não efectuados, mas prevê-se a excepção de preço inferior para certas estações. O que regula a taxa é, com efeito, mais que a distância real, a virtual correspondente á diferença de nível económico. Se para certas estações a diferença A-B entre o valor de mercadoria nos pontos de chegada e partida é menor para outros pontos de percurso, mercê de certa concorrência, é lícito estabelecer preços excepcionais mais reduzidos para estas estações sem afectar as receitas possíveis de outros transportes, que podem ser feitos pelos preços normais. Ha principalmente três casos que dão lugar a essas excepções, quasi sempre sob a forma de preços firmes de estação a estação: *concorrência entre transportadores; transporte de diferentes pontos para o mesmo centro de consumo; possibilidade de aumento de certas correntes de tráfego por uma redução de preços.* Em França impunha-se, contra os preceitos da sã doutrina económica, a aplicação de preço especial ás estações intermédias não designadas, apenas com excepção para as tarifas de transito, ou as de importação pelos portos.

Essa cláusula impedia muitas vezes reduções excepcionais de tarifa, que iriam comprometer receitas já adquiridas. Foi com razão suprimida depois da guerra. Nos Estados Unidos a proibição geral de preços menores para percursos maiores é mitigada pela autorização de excepções prevista na lei, quando as circunstâncias dos pontos extremos sejam diferentes das dos intermédios. Não é pois de deferir dum modo geral a reclamação referida. Ha porém casos especiais, que importa examinar e que se concretisam em reclamações apresentadas.

Cal de Cantanhede para o Porto e além — A Associação Comercial e Industrial de Cantanhede protesta contra a inferioridade em que as tarifas da C. P. põe a industria da cal daquela localidade, que tinha mercado no Porto e na província do Minho. A C. P. tem preço especial, muito reduzido para a cal da Amieira com destino ao Porto e além. A outras procedências aplica preço muito mais alto, a que se juntam para a cal de Cantanhede 66\$00 de transmissão por vagão e 99\$55 por vagão de transporte nos 15 quilometros de Cantanhede áquela estação, o que torna impossível o transporte. A C. P. não seria afectada nos seus interesses assegurando á cal de Cantanhede em tarifa combinada com B. A. preço mais favorável. O regimen actual de excepção a favor daquela localidade, sem que essa situação se justifique por nenhuma das razões apontadas. Tambem não ha razão para tão elevado preço nos 15 quilometros da B. A., nem para o pesado encargo da transmissão. Há pois matéria para justa intervenção do Governo sem menosprezo dos direitos de iniciativa das companhias.

Madeira de Mortagua e outras localidades para o Algarve e Zona de Alcacer a Setúbal — Representam varias fabricas de Mortagua contra os preços excepcionalmente baixos estipulados pela C. P. para os transportes de madeiras de Gaiá, Campanhã, Porto-A e Viana do Castelo para o Algarve

e para a zona Alcacer-Setubal, que pagam assim muito menos que da Pampilhosa para os mesmos destinos. Enquanto um vagão paga 826\$0 de Campanhã-Vila Real, o transporte de Pampilhosa, com 101 quilometros menos, custa 2 059\$45.

Pedem os reclamantes que, no caso de zona de protecção, ás remessas da estação intermédia se aplique o preço da zona.

Se as zonas consumidoras já recebiam madeira dos reclamantes, passarão a adquiri-las donde lhes vem mais baratas, o que representa prejuízo para os segundos, que perdem a clientela das primeiras e para a propria C. P., que perde esse tráfego substituído por outro de menor preço e maior percurso.

Lutou com a concorrência marítima, mas afectou uma corrente de tráfego já estabelecida, O deferimento da pretensão parece que seria razoável.

6º—Reclama-se, a propósito do artigo 9º da Tarifa de Despesas Acessórias, que as estações exigem a requisição de vagão desde que a remessa é de certo vulto, sucedendo por vezes não se atingir a carga do vagão completo e pagar-se mais que pelo detalhe.

É no fundo justificada em certos casos essa reclamação, que pode ser atendida pelo modo de ser feito o serviço nas esações.

Nada tem com as tarifas de p. v. sobre que recai o presente parecer.

II GRUPO

Não tem este Conselho que se pronunciar sobre o adicional já decretado sob condição de unificação das tarifas da C. P., sem audiencia prévia do mesmo.

Limita-se pois a referir as reclamações contra ele apresentadas, a saber:

Abel da Fonseca, Consorcio Mineiro, Companhia das Madeiras, Secção de Moagem, Orey L. da para madeiras, Fabrica de Sacavém, Secção de Cortiças, Comissão de Carvões. Sobre estas reclamações prestou minuciosamente informação, junta a este parecer, o Serviço de Tráfego da C. P., para isso autorizado pelo seu director.

O mesmo cumpre observar acerca do bonus de exportação, que é matéria alheia a tarifas e de que só por alusões dos reclamantes se tem conhecimento.

Por isso limita-se a ponderar, de modo geral, quanto importa favorecer a exportação por todos os meios, mesmo com sacrifício dos transportadores, quando assim conservam e podem desenvolver certas correntes de tráfego.

Estas considerações serão desenvolvidas na devida altura a propósito das reclamações do Consorcio Resineiro.

III GRUPO

As reclamações acerca das novas tarifas são raras, confundindo-se muitas com as que tem por objecto o adicional.

Reconhecem varias representações o grande alcance e as vantagens da unificação proposta, mas não admitem agravamento algum de taxa, como se não houvesse de ser procurada compensação, embora incompleta, para reduções da receita que provêm da reforma. O ponto está em que esses aumentos sejam comportaveis.

Abel da Fonseca—Acha excessivo o minimo de 7.000 kg por vagão para os tambores destinados a transporte de líquidos, quando apenas se podem carregar 3.000, minimo estabelecido para cacos vazios. Pede pois esse minimo, o que parece razoável.

Dias Falagueiro—Reclama contra o preço de madeira para caixas. A C. P. mostra que esse aumento representa \$00,012 por kg. de sabão vendido. Reclama ainda contra o preço do azeite industrial sem razão. Omite referencias ás reduções que sofre o preço do transporte de sabão.

Orey L. da—A reclamação funda-se na confusão do preço da madeira em bruto e serrada com o de toros para minas.

Sociedade Mercantil—Pede redução para o arroz com

casca, indicando proveniencias mas não destinos. Vê-se que a tarifa a concedeu.

Secção das Cortiças—Já se fez referencia de modo geral a alguns pontos da reclamação, como pesagens defeituosas, faltas em vagões completo.

Quanto ao minimo pedido de 5 T. para a cortiça virgem prensada, informa a C. P. que esse minimo é aplicado á cortiça virgem em sacos ou redes, sendo facil atingir o de 6 T. nos casos raros em que é prensada.

Quanto a zona de concorrência, cujos preços excepcionais se pede que sejam aplicados a outros trajectos em que não tem a mesma razão de ser, já se expôz a doutrina que rege a matéria, a que a informação da C. P. se cinge implicitamente, mostrando que não é de atender o pedido. Declara ao mesmo tempo que serão beneficiadas fabricas no interior do país, que se acham em condições desfavoraveis de transporte.

Mostra ainda a mesma informação quão excessiva é a pretensão de percentagem pedida de desconto por humidade, que iria a 50%, quer chova quer não, dando logar a quebra importante de receitas.

É pedida armazenagem gratuita de 10 dias para exportação. A C. P. promete estudar o assunto, embora não possa fazer a concessão larga e generica solicitada. C mesmo em relação ás preferencias para exportação.

Fogo de artificio—São beneficiadas, porque se eleva de 200 a 300 kgs. o minimo do detalhe e ha reduções nos preços.

Carvão mineral nacional—Além da concessão de carvões, reclama preço reduzido a Companhia do Gaz e Electrificação.

Os esclarecimentos prestados pela C. P. dispensam quaisquer considerações.

Seria em todo o caso para desejar que o carvão nacional fosse isento do adicional.

Companhia de Cerâmica Lusitana—Faz considerações genericas sobre a organização das tarifas, enganos de cobranças, vagões completos, pedindo afinal reduções para os produtos cerânicos, que a C. P. não pode levar mais longe.

CONSORCIO RESINEIRO

A reclamação deste Consorcio, queixando-se da considerável elevação de preços, que vai sofrer, carece de rectificação dos preços de transporte, que acusa. O que principalmente prejudicará esse tráfego será a supressão do bonus de exportação, se fôr levada a efeito.

