

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 Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1906; Porto, 1954; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º—Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

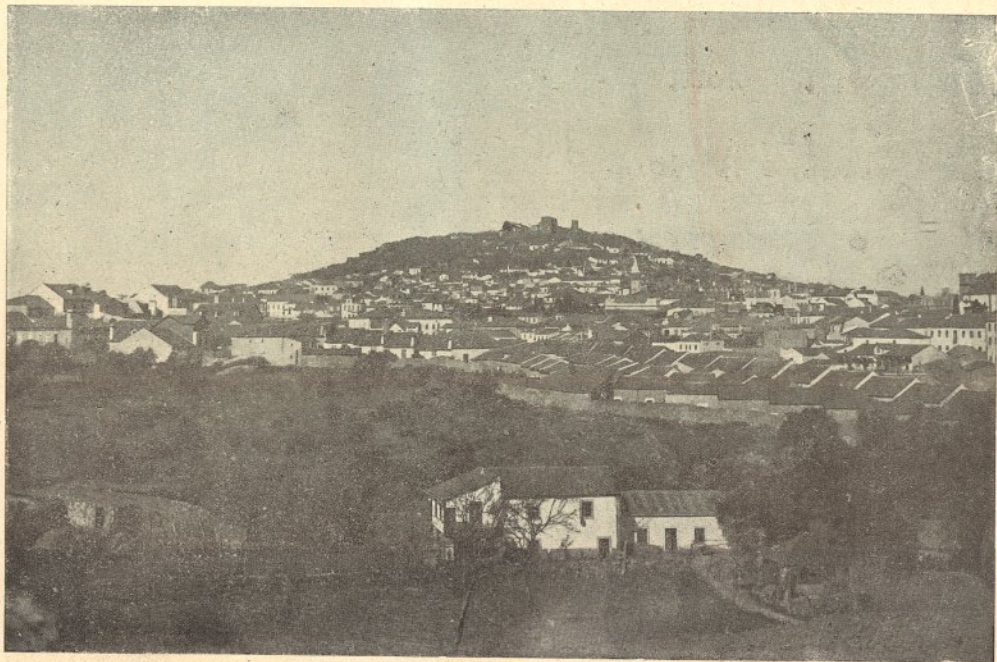


S U M Á R I O

Castelo Branco, Vista geral. — Marechal Gomes da
Costa. — O emprêgo dos «Containers» nos transportes
mixtos, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA. —
As velocidades máximas dos comboios no estrangeiro.
— Carlos d'Ornellas. — Coordenação dos transportes
em Moçambique, pelo Coronel de Eng.ª ALEXAN-
DRE LOPES GALVÃO. — Assentamento de Via
Férrea, por ANTÓNIO GUEDES. — Economia des-
organizada. — Crónicas de Espanha, por CARLOS
D'ORNELLAS. — Caminhos de Ferro Coloniais. —
Imprensa. — Parte Oficial. — Há Quarenta anos.

1 9 3 6

ANO XLVIII 16 DE DEZEMBRO NÚMERO 1176



CASTELO BRANCO

VISTA GERAL

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECCIORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

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

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
General RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO 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 — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

Marechal Gomes da Costa

Passa amanhã o sétimo aniversário sobre a Morte do Marechal Gomes da Costa—o glorioso soldado da Flandres e o chefe do movimento nacional de 28 de Maio.

Dessa veneranda figura já por diversas vezes aqui temos feito algumas linhas de homenagem ao saudável herói, ao chefe, ao amigo.

Hoje recordamos a sua figura de homem, salva-



Marechal Gomes da Costa

dor, por diversas vezes do nosso vastissimo Império Colonial e depois de Portugal Inteiro.

Não esqueçamos nunca o valoroso soldado, aquele que, como Mousinho e outros deram sobejas provas ao mundo do valor dos portugueses.

* * *

Amanhã 17, pela passagem do sétimo aniversário da Morte do Marechal Gomes da Costa realizar-se-ão exéquias por sua alma, na Igreja de S. Domingos às 11 horas, às quais assistem o Govêrno e os officiaes generais.

O sr. Ministro da Guerra convidou as Direcções Gerais do seu Ministério, das Armas, Serviços e Estabelecimentos dele dependentes, a fazerem-se representar nas exéquias.

O lugar para essas entidades é no Cruzeiro do Templo, do lado esquerdo do catafalco, devendo a entrada ser feita até às 10,45.

O mesmo titular fez idêntico convite aos officiaes generais que terão lugar reservado na capela-mór.

Os officiaes farão uso de pequeno uniforme, sem espada.

PREÇOS 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 atrasados.	5\$00

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

O EMPRÊGO

DOS

"CONTAINERS,"

NOS

TRANSPORTES MIXTOS

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

(Continuação. Vidé Gazetas de 16-10, 1-11, 16-11 e 1-12)

A importância que na exploração dos caminhos de ferro vai assumindo o emprêgo dos *Containers* para o transporte de mercadorias sem baldeação num itinerário mixto de via férrea e estrada justifica o desenvolvimento do estudo presente.

Findou o artigo de 1 do corrente com a referência a uma sub-comissão técnica do *Bureau International* para alguns estudos especiais.

O problema versado foi o de fixar condições indispensáveis para que um *Container* de capacidade útil superior a 3^{m3} e de peso total de 2,5^t a 5^t possa receber em qualquer lugar órgãos de rolamento, que permitam:

1.º — manutensão entre vagões, caminhões, cais e o solo;

2.º — deslocamentos nos cais ou nos armazens das estações ou dos clientes.

Pretende-se determinar, não o melhor tipo de órgão de rolamento, mas o meio mais simples de permitir a fixação, nos *Containers*, de um órgão qualquer de rolamento.

Foram examinados tipos franceses, italianos e alemães. Concluiu-se que nenhum dos tipos estudados estava isento de inconvenientes, que impediam a sua utilização internacional, sendo pois necessário continuar os estudos.

