

Rev. 155 A. 155

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES - ECONOMIA E FINANÇAS - ELECTRICIDADE E TELEFONIA - OBRAS PUBLICAS
- NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO - AGRICULTURA E MINAS - ENGENHARIA - INDÚSTRIA 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 DE HONRA: Lisboa, 1898; - MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897; - Liège 1905; - Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; - MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; S. Luiz, 1904; Estados Unidos.

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.^a Rivero, 6 - Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 - Telefone 893



S U M Á R I O

MOUSINHO D'ALBUQUERQUE, o Herói de Chaimite. — À Tabela, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — Os nossos caminhos de ferro em 1935, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA. — Natal e Ano Novo. — À margem das estatísticas, por A. DE MELLO E NIZA. — Difficil situação dos caminhos de ferro, pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO. — Bases Orçamentais para Assentamento de Via Férrea, por ANTÓNIO GUEDES. — Joaquim Mousinho de Albuquerque. — Marechal Gomes da Costa. — A propósito dos Caminhos de Ferro do Norte, por J. FERNANDO DE SOUZA. — O que todos devem saber. — Brindes e calendários. — Sud-express. — Portugal Turístico. — Automotoras. — Aviação. — Jornada de exultação ferroviária. — Viagens e transportes. — Imprensa. — Ecos & Comentários, por PLÍNIO BANHOS. — Os nossos mortos. — Os engenhos da morte, por CARLOS D'ORNELLAS. — Linhas estrangeiras. — Os rendimentos das empresas ferroviárias no continente, por ALMEIDA FONSECA. — Parte Oficial. — Há quarenta anos. — Pelo Estrangeiro, por FERNANDO PINHO. — «Casa da Metrópole em Luanda»

1 9 3 6

ANO XLVIII

1 DE JANEIRO

NÚMERO 1153



MOUSINHO D'ALBUQUERQUE
O HEROI DE CHAIMITE



FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA

Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTONIO GUEDES

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MARIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Dr. JACINTO CARREIRO
Tenente HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

À TABELA

ANO NOVO...
VIDA VELHA

?

Êste ponto de interrogação que todos nós pômos no dia 1.º de Janeiro de qualquer ano, nunca foi tão interrogativo como no limiar destes próximos 366 dias de 1936.

Na realidade a vida da humanidade nunca foi tão incerta e duvidosa, como nos tempos presentes. Sente-se a fragilidade de tôdas as convenções estabelecidas, prevê-se o indefinido, o caos nebuloso de que saia depois não se sabe o quê? Prevê-se o imprevisto...

Espera-se, como logico o ilogico... Admite-se o medonho, o tremendo, o impossivel até...

E a Humanidade com a plena consciência da sua incapacidade para dominar o Destino, ou fazer impedir o que a apavora, cala-se recolhe-se, confrange-se e aguarda que o tempo decifre essa icognita.

Ha cataclismos contrarios aos sentimentos da humanidade que andam no pensamento de toda a gente; ha palavras mil vezes odiadas que se pronunciam baixinho, como se se admittissem já, na derrocada dos bons principios de amôr, religião, e fraternidade universais...

Hoje, como ontem, espiritos do mal, irrequiétos, procuram levar o mundo para onde ele não quiere ir. Odeia-se, cria-se o inimigo moral, ensina-se a desejar a morte, a devastação, em nome de falsas civilisações... Corre em rajadas o vento da insanias, levantando todos os despeitos, as rivalidades, as ambições... Para onde irá o mundo? Para onde caminha o sofrimento da humanidade?

?

Interrogação! Mais escura e funda do que o costume. Mais representativa das angustias que preocupam neste findar de ano, novos e ricos, velhos e pobres. Interrogação tragica para os pais, para as esposas, para os velhos que tinham jus no sossego da velhice, para os bons, para os educadôres, para os povos que trabalham anseando apenas mais pão e mais luz.

E olham-se todos, atonitos pela incerteza do que resultará do espicaçar das paixões, do açular dos insintos primitivos! Amanhã? Amanhã? Amanhã?

1936 é já amanhã...

Que nos reserva? Que dóze incomensuravel de bondade e de bom senso, que sópro divino de tolerancia e cristianismo são necessários para fazer dissipar as nuvens negras que pesam a Humanidade neste alvorecer dum novo ano...

A todos desejamos um clarão de bondade e indulgencia para o Bem comum.

A R M A N D O F E R R E I R A

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre)	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £.	1.00
ESPAÑHA () ps. ^{as}	35.00
FRANÇA () fr. ^{os}	100
ÁFRICA ()	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrazados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone P B X 2.0158
DIRECCÃO 2.7520

OS NOSSOS

CAMINHOS DE FERRO

EM 1935

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

É costume antigo da *Gazeta* iniciar cada novo ano com uma resenha dos factos mais interessantes, que aos caminhos de ferro digam respeito, no ano que findou.

Difere essa prática do *juiso do ano*, que a fantasia dos autores dos almanaques *Borda d'Água* se permite. Não pretende a *Gazeta* desvendar arcanos futuros; limita-se a enfeixar reminiscências do ano anterior.

Tarefa cada vez mais ingrata, que nem ao menos se pode assemelhar ao boletim diário da Côrte, com que soia a abrir o *Diário do Governo* em tempos ominosos: «*Suas Majestades e Altezas passam sem novidade na sua importante saude*».

Aos nossos caminhos de ferro em 1935, pode-se aplicar a pergunta e resposta usuais entre espanhois:

— *Que pasa, hombre?*

— *Nada!*

Ano absolutamente nulo e esteril, em que á parte algumas construcções, que se foram arrastando, nada se fez a favor da nossa rêde ferroviária, estacionária na extensão, decadente no material, a braços com dificuldades financeiras crescentes.

Em 1934 fôra posto perante o Conselho Superior de Caminhos de Ferro o instante problema da exploração deficitária das linhas de via estreita de Trás-os-Montes, cujo arrendamento foi transferido para a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Um parecer notável, da autoria do distinto engenheiro Sr. Vasconcelos e Sá, propusera a

solução conveniente: separação dos serviços de passageiros e mercadorias pelo emprego, nos primeiros, de automotoras, e revisão do contrato de arrendamento para se pôr termo á iniqua imputação dos *déficits* de exploração ás emprêsas arrendatárias, ás quais nenhuma responsabilidade cabe pela existência dêles e que não tem, para as mesmas a compensação no affluxo de tráfego ás linhas principais.

Demais, sendo as linhas arrendadas com o seu material circulante e sendo imposta pelas circunstâncias a aquisição de automotoras, deve esta ser feita pelo Estado, ao qual ficam pertencendo e para o que pode recorrer ao fundo especial, para isso destinado por lei.

Aprovou o Conselho por unanimidade aquele parecer, sóbre o qual não houve até hoje decisão.

Também se não pagou á Companhia a parte de *déficits* que ao Estado incumbe, conforme decidiu o tribunal arbitral, que julgou a sua sentença applicável aos anos subseqüentes.

Foi nomeada uma comissão técnica para estudar os tipos de automotoras e a sua applicação em diferentes paises. Quási um ano vai decorrido sem a decisão, que importaria tomar e que abrange duas questões:

1.º — Escolha dos tipos a empregar e indicação dos serviços em que deve ser empregado esse material.

2.º — Sistema financeiro de aquisição, tendo em conta que as companhias não estão habilitadas a efectua-la.

Como o material circulante é recebido e pago pelo Estado no fim da concessão, podia este adquirir as automotoras, que ficariam sendo pertença sua e as entregaria ás Companhias gratuitamente, ou mediante juro extremamente módico, 2 ou 3 % quando muito.

Além disso, todos reconhecem a necessidade de ligar entre si as linhas de via reduzida para assegurar a unidade de exploração, a circulação reciproca do material e a concentração das reparações em oficinas comuns.

Esse problema tem sido versado várias vezes na *Gazeta*.

Não tem seguramente consistência a efemera fantasia de ligação das 4 linhas afluentes das do Douro por um terceiro carril assente no leito desta numa extensão superior a 100

quilómetros de Pocinho á Livração, a complicar todo o serviço do movimento. Pois o Governo impoz á Companhia do Norte a obrigação de suprimir a comunidade de vias: larga e estreita, entre Lousado e Trofa em curto trço de 2 quilómetros, e haveria de introduzir tal defeito em 112 quilómetros da linha do Douro?!

Demais essa ligação teria o defeito de se efectuar no extremo de linhas que medem cêrca de 100 quilómetros, em média, de extensão.

Á questão está resolvida por lei após o cumprimento de tôdas as formalidades legais.

O Decreto n.º 18.190 aprovou o plano geral da rêde, no qual introduziu a transversal de Trás-os-Montes, da linha do Tâmega às Pedras Salgadas e de Vila Pouca por Carrizado e Valpaços a Mirandela e possivelmente a Mogadouro. Essa linha ligaria as quatro e cortava pelo meio a larga faixa transmontana. Não pode ser posta de parte essa linha para cuja classificação foram seguidos todos os trmites estatuidos no Decreto lei n.º 13.927:

Há ainda uma fantasia mais extraordinária que ouvimos aventar e que nem merece quási menção: é o estreitamento da linha larga do Douro, heresia ferroviária que me envergonho de referir.

É caso de aplicar o verso dantesco:

Non racionam di lor, ma guarda e passa.

Já no fim do ano foi aprovada a lei de meios, que reitera a autorização genérica para a execução de consideráveis obras de fomento sem as minudenciar.

Em artigo de 16 de dezembro último dei conta dessa lei e analisei a parte que laconicamente se referia a caminhos de ferro e se limita ao seguinte:

«c) *Obras e melhoramentos de construção, renovamento e apetrechamento dos caminhos de ferro (participação do Estado...*»

O relatório da proposta continha pormenores, que não passaram para o texto da lei. Afirmava-se nele que «*se prevê o proseguimento das obras e melhoramentos de construção, renovação e apetrechamento de caminhos de ferro apenas no que é essencial à ligação das rêdes de via reduzida, cuja fusão o Governo tem em vista*».

Declara mais o relatório, cuja condensação é constituída pela lei, e que torna explicito o pensamento nela ímplicito, que «*o financiamento e execução das obras serão feitas pelas emprêsas exploradoras, com a cooperação e fiscalização do Estado*».

Que género de cooperação é prestada?

Subvenção? Garantia de juro? Fornecimento de material circulante?

Como podem emprêsas de finanças precárias obter capitais sem a garantia suficiente do Estado?

Que ligações de via estreita são preferidas?

Perguntas que a lei deixa sem resposta e a que o Governo responderá pelos seus actos com a máxima liberdade, se quer tornar efectivos os seus propósitos por forma eficaz.

Fica portanto posto um formidável ponto de interrogação no texto da lei, que o parecer da Camara Corporativa tornou ainda mais lacónico, ao invéz do relatório da proposta.

* * *

Em matéria de caminhos de ferro é pouco para louvar o legado que 1936 recebe do ano que finda, sob a forma da pretensa reorganização do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, efectuada pelo Decreto-lei n.º 20.117. É feito em estilhas o quadro dos engenheiros de obras públicas com 70 anos de existência. É reformada a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro em termos de que discordamos profundamente.

«Ocupar-nos-emos dessa reforma no próximo número, consagrando-lhe artigo especial.

