

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; Direcção: 27520

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

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1502



16—JULHO—1950



ANO LXIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal
(semestre) 30\$00 África (ano) 72\$00. Números
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
ALVARO PORTELA

COLABORADORES

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.^a CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÉS
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

Um Problema Mundial, por <i>CARLOS BIVAR</i>	195
O Porto e o Caminho de Ferro da Beira.	197
Pelo mundo fora..., por <i>JORGE RAMOS</i>	202
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	203
Linhas Estrangeiras	205
Há 50 anos	206
Ateneu Ferroviário	207
Caminhos de Ferro Coloniais	207
Imprensa	207
Grémio Regional dos Industriais da Construção Civil e Obras Públicas do Sul	207
Recortes sem comentários	208
Parte Oficial	209

Um Problema Mundial

Por CARLOS BIVAR

CONSISTE este problema na concorrência entre a Camionagem e o Caminho de Ferro.

É assunto debatido em todas as reuniões de ferroviários, de accionistas, de obrigacionistas e, quando não nas dos de meros curiosos desinteressados, materialmente, do problema, mas críticos de sempre.

Os alvitres sobram, as opiniões divergem quanto ao inimigo a combater, pois, há partidários dos dois sistemas de tracção, não chegando até ao presente, salvo qualquer caso isolado, a uma conclusão ou acôrdo, de forma a congraçar os interesses individuais e os do público, colectivamente.

Opinam uns pela absorção capitalista da Camionagem, para que a exploração ferroviária possa auferir lucros, não apresentando relatórios com «deficits», que qualificam de astronómicos. Outros, pelo contrário, desejariam que a Camionagem tomasse conta das Companhias ferroviárias porque, dizem, estas sabem melhor administrar-se.

Ora esta última idéia custa muito mais a aceitar devido, principalmente, à sua fraca possibilidade, pois, seria necessário investir um capital difícil de obter, para uma tal aquisição, a não ser que o Estado Providência interviesse prestando-lhe o seu auxílio, embora os Estados nem sempre sejam bem sucedidos.

Nas empresas particulares, o último recurso consiste na chamada de credores seguida do cortejo das misérias concomitantes, o que em todos os países se procura, a todo o transe, evitar, como o demonstram vários casos escusados de exemplificar.

É facto que em alguns países talvez, mais fora da Europa, os Estados exploram

o trafego ferroviário. Podem fazê-lo em todas as condições, mesmo com «deficit» permanente, suportando, firmes, a concorrência das empresas particulares. Mas também poderão arrazá-las carregando-as e sobre-carregando-as com impostos e alca-valas de toda a ordem, dificultando-lhes a exploração com exigências descabidas ou mesmo, em alguns casos, bem cabidas. Mas não o farão porque o aumento sempre crescente das populações tal não lhes permitirá e também porque essas empresas oferecem ao público vantagens de ordem inteiramente diferente de aquelas que os Caminhos de Ferro lhe podem oferecer, por melhor apetrechados que estejam em material e em eficiência de serviços de pessoal.

Existirão, na hora actual, países que possuem rôdes ferroviárias que satisfazem as suas necessidades económicas, dispensando a concorrência ou concurso da Camionagem. Haverá, mas cremos que em insignificante minoria. É que o progresso, ou melhor, a evolução, não é uma palavra vã mas uma realidade.

A navegação, o caminho de ferro e a aviação encontram-se, por vezes, na situação de impotentes para satisfazerem as necessidades sempre crescentes do tráfego.

Já lá vai o tempo em que meia dúzia de companhias de navegação monopolizavam o comércio marítimo, cumprindo notar-se que o transporte, de grande tonelagem pela aviação, está ainda no estado de experimental, não devendo argumentar-se com o sucedido durante o abastecimento da antiga capital alemã, visto que, para tal fim, foi necessário mobilizar numerosos esquadões. As carreiras destinadas aos trans-

portes de passageiros pelo espaço hão de ser, não podendo evidentemente marcar-se prazo, acompanhadas, nas suas viagens aéreas por aparelhos apropriados exclusivamente ao transporte de carga, como sucede com os veículos das empresas terrestres destinados a tais transportes. Já, para os casos de guerra, existem planadores que transportam tropas e outros aparelhos para a deslocação da artilharia pesada. E é de notar que sucede ser, quase sempre, nos intervalos entre a paz e a guerra que os grandes inventores aperfeiçoam as construções dos seus aparelhos militares tornando-os aptos à função comercial.

Além de tudo, a formação de qualquer empresa de camionagem não pode ser comparada com a constituição e organização de uma companhia ferroviária. O preço do material, a sua conservação, as obrigações que lhe são impostas para se poder manter exigem, por parte da sua administração, uma competência e uma assiduidade que tornam difícil o exercício das suas funções, ao passo que na administração das empresas de transportes, por outros sistemas parece poder dispensar-se um quadro de pessoal superior técnico.

Mas, ponderando todos os elementos constitutivos da evolução dos sistemas de tracção, será lícito admitir a falênciam do sistema ferroviário? Cremos que não. No regime de empresa, de companhia, de nacionalização ou mesmo permanentemente em estado deficitário ele persistirá porque tal sistema é imprescindível, pelas vantagens que oferece o seu grande poder de tracção e o de tonelagem que pode deslocar de umas para outras regiões dos países, sem esbarrostar estradas, visto ser obri-

gado a manter em perfeito estado de conservação as suas linhas.

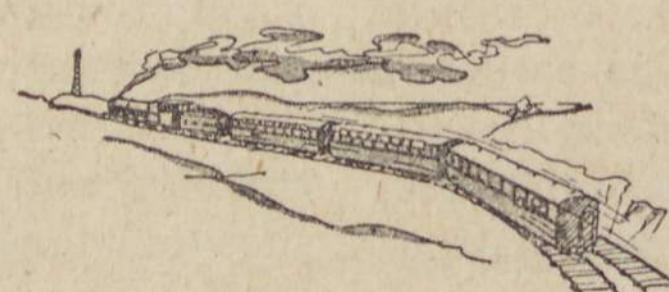
Divagando pelo campo das hipóteses, alguns críticos opinam pela outorga de vantagens aos accionistas, concessão de passes, redução dos preços dos bilhetes de transporte, etc, do que, presumem, resultaria grande revalorização do capital, pois, a procura do papel faria subir as cotações atingindo ou elevando-o acima do par no primeiro momento de entusiasmo para, em seguida, se estabilizar em cotações de alta e baixa, segundo o sistema bolsista. É uma operação que já tem sido executada por algumas entidades, crêmos que com êxito, parecendo-nos, no entanto, que só os técnicos das empresas, poderão ponderar a conveniência da adopção de esse factor.

A apresentação de «deficits» das companhias ferroviárias é atribuída, segundo uns, em parte, ao elevado preço dos transportes, tanto de passageiros como de mercadorias, o que, naturalmente, é caso para elas o atenderem na medida do possível e após experiências de resultados positivos.

Também se exigem das companhias melhoramentos que redundam em comodidades de toda a ordem, principalmente para os passageiros, alguns dos quais, diga-se de passagem, nem sempre se utilizam do material como seria para desejar, conforme, por vezes, temos lido em jornais e revistas.

Outros, ainda, criticam certas despesas orçamentais, gôtas de agua no mar encapulado das administrações que, em toda a parte, apresentam as mesmas características.

De resto, segundo relatos da Imprensa, o caso ferroviário nacional está entregue a estudos — e em boas mãos.



O Porto e o Caminho de Ferro da Beira

Pela convenção assinada entre os Governos de Portugal, da Grã-Bretanha e da Rodésia do Sul é criada uma zona franca portuária destinada a servir os territórios da África Central

O Ministério dos Negócios Estrangeiros enviou á Imprensa o seguinte comunicado :

1.— As conversações iniciadas em Lisboa em 23 de Março findo entre representantes do Governo Português, do Reino Unido e da Rodésia do Sul, ácerca do Porto e do Caminho de Ferro da Beira, terminaram com a assinatura de uma Convenção entre os três Governos, aplicável aos territórios de Moçambique, da Rodésia do Norte e Niassalandia, com a vigencia de 20 anos.

2.— A Convenção foi assinada pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros, Doutor Caeiro da Mata, em nome do Governo Português, e pelo Embaixador de Sua Majestade Britânica em Lisboa, Sir Nigel Roland, em nome do Governo de sua Majestade Britânica no Reino Unido e do Governo da Rodésia do Sul. A delegação da Rodésia do Sul que tomou parte na primeira fase das conversações foi presidida pelo Primeiro Ministro, Sir Godfrey Huggins.

3.— O Governo Português compromete-se a manter o Porto e Caminho de Ferro da Beira num estado de eficiência adequado ás necessidades do tráfego procedente da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalandia ou destinado áqueles territórios. Para esse fim compromete-se a efectuar as obras e adquirir o equipamento julgado necessário para o desenvolvimento do Porto e do Caminho de Ferro da Beira e para acelerar o manuseamento das cargas e o desembarço dos navios e do tráfego ferroviário.