Seguiu-se o exame das disposições para trasbordo e transporte dos *Containers* a domicílio.

a) CONTAINERS GRANDES

1 — *Trasbordo de vagão para caminhão e vice-versa.*

O primeiro sistema utilizado foi o de aparelhos elevatórios; guindastes, porticos e pontes rolantes.

Em França e na Grã-Bretanha utilizam-se guindastes montados em zorras automóveis, que têm a vantagem de poder trabalhar em qualquer ponto dos pátios de mercadorias.

A manutensão com aparelhos elevatórios, que é um dos meios mais simples e seguros, oferece o inconveniente de limitar o uso dos *Containers* grandes aos centros importantes, que disponham dos aparelhos elevatórios necessários.

Procurou-se por isso recorrer a diversos sistemas de rolamento, para o que se experimentou em Itália, Alemanha e França os rodêtes móveis.

2 — *Veículos para o transporte por estrada e a entrega a domicílio.*

O método mais usado é o do emprêgo de veículos rasos ordinários, automotoras ou reboques. Torna, em geral, indispensável o uso de aparelhos elevatórios para os diversos trasbordos. Por isso ficam os *Containers* muitas vezes sôbre o veículo transportador até se ultimar a descarga e a carga para voltarem em seguida à estação, o que oferece inconvenientes.

Para os evitar experimentaram-se diversos sistemas na Alemanha, Grã-Bretanha, França e Itália.

b) CONTAINERS PEQUENOS

São normalmente transportados em vagões fechados. O seu trasbordo não oferece dificuldades.

Utilizam-se actualmente, para o transporte em estrada e entrega no domicílio, de caminhões ordinários, que necessitam porém de disposições especiais para pôr em terra os *Containers*.

Resolveu a Sub-comissão continuar coligindo elementos de estudo acêrca dos diversos tipos empregados para ilucidação do *Bureau International*. Esse trabalho deve ser coordenado com o da análoga Sub-comissão da

União Internacional de Caminhos de Ferro, para que os dois se completem.

* * *

Fizeram-se ensaios práticos na estação de mercadorias de *Francfort-Höchst*, compreendendo uma exposição de *Containers* e dos meios da sua manutenção, assim como ensaios de certos meios técnicos de ligação da estrada e do carril diferentes dos *Containers*.

O material exposto provinha da Austria, da Bélgica, de França, da Grã-Bretanha, da Itália, da Hungria e sobretudo dos Caminhos de Ferro Alemães.

Assim puderam os delegados tomar conhecimento dos progressos realizados, verificando que não havia ainda soluções definitivas.

Consagrou-se uma secção especial aos *Containers* isotérmicos e refrigerantes.

Foram numerosos os tipos de grandes e

pequenos *Containers* especiais apresentados nessa exposição, bem como de meios de transporte e bordo ao domicílio.

* * *

Devem ser também mencionados os meios técnicos diferentes dos *Containers* para a coordenação dos transportes estrada e carril.

Citemos um vagão fechado francês *Willeme-Coder*, que pode ser atrelado como semi-reboque a um tractor para o transporte em estrada. Basta um homem para o passar do carril à estrada e vice-versa.

Apresentou-se também uma carruagem de passageiros *Sistema Karrier*, susceptível de circular tanto em estrada como em via férrea.

Viam-se também diversos tipos de material alemão e italiano.

(Conclue)

AS VELOCIDADES MÁXIMAS DOS COMBOIOS NO ESTRANGEIRO

Já lá vão mais de 22 anos — ou seja em 9 de Maio de 1904 — que a locomotiva «City of Truro» da Great Western Railway rebocando um comboio correio especial com malas do ultramar, de Plymouth para Paddington, atingiu a velocidade de 102,3 milhas por hora. Até há dois anos, com essa única excepção, não houve locomotiva ou comboio que tivesse atingido a velocidade de 100 milhas por hora.

Actualmente esta velocidade é atingida frequentemente em vários países. É possível que, em vez de um número limitado de comboios de passageiros, fazendo os seus percursos a estas grandes velocidades, vejamos talvez no futuro os serviços de comboios ordinários enormemente acelerados.

Dizem que a Grã-Bretanha é detentora do recorde mundial para o percurso sem paragens, mais longo e rápido, com o seu expresso «Silver Jubilee» que atingiu uma velocidade de 113 milhas por hora em serviço regular e que percorre actualmente as 232,26 milhas entre King's Cross e Darlington, em ambos os sentidos, em 198 minutos, ou seja uma média de 70,4 milhas por hora. A London Midland and Scottish Railway com um comboio especial de ensaio parece ter conquistado

o recorde mundial para viagens de longo curso sem paragem, para comboios a vapor, numa viagem entre Londres e Glasgow em 16 de Novembro, com uma velocidade média de 68 milhas por hora. No dia seguinte, no regresso de Glasgow, bateu este recorde percorrendo as 401 $\frac{1}{2}$ milhas em cinco horas e 45 minutos, ou seja à velocidade média de setenta milhas por hora. Já era de esperar que a viagem de volta fôsse mais fácil, visto serem menores os declives, mas por outro lado trazia atrelado mais uma carruagem, perfazendo ao todo 8 carruagens com um peso total de 225 toneladas.

Se a carruagem dos dinamómetros e observações tivesse sido substituída por uma de passageiros, haveria acomodação para 275 passageiros.

Escal

CARLOS D'ORNELLAS

De regresso de Espanha assumiu as suas funções nesta *Revista* o nosso director Carlos d'Ornellas que durante algum tempo andou no país vizinho em serviço profissional.

Durante a distribuição do último comboio automóvel do Rádio Club Português o nosso director colaborou, em Fuentes de Oñoro, Ciudad Rodrigo, Salamanca, Valladolid, Zamora e outras, como Delegado do jornal *A Voz*.