Não findarei esta resenha sem breve referência à continuação das linhas da Companhia do Norte de Portugal na posse indevida do Estado, entregues há quási dois anos e meio a uma comissão administrativa e de inquérito. Acto sem precedentes, que sobrepõe o arbitrio injustificado á razão, ao direito e á justiça!

Trará o ano de 1936 mais risonhas perspectivas aos caminhos de ferro portugueses?

Do coração o desejo, embora não veja razões para o esperar.

Fechemos em todo o caso o artigo com o tradicional *Deus super omnia*.

* * *

Publicámos em seguida notas dos trabalhos mais importantes efectuados nas linhas da Companhia dos:

CAMINHOS DE FERRO DA BEIRA ALTA

MATERIAL E TRACÇÃO

Material motôr—Procedeu-se á grande reparação de 8 locomotivas e á pequena reparação de outras 6, todas elas de várias séries, tendo-se assim beneficiado todo o material motôr o que permitiu garantir uma boa regularidade do serviço.

Material circulante—Fez-se a grande reparação de 7 carruagens entre as quais se conta a da carruagem Aby n.º 21, que foi muito importante, pois tornou-se necessário substituir uma grande parte da estrutura da caixa.

Procedeu-se á grande reparação de 3 furgões, tendo sido a do furgão Df. n.º 11 muito importante, pois este foi quasi inteiramente reconstruído na parte respeitante a madeira.

Fez-se igualmente a grande reparação de 40 vagões de vários tipos, tendo-se, além disso, unificado os órgãos de tracção, suspensão e choque em todos aqueles que ainda não tinham sido beneficiados com tal melhoramento. Dotaram-se também os que tinham freio manual com freio de vácuo.

Além das grandes reparações destes vagões transformaram-se 10 LL em vagões GG, merecendo neste trabalho especial referencia a substituição das cravações do tecto por soldadura electrica.

Toda a armação foi inteiramente soldada o que além de têr reduzido apreciavelmente o custo das transformações permitiu o aligeiramento da estrutura dos vagões.

Todos êles foram equipados com cilindro de freio de vácuo.

O trabalho mais importante foi, no entanto, a construção de 4 carruagens mixtas de 1.ª e 3.ª classe, o qual foi iniciado em fins de 1934.

Todas as carruagens foram equipadas com caixas de rolamentos de rolos, caixilhos metálicos de grandes dimensões, aquecimento e duas retretes independentes.

VIA E OBRAS

Revista Metódica:—em plena via, 124.306^m,0; em linhas de resguardo, 6.023^m,0; Total, 130.329^m,0.

Carris empregados:—de 40 quilos, 106; de 30 quilos, 994.

Renovação com material de 40 guilos:—entre os quilómetros, 206.592,27 e 210.719,05.

Travessas empregadas:—normais de eucalipto,

20.520; rectangulares de eucalipto, 3.500; normais pinho creosotado, 5,361; rectangulares de pinho creosotado, 491.

Cunhas Barberots assentes, 8.431.

Básculas—Assente em Figueira uma nova báscula de 40 toneladas, com 6 metros de comprimento. Em Oliveirinha, foi mudada a existente para o extremo do cais descoberto.

Balastro—reforçado com areia em, 16.200^m,0; reforçado com pedra em 10.070^m,0; substituído por pedra, 780^m,0.

ESTAÇÕES E EDIFÍCIOS DIVERSOS

Figueira—Construído um refeitório para pessoal, com lambriz de azulejo branco, 8 lavatórios e pavimento em betonilha e persianas em vidro nas bandeiras das janelas. Importantes reparações nos telhados das Oficinas Gerais. Construído em calçada de junta aberta refechada a argamassa hidráulica, o pavimento do cais do peixe. Reparada interiormente a cocheira de máquinas e construído o pavimento em calçada de junta aberta refechada a argamassa hydraulica.

Santana-Ferreira—Acrescentada a plataforma para o lado de Figueira, 20^m,0.

Arazede—Executada a grande reparação da Estação e retretes, com substituição dos rebôcos exteriores, e do balcão por grade de ferro.

Limede—Executada a grande reparação da Estação e casa da arrecadação, com substituição dos rebôcos exteriores, e dos pavimentos de betonilha da Estação por soalho.

Cantanhede—Construído o prolongamento do cais da cal até ao caminho.

Pampilhosa—Construída uma retrete privativa para o pessoal do Depósito de máquinas. Construídas duas casas de banho, com banheira, lavatório, retrete e bidet, para maquinistas e fogueiros. Reparada a cocheira de máquinas e construído o pavimento em calçada de junta aberta refechada a argamassa hidráulica. Construído o pavimento do cais fechado e do cais coberto de transbordo em calçada de junta aberta refechada a argamassa hidráulica.

PaioI—Construído um paiol para dinamite ao K.º 67,746.

Mortágua—Reconstruída a arrecadação de mercadorias, bem como o pavimento em betonilha.

Santa Comba Dão—Grande reparação da casa do factor de 3.ª. Assente um novo marco fontenário. Executada a construção dum hangar para resguardo das máquinas.

Oliveirinha—Costruído um escritório envidraçado no cais fechado e pintadas as portas deste. Executada a grande reparação da estação. Assente uma nova cancela de 4 metros na vedação do lado da estrada. Construído em calçada de junta aberta

refechada a argamassa hidráulica o pavimento da plataforma.

Canas— Construído em calçada de junta aberta refechada a argamassa hydraulica o pavimento do cais coberto.

Mangualde— Construída uma casa para o Revisor de Material. Construído em calçada de junta aberta refechada a argamassa hydraulica o pavimento da cocheira de máquinas.

Contenças— Substituída a vedação do jardim.

Abrunhosa— Construído ao quilometro 139,888 o novo apeadeiro da Abrunhosa constituído por um abrigo para passageiros com lambriz de azulejo e assentos, e contíguo gabinete de telegrafo e habitação do chefe. Exteriormente tem nas duas empenas azulejos artísticos com vistas da «Casa de Repouso» e pela frente lambriz de azulejo de fantasia.

Gouveia— Executada a grande reparação da Estação, retretes e casa do pessoal, com substituição dos rebêcos exteriores e construído um novo escritório envidraçado para a G. V.

Fornos— Executada a grande reparação da Estação e retretes com substituição dos rebêcos exteriores, e assentamento de lambriz de azulejo também no exterior e construído um novo escritório envidraçado para a G. V.

Baraçal— Executada a grande reparação do edificio da Estação, com substituição dos rebêcos exteriores.

Sobral— Executada a grande reparação do edificio com substituição dos rebêcos exteriores.

Guarda— Executada a reparação da cocheira de máquinas e construído o pavimento em calçada de junta aberta refechada a argamassa hidráulica. Executada a grande reparação de trez edificios de habitação do pessoal.

Cordeira— Executada a grande reparação da Es-

tação e retretes, com substituição dos rebêcos exteriores. Executada a grande reparação da casa de habitação do chefe do 5.º Lanço.

Casas de Guarda— Executada a grande reparação das N.ºs 3-12-23-24-31-44-45-49-86-88e 97.

Discos— Foram assentes seis bandeiras esmaltadas.

Tómas d'Água— Procedeu-se à captação de água ao K.º 55,800, para reforço da toma de água de Pampilhosa.

Aqueductos novos— 8 construídos aos K.ºs 67,192-67,573-67,726-69,057-135,147-139,921-183,673 e 201,092.

Aqueductos reparados, 23.

Desmontes executados em trincheiras— Em rocha, 740^m3,0; Em terra, 734^m3,0.

PONTES METÁLICAS

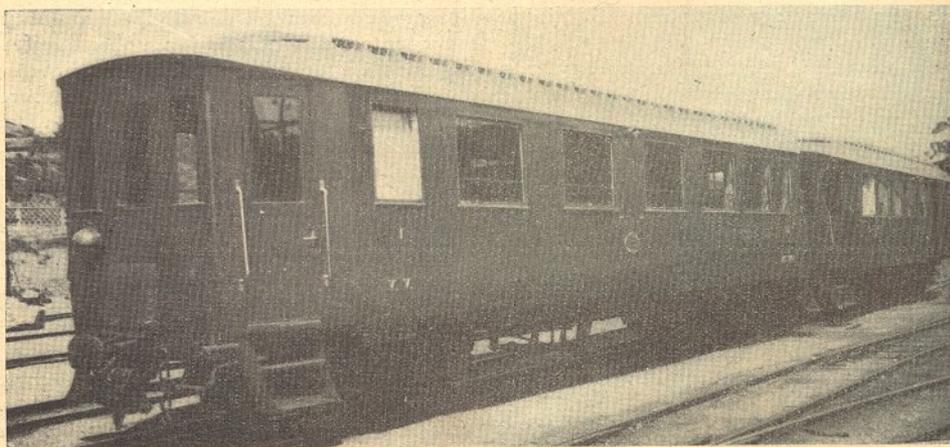
Mortágua— Modificados os encontros para receber a nova ponte metálica que está em construção.

CAMINHOS DE FERRO VALE DO VOUGA

Na Companhia Portuguesa para a Construção e exploração de Caminhos de Ferro nas Linhas do Vale do Vouga, fez-se, além da conservação e reparação normal das locomotivas, vagões e carruagens, das suas oficinas de Sarnada os seguintes trabalhos:

RECONSTRUÇÕES

Carruagens:— Duas— uma em carruagem de I Série A, ficando com 30 lugares de 1.ª, as plataformas fechadas, aquecimento por termo-sifão, iluminação eléctrica, sinal de alarme e W. C. ao centro; outra em C. P., ficando com 29 lugares de 3.ª e espaço reservado a ambulância postal, plataformas fechadas, iluminação eléctrica, aquecimento por termo-sifão, sinal de alarme e 2 W. C.



Novo tipo de carruagem construído e adoptado nas linhas do Vale do Vouga

Uma e outra carruagem são de novo tipo adoptado, com mais pé-direito, mais espaçosas etc., conforme se vê da fotografia junta.

Foram montados aquecimentos por termo-sifão, iluminação eléctrica, sinal de alarme e W. C. em duas carruagens de 3.^a.

Foi montada iluminação eléctrica, sinal de alarme e W.C. em uma carruagem de 3.^a.

OFICINAS

Instalado um compressor de ar, acionado por motor eléctrico, para ferramentas pneumáticas.

VIA E OBRAS

Além dos trabalhos normais de conservação, fez-se a modificação do perfil em Valongo, para estabelecer um patamar no apeadeiro. Assentou-se uma linha de resguardo, ampliou-se o aterro e fez-se uma linha de saco na estação de Bodiosa. Continuou-se a reparação das pontes de alvenaria e fez-se um passadiço na ponte de S. Pedro do Sul, para passagem de peões.