4.— Os Governos do Reino Unido e da Rodésia do Sul concordaram em não praticar, directa ou indirectamente, quaisquer determinação, nos territórios

abrangidos pela Convenção, contra o tráfego para o qual o Porto da Beira constitui o escoante natural por motivo da sua proximidade dos centros de consumo ou de origem, e em adoptar todas as medidas razoáveis que estiverem ao seu alcance para evitar essa discriminação. Além disso, manter-se-hão a favor da Beira as tarifas preferenciais que foram acordadas. Os Governos Contratantes reconheceram o importante emprego de capital resultante da obrigação de desenvolver o Porto e Caminho de Ferro da Beira e estabelecerem como uma das finalidades da sua política comum que o referido Porto e Caminho de Ferro deverão ser utilizados na sua máxima capacidade. Concordaram também em consultar-se no caso de, em qualquer altura, o tráfego cair substancialmente abaixo da maxima capacidade do Porto e do Caminho de Ferro.

5.— Entre outras questões abrangidas pela Convenção, são de notar o acordo para não modificar as tarifas ferroviárias para o tráfego que passa pela Beira sem que se proceda a consultas prévias entre as administrações ferroviárias interessadas; o compromisso do Governo Português de durante a vigência da Convenção não exercer os seus direitos de cobrar taxas de trânsito sobre as mercadorias que passem pela Beira; o estabelecimento de uma zona franca naquele Porto, para a qual e da qual possam ser importadas e exportadas, sem quaisquer direitos de importação, exportação, ou reexportação, as mercadorias procedentes dos territórios da África Central ou a eles destinadas; a criação de uma Junta Consultiva na Beira, incluindo representantes dos interesses agrícolas, comerciais, industriais e mineiros dos territórios da África Central, a qual se destinará a dar parecer sobre a melhor

forma de facilitar e desenvolver o tráfego que passa pelo Porto e Caminho de Ferro da Beira.

6.—A Convenção prevê também a abertura, no mais curto espaço de tempo, de negociações para a conclusão de um acordo comercial e de estabelecimento aplicáveis entre Moçambique de um lado e os territórios da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalandia do outro.

* * *

Publicamos, a seguir na íntegra, os termos da Convenção assinada em 17 de Junho passado, entre o Governo Português e o do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, em seu nome e no da Rodésia do Sul, relativa ao Porto da Beira e aos caminhos de ferro que o servem publicado pelos dois Governos:

O Governo da República Portuguesa (designado na presente Convenção por Governo Português) e o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte (designado na presente Convenção por Governo do Reino Unido), em seu nome e em nome do Governo da Rodésia do Sul; considerando a situação derivada da nacionalização dos caminhos de ferro da Rodésia (Rhodesia Railways) e as suas consequências sobre a exploração do caminho de ferro da Beira; considerando o resgate da Beira Works Limited pelo Governo Português e a compra, efectuada pelo mesmo Governo do activo da Companhia do Caminho de Ferro da Beira (Beira Railway Company); considerando a importância do porto da Beira e das suas comunicações ferroviárias com o interior da África como escoante das riquezas dos territórios da Rodésia do Sul, da Rodésia do Norte e da Niassalandia, e a progressiva contribuição que daí pode advir para o desenvolvimento de Moçambique; considerando que a manutenção de facilidades adequadas no porto da Beira e no caminho de ferro da Beira é e continuará a ser de interesse vital para os referidos territórios; animados do desejo de cooperar plenamente no desenvolvimento dos recursos de Moçambique, de uma parte, da Rodésia do Sul, da Rodésia do Norte e da Niassalandia, de outra em harmonia com os princípios enunciados na Convenção sobre Cooperação Económica Europeia, e assim contribuir, no que a cada um compete, para a restauração da propriedade mundial e para o progresso dos territórios da África central em benefício dos povos; considerando a necessidade de levar a efeito obras e outros melhoramentos, tanto no porto como no caminho de ferro da Beira, para se alcançarem os fins acima mencionados e a vantagem de se chegar a entendimento mútuo que torne esses melhoramentos económicoamente realizáveis; resolveram celebrar uma Convenção e nomearam como seus representantes para esse efeito:

O Governo português: S. Ex.^a o Dr. José Caeiro

da Mata, Ministro dos Negócios Estrangeiros; o Governo do Reino Unido: sir Nigel Bruce Ronald, K. C. M. G., C. V. O., embaixador extraordinário e plenipotenciário de Sua Majestade Britânica, em Lisboa; o Governo da Rodésia do Sul: o right honourable sir Godfrey Martin Hugins, P. C. C. H., K. C. M. G., primeiro-ministro da Rodésia do Sul, os quais, tendo apresentado os seus respectivos poderes, que se verificou estarem em boa e devida forma, concordaram no seguinte:

Art. 1.^º— a) Os governos contratantes, reconhecendo o importante emprego de capitais resultante da obrigação de desenvolver o Porto da Beira e o Caminho de Ferro da Beira assumida pelo Governo português, nos termos desta Convenção, estabelecem como uma das finalidades da sua política comum que o Porto e o Caminho de Ferro deverão ser utilizados na sua máxima capacidade de trabalho.

b) Para tal fim, e se, em qualquer altura da vigência da presente Convenção (I) o volume de tráfego manuseado pelo Porto da Beira ou pelo Caminho de Ferro da Beira, num período de seis meses consecutivos, cair sensivelmente abaixo da capacidade máxima de trabalho do referido Porto ou Caminho de Ferro no seu estado actual e em qualquer fase do programa de desenvolvimento previsto na alínea a) do art. 3.^º ou, (II) se verificar que a utilização do Porto da Beira ou do Caminho de Ferro da Beira até à aludida capacidade está a ser impedida ou haja probabilidades de vir a sê-lo, por qualquer modificação de circunstâncias independentemente da vontade dos governos contratantes, ou não expressamente prevista na presente Convenção, mas que afecte tal utilização. Os governos contratantes, a pedido de qualquer deles, e com o fim de atingir o objectivo definido na alínea (a), consertar-se-ão sobre as providências razoáveis a tomar, que se considerem necessárias e se coadunem com o emprego eficiente e económico das possibilidades de transporte de que dispõem os territórios abrangidos pela presente Convenção.

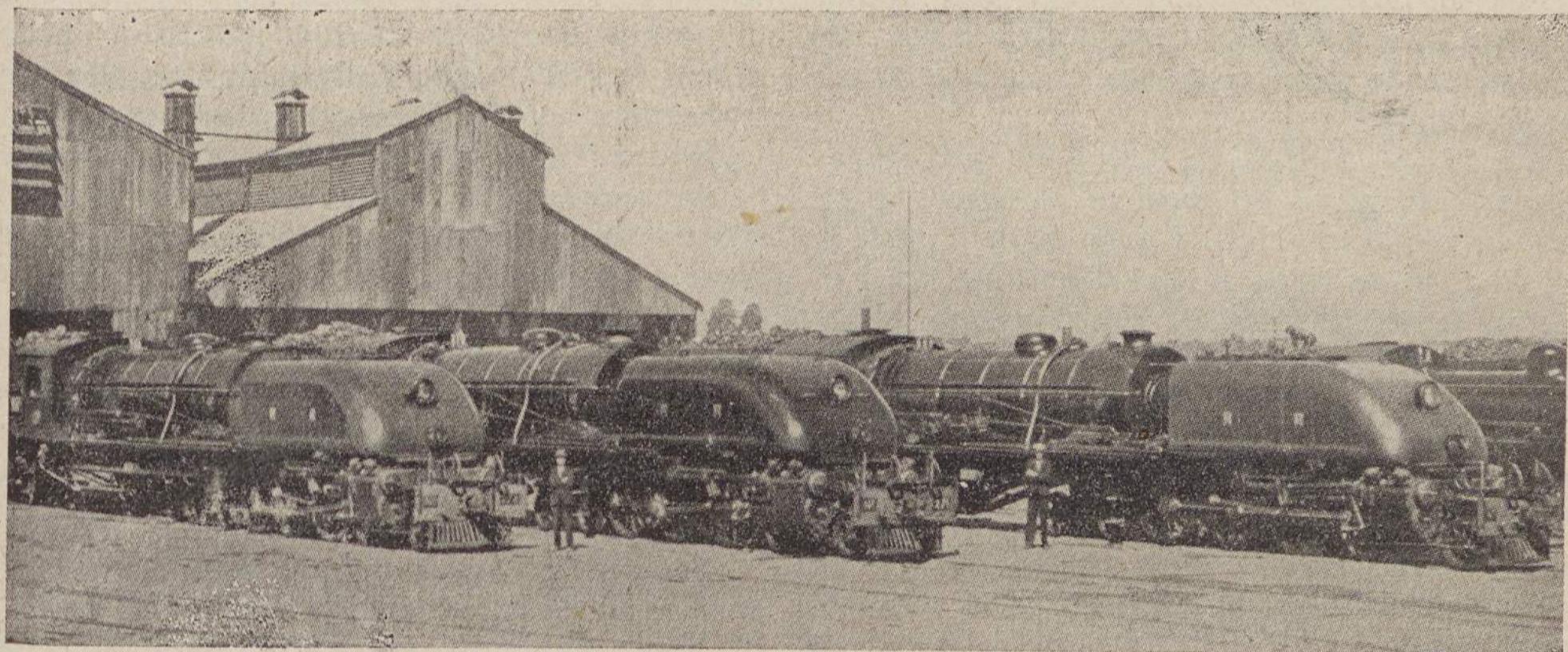
c) As administrações interessadas deverão consultar-se periódicamente para os efeitos deste artigo, a fim de se concertarem sobre a máxima capacidade de trabalho a atribuir ao Porto da Beira e ao Caminho de Ferro da Beira.