E preciso ter em conta a importância desta industria para a nossa balança económica. O seu considerável desenvolvimento, a cifra que atingem as exportações, apesar da concorrência de outros países, a situação que Portugal ocupa pela sua formidável riqueza florestal, cujo incremento a exportação das resinosas impulsiona com as vantagens de todas as ordens que derivam do aumento do patrimônio florestal, impõem o maior carinho e sacrifício compensadores a favor da exportação dos productos da exploração dos pinhais: madeira, resinas, sub-productos derivados.

Sobre o assunto deve pois ser chamada a esclarecida atenção da C. P.

Madeira de eucalipto—Pondera e afirma Tait que a madeira de eucalipto, que vai sendo abundante no país, pode ter larga aplicação no fabrico de pasta de papel, mas que as tarifas são proibitivas.

Pede que ao menos se aplique á madeira de eucalipto de qualquer dimensão, com ou sem casca, a tarifa de lenha com o multiplicador 6 e não a tabela n.º 22 com o multiplicador 11, como hoje.

Alega que a madeira para pasta é inferior em qualidade á de esteios para minas, pois serve com qualquer tamanho e feitio, sem necessidade de serem paus direitos.

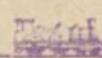
O desenvolvimento do fabrico da pasta dá logar ao respectivo transporte e a outros conexos, diminuindo-se, ao mesmo tempo, a importação.

Parecem dignas de atenção estas ponderações, convindo submetê-las á apreciação das empresas.

Tanto na primeira como na segunda parte deste parecer as apreciações formuladas acerca dos efeitos das novas tarifas prestipõem a existencia de um unico adicional já concedido pelo Decreto n.º

Em resumo e conclusão, pondera o Conselho que, apesar da extensão do prazo para reclamações, das facilidades oferecidas pela C. P. para esclarecer os interessados, da remessa previa do parecer do Conselho ás Associações económicas, as reclamações apresentadas, aliás pouco numerosas, tiveram por objecto, ainda mais o adicional, contra o qual háviam protestado essas corporações, é o bonus de exportação, que propriamente as novas tarifas. Dessas poucas reclamações, umas visam aumentos inevitáveis para compensação das reduções resultantes da unificação, outras são insubsistentes, outras ainda devem ser tanto quanto possível atendidas. As anomalias e deficiencias que a prática mostrar podem facilmente e devem ser corrigidas á vista das indicações da experiência.

Por isso entende o Conselho que a reforma das tarifas merece aprovação generica a titulo de ensaio e com carácter provisório por dois anos, cumprindo á Direcção Geral de Caminhos de Ferro diligenciar que sejam atendidas pela C. P. nos limites do possível certas reclamações referidas e apreciadas no parecer. Quanto aos §§ do art. 101.º da tarifa, só poderão ser aprovados sob condição do estabelecimento da senha provisória já aprovada.



Linhas estrangeiras

Espanha

Os limites máximos fixados para obras e serviços a cargo do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, foram reduzidos de 150 e 200 milhões de pesetas para 116 e 140 milhões, respectivamente destinando-se a primeira verba a obras novas e a segunda a melhoramentos e ampliações dos actuais serviços.

França

As cinco grandes companhias ferroviárias francesas fecharam a exploração do exercício de 1929 com um saldo positivo de 521 milhões de francos, não acontecendo o mesmo com referência ao de 1930 que ao ser encerrado acusou um déficit de 595 milhões.

Itália

Com o fim de estabelecer concorrência com o automóvel, o ministro dos Transportes de Itália, decidiu que as linhas do Estado explorem carreiras de auto-cars em combinação com as de caminho de ferro.

Suíssa

O Governo da Confederação autorisou que nos caminhos de ferro suíços, os passageiros de 3.ª classe possam utilizar-se do vagon-restaurante, sem desembolso de qualquer suplemento, alem do que é devido pela tarifa de consumo.

Inglaterra

A. Great Western que admite sugestões dos seus empregados com o fim de melhorar os seus serviços de explora-

ção, recebeu o ano passado 2342 ideias novas, das quais aproveitou 400, gratificando os seus autores.

Alemanha

Teem sido muito satisfatórios os resultados obtidos em curtas distâncias com as novas automotoras Diesel para passageiros.

Graças a estas conseguiu-se reduzir consideravelmente o custo da exploração por quilometro-passageiro.

Também estão ao serviço automotoras Diesel para transporte rápido de mercadorias, que, com uma carga útil de 15 toneladas, atingem velocidades superiores a 100 quilometros por hora.

— Num recente descarrilamento ocorrido neste paiz, comprovaram-se praticamente as vantagens da construção de vagons em aço.

Em alguns destes que compunham o comboio sinistrado não houve vítimas ao passo que nos construídos de madeira alguns mortos se registaram.

Brasil

Como incentivo á economia, realizou-se ha pouco tempo no Rio Grande do Sul a distribuição de premios aos maquinistas ferroviários que durante o ano de 1930 consumiram menos combustível em relação aos serviços prestados.

Estados Unidos

Os lucros líquidos da exploração das companhias Norte Americanas, durante os cinco primeiros meses deste ano em relação ao anterior, baixaram de 307 para 187 milhões de dollars.

— A Companhia Pullman está construindo um vagon leito de alumínio com o fim de reduzir o peso dos actuais em 40 %.

Unicamente serão feitos em aço, os rodados, os freios, as molas e balastros. Este veículo será apresentado na feira internacional de Chicago em 1933.

— Recentemente, uma criança que passava por uma ponte, ao tentar fugir do comboio que se aproximava caiu ao rio, mas tendo o facto sido observado por um empregado este parou o comboio, atirando-se ao rio salvando-a de uma morte certa.