NATAL E ANO NOVO

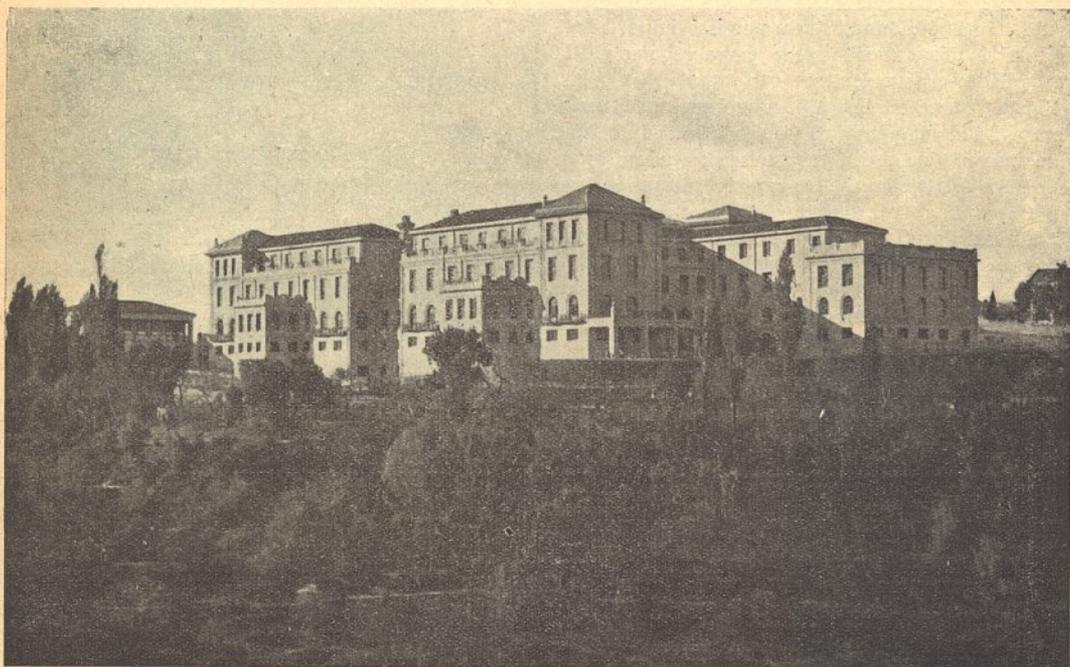
Pelas festas do natal e passagem do ano novo foram recebidos nesta redacção cartões das seguintes casas :

Suisso Atlantico Hotel: Larangeira, Limitada; Bertrand (Irmãos), L.^a; Pratas d'Arte de A. L. de Sousa, L.^a; Frederico Costa, L.^a.

Tambem foram recebidos cartões dos Srs: Alfredo Luís Ferreira Ribeiro, guarda-livros da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela; Alfredo Canarim Silva, ajudante tecnico Radiologista dos Hospitais Civis de Lisboa; capitão António dos Santos Rosa, Maurice de Roo, Engenheiro Director das Companhias Reunidas Gaz e Electricidade; João Jaime de Faria Afonso, secretário Geral da Liga dos Combatentes da Grande Guerra; Capitão Salvador d'Almeida; João Fernandes Ascenção Norte; Direcção do Curia Palace Sports Club, Manuel Reis Morais & Irmão, Alexandre d'Almeida, Hotel Boa-Vista, La Préservatrice, Agencia de Imprensa D. N. B., L.^a, Cirurgia Dentaria de Lisboa, etc.

A todos os nossos reconhecidos agradecimentos e os desejos de um feliz ano prospero.

ORFANATOS FERROVIARIOS



Orfanato dos filhos dos empregados dos caminhos de ferro espanhóis

A MARGEM

DAS

ESTATÍSTICAS

O DESEMPRÊGO

Por A. DE MELLO E NIZA

Desde Maio de 1934 não publica o Boletim Mensal de Estatística os números relativos ao desemprego em Portugal. Essa omissão deve fundar-se na imperfeição com que os mesmos eram elaborados. Notavam-se, efectivamente, divergências sensíveis entre os dados publicados ou fornecidos por diferentes serviços que tinham a seu cargo, sem as ligações devidas, a preparação dessas estatísticas. Nessa matéria tivemos já ocasião de apresentar flagrantes anomalias (*Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1110, de 16 de Março de 1935).

Não pode negar-se a importância deste índice económico e se o processo estatístico acusa um erro relativamente pouco avultado, dado que o desemprego no nosso país é diminuto, nem por isso importa menos que se possa medir a sua curva regular e dela tirar as ligações convenientes.

Suprimir uma estatística porque é mal feita, não é solução. Dá-se margem à suposição infundada de que existe um mal que se agrava e se pretende ocultar. A omissão no Boletim Oficial de Estatística dá ocasião a que nas diferentes publicações internacionais em que esses dados figuram tenham desaparecido os relativos ao nosso país.

Há pouco tempo um jornal estrangeiro perguntava se em Portugal se tinha agravado o desemprego.

É certo que os relatórios e, agora, o Boletim do Commissariado do Desemprego publicam números relativos ao desemprego, reproduzindo o movimento dos seus ficheiros. Disse-se já que entre estes e os do Boletim de Estatística havia grandes divergências.

O processo estatístico do Commissariado sofre de um vício inicial, derivado de as baixas só serem dadas quando, pela chamada dos desempregados para colocação, se verifica que os mesmos já não existem ou estão colocados. Deste modo há uma percentagem oscilante de erro quanto à existência que se acusa de desempregados.

O aproveitamento estatístico da cobrança do Fundo do Desemprego, para se conhecer o grau da colocação, tampouco tem sido utilizado.

Segundo esses elementos o movimento do desemprego tem sido:

Agosto de 1951 (Inquérito, Dec. 20.212)	38.200
Dezembro » 1951 (Boletim do Commissariado n.º 1, fls. 15)	39.000
Junho » 1952 (Idem)	41.600
Outubro » 1953 (Relatório de Novembro de 1953)	51.299
Dezembro » 1953 (Boletim n.º 1, fls. 15)	54.969
Junho » 1954 (» » 1, » 16)	57.361
Julho » 1954 (» » 2, » 181)	57.357
Agosto » 1954 (» » 3, » 345)	58.569
Setembro » 1954 (» » 4, » 549)	58.374
Outubro » 1954 (» » 4, » 550)	58.952
Novembro » 1954 (» » 4, » 551)	37.492
Dezembro » 1954 (» » 4, » 552)	59.556
Janeiro » 1955 (» » 5, » 19)	41.007
Fevereiro » 1955 (» » 5, » 20)	42.158
Março » 1955 (» » 5, » 21)	45.178
Abril » 1955 (» » 6, » 207)	45.558
Maio » 1955 (» » 6, » 208)	45.251
Junho » 1955 (» » 6, » 209)	42.819

Os números citados, com o seu coeficiente de erro por excesso, demonstram a exiguidade da taxa do desemprego. Dêles não se podem porém, tirar conclusões positivas quanto ao agravamento aparente do número de desempregados.

Continuam ainda as divergências. O Boletim do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, n.º 18, de 15 de Agosto do corrente ano, publica dados comparativos da inscrição de desempregados nos primeiros semestres de 1934 e 1935, em demonstração de que neles houve uma diminuição de inscrições de 8.549, cêrca de 50 %, devendo atribuir-se este facto à diminuição havida em igual período de horas suplementares autorizadas.

Dos números publicados somente podem confrontar-se os seguintes:

JANEIRO A JUNHO DE 1934

Inscritos, segundo o Commissariado	18.734
» » » Instituto	17.189

JANEIRO A JUNHO DE 1935

Inscritos, segundo o Commissariado	12.773
» » » Instituto	8.640

As conclusões a tirar são as seguintes:

1.º— Com uma inscrição de 18.734 ou de 17.189, de Janeiro a Junho de 1934, o número de desempregados, conforme os índices de existência do Commissariado, aumentou de 2.392.

2.º— Com uma inscrição de 12.773 ou de 8.640, de Janeiro a Junho de 1935, o número de desempregados aumentou de 3.283.

3.º— Continua a haver lamentável discordância ou ausência de ligação entre dois serviços que interferem no mesmo assunto e, praticamente, a não haver estatísticas do desemprego.

Urge que os serviços interessados prestem atenção a esta falta, reconhecendo a importância política, social e económica resultante do estabelecimento de um plano estatístico que revele com a exactidão possível o movimento e o grau de intensidade deste fenómeno, índice saliente da crise que se atravessa.

DIFÍCIL SITUAÇÃO

DOS

CAMINHOS DE FERRO

Pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Alucta entre a camioneta e o combóio prossegue cada vez mais acesa, ameaçando conduzir a uma situação grave que pode chegar mesmo a ser catastrophica. Cremos ser axiomatico que a camioneta não pode substituir; ou para melhor dizer, não pode tornar dispensavel o caminho de ferro.

Bem sabemos que se chegou já a levantar linhas férreas consideradas dispensaveis, em vista da concorrência triunfante que as camionetas faziam aos seus combóios. E também podíamos citar linhas férreas nossas, onde os carris poderiam ser levantados sem prejuízo para a economia da colectividade.

Mas isso são excepções.

Com segurança se pode afirmar que, na fase actual da civilização humana, o caminho de ferro é um instrumento indispensavel à vida de relação dos povos.

Hoje ainda se pode repetir a frase daquele illustre professor que na regência da sua cadeira disia que «o caminho de ferro é a mais poderosa alavanca do progresso»!

Força é porém reconhecer que a camioneta está criando ao combóio uma vida cada vez mais difficil. Por isso as entidades a quem incumbe velar pelo justo equilibrio de todos os factores de progresso, precisam estar atentos ao desenrolar dos acontecimentos que se estão dando.

E' preciso não perder de vista que emquanto que o estabelecimento de um caminho de ferro custa milhões, a montagem de uma carreira de camionetas faz se com uns modestos milhares.

Emquanto que a falência de uma empresa ferroviária é um acontecimento grave, ruidoso; o desaparecimento de uma carreira de camionetas só é notado pelos poucos indivíduos que a utilisam.

Nos países novos, em muitos deles pelo menos, os dirigentes não permitiram que a lucta de concorrência tomasse vulto. Logo que se aperceberam do perigo, lançaram mão do novo meio de transporte e enquadram-n'o no sistema geral de viação acelerada existente.

Em logar de a camioneta ser concorrente do caminho de ferro, passou a ser seu cooperador e

seu auxiliar, angariando-lhe tráfego que até então não vinha para elle.

E em nossa casa mesmo, temos um exemplo interessante.

O Governo de Moçambique, com uma visão clara do problema, tomou conta de toda a camionagem enquadrando-a no sistema geral da viação acelerada da colónia, e pô-la debaixo da mesma direcção, solução indispensavel para que a exploração dos dois meios de transporte resulte harmonica. A incorporação da camionagem na Direcção Geral dos Caminhos de Ferro não se fez sem uma pequena reacção que encontrou eco em certa imprensa que defende todas as causas; mas a opposição foi vencida com intelligência, admitindo-se no novo serviço todo o pessoal que até então trabalhava na camionagem livre e adquirindo-se ao mesmo tempo as camionetas em circulação.

Esta maneira de proceder dos países novos, talvez venha a impor-se áqueles países que já o não são. Os transportes mecânicos colectivos hão-de passar todos para a superintendência do Estado. E quanto mais tarde isso se fizer, maiores serão os prejuízos que o Estado, ou para melhor dizer, a nação há-de sofrer.

*
* * *

Provou-se, por experiências concludentes, que o transporte da tonelada-quilometrica em camioneta é muito mais caro do que o transporte em caminho de ferro. Apesar disso, verifica-se que a camioneta lucta vantajosamente com o caminho de ferro. É um fenómeno paradoxal, mas que tem a sua explicação.