COORDENAÇÃO DOS TRANSPORTES EM MOÇAMBIQUE

Pelo Coronel de En.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

DE tódas as nossas possessões de além-mar é sem dúvida Moçambique aquela que vai na vanguarda das nossas actividades coloniais. Não há manifestação de progresso material que ela não adopte, logo que tenha objectivação prática. Debaixo dêsse ponto de vista vai muitas vezes na dianteira da Metropole, não obstante a minguada população europeia que ainda tem.

Onde essa acção civilisadora e de progresso se manifesta mais intensamente é nos meios de comunicação.

Quando é que a Metropole terá comunicações aéreas regulares entre os seus principais centros de actividade e nomeadamente entre Lisboa e Pôrto?

Pois Moçambique está já dotada com uma rede de aviação civil que promete tomar rápido incremento.

Tem a Metropole farta camionagem entre pontos onde o tráfego é intenso. Às vezes, as carreiras atropelam-se umas às outras, tão grande é a luta pelo tráfego que paga. Mas, apesar dessa concorrência, por vezes inconveniente para a segurança do trânsito, ainda há muitas regiões do país bastante povoadas, que não gosam dos benefícios de viação mecânica. É que no Continente não se pensou ainda em regular e metodizar o serviço da camionagem, de modo a que todas as localidades que mereçam êsse benefício dele gosem.

Em Moçambique a camionagem está entregue aos cuidados da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro que organisa metódicamente as carreiras, procurando levar o benefício da viação acelerada a toda a parte. As carreiras que dão lucro pagam para as que o não dão. A camionagem ali não é encarada como fonte de receitas, mas sim como instrumento público, pôsto ao serviço do progresso da Colónia.

E se não se tem intensificado a construcção dos caminhos de ferro, que no governo de Freire de Andrade, e logo após a proclamação da República ia tomando notavel incremento, é porque a camionagem veio dar nova orientação, novo rumo ao problema dos transportes colectivos, tanto a pequenas como a grandes distâncias.

Hoje, como muito bem se definiu no último Congresso Internacional e Intercolonial de Transportes,

realizado em Paris, onde, diga-se de passagem, as nossas Colónias tão brilhantemente foram representadas pelo falecido Coronel de Engenharia Lisboa de Lima, as regiões, ainda não valorizadas, onde se manifesta algum progresso e onde começa a acumular-se a população, servem-se por carreiras de camionagem a que se vai dando uma intensidade proporcionada ao desenvolvimento que as regiões vão tendo. E só quando o tráfego começa a ser muito intenso é que se deve pensar na construcção do caminho de ferro, cuja directriz e cujas características se acham então já claramente definidas pelo tráfego criado e que é preciso servir capazmente.

Antes da existência da tracção mecânica as coisas não se passavam assim.

As regiões novas que tinham grandes possibilidades, mas que não entravam em valorisação por não serem facilmente acessíveis, tinham de ser servidas desde a primeira hora pelo caminho de ferro, única maneira de as abrir às influências da civilisação e de as tornar ocupadas.

E como o estabelecimento das linhas férreas era operação muito dispendiosa, o aproveitamento das regiões, mesmo quando cheias de possibilidades, fazia-se lentamente.

O grande impulsor da viação acelerada, em Moçambique, foi Freire de Andrade. E também ele quiz iniciar a tracção mecânica em transporte colectivo, começando por tentar estabelece-la entre Lourenço Marques e Marraquene.

Para o efeito fizeram-se experiências que não deram resultado satisfatório. O automóvel empregado nelas avariou-se a meio caminho e regressou ao ponto de partida, puxado por uma junta de bois. Mas o facto marcou como tentativa, arrojada para o tempo sem dúvida, mas bem justificada para encurtar distâncias num país onde as distâncias entre os centros habitados, são quasi incomensuráveis.

A partir das principais povoações do litoral, iniciou Freire de Andrade a construcção de vários caminhos de ferro. Assim é que construiu o caminho de ferro da Vila João Belo (Chai-Chai) a Manjacaze e construiu o caminho de ferro de Inhambane a Inharrime. E se mais não fez foi porque para mais lhe não deram tempo. De dinheiro não precisava êle, como sobejamente o provou. Mas a semente, porque era boa, frutificou. Em obediência à sua orientação deu-se em breve início ao estudo do caminho de ferro de Moamba a Xinavane, na margem direita dos rio Incomate; e a estrada, começada a construir entre N'nhamacurra e M'cuba, em breve se havia de converter num caminho de ferro que tanto havia de contribuir para o desenvolvimento do vale do rio Licungo.

Foi logo a seguir à proclamação da República, que se lançaram as bases para a construcção do caminho de ferro da cidade de Moçambique à fronteira do Niassaland britânico, com o objectivo de valorizar o território do distrito e de atrair ao pôrto de Moçam-

bique o tráfego da colónia inglesa. Com a construção d'êste caminho de ferro, ficaram os principais portos da Colónia que então estavam subordinados à administração directa do Estado, servidos por caminhos de ferro que a pouco e pouco se iriam prolongando para o interior e se ramificariam conforme mais viesse ao desenvolvimento da Colónia.

Assim se procurara facilitar o acesso a todas as regiões dela com o fim de valorisar aquelas que maiores possibilidades oferecessem aos colonos.

A Grande Guerra determinou a suspensão das actividades constructivas e depois dela, o rápido incremento que tomou a tracção mecânica, fez com que se sôbreestivesse no prosseguimento daquele plano de valorisação económica da Colónia. Pois se era possível tornar facilmente acessíveis todas as regiões do interior com camionetes que circulavam em boas condições nos caminhos abertos atravez dos campos, bastando para isso arredar as pedras e arrancar as árvores, para que se havia de construir, desde logo, um caminho de ferro dispendiosíssimo cuja justificação assentava apenas em hipóteses plausíveis, mas que não passavam de hipóteses tantas vezes falíveis como os factos comprovaram?

Em Moçambique, como na Metrópole, começaram a aparecer carreiras de camionagem entre pontos onde, em regra, elas não eram precisas por já existirem meios de transporte adaptados ao tráfego existente.