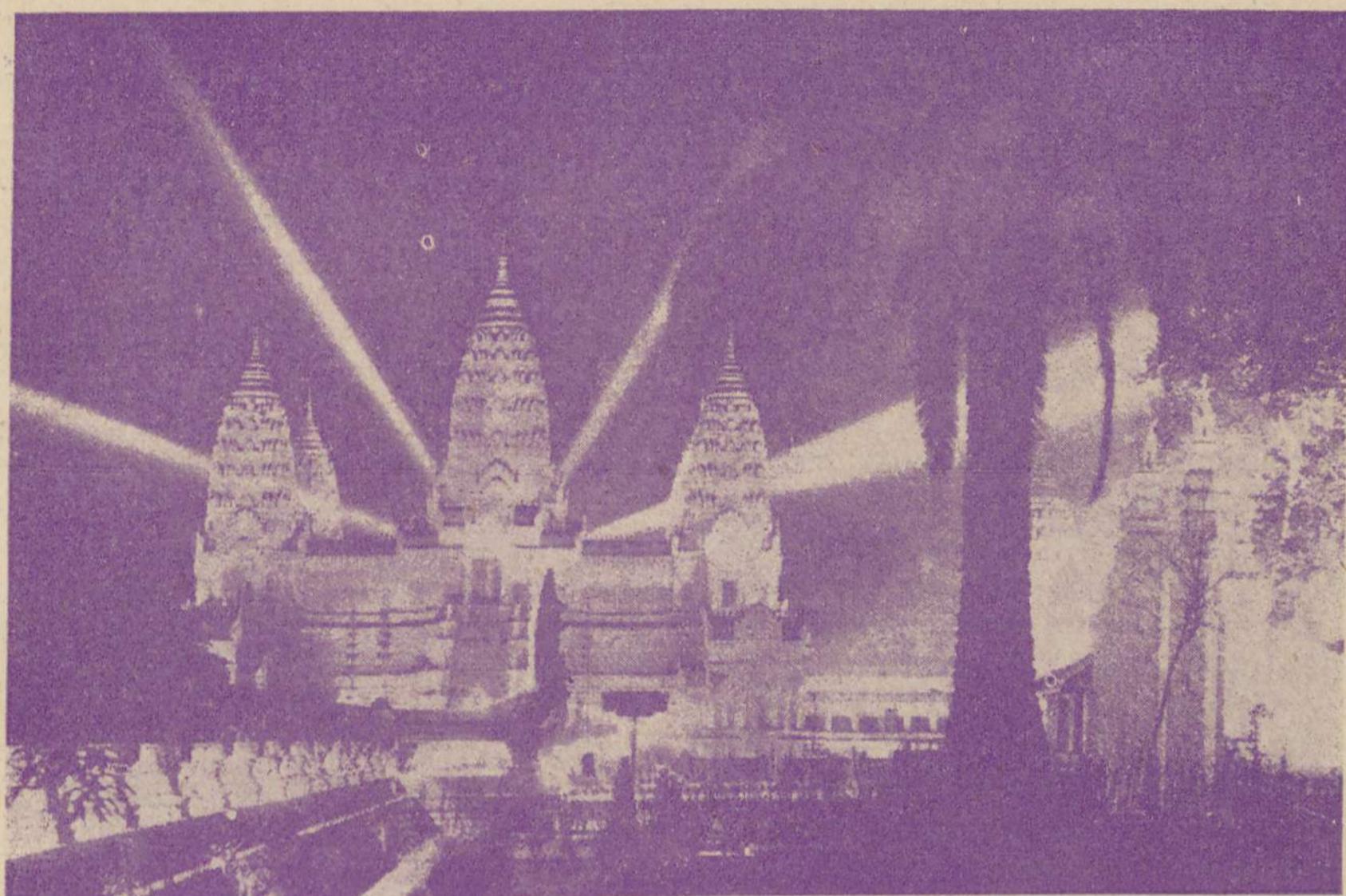
Egipto

Tendo-se ultimamente registado neste paiz uma grande baixa no tráfego ferroviário, foram reduzidas as tarifas para o transporte do algodão, em 1 terço, com o fim de auxiliar o aumento do tráfego.

Como se sabe o algodão é a principal mercadoria produzida no Egipto.

China

Com grande solenidade foi posta em circulação a primeira locomotiva construída na China, havendo o propósito de que muitas mais sejam construídas a fim de evitar a sua importação do estrangeiro.



Um aspecto das iluminações na Exposição Colonial de Paris

A Exposição Colonial Internacional de Paris

Por C. MENDES DA COSTA

A REPRESENTAÇÃO de Portugal constitui qualquer coisa de grande e notável entre as outras potências coloniais e entre estas as de primeira grandeza.

Embora modestos, os nossos pavilhões teem sido largamente visitados e o nome do nosso país proferido com certa admiração, quase espanto, pois vívemos na ignorância dos outros povos que, não sabem da nossa existência a não ser pelas notícias que certa imprensa estrangeira aproveita a propósito de revoluções.

Devem todos os portugueses orgulhar-se, pois sob todos os pontos de vista a nossa representação nada deixa a desejar, salientando-se o esforço do Comissário de Portugal na Exposição e de todos os seus colaboradores, de cuja boa vontade e trabalho depende em parte o brilhante êxito.

Os elementos de maior categoria em França que teem visitado a nossa casa naquele certame, teem-se referido à nobre nação Lusitana em termos que nos desvanecem.

Entre essas altas individualidades destacamos o grande colonizador e bravo militar francês, o marechal Lyautey, Reynaud, ministro das colónias da França o grande escritor Claude Farré e muitos outros.

Da parte da imprensa internacional ha a registar também alguns artigos que, se por vezes pecam por desconhecimento de factos da nossa História, também fazem justiça a este Povo, demonstrando que a sua grande obra, o seu grande esforço é devido unicamente aos seus próprios recursos.

Toda a actividade colonial portuguesa ali está bem patente, até nos mais infímos detalhes ou pormenores. E para o provar que não é só dito por nós, damos o lugar ao sr. J. Blache, correspondente em Paris do importante periódico de Bruxelas *Essor Colonial et Maritime* que, a propósito da Exposição Colonial publicou um artigo onde se lêem as amáveis referências que damos a seguir:

«De todas as secções da Exposição colonial em que se soube organizar boa publicidade em favor da produção duma região ou duma colónia qualquer, a que obtém o sucesso mais visível parece ser incontestavelmente a secção de Portugal. Os organizadores da soberba exposição portuguesa colonial não se pouparam a esforços, mesmo quando um pormenor os arrastava a um sacrifício na aparição desproporcionado, e realizaram assim o máximo de condições dum êxito com o qual eles parecem aliás perfeitamente satisfeitos. Aqui são brochuras ilus-

tradas, muito lindas, que se oferecem aos visitantes mais interessados... Mais longe, distribuem-se também gratuitamente albuns-colecções e bilhetes postais. Mas o que obtém, como se adivinha, o maior sucesso é o convite para provar os produtos coloniais de Portugal. Ali, foi com um tacto e um «doigté» admiráveis que se soube organizar o programa para a exploração da glutonaria. Em nenhuma parte em Paris, pode dizer-se sem medo de exagerar, se poderia encontrar um acolhimento mais cordial e uma instalação mais confortável para nos deleitarmos com tão incomparáveis vinhos do Porto. Será mesmo, ao que supomos, quasi impossível encontrar semelhantes noutro sitio. Nenhum conhecedor pode sair do chamado Pavilhão do Porto, sem sonhar logo com o divino país capaz de produzir vinhos duma tal riqueza! E tudo o mais está em relação!... Pois bem: em vão procuramos, do lado das outras potencias expositoras, encontrar idênticas larguezas. Em nenhuma outra parte, ai de nós, nos podemos regalar com outra coisa mais do que as muito brilhantes estatísticas. E era pouco! Cremos que segundo a moda britanica, e para responder aos: «O Imperio britanico fornece os 100 % (porque mais

seria difícil) «de tal ou tal riqueza do mundo», Portugal teria bem o direito de afixar isto: «Portugal produz 100 % do Porto (do verdadeiro) e é o país mais antigo do mundo sobre o mar e nas colonias, como é tambem o primeiro do mundo pela amabilidade e pela propaganda inteligente».

Estas palavras que dizem muito em poucas linhas, deviam ser lidos a muitos portugueses descrentes que só dão ouvidos ao genio demolidor, e não acreditam na resurreição da nossa Patria.

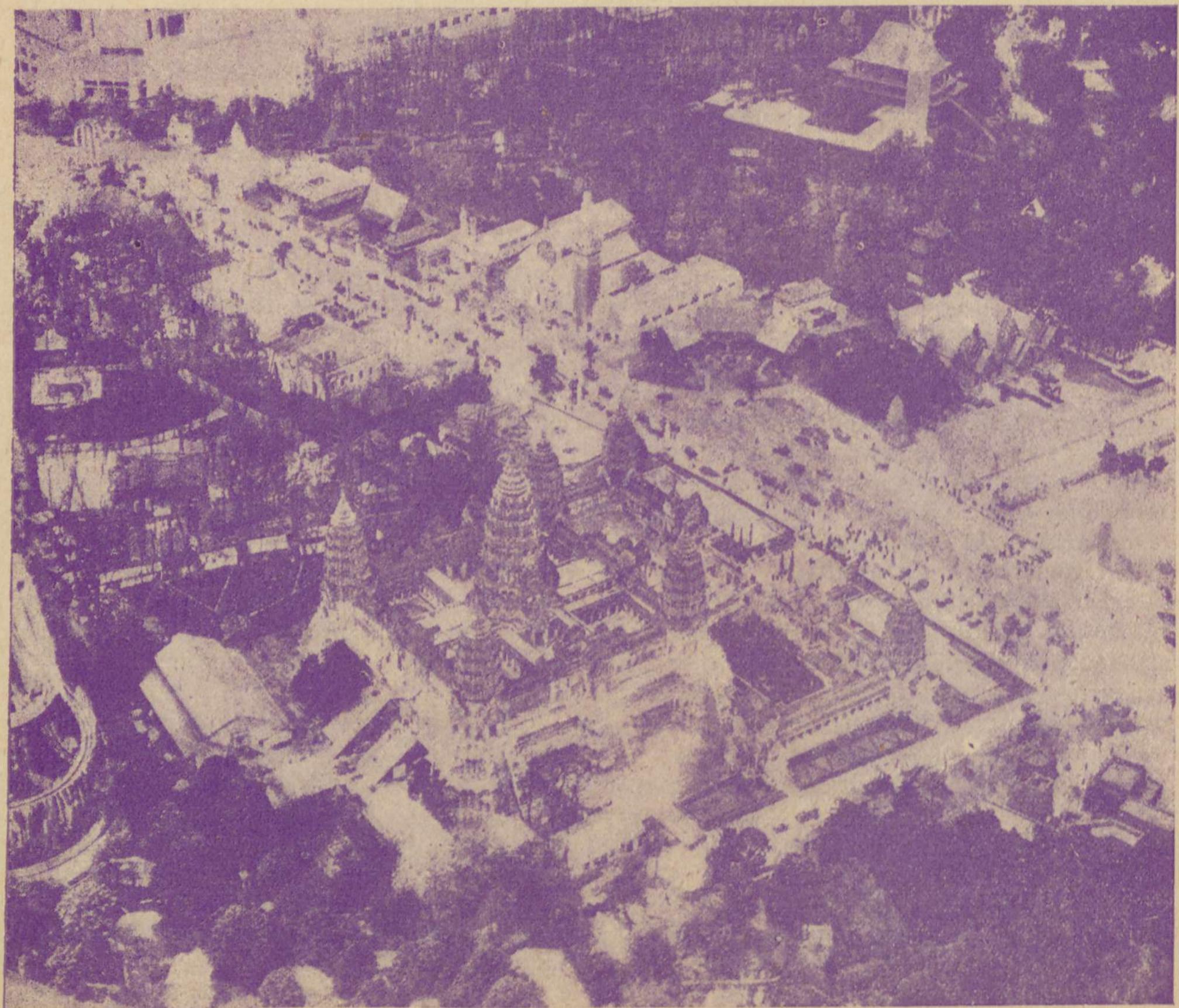
Nós é que a desconhecemos, sendo necessário que os de fóra nos digam muitas vezes quem somos e o que valemos.