A camioneta transporta de porta a porta o que constitue a principal causa do seu êxito; o caminho de ferro transporta só de estação a estação.

O expedidor tem de ir levar a mercadoria à estação que, por via de regra, fica longe, e o consignatário tem de ir busca-la à estação do destino. O transporte é feito quasi por favor. Uma burocracia de guias que os empregados não podem preencher difficulta a expedição. Nunca se sabe quando é que a mercadoria chega ao seu destino. «Chega quando chega». É então que vai o aviso da chegada que, por vezes, se perde com a consequente avolumação da despesa do transporte, onerada com a armazenagem.

Os caminhos de ferro, em lugar de criarem um serviço de camionagem nas principais cidades, assegurando, elles também, o transporte de domicilio a domicilio, pela cobrança de uma modesta sobretaxa, não querem saber de tal detalhe que hoje em dia é de suma importância.

Há em Lisboa um arremedo desse serviço; mas em logar de ser pertença da Companhia dos Caminhos de Ferro, está entregue a uma Empresa que precisa de fazer lucros para distribuir aos seus

capitalistas. É assim é que por vezes mais barato fica lançar mão de um taxi de que encarregar do transporte a Empresa.

A camioneta anda sempre cheia. E quando o tráfego, não dá ou escasseia suspende a carreira. Pode pois fazer o transporte mais barato sem perder dinheiro.

É certo que os regulamentos, para o caso do transporte de passageiros, lhe impõem uma tarifa determinada, para evitar a concorrência. E o preço da viagem lá está marcado no bilhete dacordo com a tarifa. Mas há sempre um barbeiro filantropo que compra à empresa da camioneta os bilhetes pelo preço da tabela e os revende por menos dinheiro.

Ela perde, diz a Empresa, mas... os passageiros lucram. E a Empresa tambem.

A camioneta de mercadorias não tem regulamentação tarifária. A camioneta carrega quando quere, como quere e o que quere. Arrebanha por isso «a nota do tráfego», expressão feliz para designar o tráfego rico. O combóio... que transporte o restante que para isso tem a concessão!

*
* * *

Dissemos que a construção de um caminho de ferro custa milhões. E assim é.

A carreira do camioneta monta-se com as economias de qualquer cidadão. Nem sequer se torna necessário constituir uma empresa em nome colectivo para comprar as camionetas da carreira, tão diminuto é o capital que a operação requer.

Um caminho de ferro sómente se constróe e se põe em exploração com um capital formidavel que nenhum particular, por si só, é capaz de fornecer.

A exploração de um caminho de ferre subordina-se sempre a regras severíssimas. Uma rigorosa fiscalização a acompanha, impedindo qualquer desmando. A camioneta circula, à vontade, sem o controle de ninguém.

E' vulgar encontrar-se uma camioneta da capacidade de 1.500 quilos carregada com 3 toneladas de mercadorias.

Quando se chama a atenção do motorista para o perigo que o excesso de carga representa ele responde que se não fôsse assim perdia dinheiro.

Algumas camionetas de passageiros já circulam com um fiscal, mais justificado pela necessidade de acudir à crise do desemprego.

Um tal estado de coisas conduz á anarquia dos transportes e á desorganização dos serviços dos caminhos de ferro.

As empresas ferroviárias, não tendo receitas, não podem fazer despesas. Ainda as camionetas encontram beneméritos que se encarregam de lhés comprar os bilhetes por junto para os venderem mais baratos.

Os caminhos de ferro não encontram dessa gente. E as receitas cahem.

Os accionistas que deram o seu dinheiro para a construção, mas que nunca viram dividendo e os próprios obrigacionistas que são vítimas de convenios sucessivos que cada vez mais lhe reduzem o capital, recusam-se a entrar com mais dinheiro, e por isso as linhas se não reparam convenientemente, o material circulante não se melhora, as locomotivas não se substituem e o caminho de ferro marcha para a ruína inevitavel.

Isso agradaria a muita gente que é, por sistema, inimiga das Empresas.

Mas o que vai a acontecer quando elas falirem? Aparecerão outros a tomar conta do caminho de ferro? Mas quem o fará sabendo que qualquer capital que lá meta é capital perdido?

É pois de presumir que não apareça ninguém.

E como o caminho de ferro, apesar de tudo, continua a ser preciso, só o Estado poderá tomar e tem de tomar conta dêle.

Mas o Estado teve já parte dos caminhos de ferro nas suas mãos e esfregou-as de contente no dia em que se vio livre dêles!

E todos devem saber que quando as linhas do Estado passaram para as mãos das Empresas Particulares o estado da via, do material circulante e de tracção era de ruína quási completa.

Quem duvidar, leia o magnífico relatório do Engenheiro Sr. Vicente Ferreira. A sua elaboração levou o Estado a contrair um empréstimo de 100.000 contos para fazer face às reparações mais urgentes, tão lastimoso era o estado a que tudo tinha chegado.

Sendo assim, se o Estado chegasse a tomar conta das rêdes abandonadas pelas Empresas, teria de gastar novos milhões para as pôr em perfeito estado de funcionamento. E continuava na contingência de ter de voltar a entregá-los a uma entidade particular para os explorar, como já se vio forçado a fazer.

Se é pois o Estado que, em último analyse, tem de suportar os encargos dos dinheiros necessários á colocação das linhas férreas em perfeito estado para bem servirem o público, de recomendar parece que se proceda desde já a um inquérito rigoroso para avaliar do estado de tódas as linhas e do material circulante e de tracção, inteirando-se ao mesmo tempo das providências a tomar para que os nossos caminhos de ferro não só não percam a eficiência que teem tido, mas que se modernissem, fazendo-os acompanhar os progressos lá de fóra.

Um tal inquérito permitirá ajuisar das medidas a tomar e das importâncias que é necessário e que é urgente dispende.

A falta de capital com que as Empresas luctam, faz com que se limitem a «atamancar» as linhas e a «atamancar» a exploração.

Quem viaja nos nossos caminhos de ferro tem ocasião de observar:

a) que os horários não satisfazem às necessidades do público que dos caminhos de ferro tem de se servir;

b) que a velocidade dos combóios é já incompatível com a actividade febril da vida moderna;

c) que o material de tracção não satisfaz inteiramente às exigências do tráfego actual;

d) que muito do material circulante é obsoleto;

e) que os métodos de exploração estão antiquados. Mal se compreende que no ano de 1935, os caminhos de ferro se rejam ainda por um regulamento que conta quasi 70 anos de existencia!

f) que as passagens de nível estão fechadas horas sem fim; que não têm sinalização adequada, dando origem a demoras de circulação injustificáveis e a desastres que custam vidas e haveres.

Emfim; quem viaja nota muito mais coisas que carecem de remédio.

As Empresas ferroviárias estão apáticas e desalentadas. Querem providenciar e não podem. Esperam providencias que não sabem donde hão-de vir. E o mal vai-se agravando.

Ora, se são as camionetas que lhes fazem a concorrência e são a causa deste estado de coisas, talvez conviesse estudar uma forma de elas contri-

buirem para o modificar, isto para evitar que seja a nação inteira a sofrer-lhe as consequências.

Se o mal é causado em proveito de um pequeno numero seja à custa d'esse pequeno numero que se lhe dê remédio adequado.

Mas isto ainda não é tudo.

A nossa rede ferroviária continua a estar muito incompleta. Muitas das linhas que devem fechar as malhas da rede nem estudadas estão.

Muitos dos ramais que são actualmente outros tantos cancos da exploração ferroviária e que prolongados rapidamente, poderiam dar mais vida à rede existente, avançam com uma lentidão enervante.

Não se conhecem planos de efectivação de novas linhas nem os seus projectos nem os orçamentos, nem os prazos em que devem ser executados.

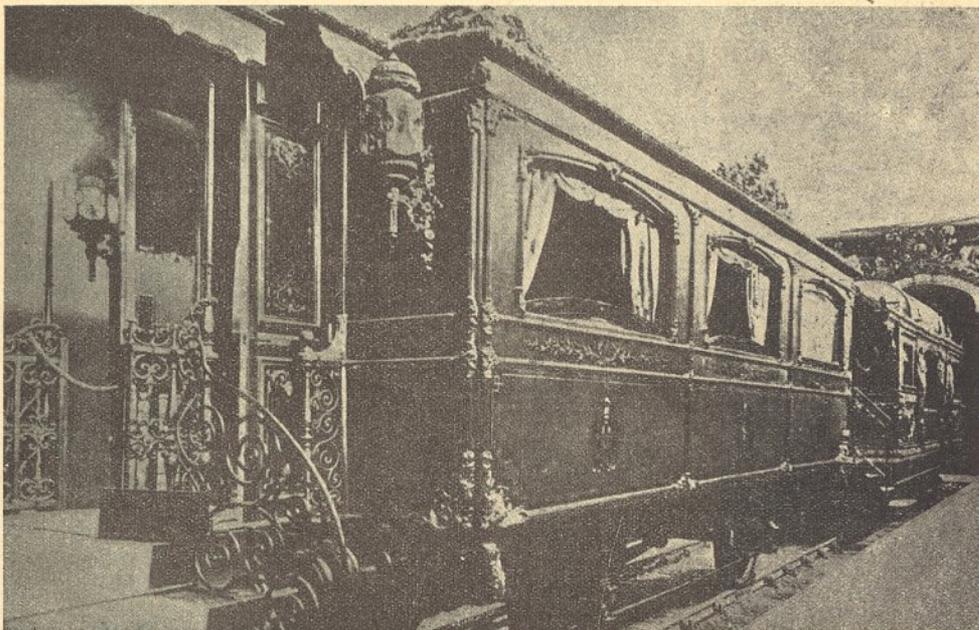
Tem-se a impressão de que tudo está por fazer.

As estações dos Caminhos de Ferro estão-se embelezando, é certo e talvez com exagero; mas não seria pior que o dinheiro se gastasse de preferencia no desenvolvimento da rede.

Emfim: vê-se que há muito a fazer para disciplinar, para metodisar, para aperfeiçoar e para modernisar o nosso sistema de transportes.

Que isso se faça quanto mais depressa melhor, para bem da Nação.

COMBOIOS DE LUXO



O combóio do Caminho de Ferro do Vaticano

BASES ORÇAMENTAIS

PARA

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

Por ANTONIO GUEDES

(Continuação)

§ 2.º — Tangente do ângulo da cróxima 0,11.