Art. 2.^º—a) O Governo do Reino Unido, no que respeita à Rodésia do Norte e a Niassalandia, e o Governo da Rodésia do Sul, obrigando-se a não praticar, directa ou indirectamente, qualquer discriminação nos territórios abrangidos por esta Convenção contra o tráfego para o qual o porto da Beira constitui o natural escoante por motivo da sua proximidade dos centros de consumo ou de origem e a adoptar todas as medidas razoáveis que estiverem ao seu alcance para evitar essa discriminação. Em especial obrigam-se: (I) a não permitir qualquer discriminação contra esse tráfego nas tarifas por tonelada e por mi-

Iha e nos encargos impostos nas linhas dos territórios abrangidos pela presente Convenção: (II) a não permitir alterações na tarifas por tonelada e por milha nas linhas dos territórios abrangidos por esta Convenção, nem entrar em acordos com outros países para esse efeito, se tais alterações contribuirem sensivelmente para o desvio, do porto da Beira e do caminho de ferro da Beira, do tráfego que a capacidade daquele porto e caminho de ferro comporta; (III) a não permitir que as tarifas por tonelada e por milha, aplicáveis às linhas dos territórios abrangidos por esta Convenção e que se incidem sobre as mercadorias directamente destinadas ao porto da Beira ou dele procedentes, excedam as tarifas por tonelada e por milha que incidem sobre as mesmas mercadorias, destinadas aos outros portos ou deles procedentes para as mesmas distâncias e para semelhantes custos dire-

Beira e no caminho de ferro da Beira, e de as taxas, tarifas e outras imposições que onorem o tráfego pelo porto da Beira destinado à Rodésia do Sul, à Rodésia do Norte ou à Niassalândia ou delas procedente não tornarem esse tráfego anti-económico.

Art. 3.^º—a) O Governo português compromete-se a manter o porto da Beira e o caminho de ferro da Beira em estado de eficiência adequado às exigências do tráfego destinado à Rodésia do Sul, à Rodésia do Norte e à Niassalândia ou delas procedente, para o que promoverá a realização de obras e a aquisição de equipamento necessário para o desenvolvimento técnico e económico do porto da Beira e do caminho de ferro da Beira, afim de acelerar o manuseamento das cargas, e desembaraço dos navios e o tráfego do caminho de ferro. Os premenores destas obras e deste equipamento constarão de cartas trocadas entre as



Novo tipo de locomotivas para as novas carruagens dos Caminhos de Ferro da Rodésia

ctos de trabalho de exploração; (IV) 1: a manter as tarifas ferroviárias preferenciais a favor do porto da Beira sobre os portos da União da África do Sul em nível não inferior aos indicados na tabela anexa à presente Convenção, salva a hipótese prevista na secção 2.^a deste número; 2: Se de aumentos de tarifas no caminho de ferro da Beira resultar qualquer redução das mencionadas preferencias, a possibilidade do seu restabelecimento será objecto de consultas entre as administrações dos caminhos de ferro interessadas. No caso de não chegarem a acordo quanto às provisões a adoptar para resolver o assunto de forma satisfatória para ambas as administrações, será o mesmo submetido pelas referidas administrações aos governos contratantes, afim de que estes possam consultar-se para efeito da alínea 1.) do art. 1.^º; (V) a manter os caminhos de ferro da Rodésia em estado de eficiência adequado às necessidades do tráfego destinado à Beira ou dela procedente;

b) Fica entendido que os compromissos deste artigo dependem de ser adequado o serviço no porto da

Administrações dos Caminhos de Ferro de Moçambique e da Beira e dos Caminhos de Ferro da Rodésia; b) Depois de completadas as obras e de adquirido o equipamento aludidos nas cartas trocadas nos termos da alínea anterior, o Governo português compromete-se a realizar as obras de ampliação e a adquirir o equipamento o adicional para satisfazer as exigências do tráfego futuro se para tal encontrar justificação, tanto no aspecto técnico, como económico, depois de em conjunto, os Governos contratantes terem procedido a um completo exame da matéria; c) Independentemente do disposto na alínea anterior, os Governos contratantes consultar-se-ão, de tempos a tempos, acerca da realização das obras e da aquisição do equipamento que a satisfação das disposições deste artigo determinar.

Art. 4.^º—a) Os governos contratantes não permitem qualquer alteração nas tarifas do caminho de ferro em vigor para o tráfego de trânsito pela Beira sem que as administrações interessadas se consultem préviamente, como segue: (I) No caso de trânsito di-

recto para ou do caminho de ferro da Rodésia, a administração do caminho de ferro da Rodésia e a administração do caminho de ferro da Beira; (II) No caso de trânsito directo para ou do caminho de ferro da Trans-Zambésia, a respectiva administração e a administração do caminho de ferro da Beira; (III) No caso de trânsito directo para ou do caminho de ferro da Niassalândia, a respectiva administração e a administração do caminho de ferro da Beira.

b) O Governo português tomará todas as provisões razoáveis para evitar qualquer discriminação nas tarifas e imposições do caminho de ferro da Beira contra o tráfego para ou da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia.

Art. 5.^º— Durante a vigência da presente Convenção, o Governo português não fará uso do seu direito de lançar taxas de trânsito sobre as mercadorias importadas ou exportadas pelo porto da Beira para ou dos territórios a que esta Convenção se aplica. Não se comprehende nesta concessão o imposto do selo que for devido.

Art. 6.^º— a) A passagem de pessoas, mercadorias, veículos, carruagens de caminho de ferro e vagões para ou de Moçambique e para ou da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia não ficará sujeita nos territórios referidos nesta Convenção a qualquer interferência ou restrição, salvo as exigidas pelos regulamentos de Policia, Alfândega, higiene pública e estatística.

b) Nas disposições dos regulamentos mencionados no alínea a) deste artigo evitar-se-ão demoras desnecessárias que obstem à passagem rápida de pessoas ou mercadorias para ou de Moçambique ou para e da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia.

c) As pessoas, mercadorias, veículos, carruagens de caminho de ferro e vagões em trânsito através de Moçambique com destino à Rodésia do Sul, Rodésia do Norte ou Niassalândia, ou provindo desses territórios não ficão sujeitos em Moçambique a qualquer discriminação baseada na sua nacionalidade destino ou origem.

Iguais disposições se aplicam às pessoas, mercadorias, veículos, carruagens de caminho de ferro e vagões em trânsito através da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia procedentes de ou destinadas a Moçambique.

d) Em acordo especial se regularão as formalidades aduaneiras que podem ser executadas pelos empregados das Alfândegas da Rodésia do Sul, na Beira e pelos empregados das Alfândegas de Moçambique em Untali, e se providenciará acerca de recíprocas facilidades para o estabelecimento dos mesmos empregados nestes territórios. Acordos similares serão celebrados, se for necessário, para os empregados das Alfândegas da Rodésia do Norte e Niassalândia em Moçambique e de Moçambique na Rodésia do Norte e Niassalândia.

Art. 7.^º— a) A favor da Rodésia do Sul, da Rodé-

sia do Norte e da Niassalândia, o Governo português estabelecerá na Beira uma zona franca na qual e da qual as mercadorias provenientes daqueles territórios ou a eles destinados, possam ser importadas, armazeadas, manipuladas, manufacturadas (transformadas ou simi-transformadas) e exportadas para países estrangeiros, sem pagamento de quaisquer direitos de importação, exportação ou reexportação.

b) O Governo português dilimitará a zona franca e elaborará e publicará no mais curto prazo de tempo possível, as disposições legais regendo a sua utilização.

Art. 8.^º— a) Os assuntos respeitantes à coordenação do funcionamento dos caminhos de ferro dos territórios abrangidos pela presente Convenção serão objecto de acordos de trabalho, a concluir entre as respectivas administrações dos caminhos de ferro, com a aprovação dos governos contratantes.

b) Nos acordos de trabalho prever-se-á a possibilidade de alterações ou aditamentos a ajustar entre as respectivas administrações, entendendo-se que só os referentes a questões de princípio necessitarão de prévia aprovação dos governos contratantes. Nas notas trocadas entre estes para a aprovação dos acordos ficarão definidas estas questões de princípio.

c) Aos referidos acordos ficam obrigados os governos que os tenham homologado.

Art. 9.^º— O Governo português concorda em vender à Rodésia do Sul o troço da linha entre Untali e a fronteira de Moçambique, em condições a combinar entre os dois governos.

Art. 10.^º— a) O Governo português instituirá na Beira uma Junta Consultiva, cujas funções serão as de estudar e dar parecer sobre os melhores meios de desenvolver e facilitar o tráfego pelo porto e caminho de ferro da Beira, para ou da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia.

b) O Governo português convidará, por intermédio dos governos da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia, as organizações de agricultura, de comércio, da indústria e das minas destes territórios a designarem, de entre elas, cinco representantes seus na Junta.

c) Desta Junta deverão fazer parte representantes das companhias de navegação estabelecidas na Beira.

d) As cópias das actas das sessões da Junta e dos seus relatórios serão enviadas aos governos de Moçambique, Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia, no prazo máximo de quinze dias depois da sessão a que disserem respeito sem prejuízo de a Junta poder também submeter os seus pareceres ao Governo português.