E' necessário portanto que os portugueses, cada um por si e dentro de si proprios, destruam por completo o microbio do pessimismo e que passem a ter sua alma cheia de Fé nos destinos da sua Patria.

Portugal não morre!!!

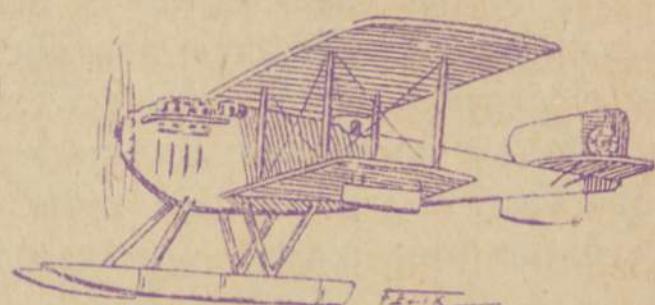
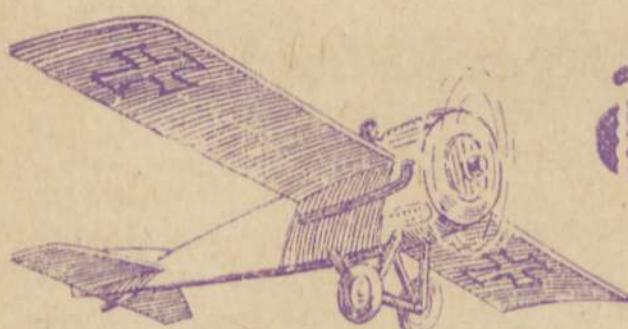
Através dos séculos tem-se afirmado, como diz o ilustre articulista, «o paiz mais antigo do mundo sobre o mar e nas colonias».

Basta só que, cada português não ignore estas palavras e procure por todos os meios ao seu alcance torna-los conhecidos de todo o mundo.



A Exposição Colonial de Paris vista de avião

aviacão



OS HERÓICOS TRIPULANTES DO "ESA"

FOI com grande comoção de alegria que recebemos a notícia do aparecimento dos aviadores tripulantes do «Esa», Johansen, Rody e o jovem português Costa Veiga.

Admirâmos o sangue móço dos três bravos, sem distinção de nacionalidades..., mas sempre lá ia um português e este facto é o bastante para os ter acompanhado um pouco da nossa alma.

Depois de uma bela travessia foram avistados, já a poucas milhas da costa americana, por um paquete que deu notícias, tendo-se aguardado depois de momento a momento o telegrama da chegada a Nova York. Esse telegrama, horas de anciedade nos fez passar até que, perdidas as esperanças contávamos com mais três mártires da aviação.

Pois, ao fim de 158 horas, sobre a água, sujeitos às intempéries foram os intrépidos aeronautas encontrados por um vapor norueguês que os recolheu.

Já o dissemos, foi com alegria que recebemos a feliz nova, sentindo-nos também, como a Família do

português Costa Veiga, um pouco orgulhosos. Há certas qualidades de orgulho que são justificáveis.

Primeiro, pelo jovem e bravo rapaz, que na sua mocidade concentra as qualidades de antiga témpera da raça lusa.

Segundo, por Sua Mãe, que soube ser mãe e cheia de Fé, de uma Fé tão grande que soube vencer a sua dôr não perdendo as esperanças que o Poder Divino lhe devolvesse seu Filho. Nesta Senhora revelou-se também o espírito das Mulheres Portuguesas, não das modernas que pouca consideração nos merecem, mas das antigas, daquelas que souberam educar os seus filhos nas virtudes antigas da raça.

Ao distinto aviador, quando tivermos ocasião, abraçá-lo-hemos. Fomos apresentados na véspera da sua partida, ali no Rocio em frente do Nicola.

A Sua Mãe, senhora de altas virtudes apresentamos as nossas felicitações e os protestos dos nossos respeitos.

Uma amostra humana sem valor, de Bruxellas a Londres, por avião

E' um caso bizarro que vamos hoje contar aos nossos leitores: as impressões de uma encomenda postal que seguiu o seu destino pela via aerea.

Gerard Lantsheere, dá-nos essas impressões em *La Conquête de L'air*, importante revista da especialidade que se publica em Bruxelas.

Diz-nos que as mais belas auroras são as que assistem os aviadores da carreira aerea

postal Bruxelas-Londres e portanto as viagens mais lindas são feitas pelas cartas que seguem o correio nocturno.

Daí o seu grande desejo de se fazer carta para colher sensações novas.

De maneira que, uma noite, na estação central de Bruxelas, apresentam-se quatro homens, que nada tendo de misterioso, despertaram a curiosidade do pessoal da mesma.



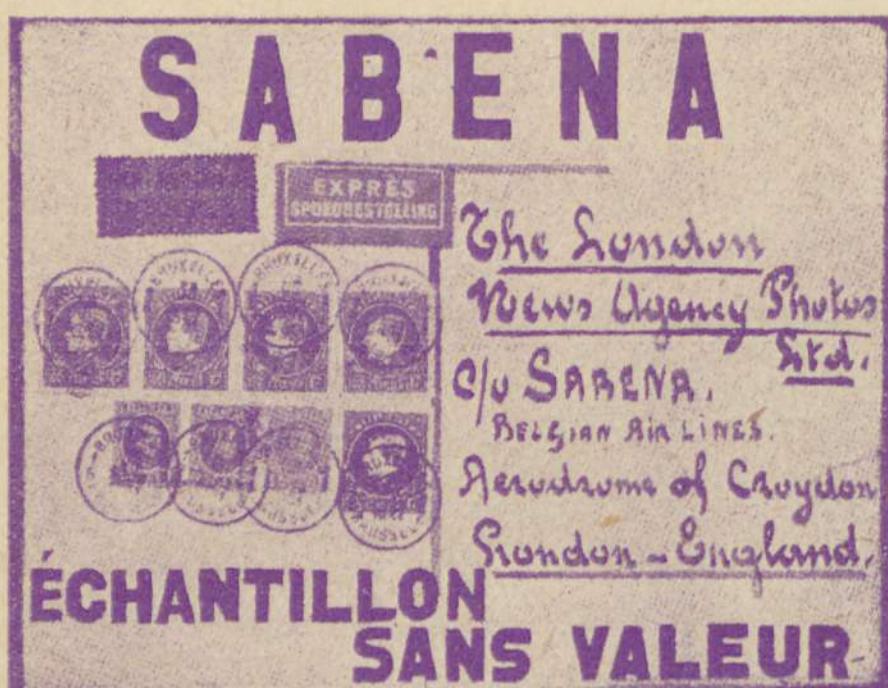
A «amostra humana» saindo da carlinga do avião-correio

Depois de manifestarem o desejo de expedir uma encomenda e sabidas as taxas, um deles indicou o jornalista como volume a expedir, com geral espanto dos empregados que começaram levantando embaraços, livrando-os de atritos o director que, prevenido pela manhã, apareceu a assistir á cena...