N.º 178 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,00 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
6,656 T	de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
758	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
7	travessas rectangulares
126,539	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
20,6 h.	de capataz de via
537,2 h.	de assentador
316 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 179 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,05 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
6,689 T	de carris de Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
758	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
7	travessas rectangulares
127,086	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
20,7 h.	de capataz de via
558,8 h.	de assentador
317,5 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 180 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,10 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
6,722 T	de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
744	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
8	travessas rectangulares
127,774	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
20,8 h.	de capataz de via
540,5 h.	de assentador
318,5 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 181 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,15 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
6,755 T	de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
744	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
8	travessas rectangulares
128,463	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21 h.	de capataz de via
542 h.	de assentador
320 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 182 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e

250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,20 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
6,788 T	de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
750	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
9	travessas rectangulares
129,151	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21 h.	de capataz de via
543,5 h.	de assentador
521,2 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 183 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,25 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
6,821 T	de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
756	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
10	travessas rectangulares
129,839	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21 h.	de capataz de via
545 h.	de assentador
322,5 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 184 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,30 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
6,854 T	de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
756	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
10	travessas rectangulares
130,527	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21 h.	de capataz de via
546,5 h.	de assentador
324 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 185 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 30 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,35 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
6,887 T	de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
762	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
11	travessas rectangulares
131,216	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21,5 h.	de capataz de via
548 h.	de assentador
325 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 186 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,40 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
6,920 T	de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
768	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
12	travessas rectangulares
131,904	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21,5 h.	de capataz de via
550 h.	de assentador
326,5 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 187 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,45 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
6,952 T	de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
768	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
12	travessas rectangulares
132,591	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21,5 h.	de capataz de via
551,5 h.	de assentador
328 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 188 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,50 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios

6,985 T de carris Vignole de aço
 40 barretas de cantoneira
 80 parafusos de via com porcas e anilhas
 768 «tirefonds» correntes
 120 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 12 travessas rectangulares
 133,345 m. c. de brita que passe por anel de 0^m (6 de diâmetro)
 21,5 h. de capataz de via
 555 h. de assentador
 329 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 189 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,55 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 7,015 T de carris Vignole de aço
 40 barretas de cantoneira
 80 parafusos de via com porcas e anilhas
 774 «tirefonds» correntes
 120 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 15 travessas rectangulares
 134,056 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 21,5 h. de capataz de via
 554,5 h. de assentador
 350,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 190 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,60 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 7,051 T de carris Vignole de aço
 40 barretas de cantoneira
 80 parafusos de via com porcas e anilhas
 780 «tirefonds» correntes
 120 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 14 travessas rectangulares
 134,727 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 21,5 h. de capataz de via
 556 h. de assentador
 352 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 191 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,65 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 7,084 T de carris Vignole de aço
 40 barretas de cantoneira
 80 parafusos de via com porcas e anilhas

780 «tirefonds» correntes
 120 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 14 travessas rectangulares
 155,418 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 21,5 h. de capataz de via
 557,6 h. de assentador
 333 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 192 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,70 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 7,117 T de carris Vignole de aço
 40 barretas de cantoneira
 80 parafusos de via com porcas e anilhas
 786 «tirefonds» correntes
 120 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 15 travessas rectangulares
 156,111 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 21,5 h. de capataz de via
 559 h. de assentador
 334,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 193 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,75 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 7,150 T de carris Vignole de aço
 40 barretas de cantoneira
 80 parafusos de via com porcas e anilhas
 792 «tirefonds» correntes
 120 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 16 travessas rectangulares
 156,802 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 21,5 h. de capataz de via
 561 h. de assentador
 336 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 194 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,80 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 7,185 T de carris Vignole de aço
 40 barretas de cantoneira
 80 parafusos de via com porcas e anilhas
 792 «tirefonds» correntes
 120 «tirefonds» de junta

- 2 jogo de travessas especiais
- 16 travessas rectangulares
- 7,5394 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
- 22 h. de capataz de via
- 562,5 h. de assentador
- 357 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 195 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,85 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço e acessórios
- 7,216 T de carris Vignole de aço
- 40 barretas de cantoneira
- 80 parafusos de via com porcas e anilhas
- 798 «trefonds» correntes
- 120 «trefonds» de junta
- 2 jogos de travessas especiais
- 17 travessas rectangulares
- 138,186 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
- 22 h. de capataz de via
- 564 h. de assentador
- 358,5 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 196 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,90 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço e acessórios
- 7,249 T de carris Vignole de aço
- 44 barretas de cantoneira
- 88 parafusos de via com porcas e anilhas
- 804 «trefonds» correntes
- 152 «trefonds» de junta
- 2 jogos de travessas especiais
- 18 travessas rectangulares
- 138,786 m. c. de brita que passe por anel de 0,06 de diâmetro
- 22 h. de capataz de via
- 565,5 h. de assentador
- 359,5 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 197 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 550^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,92 incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço acessórios
- 7,515 T de carris Vignole de aço
- 44 barretas de cantoneira
- 88 parafusos de via com porcas e anilhas
- 810 «trefonds» correntes
- 132 «trefonds» de junta
- 2 jogos de travessas especiais
- 19 travessas rectangulares
- 139,475 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
- 22 h. de capataz de via
- 567 h. de assentador
- 341 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 198 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 3^m,00 incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço e acessórios
- 7,706 T de carris Vignole de aço
- 44 barretas de cantoneira
- 88 parafusos de via com porca e anilhas
- 816 «trefonds» correntes
- 152 «trefonds» de junta
- 2 jogos de travessas especiais
- 20 travessas rectangulares
- 140,161 m. c. de brita que passe por anel 0^m,06 de diâmetro
- 22 h. de capataz de via
- 568,5 h. de assentador
- 342,5 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

(Continúa)

ERRATAS

- Base n.º 159, onde se lê 8 travessas rectangulares; e mandar para 9 travessas rectangulares.
- Base n.º 100 — 144 tirifonds de junta em vez de 148.
- Base n.º 108 — a seguir de 2 jogos de travessas especiais escrever 15 travessas rectangulares.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

JOAQUIM MOUSINHO DE ALBUQUERQUE

A SUA GLÓRIA MILITAR, A SUA ABNEGAÇÃO DE PATRIOTA,
A SUA COMPETÊNCIA DE COLONIALISTA

ENTRE Dezembro e Janeiro passam as efemerides mais relevantes no quadro de recordações inapagáveis que a pátria votivamente conserva na sua homenagem perene a Joaquim Mousinho de Albuquerque. Com efeito, 28 de Dezembro — o aprisionamento do Gungunhana — e 8 de Janeiro — o suicídio do valoroso militar aprisionador — constituem, respectivamente, o apogeu da sua biografia de herói e o declínio da sua alma estrenua de lutador.

A Câmara Municipal de Lisboa, a propósito do passamento da primeira, deliberou lembrar aos portugueses de hoje o altaneiro vulto do grande militar mergulhado nas sombras imprescritíveis da morte há já 34 anos, consagrando a sua memória ilustre com a colocação de uma lápida na casa onde ele residiu, na rua Sara de Matos, em Lisboa; e com a realização de uma sessão solene nos Paços do Concelho.

Também a Sociedade de Geografia promove uma sessão de homenagem ao inesquecível colonialista que foi Mousinho; e a Agência Geral das Colónias efectuou uma romagem ao túmulo que guarda os despojos do herói. Ainda, uma comissão oficial vai trabalhar para que se erga um monumento ao esforço patriota.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que a todos os actos de patriotismo grande sempre se associa, não pode deixar de acompanhar as comemorações referidas com o mais fervoroso aplauso de tódá a sua Redacção. Todavia, impõe-se-lhe o rogo de uma venia para exprimir a máguia de que não sejam ainda mais aclamadores e perduráveis os actos de rememoração, pois, entende que para figura tão benemérita e prestigiosa o preto condigno deveria revestir-se de um brilho ainda maior, de uma significação de mais ge-

neralizado caracter nacional. É que Mousinho não é uma restrita glória, com título de glorificação apenas devido pela capital, mas, sim um clarão de epopeia imorradoura a iluminar a História de Portugal e que, portanto, deve ser fitado pelos olhos de todos os portugueses, em todos os pontos da séde da pátria, a um tempo, na data da evocação promovida.

* * *

Mousinho é, na verdade, um nome que é uma interjeição de fé nos destinos da terra portuguesa, um cantico de altivez em prol da honra da nossa independência, o selo, de garantia da nossa soberania colonial. Com o seu caracter, com o seu ardor heroico, com a sua competência de colonial experimentado, provou aos demais países de domínio ultramarino que Portugal sabe manter as possessões e firmar a sua posse no acatamento de tódá a sua soberania.

A sua influência no engrandecimento do nosso poderio entre os sobas e régulos de Moçambique foi



Mousinho de Albuquerque



UM GRUPO CÉLEBRE

Sentados: Á esquerda, o Gungunhana; à direita, seu filho Godide.

De pé: Molungo e Zixaxa

(Grupo tirado em Angra do Heroísmo para onde foram desterrados)

porventura, o primeiro autentico fôro do imperialismo colonial português. Devemos-lhe êsse altíssimo serviço — que é mister secundar com uma politica de colonialismo devotado e progressivo, em harmonia com as realisações que hoje se verificam na vida das outras potências que teem colónias.

* * *

O facto predominante na gloriosíssima folha de campanhas africanas de Mousinho é, irrefragavelmente, a captura do Gungunhana, a qual êle efectivou em 28 de Dezembro de 1895 e que assombrou o mundo, mercê das circunstâncias de rara heroicidade em que decorreu.

O Gungunhana era uma rebeldia truculenta que no sul de Moçambique fazia deminuir cada vez mais o prestígio da bandeira portuguesa. Os outros chefes indígenas eram obrigados a acompanhá-lo nessa attitude de desrespeito e aqueles que não queriam secundá-lo viam os seus domínios manchados com assassínios, ciladas, pilhagens, actos vindicatórios ordenados pelo feroz régulo vátua que de Manjacase lhes despedia, no fusilar do seu ódio, a arrogância do seu incitamento à insurreição contra o branco.

Só abatendo-o, se conseguiria extinguir o temível foco de insubordinação e rancor que tornava, dia a dia, mais precárias as condições da nossa dominação. Mousinho assim pensava e assim quiz proceder. Foi, por isso que, naquela data memoravel entre os mais legítimos fastos de Portugal, se arrojou a entrar em Chaimite, apenas com 47 portugueses, entre os quais o bravo cabo Joaquim Marreiros, hoje tenente-coronel.

De tão temerária façanha resultou a favor do nosso renome guerreiro, entre as tribus da África, um reconhecimento submisso, que era indispensavel ao prosseguimento de uma acção ressurgidora da verdadeira posse do nosso Ultramar. Anteriores factos militares haviam já enobrecido o esforço e a valentia de Mousinho — as batalhas de Marracuene, em 2 de Fevereiro; a de Magul, em 7 de Setembro e a de Coolela em 7 de Novembro. E após o desvanecedor arranco de Chaimite, ainda o imortal cabo de guerra fez sentir a sua conduta de bravura e de critério pátrio em Gaza e nos Namarrais, consolidando, assim, a sua obra de Comissário Régio de Moçambique, cargo em que substituiu António Enes.

Será difficil encontrar na nossa história contemporânea personalidade de combatente e de patriota que mais tenha aumentado a grandeza da independência lusa em África. Mousinho será, ao longo de toda a consumação dos séculos, o protótipo dessa audácia e dessa querença valorosa que batalham pela magestade intacta da bandeira de Portugal! Será sempre o paladino-padrão da integridade nacional nos rincões ultramarinos, admirabilíssimo nos seus rompantes de patriota ardente, mas de patriotismo sem jaça, exclusivamente imolado, sem mira de grangeio material, ao mais puro altar da Terra-Mãe.

Varão plutarquiano, lutador da tempera mais nobre, herói de sacrificio e de devoção gregária — Mousinho é uma chama imperecível naquela ara de immortalidade! Veneremo-lo, assim, para sempre e acima de todas as materialidades contingentes da existência humana!