Art. 11.^º— Os governos contratantes iniciarão tão cedo quanto possível negociações para a conclusão de acordos comerciais e de estabelecimento aplicáveis em Moçambique, de uma parte, e nos territórios da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia, da outra. Serão matérias a considerar nestes acordos as

relativas ao regime aplicável aos cidadãos de uma das partes residentes nos territórios da outra parte; as facilidades de passagem de cidadãos de uma das partes que se dirijam aos territórios da outra parte ou deles procedam; as pautas aduaneiras entre territórios das partes e, quando possível, o livre intercâmbio de certas categorias de mercadorias e a nomeação recíproca, pelas partes, de agentes comerciais e outros.

Art. 12.^o — *a)* As divergências e controvérsias acerca da intervenção ou aplicação da presente Convenção serão, mediante pedido escrito dirigido por um dos governos contratantes ao outro, submetidas a dois árbitros, nomeados um por cada governo contratante no prazo de um mês após a data da recepção do pedido.

b) Os dois árbitros darão a sua decisão no prazo de quatro meses a partir da data da nomeação. Se não chegarem a acordo dentro daquele prazo submeterão a divergência ou controvérsia a um terceiro árbitro, por eles designado, o qual decidirá no mesmo prazo, a partir da respectiva nomeação. Se os dois árbitros não conseguirem chegar a acordo quanto à nomeação do terceiro árbitro, será ele designado por uma terceira potência a indicar pelos governos contratantes.

c) A decisão dos árbitros referidos na alínea *a)* ou do terceiro árbitro, quando o houver, será definitiva e obrigará os governos contratantes.

Art. 13.^o — *a)* Os territórios a que a presente Convenção se aplica são os de Moçambique, da Rodésia do Sul, da Rodésia do Norte e da Niassalândia.

b) Para efeitos da presente Convenção: (I) «Beira Railways» é o caminho de ferro actualmente propriedade do Governo português, que antigamente foi explorado pela Companhia concessionária do Governo português, chamada Beira Railway Company, Limited, sociedade anónima inglesa; (II) «Rodésia Railways», designam os caminhos de ferro actualmente pertencentes ou explorados pelos Caminhos de Ferro da Rodésia, cuja sede é em Bulawayo, Rodésia do Sul a que se adicionará a secção de linhas entre Umtali e a fronteira portuguesa, quando tal secção vier a ser adquirida; (III) «Nyassaland Railways», designam os caminhos de ferro actualmente pertencentes à Nyassaland Railways Limited, cuja sede é em Londres, incluindo a companhia subsidiária Central African Railway Company; (IV) «The Trans-Zambesia Rail-

way» indica o caminho de ferro actualmente pertencente à Trans-Zambezia Railway Company, cuja sede é em Londres.

c) As disposições da presente convenção aplicam-se igualmente às novas linhas que forem abertas à exploração nos territórios mencionados na alínea *a)* deste artigo, depois da entrada em vigor da presente Convenção.

Art. 14.^o — *a)* Esta Convenção vigorará por um período de vinte anos a contar da data da sua assinatura. No caso de nenhum dos governos contratantes notificar o outro, seis meses antes do termo deste período, a sua intenção de a fazer cessar, continuará a mesma em vigor até seis meses depois da data em que for denunciada por qualquer dos governos contratantes.

b) Passado o primeiro período de dez anos a contar da assinatura, poderá qualquer dos governos pedir a revisão das clausulas da Convenção, notificando o outro governo com um ano de antecedência.

Em testemunho do que os representantes dos respectivos governos, devidamente autorizados para o efeito, assinaram a presente Convenção e lhe apuseram os seus selos.

Feito em Lisboa, em duplicado, em português e em inglês, tendo ambos os textos igual valor, aos dezasseis dias de Junho de mil novecentos e cincoenta.

Pelo Governo português: *a) José Caeiro da Mata.* Pelo Governo do Reino Unido da Gran-Bretanha e da Irlanda do Norte, em seu nome e em nome do Governo da Rodésia do Sul: *a) N. Ronald.*

Tabela anexa

As preferencias das tarifas dos caminhos de ferro a favor do porto da Beira, a que se refere o artigo 2.^o (*a*) (*IV*) sobre os portos e cidades portuárias são as que constam da tabela seguinte por cada 100 libras de tráfego consignado a Bulawayo e aos locais ao Norte desta cidade:

Cidade Portuária — Baía da Mesa a Cidade do Cabo e Baía de Mossel, tarifas 1, 13d; 2, 61d; 3, 50d; 4, 40d; 5, 39d; 6, 36d; 7, 34d; 8, 35d; 9, 34d; e 10, 33d; De baía de Alagoa a Porto Elisabeth, Porto de Bufalo, East London e Point e Durban 42d, 36d, 30d, 23d, 24d, 22d, 22d, 24d, 27d, e 26d, respectivamente.



Pelo mundo fora . . .

Por JORGE RAMOS

Antologia

As senhoras que correm para não perder o comboio riem sempre, sem que tenha sido possível, até agora, saber porquê. Em situação semelhante o homem permanece calmo, senhor de si e das suas pernas; comprehende-se que ponha o ponto de honra em conseguir a vitória da matéria sobre o espírito. Se acontece levur embrulhos, o aspecto torna-se-lhe grave e transparece o esforço que realiza para calar o orgulho. Existe, por outro lado, uma espécie de disciplina ritual pelos mais elementares costumes e hábitos que dizem respeito a este meio de transporte. Perdeu se o comboio? Nada de esperar tranquilamente pelo outro que se lhe segue: é preferível congestinar-se, explodir por fim em protestos irados.

É inadmissível que uma carruagem, como um ser estúpido que é, se permita continuar o seu caminho sem esperar que chegamos a horas à estação. É um atentado contra a dignidade humana...

Mario Navarro — «Imagens da Vida Quotidiana»
in «O Dia» (1885)

Curiosidades

Um comboio americano transportava no vagão de mercadorias três colmeias. Ao chegar a Hagerstown todas as abelhas saíram das colmeias e afastaram-se do comboio. Quando recomeçou a marcha, as abelhas apressaram-se em segui-lo, conseguiram apanhá-lo e voltaram calmamente para as colmeias.

(de «El Telegrafo de la Noche» — Quito

— Em Inglaterra as companhias dos caminhos de ferro são multadas quando deixam que as locomotivas deitem fumo estando paradas na estação. Os responsáveis são os maquinistas.

— A rede ferroviária brasileira compreende 48 linhas com 36.000 quilómetros de extensão. A mais extensa é a Mineira de Viação com cerca de 4.000 quilómetros.

— Traduzimos da revista «Síntese», de Madrid, esta notícia sobre a máquina que imprime bilhetes para cem destinos diferentes:

«Acabarão em breve as bichas de gente paciente que aguarda nas estações de caminho de ferro a sua vez para comprar bilhete. Segundo David Woodbury, engenheiro americano, anunciou à imprensa de seu país, as companhias ferroviárias dos Estados Unidos vão adoptar uma máquina que imprime o bilhete com todos os complementos e mudanças de estações a efectuar, quase com a mesma rapidez com que se diz o ponto do destino. Basta premir dois botões duma pequena máquina semelhante a uma caixa registadora, para que saia o bilhete totalmente preparado. Cada máquina poderá servir para cem destinos diferentes. A rapidez da máquina é tal que o cliente apenas terá tempo para depositar o dinheiro. Um modelo mais complicado servirá para entregar bilhetes combinados, para viagens de longa distância.»

— O jornal «Écos da Avenida», de 1892, publicava em correspondência de Torres Novas esta notícia: «Chegou a esta vila o grupo scénico «Discípulos de Talma» que dará no próximo domingo um espetáculo no teatro local com o seguinte programa: a comédia em 1 acto «Quem perde o comboio», «Fado do Entroncamento», «O tio da Pampilhosa» e outras recitações, «Miscelânia de anedotas e episódios contados por um revisor», a farça em um 1 acto «A passagem de nível» etc.»

Não se pode dizer que não era um programa cem por cento ferroviário...

Bom humor ferroviário

Certo judeu viajava de Tânger para Algeciras. Em todas as estações em que o comboio parava, descia, demorava-se um pouco, e voltava ao seu lugar. Tal procedimento estranho despertou a curiosidade de alguns companheiros de viagem, que resolveram decifrar o enigma. Ao voltar o judeu mais uma vez para o seu lugar, perguntaram:

— Desculpe a curiosidade, mas para que desce do comboio em todas as estações? Talvez o pudessemos ajudar nalguma coisa.

— Muito obrigado pelo interesse, mas de nada necessito. O que há é que o médico disse-me que estava muito mal e talvez nem aguente a viagem até Algeciras, morrendo no caminho. Por isso tomei a resolução que me pareceu mais económica. Desço em cada estação a fim de comprar passagem para a estação seguinte...

(de *La Gaceta*, de Bogota)

A cena passa-se no rápido Paris-Marselha. O revisor observa uma senhora acompanhada dum filho que viaja numa carruagem de segunda classe:

— O seu filho parece que tem mais de dez anos, madame.