Paga a franquia na importancia de fcs. 423,50, sendo fcs. 420,— pelo peso e fcs. 3,50 de registo, foi colocado na banda do sobretudo da encomenda humana, uma etiqueta com o endereço e respectivas estampilhas, de seguida inutilizadas com os círculos da estação.

Depois seguiu viagem numa camionete até ao aerodromo, onde depois de acomodado o correio dentro do avião, foi na carlinga colocado um fauteuil para a «amostra sem valor, humana».

Motores em andamento, breve o avião corta o



A etiqueta com o endereço que serviu á «amostra humana»

espaço, mostrando aos olhos da *encomenda* «imensos campos luminosos de um desenho um tanto rigoroso, um tanto fantasista, mas sempre delicado», estendendo-se em baixo, «em quanto as fabricas e as gares iluminadas se assemelham a miniaturas de vitrines de sociedades imobiliarias».

A sua impressão é a que tem um automobilista, numa bela estrada sem recear as passagens de nível não guardadas.

Depois o mar, os campos ingleses adormecidos, e docemente o avião aterrou em Croydon.

Algumas horas depois a encomenda foi distribuída.

Há a notar que, a viagem feita em avião de passageiros custaria fcs. 700, tendo portanto o autor da façanha realizado uma interessante economia.

Este numero foi visado
pela
Comissão de Censura

Publicações Recebidas

A NAU CATRINETAS, por «Armando Ferreira».

Mais uma obra dêste notável escriptor e muito louvável a sua intenção de despertar á «gente meuda» o amor patrio e a veneração das figuras de maior relevo da nossa Historia.

De uma poderosa imaginação, Armando Ferreira deu vida á figura da Historia e ao Velho Portugal que, munido de um oculo maravilhoso, segue mares fora acompanhado de duas crianças, a fim de lhes mostrar as nossas riquezas e as nossas glórias.

E consegue prender atenção das crianças, pois o oculo tem uma graduação especial que se refere ás datas dos factos notáveis do passado, vendendo-se através dele todas as epopeias.

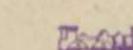
Este aparelho da invenção do auctor está certamente avariado na graduação 1829. Vê uma princezinha a chorar, que tinha um trono em Portugal que um tio mau e bulhento chamado Miguel. Ihe esbulhou. Vê-se também o pai da princezinha que era o Rei Pedro fazer o possível para reconquistar esse trono servindo-se para isso dos seus bravos que nessa época se veem embarcar na Terceira para vir desembarcar no Mindelo.

O oculo nesta graduação deve ter qualquer elemento fora do seu lugar pois vê os factos invertidos.

Nem o Rei Miguel era mau, nem esbulhou nada a sua sobrinha; esta por sua vez é que não tinha trono algum em Portugal por ser princesa do Grão Pará, filha do Rei Pedro I, Imperador do Brasil que anos antes, quando da independencia desta nossa colónia, recebeu as forças militares que a metropole lhe mandava, junto ás peças de artilharia, tendo nas mãos o morrão aceso, prestes a fazer fogo, se elles desembarcassem. Portanto eram estrangeiros sem direito algum á sucessão do trono de Portugal.

Assim é que está certo!

De resto, o livro de Armando Ferreira, impõe-se pela sua função educativa e todos os pais portugueses o devem adquirir para seus filhos.



Coronel Carlos Roma Machado de Faria e Maia

Encontra-se de luto por morte de sua Ex.^{ma} Esposa este nosso prezado amigo e ilustre colaborador a quem endereçamos os nossos sentidos pesames e protestos da nossa estima.

DEPÓSITO LEGAL DE PUBLICAÇÕES

Várias vezes este jornal se tem referido ao recente diploma sobre depósito legal de publicações, inserindo os esclarecimentos e instruções que a Biblioteca Nacional tem feito distribuir no sentido de facultar o mais amplo conhecimento da lei e facilitar o seu cumprimento.

Apesar disso, numerosas têm sido as dúvidas apresentadas perante a Biblioteca Nacional, manifestadas de todos os pontos do país, ilhas e colónias, esforçando-se esse estabelecimento por atender, com a possível rapidez, todas as perguntas formuladas acerca do assunto. A acumulação de correspondência, porém, tornou impossível dar a toda expediente regular, e daí a necessidade de, feito o balanço de todas as dúvidas sugeridas, elaborar e imprimir novas instruções que tais dúvidas cabalmente esclarecessem. Foi o que fez a Biblioteca Nacional, que, presentemente, responde a todas as perguntas com o envio das instruções citadas, cujo teor é o seguinte:

1.º — Dos jornais, revistas e outras publicações periódicas, os respectivos proprietários ou empresas editoras devem remeter pelo correio, no próprio dia em que fôr feita a publicação ou no dia seguinte quando esta tenha lugar á noite um exemplar ao delegado do Procurador da República na comarca ou distrito criminal onde elas tiverem a séde da sua administração, outro a cada um dos Ministérios do Interior e da Justiça e a cada uma das Bibliotecas: Nacional de Lisboa, da Academia das Ciencias de Lisboa, Popular Central de Lisboa, Municipal Central de Lisboa, da Universidade de Coimbra, Municipal de Coimbra, Pública Municipal do Porto, Pública de Évora e Pública de Braga, devendo ser também enviado um exemplar ao Arquivo Histórico Colonial quando se trate de publicações coloniais de qualquer ordem, no mesmo prazo, sendo periódicas, e no prazo de 15 dias, não o sendo.

2.º — As remessas a que se refere o numero anterior são feitas pela forma estabelecida no art. 1.º e seus parágrafos do decreto de 12 de Novembro de 1898.

3.º — À Biblioteca Nacional serão enviados pelas oficinas, do dia 1 a 15 de cada mês, os trabalhos concluídos durante o mês anterior, nas condições seguintes:

a) 1 exemplar de cada numero de todos os jornais, revistas e restantes publicações periódicas;

b) 9 exemplares de todos os livros, brochuras e folhas volantes;

c) 3 exemplares de todos os atlas ou cartas geográficas soltas, quaisquer espécies de mapas ou quadros didácticos; mapas ou gráficos estatísticos; plantas, planos, obras musicais, obras fotograficas, cinematograficas e fonograficas portuguesas e de interesse público; bilhetes postais ilustrados, estampas, gravuras e desenhos.

d) Estes envios são acompanhados de guias, preenchidas em duplicado, dos modelos fornecidos pela Biblioteca Nacional; quando feitos pelo correio devem ser registados e dirigidos ao «Serviço do Depósito Legal — Biblioteca Nacional de Lisboa» sendo gratuitos os respectivos portes e registos.

4.º — As reimpressões, novas edições, separatas, ensaios e variantes de qualquer natureza estão igualmente sujeitos a envio.

5.º — Três dos exemplares a enviar devem pertencer

sempre à tiragem de melhor qualidade da respectiva edição quando desta houver tiragens diferentes.

6.º — Se do dia 1 a 15 de qualquer mês não houver publicações a enviar pelo facto de não terem sido concluídas durante o mês anterior, as oficinas enviarão, dentro do mesmo prazo, um aviso negativo, dos modelos fornecidos pela Biblioteca Nacional, também preenchido em duplicado e registado quando a sua remessa se fizer pelo correio, sendo igualmente gratuitos os respectivos portes e registos.

7.º — Os envios de periódicos a que se refere o n.º 1.º destas instruções, da responsabilidade dos respectivos proprietários ou empresas editoras, não dispensam as tipografias do envio mencionado na alínea a) do n.º 3.º, ainda nos casos em que essas tipografias pertençam também aos citados proprietários ou empresas editoras.

8.º — As oficinas que habitualmente não executam trabalhos sujeitos a envio nem por isso devem deixar de enviar os avisos negativos a que alude o n.º 6.º

9.º — As citadas disposições sobre Depósito Legal em nada modificam o que se encontra estabelecido quanto ao Registo de Propriedade Literária.

10.º — As oficinas não são obrigadas a fazer quaisquer envios, quer á Biblioteca Nacional, quer a outras entidades, além dos mencionados nos números 3.º e seguintes.

11.º — As penalidades a aplicar aos transgressores podem ir até ao encerramento das oficinas.