Assim se iniciava a luta entre a camionete e o caminho de ferro, e até entre as camionetes entre si, tal qual como acontecia na Metrópole.

Mas em Moçambique viu-se a tempo o perigo da livre concorrência, e por isso a administração pública interveiu logo, monopolizando as principais carreiras de camionagem, expropriando, sem violências escusadas, as que se achavam já estabelecidas.

A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, à qual o novo serviço foi entregue, comprou as camionetes em circulação e admitiu ao seu serviço os motoristas que as guiavam. Assim passou para as mãos do Estado um serviço que se disciplinou logo de começo, criando-se novas carreiras, não com mira em lucros, mas com o propósito de bem servir todos os que queriam trabalhar.

A camionagem veio assim como complemento da rede dos caminhos de ferro que já mede cerca de 1.600 quilómetros.

Ao lado e em seguimento da rede ferro-viária, há a rede de camionagem, regularmente estabelecida e mantida em estradas e em caminhos que medem já para cima de 3.000 quilómetros.

A carreira mais extensa até hoje estabelecida é a que vai de Namina a Mandimba, no Niassa, com 417 quilómetros de extensão.

Sensivelmente da mesma extensão é a carreira que liga Mandimba à testa do caminho de ferro de Moçambique em Ribaué.

As carreiras de camionagem são em número de 18

e cobrem como ficou dito, uma rede de 3.000 quilómetros.

Com acêrto determinou o Governo que a grande ponte sobre o rio Zambeze, destinada a dar ligação do transzambezião ao caminho de ferro que desce do Niassaland, se adaptasse também ao trânsito de automóveis e camionetes. A solução adoptada, de as transportar sobre um «charriot» que circula sobre a via férrea, não é perfeita, mas, enfim, dá ligação ás redes de estradas que ficam a norte e a sul do rio o que é muito importante.

Assim, é já possível ir de automóvel de Lourenço Marques ao Niassa sem os precalços de uma travessia difícil e perigosa do rio Zambeze.

A AVIAÇÃO EM MOÇAMBIQUE

Criada a aviação comercial em diversos países, não ficou Moçambique atrás dessa nova avançada do progresso e montou já também a aviação civil.

A exemplo do que fez a União Sul Africana, que entregou a exploração d'êste novo serviço à administração dos caminhos de ferro e portos, também em Moçambique a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro foi encarregada de o montar e de o explorar.

Para o efeito adquiriu já aviões bimotores dos melhores modelos a uma casa inglesa e vai estabelecer carreiras que liguem entre si os principais centros populosos da Colónia.

Mas antes de o Estado montar êsse serviço, já a Colónia possuía muitos aviões civis que voam em todas as direcções e por toda a parte.

Em Lourenço Marques existe uma companhia de linhas aéreas, a Aero-Colonial, L.^{da} e existe também um Aero-Club com escolas de pilotagem a funcionar regularmente. O gôsto pela aviação desenvolve-se e o número de pilotos com «brevets» é já avultado. Em Quelimane há também um Aero-Club.

No fim do ano de 1935 estavam inscritos na Colónia 10 aparelhos. Em todos os distritos há hoje bons campos de aterragem, que são largamente utilizados, não só pelos aviões nacionais como pelos estrangeiros que freqüentemente visitam a Colónia.

No ano de 1935 realizaram-se 284 viagens sendo 110 portuguesas e 174 estrangeiras.

O número de passageiros transportados é ainda muito reduzido, mas aumentará rapidamente com a nova organização dos serviços.

É curioso notar que não é Lourenço Marques, a-pesar-de ser a capital da Colónia, que regista maior número de viagens de avião. Quelimane bateu o «récord» em 1935, seguindo-se-lhe o distrito de Tete com 51 visitas, todas de estrangeiros.

Isto mostra bem o interesse que êste distrito da Colónia está despertando. Tete é, como se sabe, uma região de notável mineralização. Só as dificuldades de acesso têm conservado o distrito fechado às actividades minerais e aos trabalhos de pesquisas, agora grandemente facilitados com êste novo meio de transporte.

Urge por isso que o Estado construa o chamado caminho de ferro de Tete para que aquele notável distrito seja acessível à actividade de todos.

Dá-se a circunstância notável de grande parte do distrito ser apto para a colonização europeia, como o atestam centenas de relatórios e como o comprovam os colonos já ali estabelecidos.

Seria para desejar que se promulgasse legislação mineira que impusesse aos futuros concessionários de minas a obrigação de só terem ao seu serviço pessoal portugueses.

Era uma maneira de colonizar rapidamente o distrito.

Não se pense que uma tal legislação representaria violência. O Estado é o dono das minas e concede a sua exploração nas condições que melhor entende.

Por outro lado, não faltam em Portugal engenheiros e mão de obra especializada em trabalhos de minas e que de bom grado se transportariam para Moçambique com família e haveres para criar ali uma segunda pátria que lhes ofereceria condições de bem estar e de desafogo que na Metrópole não conseguem.

A sugestão aí fica.

Voltando à aviação da Colónia, devemos dizer que é digno de registo e de aplauso o diploma legislativo n.º 521 de 26 de Agosto último, ali publicado, pelo qual se reserva para o Estado o direito de explorar, dentro da Colónia, os transportes aéreos colectivos.

No diploma se define o que se deve entender por transportes colectivos. Resa assim o diploma mencionado:

“Entende-se por transporte colectivo todo o transporte remunerado de pessoas e de bagagens, ou mercadorias, seja qual for a parcela de capacidade do aparelho por umas e outras ocupada. O transporte mesmo gratuito de mais de duas pessoas além do piloto precisa de autorização do Secretário do Conselho de Aeronáutica.”

No mesmo diploma reserva-se também para o Estado o transporte aéreo de correspondência e encomendas postais, salvo os casos em que por acôrdo ou contracto do Governo Central, êsse serviço seja permitido a outras entidades.