A passageira responde enfaticamente:

— Como quer que o meu filho tenha mais de dez anos... Eu casei-me em 1943!...

O revisor retorquia novamente:

— O meu ofício é receber eventualmente o preço dos lugares e não receber confissões íntimas...

(de *La Presse*)

NOVIDADES

Com a presença do sr. Secretário Geral de Angola inaugurou-se em, Luanda, no dia 6 de Junho último a Feira Franca do Ferroviário no recinto da sede do Club do Bungo integrada nas festas do 19.º aniversário da sua fundação. Em vários stands foram expostos produtos da Huila e numerosos artigos de «arte indígena», entre eles uma aldeia negra em miniatura feita em marfim. (Do «Diário de Luanda»).

— O realizador italiano Glauco Pelligrini acaba de produzir um novo filme, trabalhado nos estúdios da «Lux»: *La Ferroviaria delle Dolomiti* (O Caminho de Ferro dos Dolomitas), documentário de grande metragem àcerca da vida dos ferroviários.

Panorama Ferroviário Internacional

Sinalização e Comunicações

Da *Revista Brasileira* extraímos as seguintes normas de instruções de Secção de Sinalização A. A. R. para manejo de fios e cabos:

1 — Deve-se ter cuidado no despacho, manejo, colocação puxamento, emenda e armazenagem dos fios e cabos.

2 — Os fios ou cabos em bobinas devem ser despachados com todas as travessas nos respectivos lugares. Deve-se ter cuidado ao pregar as travessas para não furar o isolamento. Não devem ser usados pregos para prender etiquetas nas bobinas.

3 — Os fios ou cabos em rolos devem ser despachados convenientemente protegidos com uma tira de aniagem ou de outro material apropriado, passando em torno do rôlo. As etiquetas indicadoras do tipo do fio ou cabo, devem ser firmemente presas tanto na parte interna como na parte externa da capa de proteção.

4 — Os fios ou cabos que não satisfaçam as especificações do tipo do serviço a que se destinam, não devem ser instalados.

5 — Os fios ou cabos apresentando sinais de avarias, não devem ser empregados sem autorização especial.

6 — Os fios ou cabos devem ser guardados sob cobertura onde não se possam tornar mofados ou possíveis de serem danificados por outros materiais; devem ser mantidos afastados de calor forte. Os rôlos de fios ou cabos encapados devem ser guardados em pé.

7 — Os fios ou cabos só devem ser retirados das bobinas ou rôlos na hora de serem empregados. Todos os pregos devem ser retirados das bordas de bobinas.

8 — As bobinas devem ser montadas de modo que girem facilmente e que o fio ou cabo possa desenrolar de cima para baixo. Quando se emprega fio em rôlos, deve-se usar uma bobina desenroladeira. A bobina deve ser vigiada para evitar que gire muito depressa e solte muita quantidade de fio. Se for necessário desenrolar à mão, girando-se a bobina 4 a 5 voltas em sentido contrário, evita-se o trançamento do fio.

9 — Deve-se tomar cuidado para evitar nós e tor-

ceduras do fio. Se ocorrer um destes casos, não se deve tentar desfazê-lo com puxões mas, cuidadosamente, com a mão.

10 — O isolamento não deve ser danificado ou ferido por queda, arrastamento ou lançamento de ferramentas ou materiais no fio.

11 — O isolamento não deve ser atingido por óleo, graxas, ácido ou alcalis.

12 — Os fios ou cabos não devem ser puxados sobre superfícies asperas ou através de cinza quente.

13 — Os fios ou cabos separados que tenham de ser colocados num mesmo duto devem, ser puxados ao mesmo tempo. Para os fios singelos finos, é preferível reunirem-se os condutores e prendê-los de modo que o esforço se distribua igualmente por eles e assim fazer o puxamento. Para os cabos de condutores múltiplos uma laçada que prenda a parte externa do cabo deve ser usada quando se faz o puxamento.

14 — Os cabos com capa de tecido ou vários fios de condutores singelos devem ser puxados à mão para evitar esforços exagerados no caso de embaraços dentro do duto.

15 — Devem ser usados os seguintes raios de curvaturas, nos cabos: a) 3 diametros, para os cabos sem capa metálica; b) 5 diametros para os de capa metálica.

16 — As pontas dos cabos de capa metálica devem estar soldadas.

17 — Quando os fios ou cabos são de instalação aérea, devem estar convenientemente presos a um mensageiro ou a isoladores. Devem penetrar nas caixas e postes através de buchas ou entradas devidamente preparadas.

A Dilatação e Contracção dos Carris Contínuos

Na *Revista Brasileira* veio ultimamente um importante estudo sobre carris contínuos e soldados, da autoria do engenheiro snr. Nelson B. Pais Leme, de que extraímos o seguinte trecho:

«Esta questão preocupou e ainda preocupa os engenheiros ferroviários mais que qualquer outra, pois no assentamento dos carris comuns são deixadas folgas calculadas, proporcionais à diferença entre a

temperatura máxima que os carris podem atingir na região considerada e a temperatura real do carril na ocasião do assentamento. Feitos os cálculos verifica-se que para uma diferença entre temperaturas extremas de 55° c. (que é encontrada normalmente nos estados do sul do Brasil) um carril colocado a temperatura mais baixa tenderia a dilatar-se no mínimo de 65 centímetros por quilómetro.

Tal facto não se dá num carril fixo nas travessas.

O movimento do carril é contrariado pelo atrito entre o coxim e o carril, atrito este que pode ser aumentado com uso de grampos de mola ou de retensores. A junta nas extremidades dos carris compridos também produz uma força contrária ao movimento de dilatação ou contracção.

A "A. R. E. A." recomenda que, para evitar qualquer movimento dos carris, é necessária uma fixação capaz de resistir a um esforço de 34,8 kg/cm² para cada grau Farenheit de diferença de temperatura (0,25 kg/mm²/1° c.).

O Brasil apresenta condições climatéricas mais favoráveis ao assentamento do carril comprido do que outros países de clima frio como os Estados Unidos ou o continente europeu. Aqui as diferenças de temperaturas extremas são menores, principalmente no norte do país e no litoral. Pensamos que não erramos muito admitindo que as condições mais desfavoráveis são encontradas no planalto Paulista e nos Estados do sul do país onde o termômetro pode descer às vizinhanças de 0° C e o carril exposto ao sol atingir mais 55° c. Nos Estados Unidos têm sido registadas temperaturas de -35° c. a +50° c. ou uma diferença de 85° c.

Se os carris forem colocados nas condições extremas de temperatura, a tensão ou compressão máxima seria da ordem de 14 kg/mm². Tomando-se como precaução fixar os carris definitivamente nas travessas quando a temperatura do carril atingir a temperatura média, de 25 a 30° c., esta tensão ou compressão máxima será aproximadamente de metade ou seja cerca de 7 kg/mm².

Isto para as condições climatéricas mais desfavoráveis encontradas no Brasil.

Os dados acima servem apenas para fixar ideias e o assentamento dos carris compridos nas condições óptimas deve obedecer às temperaturas máximas ou mínimas encontradas no local.

A tensão ou compressão devido à dilatação, dever-se-ia somar algébricamente as tensões resultantes das cargas móveis.

No entanto, aquela tensão não é geralmente considerada porquanto é compensada pelo menor módulo U de depressão da linha devido à eliminação das juntas.

Também as soldaduras dos carris são geralmente empregadas nos carris pesados onde as tensões, devido às cargas rolantes são relativamente pequenas, isto é, aquém do limite que o engenheiro Sr. José Alfredo

de Marsillac, em seu brilhante trabalho sobre tensões de carris, fixou em 25 kg/mm².

Outro ponto a ser considerado é o momento de inércia da linha afim de evitar que sobre as tensões de compressão a linha sofra flexão o que se traduz em deslocamento da linha e perfil. Os vários processos empregados para remediar este fenómeno nos carris compridos já estão estabelecidos e seria ocioso repeti-los aqui».

Controle Automático em Gares de Triagem

A Revista *Rail et Route* informa que os melhoramentos aplicados ao material e aos métodos de trabalho nas gares de triagem têm permitido às sociedades de caminhos de ferro americanas proporcionar um melhor serviço, mais rápido e mais económico. O controle automático da circulação dos vagões, dos postos de rádio emissores receptores de tubos pneumáticos para a transmissão de mensagens e muitas outras aparelhagens técnicas contribuem para permitir a formação das composições e dar a partida no prazo mínimo.

Esta modernização tem sido um factor importante nos esforços feitos no sentido de dar aos caminhos de ferro uma eficiência máxima.

Um sistema de controle a distância, permitiu regular a velocidade dos vagões isolados quando êles estão distribuídos nas diversas linhas da gare de triagem, é instalado cada vez, num número maior de gares, que aumenta de dia para dia. Em 1939, sómente 19 gares de triagem estavam equipadas contra 37 em 1948.

A prática consistia em aplicar a cada vagão um travão que regulava a sua marcha servindo-se para isso dum freio normal. Graças ao novo sistema, um operador numa torre de controle comprime um simples botão e os pistões pneumáticos obrigam os carris suplementares ou retardadores, situados paralelamente aos carris correntes, aproximarem-se destes exercendo uma pressão no verdugo da roda. A acção destes carris retardadores pode ser aumentada ou diminuída para dar ao vagão a velocidade desejada.