(A forma de envio estabelecida por este decreto é extensiva aos envios a fazer, pelos proprietários ou empresas editoras de periódicos, a todas as entidades mencionadas no n.º 1 das instruções elaboradas pela Biblioteca Nacional).

Artigo 1.º — A remessa dos periódicos aos magistrados, a que se refere o artigo 16.º da lei de 17 de Julho de 1898, será feita gratuitamente, por intermédio da estação postal da localidade, onde a publicação dos mesmos periódicos se efectuar.

§ 1.º — Para este fim, o editor e na sua falta, o administrador ou o dono do estabelecimento em que o periódico tiver sido impresso, no proprio dia da sua publicação, ou no seguinte, quando esta tenha lugar á noite, entregará na estação postal mais proxima, convenientemente sobreescritados, os exemplares do periódico, determinados pelo referido artigo daquela lei.

§ 2.º — Esta entrega será comprovada por meio de recibo lançado num livro ou caderno, fornecido e apresentado pelo portador dos exemplares do periódico, contendo já inscritos o nome do remetente, magistrado a que é feita a remessa, quantidade dos exemplares remetidos, título ou designação do periódico, numero de ordem deste e a data em que é feita a sua publicação.

§ 3.º — O encarregado do serviço da estação postal que receber os periódicos, conferirá estes com as declarações do recibo e, verificada a sua exactidão, data-lo-ha e assinará por extenso, entregando-o em seguida ao apresentante.

§ 4.º — O mencionado livro ou caderno será apresentado ás autoridades judiciais e ás administrativas e policiais sempre que estas o requisitarem, passando-se ao seu apresentante declaração dessa entrega todas as vezes que não seja possível restituí-lo desde logo.

HÁ QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Outubro de 1891)

Os sinistros em caminhos de ferro

Agora que o nosso paiz, apesar de que, felizmente, em proporções muito pequenas, veiu também figurar no longo rol dos desastres nas vias ferreas que parecem nuvem de tempestade que se vae por todo o mundo espalhando com os seus horrores, vem a propósito a lista que procurámos reunir de todas as catastrofes desde a já celebre queda da ponte de Moenchenstein, na Suissa, em 14 de junho, até á noite de 29 de setembro, em que fechamos esta notícia.

Este longo rosario de desgraças deve ter mais efeito do que o da simples curiosidade estatística que tivemos; deve servir de estudo das multiplices causas que isoladamente produziram igual ou parecido efeito, e n'este sentido são interessados governos e direcções das companhias, pessoal e publico viajante; todos devem cooperar para que pare a vertiginosa revolução d'esta roda que leva já preso á sua infernaes engrenagens não pequeno numero de cadáveres.

Uma das prevencões, das mais pequenas, por certo, mas sem dúvida das mais indispensaveis, porque ataca um abuso inveterado, mais do que em parte alguma em Portugal e Hespanha, é acabar com o intolleravel sistema dos passageiros pôrem grandes mallas, pesadas, chapeadas de metal até na rede das carruagens.

D'este abuso resulta que, ao mais pequeno choque, ao menor solavanco, um descarrilamento ou uma collisão de dois trens de que nem os passageiros ás vezes se aperceberiam, as mallas caem sobre elles, produzindo ferimentos e até mortes.

Nas rôdes das carruagens só devem pôr-se objectos leves e poucos resistentes como pequenos saccos, mantas, chapeleiras de cartão, etc.

Um passageiro do comboio que chocou com outro, na Praia, na noite de 27, declarou que a malla, de angulos forrados que levava na rede, pesava 60 kilos! Salvaram-se os que iam no compartimento porque ella, felizmente não saiu do seu lugar. Mas sahiram outras que feriram duas senhoras e um cavalheiro nas faces.

Isto acontecia há quarenta anos, acontecendo hoje como então. Basta ir à estação do Rocio, assistir á chegada de alguns comboios do Norte e do Oeste, para se verificar que o mesmo abuso continua.

Alem de volumes pesados colocados em cima das redes, sucede ás vezes que um só passageiro ocupa mais espaço do que aquele que lhe pertence, não deixando aos outros viajantes nada, o que os põe na necessidade de acomodar a sua bagagem na coxia dos assentos ou ainda atravancando os corredores das carruagens.

Apparelhos de socorro para os viajantes

O *Manchester Guardian* publica uma excellente descrição das interessantes experiencias efectuadas em Inglaterra, na rede da Companhia Manchester, Sheffield e Lincolnshire, a qual se propõe adoptar um novo sistema de intercommunicação entre os passageiros, o machinista e os conductores do comboio em marcha.

A comunicação por corda, actualmente em uso nas principaes linhas, é apenas uma chimera. Geralmente o sinistro dá-se antes de o passageiro poder alcançá-la. Têm-se já experimentado, mas sem resultado, algumas variantes da comunicação por corda.

Em a nova disposição aproveitou-se tudo o que havia de boni nas precedentes afim de se crear um sistema perfeito o mais possivel. Para isso collocou-se em cada compartimento, por debaixo de uma das rodas, uma chapa circular sobre o eixo da qual se monta uma moleta que se pôde baixar exercendo pressão. Este movimento basta para prevenir imediatamente o machinista e o conductor, chamando a sua atenção. O passageiro, baixando a moleta, faz uma leve applicação do freio, que o machinista ou o conductor pôdem tornar completa, produzindo assim uma paragem immediata. O conductor facilmente percebe d'onde partiu o signal. Em virtude do abaixamento da moleta, uma communica-

ção por pequenas cadeias e roldanas, combinada com a abertura d'uma valvula (d'onde resulta a applicação do freio de vacuo automatico) produz a apparição d'um disco vermelho de cada lado da carruagem, o que indica o compartimento, em quanto que a moleta só pôde ser levada de de novo á sua posição primitiva com a ajuda d'uma chave especial, que só o conductor possue. E' claro que o conductor tornando a collocar na sua primeira posição, fecha a valvula de admissão de ar no tubo geral do freio e baixa os semaphoros.

Esta chave de segurança permite prevenir os abusos e as brincadeiras dos gracejadores de mau gosto.

Qualquer que fizer uso do apparelho de socorro sem razão plausivel será punido com uma multa de 5 libras.

Este apparelho é perfeitamente accessivel e manobravel. O alarme é dado imediatamente, despertando a atenção do machinista pela vista e pelo som.

O signal não pôde ser desprezado pelo machinista ou pelo conductor. Se elles não applicam logo o freio, se não fazem caso do aviso, nem por isso o comboio deixa de parar, passado algum tempo.

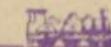
Um segundo traço caracteristico do apparelho, é o de este deixar sempre um certo poder descriptionario ao machinista e ao conductor.

Admittamos, que na occasião em que é dado o signal o comboio não se encontra em sitio proprio para parar: um tunnel, um viaducto, uma curva, etc., e que é preferivel conduzi-lo para um ponto mais favoravel. N'este caso o machinista acciona o grande ejector do vacuo automatico, extrahindo assim o ar admittido pela valvula de socorro.

Uma terceira vantagem tem o apparelho, e importantissima. Se muitos viajantes imaginam ao mesmo tempo um perigo que não vêm nem o machinista ou o conductor: n'este caso o machinista não dispõe de um meio assaz poderoso para vencer a admissão do ar, produzido pelo abaixamento simultaneo de muitas moletas, e de todas as maneiros a paragem dá-se.

O apparelho faz parte integrante do freio de vacuo automatico de que estão munidos os vehiculos e estão ligados com elle, em cada carruagem e em cada compartimento, por meio d'uma disposição de valvulas, roldanas, eixos e cadeias.

Muito recentemente evitou-se, em Inglaterra, uma grande desgraça com a applicação do alludido apparelho: um passageiro ia subindo para um comboio em marcha e caiu, ficando entalado entre o caes e o estribo; teria certamente perecido se um outro passageiro, que ia no wagon para onde elle queria subir, não tivesse dado o signal de alarme fazendo parar o comboio. Procedeu-se depois tambem a uma segunda serie de experiencias com novos apparelhos de *déclanchement*, accionados pelos freios de vacuo automatico, dos quaes já aqui démos noticia.



A LINGUA PORTUGUESA

Revista de Filologia — Vol. II, Fasc. 6 e 7

Recebemos os n.^{os} 6 e 7 desta magnifica revista de estudos linguisticos. O n.^º 6 é consagrado á memória do notável filólogo brasileiro e grande amigo de Portugal que foi o Dr. José Júlio da Silva Ramos. o n.^º 7 contem estudos dos Srs. Antenor Nascentes, Dr. J. Maria Rodrigues, Luis Chaves, S. Xavier Fernandes, etc.