MARECHAL

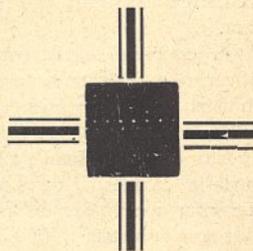
GOMES DA COSTA

O verdadeiro chefe militar do 28 de Maio; um dos bons soldados de Mousinho de Albuquerque; o militar brioso das campanhas de África e da Flandres; alma gloriosa de chefe e bom amigo.

Pela passagem de mais um aniversário da sua morte, recordamos com pesar essa figura gloriosa.



MARECHAL GOMES DA COSTA



A Propósito dos Caminhos de Ferro do Norte

SINGULAR SITUAÇÃO

EM 6 de Novembro, voltei a versar a questão da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte, acerca da qual tenho monologado quasi todos os meses desde Agosto de 1933 sem ver refutadas as minhas afirmações, nem posto termo a uma situação singularmente anomala, para não usar outro qualificativo.

Um caminho de ferro faz parte do domínio público. A empresa concessionária, que o construiu e explora, são impostos deveres e conferidos direitos por lei especial, o seu contracto, que se junta às leis gerais.

Nelas estatuem os preceitos destinados a garantir a regularidade e segurança da exploração e os meios de acção do Governo em circunstâncias anormais de ordem técnica, administrativa ou financeira.

Foram essas leis suspensas ou postas de parte, quando se promulgou o Decreto n.º 22.951 de 5 de Agosto de 1933 a que se dava por justificação a crise grave em que se dizia encontrar-se a Companhia e a necessidade de acautelar os interesses do Estado, do público e dos Credores; afirmando-se que a Companhia não podia satisfazer os seus contractos.

Suspenderam-se os corpos gerentes, entregou-se a administração a uma comissão, que além de gerir a empresa, faria minucioso inquérito e iria comunicando para juízo as irregularidades que descobrisse. Ao mesmo tempo prepararia, no prazo máximo de seis meses, um projecto de convenção com os credores, que submeteria à aprovação do Ministro.

O mesmo faria à remodelação dos contractos de concessão e estatutos, que submeteria à assembléa gerai depois da aprovação ministerial.

Entrava-se, portanto, numa administração de Estado, que substituiu por tempo indefinido a Companhia.

A comissão seria composta do Comissário do Governo e mais três membros à livre nomeação do Ministro, que entre elles escolheria o presidente.

A este preceito do artigo 1.º do Decreto de 5 de Agosto de 1933 deu-se immediato cumprimento pela Portaria da mesma data, que nomeou «o delegado do Governo» nas linhas do Estado, engenheiro Monteiro Barros, o comissário do Governo na Companhia, bacharel José de Almeida e Vasconcelos e mais dois engenheiros, Mario Trigo e Rogério Ramalho, nomeado este ano administrador-delegado.

A mesma portaria estituia que a Comissão fôsse presidida pelo delegado do Governo.

Foram, pois, as funções de delegado do Governo e Comissário do mesmo que determinaram essas nomeações; a função administrativa ficava inerente à função anterior; cessando esta; cessava implicitamente aquela.

Que succedeu agora?

O decreto n.º 26.117, que há pouco reorganizou (se é que não desorganizou) o ministério das Obras Públicas e Comunicações, extinguiu a Delegação do Governo nos Caminhos de Ferro do Estado, transferido as respectivas funções e pessoal para a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro. Ficou, pois, extinto o cargo de delegado do Governo, ao qual se juntara a presidência da Comissão Administrativa. Como delegado do Governo, o engenheiro Monteiro de Barros fora nomeado membro dessa Comissão e como tal foi escolhido para a prisieir.

Extinta a Delegação, posto termo á função do delegado, cessa logicamente a sua permanencia numa Comissão, para a qual o designara esse cargo, explicitamente invocado por duas vezes na Portaria de nomeação.

Singular situação juridica.

* * *

Vão, pois, passados 29 meses deste estado de coisas sem exemplo. Nenhum acôrdo interveio com os credores e agora o presidente da Comissão administrativa já não exerce o cargo—ha pouco suprimido—por causa do qual foi escolhido para aquela função.

Outro caso ha, porém, que importa relembrar.

Por varias vezes fiz allusão a uma memoria ou exposição apresentada ao Governo em 15 de Julho ultimo, na qual os corpos gerentes suspensos davam conta de negociações iniciadas para a reconstituição financeira da Companhia, sem o minimo agradecimento dos compromissos do Estado, ao qual se pedia apenas uma prorrogação de prazo equivalente ao tempo de gerencia da Comissão administrativa.

As negociações iniciadas não podiam ter seguimento sem se saber como as encararia o Governo.

Em 19 de Novembro ultimo publiquei esse documento precedendo-o da anlise da situação juridica actual da Companhia.

Houve quem, analisando-o capsiosamente, affirmasse que afinal a prorrogação de prazo pedia na

Base 8.^a, que iria a perto de três anos, era destinada a adiar outro tanto o pagamento aos credores.

Ora a base I estatua categoricamente o contrario, afirmando que a reorganização da Companhia *assentava principalmente na conclusão rápida e imediata da linha da Boa Vista á Trindade*, no pagamento integral aos seus credores e no *melhoramento das condições de exploração*.

As bases II a V indicavam as operações a fazer para a reorganização, conversão de obrigações e colocação de accões logo a seguir.

A base VI declarava que os crédores e fornecedores seriam integralmente pagos e a base VII referia-se á conclusão do troço da Boa Vista á Trindade, logo após a relativa aos débitos a solver.

Só de má fé se pode asseverar que o documento apresentado sugeria esse pagamento a uma prorrogação de prazo, que tinha em vista a facil execução dos diversos compromissos, incluindo as obras.

Até hoje a companhia nem directa nem indirectamente foi chamada á discussão da sua proposta séria e vantajosa, nem nenhuma resolução ácerca dela lhe foi comunicada.

E assim se vão acumulando os meses e os anos, como se a suspensão de contractos aliás sem base legal, pudesse originar uma situação anomala indefinida, em que o Governo chama a si as linhas e entrega a sua gerencia a quatro funcionarios, para os quais é benesse apreciavel a acumulação rendosa que pode existir mediante autorisação prevista na lei de reorganização do Ministerio.

Expus os factos. Tire dêles a conclusão logica o leitor.

Sud-Express

As novas carruagens directas que circularão no Sud-Express entre Lisboa e Hendaia, que deviam iniciar o seu serviço em 1 de Janeiro, só em 15 do mesmo mês começarão a circular.

BRINDES E CALENDARIOS

Foram recebidos nesta redacção brindes e calendarios das seguintes casas:

Casa Conquistador, de J. Ferreira de Almeida; "A E G" Sociedade Luzitana de Electricidade; Mala Real Inglesa; Eduard Dalphin (Engenheiro do Porto); Lito-grafia Salles, L.^a; Sapec, etc.

A todos os nossos reconhecidos agradecimentos.

O QUE TODOS DEVEM SABER

O SELO APOSTO NOS CHEQUES

A folha official inseriu a seguinte portaria:

"Tendo-se reconhecido a necessidade de substituir o tipo do selo especial aposto nos cheques: manda o Govêrno da Republica Portuguesa, pelo ministro das Finanças, que o cunho actualmente usado pela Casa da Moeda e Valores Selados na selagem dos cheques referidos nos artigos 46.^o e 47.^o da tabela geral do imposto do selo em vigôr seja, a partir de 1 de Janeiro de 1936, substituido por outro de tipo diferente, com observancia do disposto no § único do artigo 94.^o do regulamento aprovado pelo decreto n.^o 12:700, de 20 de Novembro de 1926, continuando, porém, a ter validade até seu completo esgotamento os cheques em uso".

O DESASTRE DA PÓVOA DE SANTA IRIA

O gabinete do sr. Ministro das Obras Publicas e Comunicações forneceu a seguinte nota officiosa:

"1—No cumprimento de expressas disposições legais e como já tinha sido anunciado publicamente, mandou o Govêrno proceder, pelas entidades competentes, a um inquérito destinado a averiguar responsabilidades nos dolorosos acontecimentos da Póvoa de Santa Iria.

2—Dos elementos actualmente existentes em seu poder, parece dever concluir-se que essa responsabilidade cabe a quem ordenou a manobra de deslocação da grua e, consequentemente, à firma adjudicatária tambem.

3—De harmonia com a lei applicável foi pelo Ministro das Obras Publicas e Comunicações ordenado que os elementos constantes do inquérito se remetessem a Juizo."

1935/1936

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Deseja a todos os seus assinantes,