Dois dêsses acôrdos já hoje existem, sendo um celebrado com o Governo Francês para os transportes entre Moçambique e Madagascar e outro com o Governo Inglês para os transportes entre as Colónias inglesas africanas e Moçambique.

Há ainda um terceiro que se refere as viagens extra-rápidas que se vão realizar, a partir de Abril próximo, entre a Inglaterra e a África do Sul, pelo oriente africano, tendo como terminus Durban e como pontos de escala na nossa Colónia; Moçambique, Beira e Lourenço Marques.

Dêstes nossos aérodromos partirão carreiras complementares destinadas a servir o Niassaland, as Rhodésias e o Transvaal.

As viagens entre Londres e Durban devem fazer-se em 4 dias e meio. Utilizando-as convenientemente, Lisboa pode corresponder-se com Lourenço Marques, por via aérea em pouco mais de 5 dias.

Uma parte importante do acôrdo com a Inglaterra é aquela que auctorisa os aviões de companhias portuguesas que pretendam ligar Moçambique com Angola, sobrevoar e aterrar nos territórios das Rhodésias.

E a êste propósito, os instrumentos diplomáticos trocados entre os dois governos sugerem um pequeno reparo motivado pelo rigôr que os ingleses dão às expressões que tais instrumentos contêm.

Pelo acôrdo de 24 de outubro de 1935 ficou assente que aeronaves pertencentes a uma companhia ou companhias portuguesas de transportes aéreos, designadas pelo Governo português, tenham o direito de sobrevoar e de aterrar na Rhodésia do Norte *numa carreira regular*.

No número 2 do referido documento, que se refere à autorização que o Governo Português dá à Companhia ou Companhias inglesas de sobrevoarem e aterrarem em Moçambique fala-se, não em uma carreira regular, mas sim *em carreiras regulares*.

É singular a diferença no modo de dizer. Oxalá não possa ser causa de desinteligências futuras.

Quem conhece o aditamento do Modus Vivendi de 1901 realizado entre o transvaal e Moçambique, o qual nos tirou a maior parte das regalias de ordem comercial, com fundamento na distinção entre “*products*” e “*productions*” que nós traduzíamos por produtos, pode achar justificado o reparo.

Desejar seria que as relações comerciais entre as duas colónias, Moçambique e Angola se intensificassem por forma que uma companhia aérea portuguesa se abalançasse a iniciar as carreiras entre uma e outra Colónia, beneficiando da autorização que nos foi dada.

Da parte da Colónia de Moçambique estamos certos que nenhuma hesitação haveria em subvencionar uma tal empresa, porque ela procura ir sempre na vanguarda do progresso ainda que isso lhe acarrete sacrifícios. E é tão patrióta como as outras a-pesar-de tudo o que se diz.

É uma glória para uma Nação ter uma Colónia que consegue hombrear com os países visinhos, incomparavelmente mais ricos do que ela e que suplanta, em certos aspectos, a Mãe Pátria. Não é pelo número do seus habitantes civilizados que bem poucos são, nem pelas riquezas minerais que não explora, mas só por orgulho da raça; pelo espírito de emulação; pelo desejo legítimo de não fazer má figura junto dos outros países com os quais convive, a-pesar dêstes, pelas suas riquezas mineiras e potencialidades económicas fazerem, por necessidade, aquilo que nós só à custa de sacrifícios, mas sempre com espírito alegre e corações ao alto conseguimos fazer.

É uma glória para Portugal.

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

PREÇOS PARA ELABORAÇÃO DE ESTIMATIVAS

Por ANTÔNIO GUEDES

(Continuação)

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PREÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	TOTAL
172	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 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrelva de 2 ^m ,70 e incluindo balastragem	35.532\$80,5	1.683\$11,2	84\$15,6	25\$24,7	37.325\$32
173	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 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrelva de 2 ^m ,75 e incluindo balastragem	35.613\$64	1.690\$64,9	84\$53,2	25\$36	37.414\$18,1
174	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 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrelva de 2 ^m ,80 e incluindo balastragem	35.667\$64,4	1.696\$93,4	84\$84,7	25\$45,4	37.474\$87,9
175	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 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrelva de 2 ^m ,85 e incluindo balastragem	35.747\$59,2	1.701\$06,7	85\$05,3	25\$51,6	37.559\$22,8
176	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 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrelva de 2 ^m ,90 e incluindo balastragem	35.827\$54	1.707\$37,7	85\$36,9	25\$61,1	37.645\$89,7
177	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 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrelva de 2 ^m ,95, e incluindo balastragem	35.907\$46,6	1.713\$06,2	85\$65,3	25\$69,6	37.731\$87,7
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 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrelva de 3 ^m ,00 e incluindo balastragem	35.987\$41,4	1.718\$74,7	85\$93,7	25\$78,1	37.817\$87,9
	§ 2.º - TANGENTE DO ANGULO DA CRÓXIMA 0,11					
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 entrelva de 2 ^m ,00 e incluindo balastragem	35.833\$63	1.468\$93,9	73\$44,7	22\$03,4	35.398\$05