Aos estudiosos da lingua patria recomendamos a leitura desta bela revista, cuja redacção é na R. do Ataíde, 2 — Lisboa

Novas carroagens para a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

Já aqui temos escripto sobre os progressos da Companhia do Norte, tanto na Construcção de novos e importantes linhas mas tambem na aquisição de material moderno.

Hoje comunicamos aos nossos leitores que mais material foi descarregado em Leixões, e, do melhor que há.

Referimo-nos a 18 carroagens encomendadas pela Companhia ás importantes fabricas italianas Officini Ferroviarie Meridionali, de Nápoles, que são uma maravilha de elegancia e conforto.

Este material vem substituir o velho, que será posto de parte.

Desta forma fica bem demonstrada a vontade firme dos dirigentes desta importante Companhia em modernizar a exploração das suas linhas, fornecendo comodidades ao publico e enriquecendo os caminhos de ferro do paiz.

Companhia dos C. F. P. da Beira Alta

Bilhetes de ida e volta para viagens de recreio aos domingos e dias de feriado nacional

Para facilitar as viagens de recreio, a Companhia da Beira Alta acaba de pôr em vigor a sua Tarifa Especial n.º 12 de G. V., para a venda de bilhetes especiais de ida e volta a preços muito reduzidos, para viagens de recreio aos domingos e dias de feriado nacional.

Todas as estações da Companhia venderão bilhetes desta tarifa para as de Figueira, Pampilhosa, Luzo, Santa Comba Dão, Canas, Mangularde e Guarda, vendendo tambem cada uma destas para todas as outras.

Os bilhetes são válidos para:

PARTIDA — Aos sábados e vesperas de feriado nacional desde as 12 horas, e aos domingos e dias de feriado nacional até às 17 horas.

REGRESSO — Desde os dias de domingo ou de feriado nacional até às 12 horas do primeiro dia útil que se lhes siga.

As estações de Figueira, Pampilhosa e Luzo tambem venderão bilhetes nas mesmas condições para Tondela e Vizeu.

Esta tarifa tem aplicação desde 1 de Julho a 31 de Outubro.

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000.000\$00

Serviço regular entre o Continente e a África Occidental Portugueza, África Oriental Portugueza, Brazil, Norte da Europa e Mediterraneo

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes

NYASSA	8965 ton.
ANGOLA	8315 "
QUANZA	6639 "
LOURENÇO MÁRQUES	6535 "
MOÇAMBIQUE	5771 "
AFRICA	5491 "
PEDRO GOMES	5471 "

Vapores

LUABO	1385 ton.
CHINDE	1382 "
IBO	884 "
AMBRIZ	858 "
SAVE	890 "

N. B. — Os vapores LUABO, CHINDE e SAVE, são empregados no serviço de cabotagem.

Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.
S. TOME	6350 "

CABO VERDE	6200 ton.
CONGO	5080 "

Rebocadores no Tejo: BEIRA 1.º e DOURO 1.º

Todos os paquetes desta Companhia dispõem de frigoríficos, sexteto e todo o conforto moderno, proporcionando aos senhores passageiros, viagens rápidas e comodas

Escrítorios da Companhia: LISBOA, Rua do Comercio, 85 — PORTO, Rua da Nova Alfândega, 34

Telefones: — Lisboa, PBX 23021 a 23026

Agentes no Norte da Europa e Mediterraneo

GLASGOW: Davidson, Park & Speed, Ltd.; 200, St Vincent Street — LIVERPOOL: A. Barbosa & Co.; The Albany — LONDON: Tatham, Bromage & Co, Ltd.; Exchange Chambers, 28, St. Mary Axe, E.C. 3 — HAMBURGO: Gustav Rohlsen; Moenckedamm, 7 Hamburgo, 11 — ROTTERDAM: H. van Krieken & Co.; P. O. Box 653 — ANVERS: Eiffe & Co.; 43, Longue Rue Neuve — HAVRE: Agence Maritime L. Strauss; 28, Rue J. B. Eyries — PARIS: Agence Maritime L. Strauss; 11, Faubourg Poissonnière — BORDEAUX: Henri Ferrière; Place Jean Jaurès — GENOVA: Burke & Capelino; Piazza Cinque Lampadi, 84 — LIVORNO: Ersilio Vivaldi; Livorno — MARSELHA: Société du Madal; 9, Rue St. Jacques — BARCELONA: Juan Salvador; Rambla Santa Monica, 2 — MALAGA: Picasso & Co.; Alameda Alfonso XIII — NEW-YORK: Garcia & Diaz; 17, Battery Place — VIGO: Llorente & Von Jess Ltd.; Garcia Olloqui, 19

INDICAÇÕES :: UTEIS ::

A Gazeta dos Caminhos de Ferro, a mais velha das revistas portuguesas, no desejo de dar aos seus assinantes e leitores o maior numero de indicações uteis, recomenda-lhes a leitura desta pagina e das informações mais completas dadas adeante na secção de anuncios.

Advogados — O exito das acções judiciais depende, em grande parte, dos advogados que encarregamos da defesa dos nossos interesses.

Dr. Casimiro Chamiço R. Garrett, 74, s/n.

Aguas Termais — Devemos preferir as aguas nacionais não só por patriotismo mas porque temos aguas melhores que as mais famosas do estrangeiro.

Termas de Santo Antonio — Celorico da Beira (Gare).

Alfaiates — Toda a gente pôde vestir com economia e elegancia.

Old England — R. Augusta — R. de S. Nicolau.

Automoveis — Um automovel deve ser bom, elegante e barato.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Bancos — Para segurança do capital, do comercio, da industria, deve escolher-se sempre um bom banco.

Cafés — Uma hora passada num bom café, dispõe-nos bem para o trabalho.

Dentistas — Sem bons dentes não pôde haver saude perfeita e sem um bom dentista não pôde haver bons dentes.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Electricidade — A vantagem, de dia para dia mais evidente, de utilizar a electricidade nas mais variadas aplicações torna-se tanto maior quanto maior fôr o escrupulo na escolha da energia, do material e dos encarregados da instalação.

Hidro Electrica Alto Alentejo — Rua dos Douradores, 150, 1.º.

Farmacias — Se em tudo se torna necessário escrupulo, ele é sobretudo indispensável na escolha dos preparados farmaceuticos.

Fundições — Para o desenvolvimento lucrativo da agricultura e da industria e para tudo o que seja aparelhagem metalica, ha que escolher o melhor iabrico aliado ao melhor preço.

Hoteis — Uma das preocupações maiores de quem viaja é o hotel. Sem um bom hotel toda a viagem é um suplicio.

Inseticidas — Temos que nos defender dos insectos, com frequencia transmissores de doenças graves.

Pós de Keating — R. dos Fanqueiros, 105, 1.º.

Louças — Um importante factor da comodidade domestica são as louças. Não é necessário gastar muito dinheiro para se ter louça de boa qualidade.

Fábrica de Louça de Sacavem — L.6, R. da Prata, 132 — Lisboa.

Maquinas — A maquina pôde substituir em muitos casos o homem com interesse dele mas é preciso que o homem saiba escolher a maquina, a melhor maquina.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Materiais de construção — Para que a construção seja solida é preciso que os materiais sejam bons.

Tomas da Cruz & Filhos, Ltd. — Madeiras — Praia do Ribatejo.

Material electrico — Gasta-se muito em material electrico porque não se procuram as casas que o vendem bom e barato.

Medicos — Quando não pudermos evitar as doenças temos que procurar quem as cure.

Dr. Armando Narciso — P. dos Restaurantes, 48, 1.º — Lisboa.

Mercearias — A saude e as dificuldades da vida exigem que procuremos generos de alimentação bons e baratos.

Mobilia — A mobilia é uma das condições da felicidade domestica. Quem não possa ter mobilia cara, artistica poderá ter mobilia barata, comoda e de bom gosto.

Navegação — Para as viagens por mar ainda mais que para as viagens por terra, é indispensavel o maior escrupulo na escolha do transporte.