anunciantes e amigos

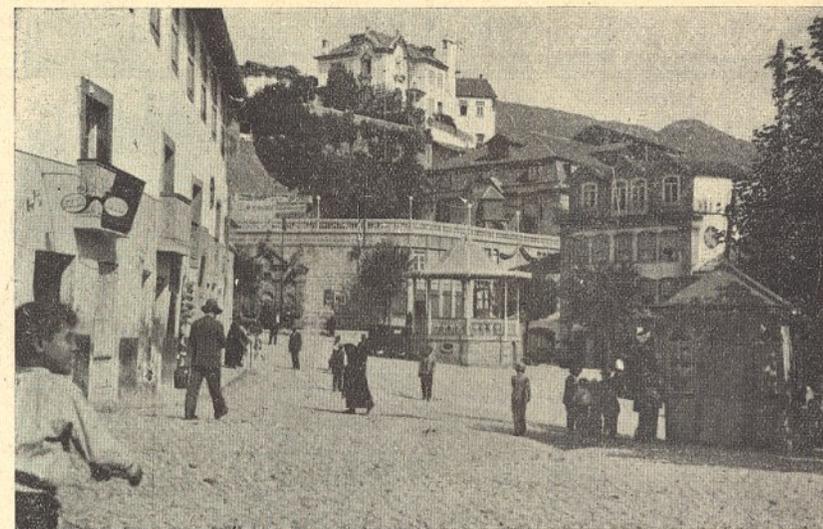
BOAS FESTAS e ANO NOVO PROSPERO



PALMELA

Vista geral

PORTUGAL TURÍSTICO



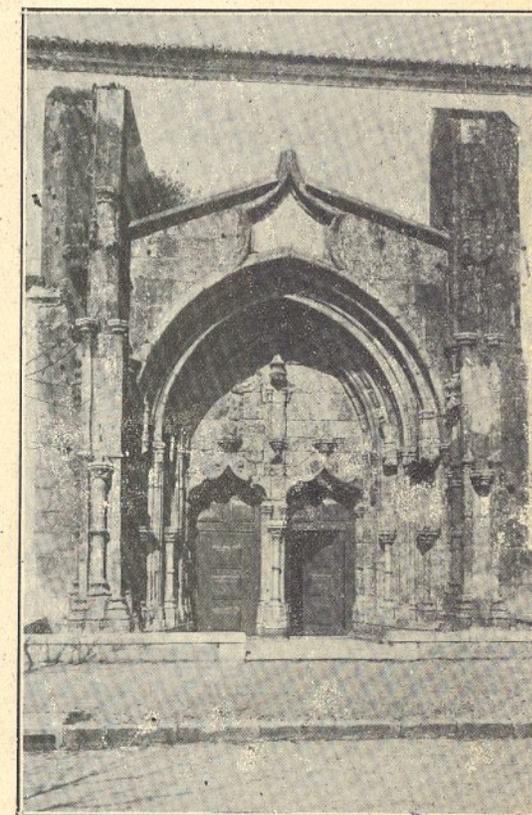
COVILHÃ

Largo do Municipio

ILHA DA MADEIRA -- FUNCHAL



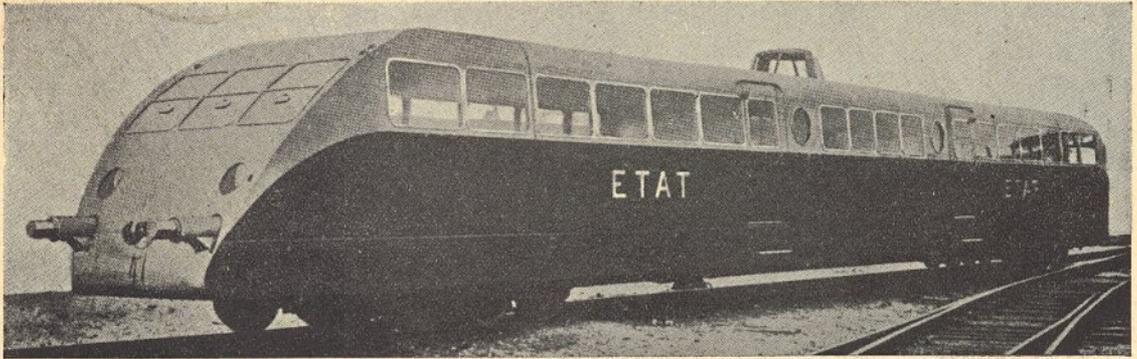
TONDELA

Chafariz da Praça*Vista parcial da Ilha da Madeira, onde se realizaram as Festas de Fim de Ano*

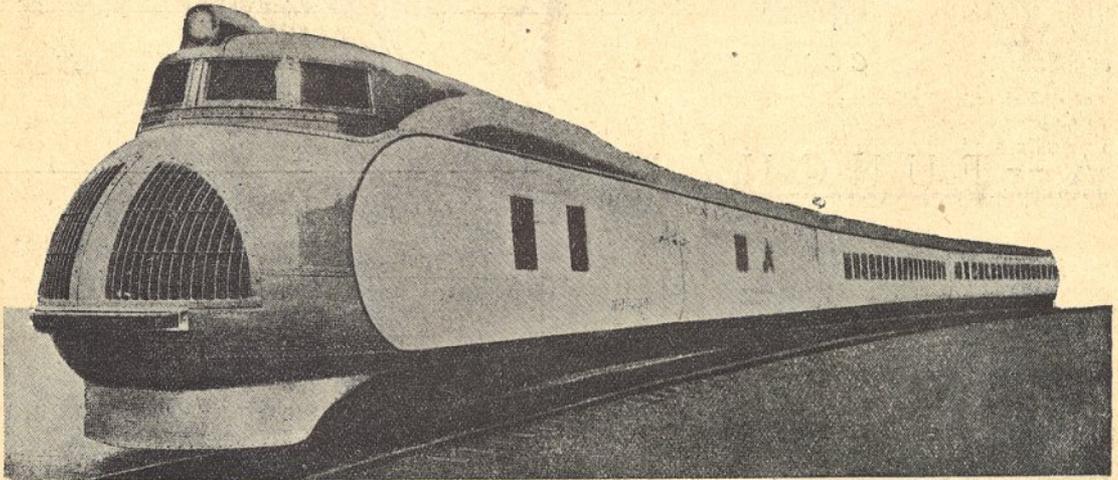
SETÚBAL

Pórtico da Igreja de Jesus

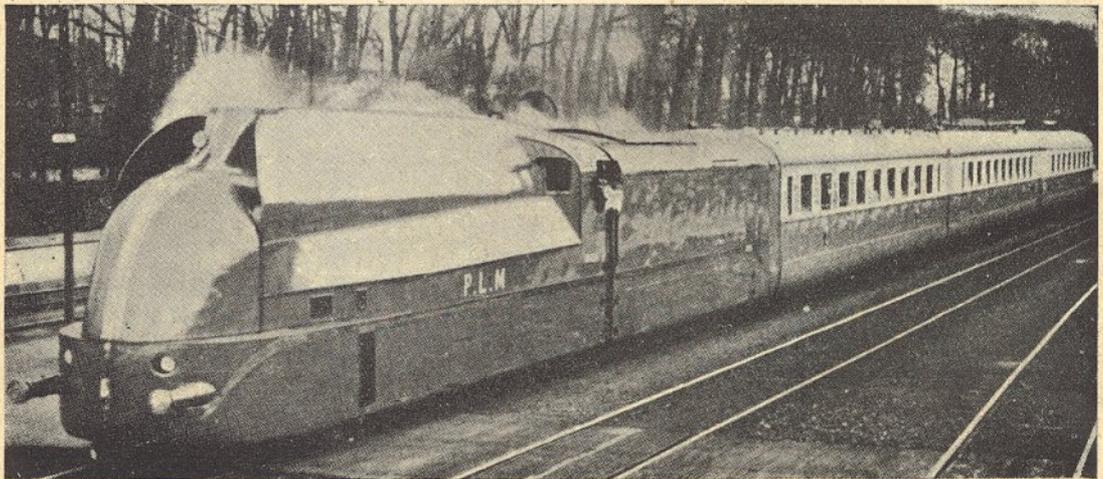
AUTOMOTORAS



BUGATTI FORNECIDO AOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO FRANCÊS



AERODINAMICA DA «UNION PACIFIC RAILROAD»



CAMINHOS DE FERRO DO P. L. M.



Dr. Augusto d'Esaguy, autor do livro «Palestras Médicas» extrato de interessantes lições de medicina que o brilhante escritor transmitiu pela T. S. F.



Pedro de Freitas, autor de «As minhas recordações da Grande Guerra», livro de interessantes episódios durante a nunca esquecida luta sangüinária



Dr. Ramada Curto, consagrado autor da peça «O Perfume do Pecado»



Humberto Cruz, o nosso estimado colaborador que acaba de publicar «Pelos céus do continente negro» — onde descreve a sua viagem aérea ás Colónias —



Engenheiro Armando Ferreira, o nosso estimado secretário que acaba de publicar «Baile dos Bastinhos» capítulo humorístico da colecção de Lisboa sem Camisa



Vasco de Mendonça Alves, brilhante autor de «Meu amor é traíçoero» peça de grande êxito na actualidade

Aviação

A CONTINUAÇÃO

DO

CRUZEIRO AÉREO

AS COLÓNIAS

O DESASTRE DO «MONTEIRO TORRES»

No último número ficamos na etape que o cruzeiro realizou de Casablanca para o Cabo Juby. Esta etape foi feita sem dificuldades ao longo da Costa, tendo os aviões sobrevoado algumas terras portuguesas, como Mazagão, Safim e Mogador. No dia 16 do mez findo a esquadra realizou a maior etape do Cruzeiro, saindo de Cabo Juby às 11 horas, e lutando com ventos fortes consegue aterrar às 18 horas em Port-Etienne; a 17, depois das 11 horas levantaram vôo com destino a Dakar, cobrindo mais 800 quilómetros, chegando ali às 17 horas. No dia 18 não poderam voar em virtude da bruma que é abundante até Bolama. Descansaram depois de uma grande revisão nos motores que ficaram a funcionar esplendidamente. Nesta altura os aviadores resentidos do grande calor abandonaram os seus vestimentos pesados para vestirem uniformes brancos.

No dia 19 foram recebidos em Lisboa notícias telegráficas dos aviadores que chegaram a Bolama às 13 horas (hora local), onde eram aguardados, por milhares de pessoas que acompanhavam o governador da Guiné, comandante militar de Bolama e demais entidades officiaes e povo.

Quando o «Oscar Monteiro Torres», avião chefe da esquadra, aterrou no campo, tripulado pelo sr. tenente-coronel Ribeiro da Fonseca, trazendo a bordo o comandante Cifka Duarte. A multidão, radiante de alegria, rompeu aos «vivas» à Pátria e à Aviação Militar.

Seguidamente, poisou o «Vickers», do sr. capitão José Pimenta, com o mecânico Anibal, que igualmente provocou grande entusiasmo. E, com poucos minutos de intervalo, aterraram os 7 restantes aviões da esquadra; «Milhafre», tenente Manuel Gouveia e mecânico Simões; «Chaimite», major Pinheiro Correia, comandante da segunda patrulha, e capitão Tartaro; «Aguiã», capitão Moreira Cardoso e mecânico Monteiro; «Albatroz», tenente Humberto da Cruz e mecânico Ramos; «Mongua», major Pinho da Cunha, chefe da terceira patrulha, e capitão Amado da Cunha; «Peneireiro», capitão Joaquim Baltazar e mecânico Pedro Gomes; «Falcão», capitão Oliveira Viegas e mecânico Deniz.

Terminada a manobra de aterragem, quando os aviadores saltaram das «carlingas» dos aparelhos, a



Coronel Silveira e Castro, director dos Serviços de Aviação

multidão pretendeu invadir o campo, para abraçar os bravos pilotos.

O sr. coronel Cifka Duarte apresentou os componentes da esquadra ao governador que a todos abraçou.

Organizou-se depois um enorme cortejo, do campo para o Palácio Governamental, onde se realizou a sessão solene de boas-vindas. O sr. coronel Cifka Duarte entregou, então ao governador a mensagem de saudação enviada pelo sr. ministro das Colónias.

Proferiram-se discursos calorosos de elogio ao esforço da Aviação Militar, que nesta viagem estabeleceu um estreito traço de ligação entre a metropole e o Império Colonial Português.

A' porta do palácio do governador, a multidão não cessava de aclamar os aviadores, que à saída foram levados aos ombros dos populares.

A' noite realizou-se o banquete official, que decorreu num ambiente intensamente patriótico.

O governador proferiu um notavel discurso de exaltação ao esforço da raça portuguesa, agora personificado nos bravos aviadores que estão a realizar o cruzeiro às colonias.

Agradeceu o sr. coronel Cifka Duarte, num feliz improviso, declarando que os officiaes e mecânicos da esquadra se limitavam a cumprir o seu dever de portugueses e patriotas.

As festas não cessaram.

Estavam pois percorridos já 3875 quilómetros, distancia que separa de Bolama ao aerodromo da Amadora, e portanto, vencida a 1.ª etape.

No dia 23 foi iniciada a segunda jornada assim dividida:

Bolama-Kayes	600 quilómetros
Kayes-Bamako	500 "
Bamaka-Onagadougou	700 "
Onagadougou-Niamey	600 "
Niamey-Zinder	700 "
Zinder-Fort Lamy	600 "
Fort Lamy-Fort Archambault	500 "

Fort Archambault-Bangui	600	"
Bangui-Coquilhatville	650	"
Coquilhatville-Leopoldville	700	"
Leopoldville-Luanda	600	"
Total	6.750	quilómetros

O percurso para Kayes (Africa Ocidental Francesa) foi iniciado, pois o boletim meteorológico acusava tendências de melhoria.