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PREÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	TOTAL
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 entrevista de 2 ^m ,05 e incluindo balastragem	33.879\$33,5	1.474\$10,7	73\$70,5	22\$11,2	35.449\$25,9
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 entrevista de 2 ^m ,10 e incluindo balastragem	33.949\$64,2	1.478\$84,1	73\$94,2	22\$18,3	35.524\$60,8
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 entrevista de 2 ^m ,15 e incluindo balastragem	33.994\$07,1	1.484\$06,5	74\$20,3	22\$26,1	35.574\$60,0
183	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 entrevista de 2 ^m ,20 e incluindo balastragem	34.064\$37,8	1.488\$42,2	74\$42,1	22\$32,6	35.649\$54,7
184	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 entrevista de 2 ^m ,25 e incluindo balastragem	34.134\$68,5	1.492\$90,5	74\$64,5	22\$39,3	35.724\$62,8
185	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 entrevista de 2 ^m ,30 e incluindo balastragem	34.179\$09,2	1.497\$63,7	74\$88,2	22\$46,4	35.774\$07,5
186	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 entrevista de 2 ^m ,35 e incluindo balastragem	34.249\$42,1	1.502\$97,2	75\$14,9	22\$54,4	35.850\$08,6
187	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 entrevista de 2 ^m ,40 e incluindo balastragem	34.319\$72,8	1.508\$65,7	75\$43,3	22\$63	35.926\$44,8
188	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 entrevista de 2 ^m ,45 e incluindo balastragem	34.363\$22,6	1.513\$38,9	75\$66,9	22\$70,1	35.974\$98,5
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 entrevista de 2 ^m ,50 e incluindo balastragem	34.409\$08,5	1.517\$49,7	75\$87,5	22\$76,2	36.025\$21,9
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 entrevista de 2 ^m ,55 e incluindo balastragem	34.476\$79,7	1.522\$22,9	76\$11,1	22\$83,3	36.097\$97

ECONOMIA DESORGANIZADA

Ô CARRIL E A ESTRADA

O jornal A Voz iniciou a publicação de uma série de artigos sob o título Economia desorganizada, proficentemente elaborados, acerca da coordenação do caminho de ferro e da estrada de modo que haja cooperação útil em vez de concorrência nociva ao interesse nacional.

Vamos reproduzi-las dentro dos limites do espaço desponível.

Eis um problema importantíssimo e grave que desde há muito vem reclamando a intervenção séria do Estado.

Num país de organização corporativa e de economia dirigida, não se compreende que os meios de transporte, factor decisivo para a vida nacional, tenham estado abandonados e quasi entregues à luta da concorrência, arruinando empresas e empreendimentos, destruindo capitais preciosos e aniquilando algumas fortunas.

Quando o desenvolvimento dos veículos motorizados devia constituir um elemento fecundo de riqueza, a observação mostra-nos que, de facto, êle se transformou num instrumento de perturbação e de ruína.

A ânsia da novidade, a reparação rápida das estradas, o recurso ao alcance de todos, o prazer de viajar, a vertigem da velocidade, a propaganda das marcas industriais, o pequeno preço do combustível, e, enfim, muitos outros e poderosos factores de sugestão — contribuíram para fazer precepar tôda a gente, desordenadamente, no delírio do automobilismo, sem reflexão, sem plano, sem tino, e muitas vezes, sem meios.

O automobilismo tornou-se um vício para muita gente, vício grave pelo dispêndio que exige e pelo contágio que provoca.

Não se olha ao que era preciso gastar com a sua sustentação, tendo-se apenas em vista o dinheiro preciso para o comprar.

Daqui resultou logo, a revenda de muitos carros com prejuizos consideráveis e a evaporação de numerosas pequenas economias.

Por outro lado, nos pequenos meios, como o nosso, a posse de um carro desperta no conhecido ou no vizinho um sentimento de emulação a que nem as próprias famílias são estranhas.

Se fulano tem um automóvel, eu também posso tê-lo e quasi sempre sem real capacidade de recursos para êsse luxo.

Pelos Tribunais surgiram numerosos alcances e desfalques motivados pelo vício do automóvel, como já os havia, motivados pelo vício do jôgo e das mulheres.

Tôda a gente sabe, também, que há mais carros que as necessidades e os recursos do meio exigem.

A respeito, por exemplo, de aluguer, é notório que uma grande parte dos particulares, para suportar os encargos ou por espírito de especulação, põe os seus carros na praça a fazer concorrência aos profissionais, resultando daf um desequilíbrio e uma crise que desde há muito vem clamando solução.

Nas localidades da província, a compra duma caminheta para transporte de passageiros à cidade ou vila próxima, faz nascer desde logo a inveja e a cobiça dos visinhos do lugar com alguns pés de meia amalhados, sobretudo entre pequenos comerciantes e industriais que já entre si disputavam a concorrência do negócio.

Postas as carreiras a circular, a luta desencadeia-se furiosamente, chegando-se ao extremo de transportar gente de graça, na ânsia de aniquilar o antagonista.

E, daqui resultou, logo, outro mal: como o custo de transporte era barato, toda a gente tinha o natural desejo de ir passear até à cidade, sem lá ter que fazer, donde resultava gastar dinheiro sem necessidade e abandonar a sua ocupação do trabalho indispensável à vida.

Quem estas linhas escreve, é de uma região da Beira onde estas coisas, bem deploráveis, se vêm estadeando sem remédio, e onde se contam às dezenas os pequenos proprietários arruinados.

Por essas comarcas da província contam-se às centenas e aos milhares, as execuções judiciais por dívidas contraídas no automobilismo, não chegando muitas vezes o produto das glebas arrematadas para os credores salvarem o seu dinheiro por não haver concorrência à praça.

Num tribunal, sabemos nós, que foram arrematadas algumas por um escudo, arrependendo-se depois o arrematante, por não contar com as custas da praça! Perde o credor, perde o devedor.

Quem lucra, afinal?

Quem mais lucra são as fábricas respectivas, "todas" estrangeiras, por não haver indústria, dentro do país, nem de fabrico de carros, nem de pneus, nem de sobrecelentes, nem de câmaras de ar, nem tão pouco fontes de óleo e de gazolina!

A maior e melhor parte do capital, sangrado à economia nacional, que representa somas astronómicas, escôa-se caudalosamente para fora do país.

O que essa indústria representa em numerário para os países, onde se exerce em larga escala, como a América do Norte, a Itália, a França, a Alemanha e a Inglaterra, mostra-nos o potencial económico de que gosam na balança internacional.

É certo que o Estado lucra em grande parte pelos impostos cobrados nas alfândegas, mas nunca êsse lucro pode compensar os prejuizos causados à economia privada, e nem mesmo, à face dos princípios, tal sistema se pode defender.