Royal Mail Steam Packet Company — R. do Corpo Santo, 47, 1.º, Lisboa — R. dos Ingleses, 28, 1.º — Porto.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Telefonia sem fios — Um bom aparelho de T. S. F. é hoje uma necessidade das maiores para quem tenha uma certa cultura e a queira aumentar.

Tinturarias — A economia e o aceio nos tecidos impõe o recurso ás boas tinturarias.

Tinturaria Cambournac — Largo da Anunciada, 11 e 12 — Lisboa.

ADVOGADOS

DR. CASIMIRO CHAMICO

RUA GARRET, 74, S/L.

TELEF. 20524

LISBOA

AGUAS TERMAIS

Termas de Santo Antonio

Celorico da Beira (Gare)

Situadas a 1 kilometro da estação
de CELORICO DA BEIRA

Abertas de 1 de Julho a 30 de Setembro

Acção poderosa nos padecimentos do
aparelho digestivo (ESTOMAGO,
INTESTINOS e FIGADO) e nas di-
versas manifestações do ARTRITIS-
MO e do ESCROFULISMO

Banhos de imersão, douches, inhalações, etc

HOTEL E BALNEARIO A PREÇOS MODICOS

Serviço de camionete combinado com os caminhos de ferro. Todos os rapidos param em Celorico com viagem directa de Lisboa no rapido da manhã

ALFAIATES

OLD ENGLAND

Sortido colossal de fazendas inglesas e nacionais. Todas as secções de vestuário.
Mestre de corte diplomado pela

ACADEMIA MINISTER DE LONDRES

CAMISARIA, CHAPELARIA E LUVARIA
FATOS PARA CRIANÇAS

DESCONTO 5% AOS FERROVIARIOS Á VISTA DO CARTÃO DE IDENTIDADE
R. Augusta, 109 e R. de S. Nicolau (Predio todo)
LISBOA

BANCOS

Banco Português do Continente e Ilhas

RUA DO OURO E RUA DE S. NICOLAU

LISBOA

CAFÉS

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00

CAPITAL OBRIG.—Esc. (ouro) 44.165.070\$00

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

Comité de Londres:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:

Desde o Lobito á Fronteira, quilometros 1.347

Distancia do Lobito á região mineira da Katanga:

Quilometros 1.800

ELECTRICIDADE

Hidro Electrica Alto Alentejo

RUA DOS DOURADORES, 150, 1.º — LISBOA

Produção, transporte e distribuição
de energia electrica

POTENCIA INSTALADA 3.200 HP.
EM INSTALAÇÃO 6.000 HP.

FARMACIAS

HOTEIS

INSECTICIDAS



LOUÇAS

FABRICA DE LOUÇA DE SACAVEM
(FUNDADA EM 1850)

LOUÇA SANITARIA - LOUÇA DOMESTICA - LOUÇA DE FANTASIA - AZULEJOS BRANCOS E DE COR - MOSAICOS CERAMICOS - TIJOLOS REFRACTARIOS.

Lisboa: 126, R. da Prata, 132

Porto: R. das Carmelitas, 40

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

F. H. D'OLIVEIRA
AVENIDA 24 DE JULHO, 142
LISBOA

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fabricas Mecanicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA
Doca de Alcantara
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegrams: TOCRUILHOS

Praia do Ribatejo

MEDICOS

Dr. Armando Narciso

Praça dos Restauradores, 48, 1.º — LISBOA

NAVEGAÇÃO

Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santo, Montevideu e Buenos Aires - Os vapores teem magnificas acomodações para passageiros -



Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas - Para carga e passagens trata-se com

Agentes em Lisboa **JAMES RAWES & C.º**
RUA DO CORPO SANTO, 47, 1.º

No Porto **TAIT & C.º**
RUA DOS INGLESES, 28, 1.º

REVISTAS

Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de propaganda dos Arquipelagos dos Açores e da Madeira e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração de cotados escritores

Redacção e Administração: R. DA HORTA SÉCA, 7, 1.º -- Lisboa
Telefone (P B X) 2 0158

TELEFONIA SEM FIOS

TINTURARIAS

TINTURARIA Cambournac

11, L. da Annunciada, 12--175-A, Rua de S. Bento, 175-B
Officinas a vapor — **RIBEIRA DO PAPEL**

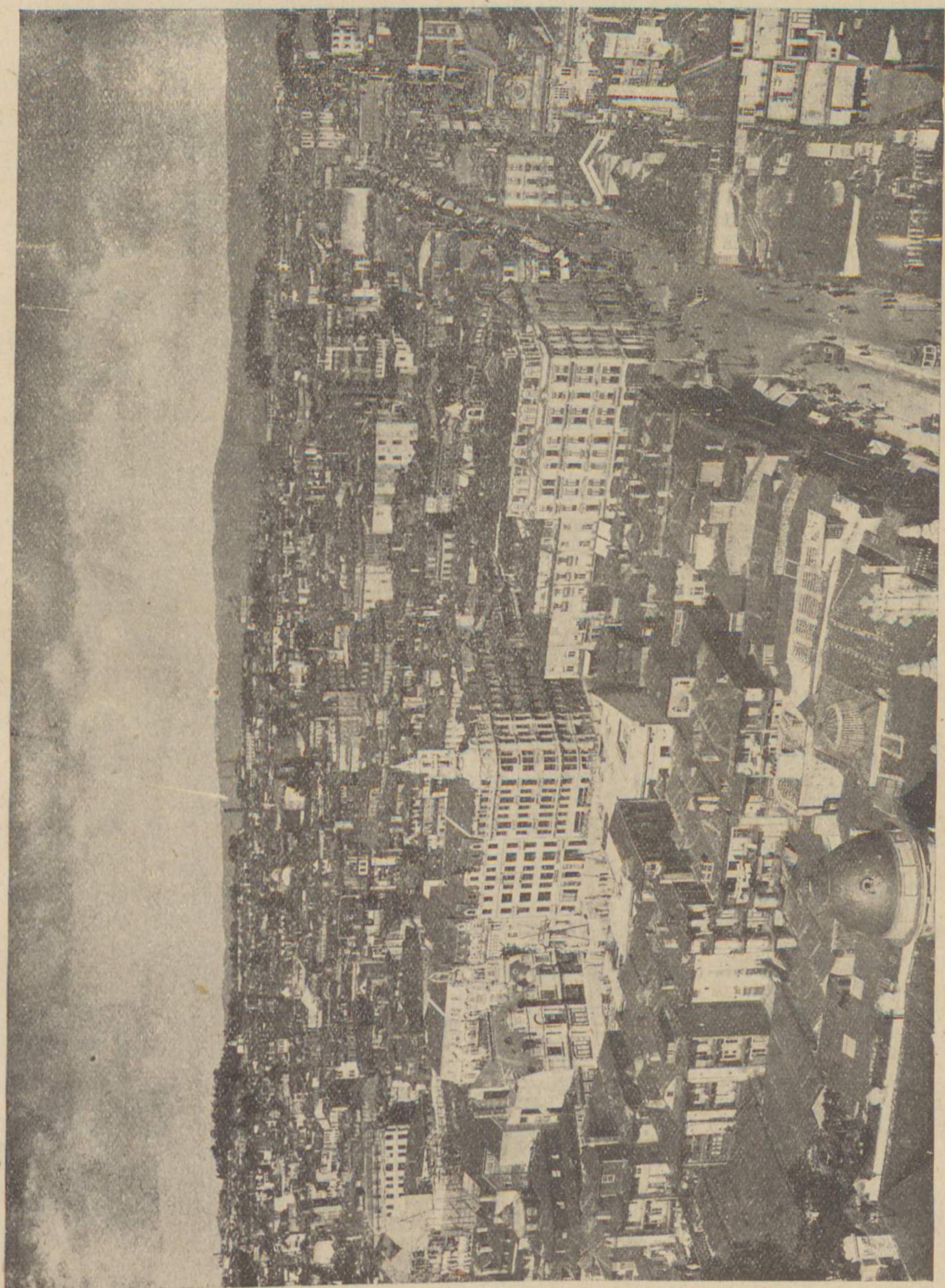
Tintas para escrever de diversas qualidades

::: rivalizando com as dos fabricantes :::

::: :: inglezes, allemães, e outros ::: ::

Tinge seda, lã, linho e alodão em fio ou em tecidos bem como fato feito desmanchado - Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via - Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc, sem serem desmanchados - Os artigos de lã limpos, por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO



PORTO — Vista Parcial