Os postos de rádio emissores-receptores e os tubos pneumáticos, permitem maior rendimento às actividades dos ferroviários nas gares de triagem. Estes postos de rádio permitem contacto imediato entre as composições e o pessoal da gare, reduzindo ao mínimo as deslocações inúteis e o tempo perdido durante o qual uma equipa espera receber as instruções. Graças aos tubos pneumáticos, chegando o condutor à gare, pode prevenir rapidamente, em alguns segundos, a cabine central, indicando nas folhas do percurso e nas cartas de viaturas o destino e o conteúdo de cada vagão. Antes da composição entrar na via normal de estacionamento, os empregados da cabine central têm já tomadas as previdências para dispor rapidamente dos vagões e das suas cargas.

Linhos Estrangeiras

ÁFRICA DO SUL

Prevêem-se grandes prejuízos para a economia da União, Sul-Africana, por motivo do novo aumento das taxas de portos e caminhos de ferro. Os representantes das companhias de navegação e do comércio oficial classificam os aumentos como «penalidades injustificadas». Os direitos portuários são os mais severamente afectados. O aumento vai de 15 a 1.500 por cento, tendo algumas taxas duplicado e triplicado. E a cidade de Joanes e o Reef, como principais centros industriais e importadores da União, vão, de novo, sofrer um pesado golpe, devido aos inesperados aumentos das taxas. Os agricultores serão, também, muito prejudicados.

BÉLGICA

As receitas da exploração dos caminhos de ferro belgas atingiram, em Abril, 808,19 milhões de francos contra 861,76 em Abril de 1949, e as despesas da exploração 832,31 milhões contra 868,70 o que dá um «deficit» de 24,11 milhões, contra 6,94.

Nos quatro primeiros meses deste ano, as receitas da exploração somaram 3.218,68 milhões, contra 3.421,70 e as despesas 3.425,5 contra 3.494,81, ou seja um «deficit» de 206,82 contra 73,11 milhões.

— Acaba de ser criada em Bruxelas uma co-

missão de que fazem parte representantes da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas e da Fabrimétal, destinado a agrupar numa única encomenda os vagões que se tornarem necessários e cujo financiamento será auxiliado pela Sociedade Nacional de Crédito e Indústria.

Calcula-se que serão precisos 12 vagões, cuja fabricação será distribuída por alguns anos.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA DO NORTE

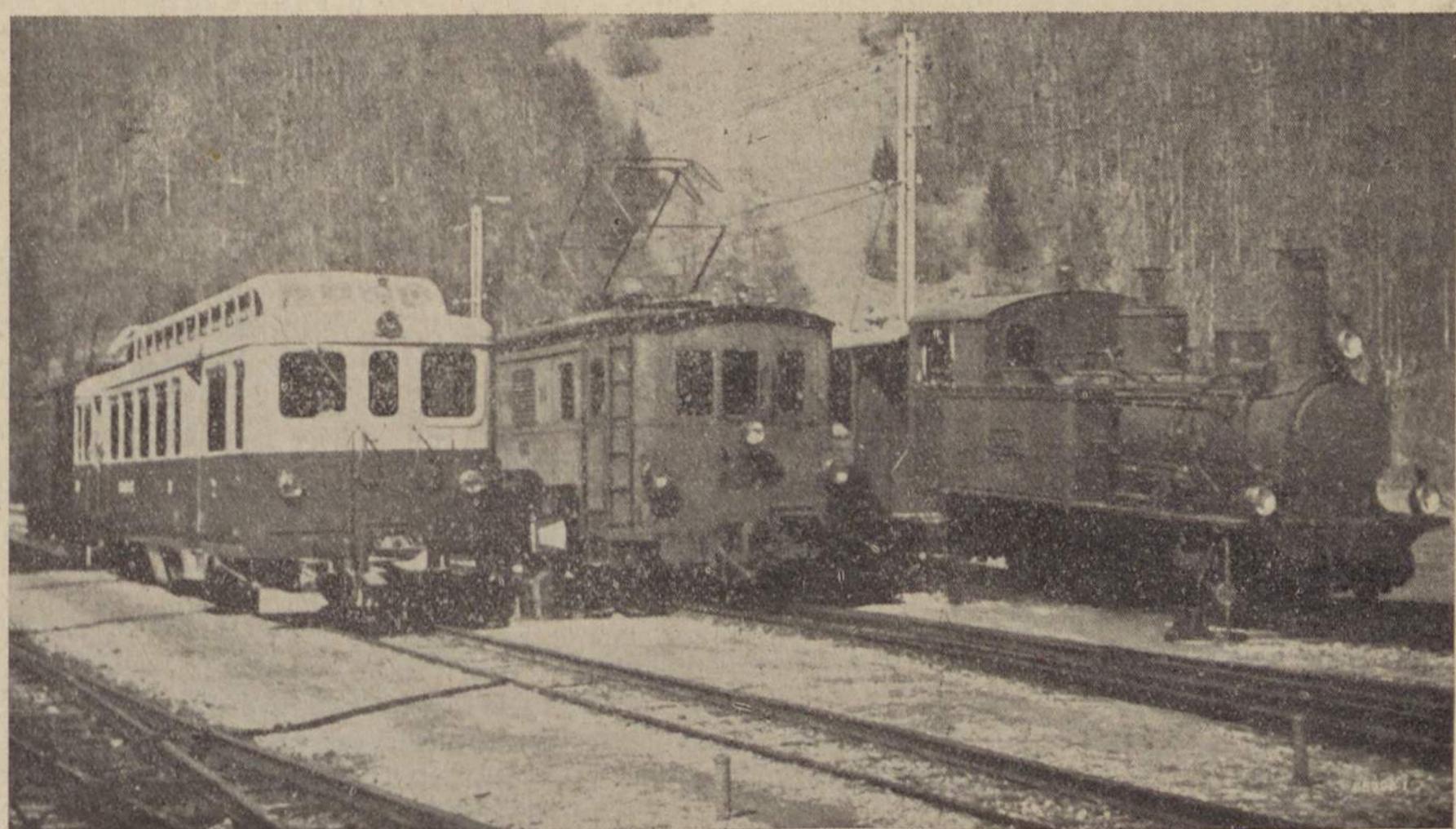
Em presença do aumento da actividade industrial, que atingiu o máximo, a Association of American Railroads vai recomendar às companhias ferroviárias que encomendem mais 40.000 vagões de mercadorias, cujo valor será da ordem dos 200 milhões de dólares, e vai pedir-lhes também que acelerem os seus programas de reparações.

SUÍÇA

Acentua-se o progresso técnico na rede dos caminhos de ferro federais da Suíça.

As duas primeiras carroagens ultra-ligeiras foram, agora, submetidas a provas estáticas de resistência. Trata-se de carroagens, cujas rodas são revestidas de borracha. O peso das carroagens ligeiras em circulação teve que ser ainda diminuído até 15 toneladas.

Estas novas carroagens destinam-se aos comboios rápidos entre as cidades e, em caso de necessidade, como reboque para os «autorails». O andamento silencioso destas novas viaturas, mesmo a grandes velocidades, constitui a sua principal vantagem.



Três fases da evolução da tracção nos Caminhos de Ferro do Oberland Bernês — 1890, 1900 e 1940
(Reproduzido, com a devida vénia, de *Revue Brown Boveri*)

Há 50 anos

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Julho de 1900

Ascensor do Carmo

A fecunda iniciativa do nosso amigo Raul Mesnier, a sua persistente tenacidade em levar á pratica as suas concepções d'engenheiro, a pertinaz audacia que o caracterisa, a sua calorosa eloquencia com que sabe atrahir o capitalista portuguez tão avesso a emprehendimentos d'esta ordem, a heroica abnegação com que lança os poucos haveres da sua limitada fortuna pessoal tão duramente grangeada como refens do negocio, lograram uma vez ainda atingir o seu fim. Começaram as obras do ascensor do Carmo e prosseguem activamenne os movimentos de terra nas escadas de Santa Justa onde deve erguer-se a esbelta torre do projecto que os nossos leitores já conhecem das gravuras publicadas no nosso n.º 198 de 16 de março de 1896.

Esbelta chamamos á torre que de facto, pela sua orna-mentação em que os arcos ogivaes substituem as aspas e as cruzes de Santo André das torres ordinarias, tem um aspecto muito gracioso e leve, ficando agradavel á vista sem o tom formidavel, pesadão e funebre da torre do elevador Bibliotheca que é cousa horrenda e em que ha centenas de kig. a mais no ferro das cantoneiras, que bem podia eliminar-se para alivio da vista. Na architectura metalica que é tão especial, a primeira condição de belleza é o symptomma de força aliada á leveza e gracilidade de linhas.

Já no artigo então publicado e firmado pelo nosso caro amigo e velho condiscípulo démos ideia dos fundamentos do projecto e uma resumida descripção da sua essencia.

Algumas modificações lhe introduziu o auctor.

Assim; a diferença de nível que se propunha vencer era de 30.^m e agora faz-se superior — 31.^m92; O motor directo que se propunha era o peso da agua elevada para uma reservatorio superior por uma bomba movida por uma machina de gaz com 6 cav. vap, e agora adopta-se uma machina a vapor que move directamente os tambores e o cabo, em cujas extremidades estão ligadas as duas camaras a que chamam, não sabemos por que, *cabines*.