Veremos, noutro artigo, mais aspectos graves dêste problema.



Pessoal do Hospital de la Pasion depois duma festa de homenagem ao jornal «A Voz», na pessoa do seu delegado Carlos d'Ornellas: médicos, religiosas, enfermeiras e doentes

CRÓNICAS DE ESPANHA

A ACTIVIDADE DOS HOSPITAIS E AS SUAS NECESSIDADES

Por CARLOS D'ORNELLAS

O material sanitário e outros vários donativos que *A Voz* tem enviado para os hospitais nacionalistas de Espanha têm sido também repartido por ambulâncias e casas de caridade que, neste momento de grande actividade prestam também grandes auxílios ás tropas da Ordem.

As ambulâncias improvisadas carecem de facto de grande auxílio, e os hospitais mais ainda pela grande actividade que estão desenvolvendo em virtude dos últimos combates para a conquista de Madrid.

Um destes é sem dúvida o de Ciudad Rodrigo, antigo estabelecimento fundado no último quartel do século XV por uma dúzia de pessoas amigas e vizinhas desta cidade.

Hospital de la Pasion se chama este simpático estabelecimento, onde gentilmente trabalham perto de sessenta enfermeiras, não profissionais, por turnos de doze.

O seu director — um grande amigo de *A Voz* — capitão-médico *Don Ernesto Sanchez*, é um assíduo e constante trabalhador que tem posto em prova as suas maravilhosas qualidades de trabalho.

Depois da entrega, ao *Hospital de la Pasion*, de uma remessa de material sanitário, foi improvisada uma lindíssima festa de homenagem a este jornal ali representado pelo autor desta crónica, festa a que, prestaram o seu concurso as gentis enfermeiras de guerra *Filomena Marcos*, cantora distinta, *Lucia Or-*

tega, pianista de grandes recursos e o hospitalizado *Agustin Isoina*, argentino, estudante de direito e naturalizado espanhol para enfileirar no Exército nacionalista.

Terminada esta tocante cerimónia a que assistiram todo o corpo clínico do hospital, enfermeiras, irmãs de caridade e os doentes que o podiam fazer, foi-nos proporcionada uma rápida visita do interior do velho edificio.

Tivemos então ocasião de observar o que de bom e mau êle possui e chegamos à conclusão de que de bom só tem a assistência graciosa de toda esta gente que, desde o começo da guerra, trabalha com abnegação e sentimento. O carinho das irmãs de caridade na gerência dos serviços que lhes estão entregues, a assistência permanente dos clínicos o trabalho insano das enfermeiras e de todo o respectivo pessoal, é realmente o que tem de bom este hospital.

De mau tem o que é natural numa casa com quinhentos anos de existência, com algumas das sus dependências completamente arruinadas e outras reconstruídas com donativos particulares, apesar de, quando da sua fundação, ter sido decretado que não poderia receber quaisquer donativos particulares, nem do Estado, conservando-se unicamente com os que, espontaneamente eram concedidos por Rodrigo de Valladolid, Pedro de Aguilar, Hernan Lopez, Pedro de Valladolid, Pedro Montero, Pedro de Paz, Hernan

CAMINHOS DE FERRO I M P R E N S A

COLONIAIS

MOÇAMBIQUE

Já foi adquirido, pela direcção dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, o terreno em que será implantado o aeropôrto de Lourenço Marques, que ficará localizado cêrca do forno crematório, além da linha férrea de Marracuene.

—Foram abertas definitivamente ao público a ponte sôbre o rio Zambeze e as vias férreas que lhe dão acesso.

—Foi dado início à construção da estrada definitiva de Nagueua ao Lumbo (Mussurie). Como se sabe, é na sede dêste pôsto que estão instalados a direcção, oficinas e mais serviços dos Caminhos de Ferro de Moçambique.

—Os trabalhos de montagem eléctrica no caminho de ferro de Nampula estão mais adiantados, embora se tenha feito sentir falta de material.

—Prosseguem activamente os trabalhos de reconstrução da ponte metálica sôbre o Chiveve, território

«NOVIDADES»

Passou mais um ano de publicação o importante diário católico de Lisboa «As Novidades», motivo porque felicitamos todos os seus componentes com os desejos de muitas prosperidades.

«A VOZ»

É dêste importante diário português a Crónica de Espanha que noutro lugar transcrevemos, com a devida vénia, e da autoria do nosso director Carlos d'Ornellas.

== ÉSTE NÚMERO FOI VISADO ==
== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==

da Companhia de Moçambique, a qual deverá ser reaberta ao trânsito em breve.

—Foi mandada construir a estrada de Nagueua ao Lumbo numa extensão de 23 quilómetros, a qual ligará com a estrada de Messuril-Nampula, considerada de grande importância para a colónia, visto o Lumbo ser testa do Caminho de Ferro e o ponto de partida das carreiras para a Ilha de Moçambique.

Barbero, Diego de Valderas, Pedro Ármero, Alfonso del Campo, Hernando Felipe e Alvaro de Miranda, segundo real decreto de 10 de Janeiro de 1479.

O modesto mobiliário que possui é o mais pobre que pode ser. Falta tudo o que necessário é para poder ser considerado um hospício regular. O pouco material cirúrgico que possui, foi o enviado por êste jornal mercê da inesquecível subscrição das Senhoras portuguesas.

É necessário neste hospital «vitrines» para sala de operações, um carro volante para transporte de material, caixas metálicas esterilizadoras, aventais de borracha para os médicos, uma lâmpada de 120 alterna com respectivo suporte, também para a sala de operações, ventosas, aparelhos cirúrgicos, etc., etc., não contando com roupas e camas que ultimamente têm sido cedidas por particulares.