Os aviões levantaram vôo e desapareceram no espaço.

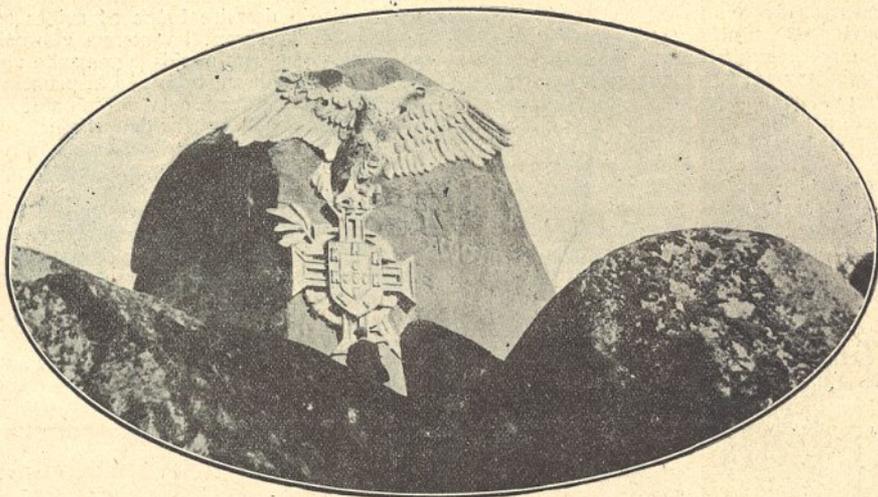
A patrulha composta pelo «Junkers» 502 e pelos «Vickeas» 203 e 207, saiu de Bolama para Kayes, à frente das duas outras, comandadas pelos srs. majores Pinheiro Correia e Pinho da Cunha. Até à fronteira da Guiné portuguesa nada ocorreu de especial, além

daçasse e que as asas, em contacto brusco com o solo, se amolgassem inteiramente.

Do acidente resultou o avião ficar literalmente improveitavel. Entre os destroços da parte exterior do «Junkers» ficou intacta a cabine dos tripulantes, donde saíram sem uma simples arranhadura, embora vivamente emocionados, os srs. coronel Cifka Duarte, tenente-coronel Ribeiro da Fonseca e o mecânico Santos.

Logo correram em socorro das vítimas do acidente tôdas as pessoas que se encontravam no aerodromo e nas proximidades, tendo ficado compreensivelmente satisfeitas ao encontrarem os aviadores ilesos. Entretanto, os «Vickers» 203 e 207 aterraram também, sem novidade.

Os tripulantes do «Monteiro Torres» ficaram aborrecidíssimos com o acidente sofrido e apressaram-se



PENHA — Monumento aos aviadores Gago Coutinho e Sacadura Cabral

dos cuidados tidos com a navegação, visto que poucas referencias os aviadores encontram para se orientarem.

Pouco antes de passarem nas alturas desta cidade, onde existe um campo de recurso da aviação da Africa Ocidental francesa, a 315 quilometros de Bolama, os tripulantes do «Junkers» notaram, que se dera uma frotura no tubo da gasolina. O mecanico Santos imediatamente notou que o percalço não podia ser remediado em vôo, e o sr. tenente-coronel Ribeiro da Fonseca, de acôrdo com o sr. coronel Cifka Duarte, resolveram aterrar neste aerodromo, a fim de reparar a avaria e seguir depois para Kayes. Prosseguir o vôo em tais condições seria uma imprudência, porque o calor intenso facilmente poderia incendiar a gasolina extravasada, e a existência dum bom campo de recurso não era para hesitações.

Sobre o aerodromo de Tambacunda, pois, bem referenciado, embora coberto de capim, o sr. tenente-coronel Ribeiro da Fonseca preparou-se para aterrar. O mesmo fizeram logo os dois outros aparelhos da sua patrulha, que voavam a pouca distancia.

No momento, porém, em que tocava no solo, inteiramente coberto de capim, e, por isso, pouco visivel, o avião «capotou». O piloto, com extraordinária presença de espirito, pretendeu endireitar o aparelho, mas já não pôde evitar que o trem de aterragem se despe-

a e comunicá-lo para Lisboa, às autoridades superiores, afim de receberem ordens.

Os destroços do avião foram removidos para o hangar.

Quando a fábrica «Junkers» introduziu nos mercados mundiais, os seus aviões em duralumínio, as discussões sobre este tema, intensificaram-se, e a nossa Aviação Militar adquiriu, a título de experiencia, o avião a que foi dado o nome de «Monteiro Torres» e que ficou destruido na aterragem forçada que fez em Tambacunda, no Senegal francês, como acima informamos.

O «Junkers» passou a ser tripulado quasi exclusivamente, pelo sr. tenente coronel Ribeiro da Fonseca, partidário dos aviões metálicos. Avião de categoria, de asa baixa e cabina fechada, com lugar interior para o piloto, o «Monteiro Torres» era considerado uma das mais belas unidades da nossa Aviação Militar, e o seu experimentadíssimo piloto nele realizou as mais diversas missões, sempre com rara felicidade.

O sr. tenente-coronel Ribeiro da Fonseca escolheu primeiro para mecânico do «Junkers», que tratava com os maiores cuidados, o hábil e saudoso mecânico Gonçalves Lobato, cujo retrato levava agora na cabina, em lugar de destaque, como preito de homenagem á memoria do seu malogrado subordinado, que sem-

pre se impusera pelas suas qualidades de competência.

Morto êste mecânico, no lamentável desastre do campo de aviação de Viseu que hoje tem o seu nome, o sr. tenente-coronel Ribeiro da Fonseca escolheu para mecânico do «Junkers» o mecânico Abílio dos Santos, filho do sargento-ajudante Santos, da Escola de Aviação de Sintra, que é considerado um dos melhores elementos da sua classe.

Pode dizer-se que, desde a aquisição do «Junkers», o sr. tenente-coronel Ribeiro da Fonseca, que até ali voava indiferentemente em qualquer tipo de avião, passou a fazer os seus vôos exclusivamente naquele. E, quando deixou de ser comandante do Grupo de Esquadrilhas de Aviação «Republicana», nem por isso deixava de ir todos os dias à Amadora fazer os seus vôos regulamentares no «Junkers».

O «Monteiro Torres» nunca tinha feito longas viagens. Apenas fôra comandar a esquadrilha que, ao campo de Bourget, em Paris, levou a missão de transportar e comboiar para Portugal a urna que continha os restos mortais do malgrado capitão Plácido de Abreu, morto no «meeting» de aviação de Vincennes. A sua maior viagem de longo curso foi esta do Cruzeiro Aéreo às Colónias, onde percorreu justamente a distância de 4,190 quilómetros até o local do acidente em que ficou destruído.

Para esta viagem, o «Junkers» fôra equipado com um motor «Jupiter», de arrefecimento pelo ar, construído em Alverca e absolutamente idêntico aos dos «Vickers».

*

Com a perda do avião-chefe «Oscar Monteiro Torres», que fazia parte da primeira patrulha, na qual se-

guiam os srs. coronel Cifka Duarte, tenente-coronel Ribeiro da Fonseca e e mecânico Abílio, a formação da esquadra aerea portuguesa passou a ser a seguinte, constituída por oito «Vicker's»:

1.^a patrulha — «Ibis», avião-chefe, pilotado pelo capitão José Pimenta, levando a bordo o comandante, coronel Cifka Duarte; «Milhafre», tenente coronel Ribeiro da Fonseca e tenente Manuel Gouveia.

2.^a patrulha — «Chaimite», major Pinheiro Correia e capitão Tártaro; «Aguia», capitão Moreira Cardoso e mecânico Monteiro; «Albatroz», tenente Humberto da Cruz e mecânico Ramos.

3.^a patrulha — «Mongua», major Pinho da Cunha e capitão Amado da Cunha; «Peneireiro», capitão Baltasar e mecânico Gomes, e «Falcão», capitão Viagas e mecânico Deniz.

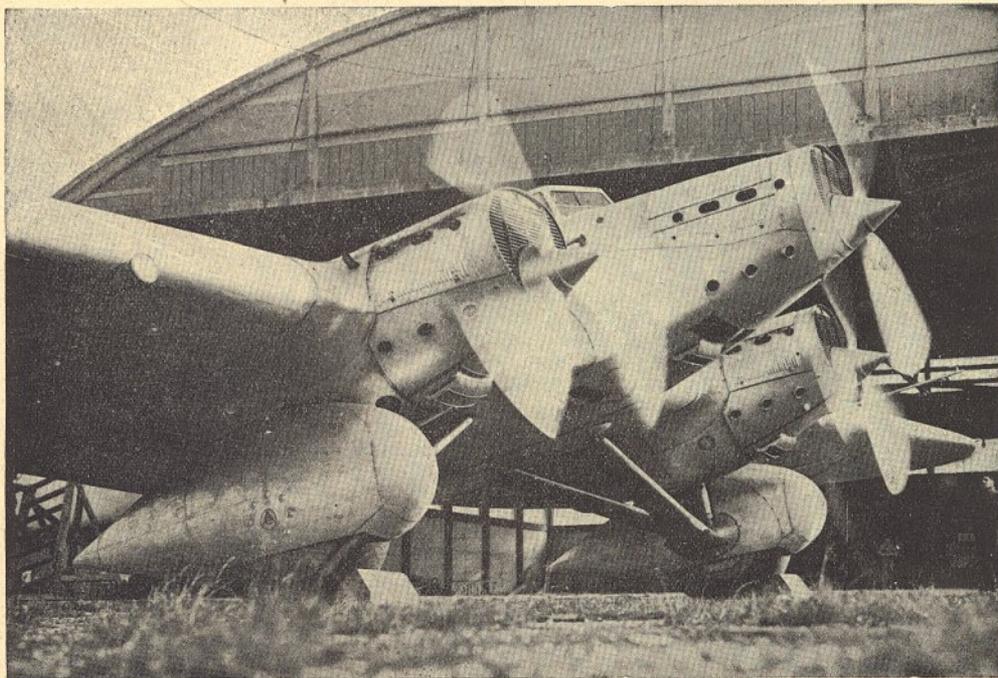
*

Depois do desastre todos os aviões se reuniram no dia 24 em Kayes, levantaram vôo para Bamako, onde chegaram sem novidade passando aqui o dia de Natal, de onde levantaram vôo às primeiras horas da manhã de quinta-feira, com destino a Onagadougou, que fica a 700 quilómetros de distância.

Os mecânicos Abílio dos Santos, Anibal e Simões no Lobito, aguardando regresso à metrópole.

Em 27 a esquadra aérea partiu para Onagadougou chegando aqui os 8 aviões, que após 5 horas de vôo, o que dá uma velocidade média de 140 quilómetros à hora, foram recebidos entusiasmaticamente. No dia seguinte a mesma esquadra levantou vôo para Niamey fazendo nos 600 quilómetros, uma média de 150 por hora, partindo na terça-feira 30, para Zinder às 10 horas chegando ali às 15 horas.

No próximo número continuaremos a descrição do cruzeiro aéreo às colónias.



O avião «Arco Iris» é um aparelho trimotor, com trinta metros de envergadura e depósitos para 11.000 litros de combustível.