Sinceramente confessamos que nos dea agrada o systema. Com a mesma siceridade diremos que temos pena de que o espirito inventivo do sr. Mesnier tão productor que para cada uma das suas obras realisa verdadeiras descobertas, fazendo construcções que não teem nada de commum com as geralmente executadas pelos engenheiros de vias ferreas os quaes construem 1.000 kim. com as mesmas difficuldades technicas com que se construem 10; que a clara intelligencia do implantador da viação funicular em Portugal, não tenha orientado o seu espirito para a modalidade nova que vae tomndo a viação acelerada em presença das notaveis conquistas da sciencia e da industria no que respeita ao potencial electrico.

Se o sr. Mesnier achasse tempo e disposição para se dedicar a este ramo, muito haveria a esperar dos resultados do seu peregrino talento.

No caso sujeito quer-nos parecer que conviria comprar força á companhia do gaz e electricidade, ou pelo menos instalar accumuladores, os dynamos e um motor a gaz,

pequeno, que trabalharia tambem nas horas sem trafego para carregar as reservas.

Não era só para fazer cousa nova mas para alliar muitas vantagens.

Sabe-se a elasticidade que teem os motores electricos e como proporcionam a despesa do potencial ao esforço a vencer.

A iluminação electrica era uma consequencia natural. Adoptava-se o travão ou freio electrico.

Evitava-se os inconvenientes d'uma machina a vapor e gerador respectivo, que demandam espaço grande, dão fumo e vapor incommodos, etc.

Além d'isso, podia facilmente, como no projecto de Bruxellas, levar-se os passageiros no Carmo, sem os obrigar a caminhar a pé, pelo viaducto sobre os telhados.

Tambem nos agradaria a transmissão da força pela agua, e com este sistema tornava-se igualmente prática e singela a obtenção de reservas d'energia dynamica por meio de accumuladores.

Mas o projecto mechanico está feito e mesmo como está é certo que a sua realisação vae prestar um verdadeiro serviço é capital.

Vejamos em que consiste.

Uma torre dulpa serve de guia a duas camaras ascensoras, de supporte á arvore da roldana em cujo gorne passa o cabo de aço a que se prendem as mesmas camaras, e de pilar ou encontro ao banzo d'um passadiço metallico para o terraço da casa do sr. conde de Thomar.

O passadiço apoia-se n'uma flecha vertical assente e articulada no cimo das escadas de Santa Justa e prolonga-se *em falso*, á maneira de cachorro, até ao terraço que se deve construir na parte superior da casa de aquelle titular. Assim se acrescenta a communicação para o jardim do Carmo, onde liga por outro passadiço muito singelo.

Este terraço será construido pelo processo do *formigão armado* e cercado por uma balaustrada.

As camaras d'ascensão comportam 24 pessoas.

O machinismo de segurança é analogo ao do ascensor Bibliotheca, analogo é tambem o machinismo motor.

O cabo tem 50^{mm}. de diametro e abraça 180° na gola da roldana de suspensão, que tem o diametro de 4,450^{mm}. no fundo.

A machina é a vapor, vertical, de alta pressão, sem condensação, com dois cilindros.

A disposição geral é a do ascensor Bibliotheca.

* * *

Começaram na 2.ª feira 2 do corrente os trabalhos para as funções da casa das machinas e pyramide d'este ascensor, que o seu constructor, o nosso amigo dr. engenheiro Mesnier, tenciona dar prompto em novembro proximo.

Todos os jornaes se teem referido com o devido elogio a esta notável, importante e utilissima obra, e sentimos ver que a *Gazeta d'Obras Publicas* seja a unica que acha que n'ella não ha utilidade, que duvida de que ella seja elegante e um embellemento para a cidade... e até de que o seu autor seja portuguez.

Pois é portuguez de lei e a elle deve a capital notaveis serviços na construcção de todos os ascensores que temos e em alguns dos quaes ha trabalhos que foram admirados pelos mais competentes engenheiros estrangeiros.

Não admira, por isso, que algum collaborador de gazeta indigena tente abocanhar quem tem verdadeiro merito.

Não precisa o sr. Mesnier de defensores, que o seu valor está muito superior a qualquer raivinha occulta, mas a injustiça revoltará nos sempre.

ATENEU FERROVIÁRIO

Com um excelente programa, o Ateneu Ferroviário, em homenagem ao ferroviário sr. António Lino de Assunção, o mais antigo componente da sua Banda, organizou uma festa, que resultou brilhante, na Cantina de Lisboa-Rossio.

Abriu o serão, com um magnífico concerto, a Banda do Ateneu, sob a proficiente regência do maestro Leonel D. Ferreira, a que se seguiu o programa «Conserve o seu sorriso», organizado pela ilustre compositora D. Helena Moreira Viana, no qual tomaram parte a distinta vedeta da rádio Maria da Graça e outros valiosos elementos do meio radiofónico.

Fechou o programa o grupo cénico do Clube Atlético de Queluz, com a colaboração dos amadores do Ateneu.

O baile, com que se completou a festa, foi abrillantado pela Orquestra «Lisbonense», sob a direcção de Lopes Ribeiro.

O sr. António Lino de Assunção, em virtude de ter sido vítima de um grave acidente, em que perdeu uma perna, encontra-se, por esse facto, impossibilitado de continuar a prestar o seu valiosíssimo concurso à prestigiosa banda do Ateneu Ferroviário. A festa promovida em sua homenagem foi um acto de consagração e de gratidão pelos serviços inestimáveis àquela colectividade.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Com o funcionamento das modernas automotoras adquiridas pelos Caminhos de Ferro de Luanda pelo Fundo de Fomento, foram aceleradas as comunicações entre aquela cidade e Malange.

A viagem inaugural fez-se em oito horas para percorrer os 426 quilómetros de Luanda a Malange, com a clássica demora para o almoço e necessárias paragens nas estações do percurso. Trata-se de um importante melhoramento, pois nos antigos comboios-correios o trajecto fazia-se, penosamente, em 18 horas.

A viagem fez-se sem fadiga e sem pó, graças às magníficas instalações e ao moderno sistema de ar condicionado, o qual proporciona aos passageiros em clima tropical uma temperatura estável de 22 graus.

A viagem inaugural em que tomaram parte várias personalidades, foi filmada por um grupo de passageiros assim como quedas de água do «Duque de Bragança» e vários aspectos turísticos para um documentário sobre a eficiência dos mesmos serviços dos portos e caminhos de ferro e transportes de Angola.

Imprensa

«DIÁRIO DO ALENTEJO»

A entrada em novo ano de publicação, servia de protetor ao *Diário do Alentejo*, para apresentar o excelente número especial, com colaboração variada, entre a qual sobressai a de Juliao Quintinha, que subscreve uma crónica literária sobre o poeta António Rosado.

Ao ilustre director do *Diário do Alentejo*, sr. M. A. Engana, apresentamos as nossas felicitações por esse número.

Grémio Regional dos Industriais da Construção Civil e Obras Públicas do Sul

Por alvará do Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, foi criado em Lisboa o Grémio Regional dos Industriais da Construção Civil e Obras Públicas do Sul, organismo corporativo e subordinado aos princípios consignados no Estatuto do Trabalho Nacional.

Assumiu a presidência da Comissão Directiva o engenheiro civil, sr. Virgílio Preto, a quem apresentamos os nossos melhores cumprimentos.

RYNBENDE

GENEBRAS VELHISSIMAS

DRY GINS
e Licores Originais Holandeses

XAROPES DE FRUTOS

GENEBRA VELHA, DRY GIN
E LICORES MALA-POSTA

REPRESENTANTES
FÁBRICA PORTUGUESA DE FERMENTOS HOLANDESES, LD.^a
CRUZ QUEBRADA

Recortes sem comentários

Uma tourada em «Jeep»

COLOMBO, 27 — À semelhança duma tourada, mais de trinta agentes da Polícia, um «jeep» munido de aparelho de rádio, ferroviários e trabalhadores procuram dominar um dos cinco touros que fugiram dum vagão de mercadorias em Colombo. Os touros estavam embarcados para serem levados ao matadouro. Dois deles morreram, em consequência de terem ficado debaixo duma locomotiva, dois foram abatidos a tiro pela polícia e o quinto encontra-se à solta. — R.

Acto de estupidez

Um pobre homem, talvez um pobre rapaz, a quem a Natureza deu um temperamento de insensibilidade e de indiferença, que se não fosse portador dessas qualidades podia hoje ser,— quem sabe?—, um músico de primeira classe das bandas regimentais, e que por sua infelicidade anda a prestar serviços humildes em troca de pobríssimas recompensas, foi vítima dum acto de estupidez digno de castigo.

Ele, o infeliz, é bem educado. Não tem uma palavra grosseira para ninguém. Na noite do dia 1.º de Maio deram-lhe a beber uns copos de vinho, que, em consequência da sua fraqueza, o embriagaram.

Sentiu-se sem acção. Deitou-se, ou caiu, no passeio duma rua da cidade e adormeceu, com a insensibilidade e indiferença do seu doentio organismo.

Alguém — quem seria o selvagem? — que passou por ele, acordou-o com um violento pontapé. O desgraçado pôs-se em pé, cheio de dores, foi socorrido e o médico verificou que tinha uma costela partida.

Se a polícia conseguisse descobrir o autor da proeza e dar-lhe o prémio correspondente, praticava um belo serviço.

(De *Notícias da Figueira*)

Um rinoceronte

VOLOGART (Alto Assam), 4 — Um rinoceronte, avançando dum bosque próximo, atravessou as ruas desta cidade, matando duas pessoas e destruiu um automóvel. Sem que ninguém o perseguisse, o rinoceronte continuou a jornada pela cidade e foi parar a uma plantação de chá. As autoridades declararam que o regulamento da caça proíbe matar os rinocerontes unicórnios, visto que a sua espécie está quase extinta. As autoridades locais pediram permissão ao Governo para abater a fera. — (R.).

A Imperatriz Zita vai a Roma em terceira classe

A Imperatriz Zita, viúva do saudoso Imperador Carlos I, da Áustria, imolado ao ódio da Maçonaria que o expulsou da sua Pátria contra sua vontade unânime, chegou a Roma, como peregrina do Ano Santo. A Imperatriz, que tem nas veias sangue português, do melhor sangue português, fez a viagem de Paris a Roma, em 3.ª classe, por penitência, e ficou hospedada num convento.

Como oportunamente informámos, foi já introduzido o processo para a causa da beatificação de Carlos I, falecido na Madeira em 1922 em cheiro de santidade, o único... crime porque a Maçonaria o fez exilar da sua Pátria, que o amava com uma veneração quasi filial.

Esse e outros crimes está a Europa expiando neste cal-

vário em que parece ter perdido todos os valores que a imposseram ao mundo como raínha e soberana.

(De *A Guarda*)

As tabernas vão fechar ás 22 horas a partir do dia 1 de Julho

O «Diário do Governo» publicou há dias um decreto que proíbe a instalação de tabernas e outros estabelecimentos destinados à venda a copo de vinhos e aguardentes num raio de 300 metros em torno dos quartéis militares, em Lisboa e Porto, de 200 metros, nas outras capitais do distrito e de 100 metros nas restantes localidades, em torno de edifícios onde estejam instaladas escolas, oficiais ou particulares, de qualquer grau de ensino.

Esta determinação não abrange casas de pasto, pastelarias, cervejarias ou quaisquer outros estabelecimentos comerciais que explorem acessoriamente a venda ao público de bebidas alcólicas engarrafadas.

A partir do próximo dia 1 de Julho é proibido o funcionamento de tabernas para além das 22 horas, ou das 24 horas nos dias de festa local.

Compete ao Governo Civil, ouvida a Câmara Municipal respectiva, designar os dias considerados festivos.

As transgressões são punidas com a multa de 500\$00 e cassada a licença em caso de reincidência.

(Dos jornais)

E. Pinto Basto & C.ª, L. da

L I S B O A

TRANSPORTES MARITIMOS E AÉREOS

C A R VÃO

SEGUROS

REPRESENTAÇÕES
(INDUSTRIAIS, ETC.)

EXPORTAÇÕES

TRNSITÁRIOS
ETC., ETC.

N O P O R T O

Kendall, Pinto Basto & C.ª, L. da

Aliança

A melhor bolacha

Os mais deliciosos chocolates

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÓEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM:
AZAMBUJA

Telefone: 15

ESCRITÓRIO:
Travessa da Glória, 19

Telefone: 26317

LISBOA
PORTUGAL

Sociedade Abastecedora
de Madeiras, L.^{da}

SÓCIO GERENTE
EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209
LISBOA Telef. 72671

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soelhos à
inglesa e tacos para parquet

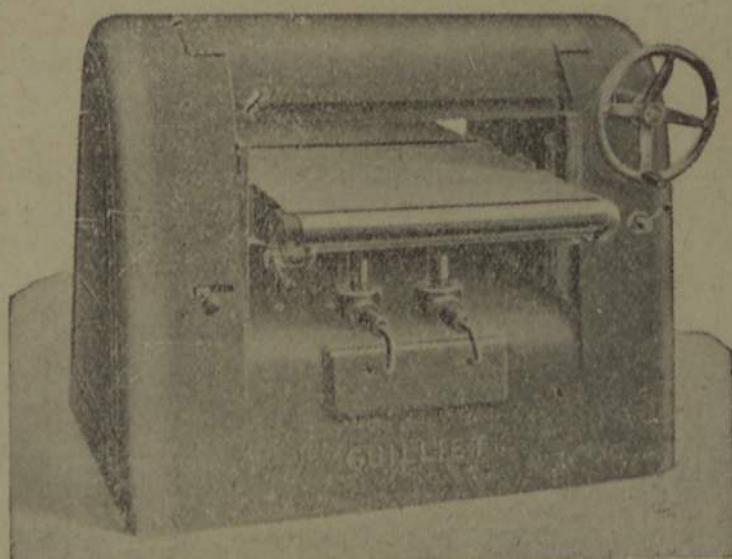
Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATERIAIS PARA CONSTRUÇÃO

MAQUINARIA
PARA MADEIRA
GUILLIET

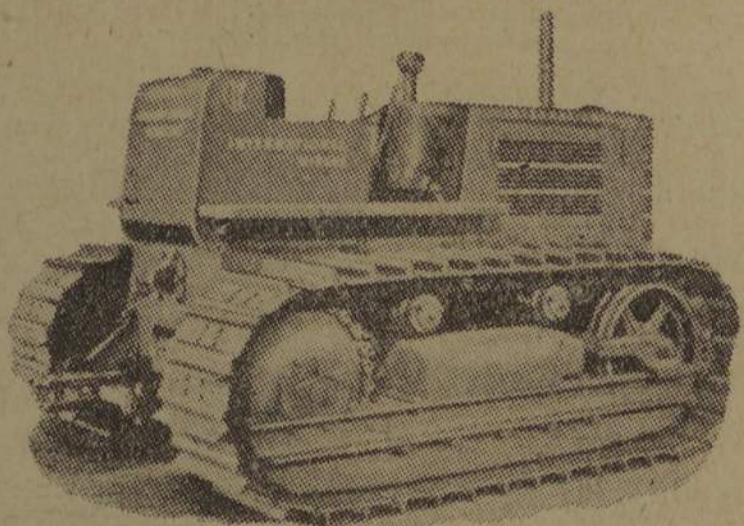
DE FAMA MUNDIAL



FÁBRICA EM AUXERRE (France)
FILIAL PORTUGUESA
GUILLIET, L.^{DA}
R. Dona Filipa de Vilhena, 10-B-C — LISBOA

INTERNATIONAL

Mc Cormick-Deering



Tractores de rodas — Gadanheiras — Charruas para tractor — Semeadores de milho — Grades de discos — Cultivadores — Ceifeiras atadeiras — Tractores Diesel de rasto contínuo

Distribuidores exclusivos:

FASSIO, LIMITADA20, RUA JARDIM DO REGEDOR, 32
L I S B O A**NOGUEIRA, Limitada**

LISBOA:

R. dos Douradores, 107-1.^o
Telef. PBX 21381-82

PORTO:

Rua do Almada, 134-136
Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINE ST. PIERRE — Haine-Saint-Pierre (Bélgica). Todo o material ferroviário, Vagões, Locomotivas, etc.

USINOR — Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para rodas de vagões e locomotivas — Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON Trooz, Bélgica, Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRES DU HAVRE — Paris. Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame, cabo, etc. — Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS — Montrouge (Seine), França. Contadores (água-gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos industriais e laboratórios.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI — Charleroi, Bélgica. Dinamos, Alternadores, Transformadores, Aparelhagem eléctrica para todas as tensões e potências.

S. A. ESCHER WYSS — Zurique. Turbinas hidráulicas e de vapor, Caldeiras. Toda a mecânica de precisão.

DAVUM EXPORTATION — Paris. Ferro redondo para cimento armado. Vigas I e Ferros U, Ferro de fundição, Arcos de ferro, Aços especiais para todos os fins.

COMPTOIR FRANCO BELGE D'EXPORTATION DE TUBES D'ACIER — Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.

DESDE 1858**QUE****A Companhia Nacional de Navegação**

contribui para o progresso
e o prestígio do Império
em todas as suas
rotas marítimas

**COMPANHIA DE SEGUROS
«BONANÇA»**

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
FUNDADA EM 1808

SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais e Transportes Terrestres e Aéreos

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.^o

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.^o

Sede: Rua Aurea, 100, 1.-LISBOA

COMPANHIA «Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO.

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.^o — LISBOA
Telefones 2 8552 — 2 8553

FILIAL

Avenida dos Aliados, 20-3.^o — PORTO
Telefone 1551

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Kms.

Capital: Esc. 13:500.000\$00 (ouro) ou £ 3.000:000

ENDERECO TELEGRÁFICO

LOBITANGA	LISBOA
	LOBITO
	LONDRES

O MAIS CURTO CAMINHO
ENTRE A EUROPA E A
ÁFRICA CENTRAL

ESCRITÓRIOS:

SEDE: Largo do Barão de Quintela, 3-1.^o — LISBOA
TELEFONE: 30978

COMITÉ DE LONDRES: Princes House —
95, Gresham Street, Londres E. C. 2

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49
LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84
PORTO