Êste hospital é um enorme casarão que cheio de tradições históricas, mantém as suas paredes da primitiva. Os seus fundadores, enquanto viveram, foram os seus sustentáculos, mantendo sempre ali à sua custa

os hospitalizados e velinhos impossibilitados do trabalho. A caridade e o respeito pelo semelhante nunca faltou aqui, e ás irmãs de caridade se deve o amor e o carinho aos doentes que sempre daqui saem com saude.

Mantém-se no Hospital de la Pasion a capela da primitiva, que os reis D. Fernando e D. Isabel, por decreto de 25 de Maio de 1492, lhes concederam.

Passado um século, Gregório XIV, a pedido de Felipe II, concedeu a agregação de mais algumas propriedades, que ficaram como casas de renda, para auxílio ao hospital.

Mas, estas rendas desertaram e os donativos foram escasseando a ponto de ter o hospital uma vida difícil.

A sua situação é angustiosa, e hoje, que tem enfermas improvisadas com mais de mil doentes necessita o maior auxílio de todas as pessoas que possam contribuir para suavizar, quanto possível, as dores dos que combatem contra a onda marxista.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo ao que foi proposto pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro: manda o Governo da República, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro director geral de caminhos de ferro, Rogério Vasco Ramalho, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato, a celebrar com a firma Chester Merrill Ramos e C.^a, para execução do fornecimento de diversas máquinas pneumáticas, destinadas às Novas Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 25 de Novembro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Divisão Fiscal de Via e Obras

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição dos taboleiros metálico do pontão situado ao quilómetro 71,490.85 da linha de Leste, conforme está indicado no desenho n.º 10:841, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 26 de Novembro de 1936. — O Engenheiro Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição dos taboleiros metálicos do pontão situado ao quilómetro 22,807.80 da linha de Leste, conforme está indicado no desenho n.º 10:807, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 26 de Novembro de 1936. — O Engenheiro Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição do pontão situado ao quilómetro 76,776 da linha de Leste, conforme está indicado no desenho n.º 10:813, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 26 de Novembro de 1936. — O Engenheiro Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Por portaria de 19 de Novembro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 26 do mesmo mês:

Reformados, nos termos dos artigos 25.º, 26.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, os funcionários da rede do Sul e Sueste, dos mesmos Caminhos de Ferro, abaixo indicados, ficando com as pensões mensais adiante mencionadas:

Abílio Teixeira de Freitas, sub-chefe de depósito — 986\$65.

Luiz Urbano Tarouca, contramestre de 2.ª classe — 690\$65.

José Joaquim Carito, guarda-freio de 1.ª classe — 554\$91.

João Joaquim Sapó, fogueiro de 2.ª classe — 261\$97.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 2 de Dezembro de 1936. — Pelo Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por portaria de 11 de Novembro próximo passado, anota pelo Tribunal de Contas em 19 do mesmo mês:

Equiparado o engenheiro Albino da Silva Aroso a engenheiro civil de 2.ª classe, nos termos do artigo 54.º do decreto n.º 26:117, e, nos termos do artigo 68.º do mesmo decreto, considerado na situação de licença ilimitada.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 2 de Dezembro de 1936. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Por portaria de 25 de Novembro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 28 do mesmo mês:

Reformados, nos termos do artigo 9.º do decreto-lei n.º 26:115, de 23 de Novembro do ano findo, e em harmonia com os artigos 26.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, os funcionários, adidos, da rede do Sul e Sueste, dos mesmos Caminhos de Ferro, abaixo indicados, ficando com as pensões mensais adiante mencionadas:

António Francisco da Silva Vieira, chefe de serviço — 1.187\$08.

José António Pena, chefe de repartição — 675\$78.

Manuel Roque da Silveira Castelo Branco, chefe de secção — 654\$56.

Tomaz Aquino do Nascimento, mestre de obras — 396\$27.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 5 de Dezembro de 1936. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Dezembro de 1896



Caminhos de Ferro economicos em Inglaterra

Foi approvedo no parlamento inglez um projecto de lei para a creação, no reino unido, dos caminhos de ferro economicos, pelo systema belga.

Alguns membros do *Board of trade* acabam de fazer uma viagem pela França e Belgica afim de estudarem a organisação d'estes caminhos de ferro.

É opinião do auctor do referido projecto, que a agricultura e commercio em geral, e com especialidade o commercio do peixe, terão grandes vantagens pela facilidade com que poderão fazer a suas remessas.

As linhas belgas d'estes caminhos de ferro custam 75.000 francos por kilometro. O seu desenvolvimento tem sido tal, que ha dez annos a esta parte augmentaram mais 1.000 kilometros, e espera-se que dentro em pouco attingirão 2.000 kilometros. Todas as lihas percorrem grandes distancias.

Para facilitar a construcção e a exploração dos caminhos de ferro economicos em Inglaterra, constituir-se-ha uma commissão composta de tres membros, que serão designados com o titulo de commissarios dos caminhos de ferro economicos, e nomeados pelo presidente do *Board of trade*.

Os poderes d'estes commissarios terminarão em 31 de dezembro de 1901, salvo o serem prorogados pelo parlamento, recebendo cada commissario uma remuneração annual, que não poderá exceder a 1.000 libras.

O pedido de auctorização para a creação de qualquer caminho de ferro economico deverá ser dirigido aos respectivos commissarios, e poderá ser feito:

1.º — Por todo o concelho de condado, burgo ou districto em cujo territorio deva passar o caminho de ferro requerido
2.º — Por qualquer particular ou companhia.

3.º — Em commum por todos os conselhos, particulares e companhias.

Os conselhos de condados, communas, ou districtos, estando auctorizados por decreto do poder executivo em conformidade da lei, podem usar das seguintes attribuições:

1.º — Empreheender, construir, explorar ou conceder por arrematação, a construcção ou exploração do caminho de ferro economico auctorizado.

2.º — Adeantar a uma companhia de caminho de ferro economico, quer sob a fórma de emprestimo, quer subscrevendo com uma parte d'acções emitidas, quer parte d'uma e parte d'outra fórma, qualquer somma auctorizada pelo mesmo decreto.

3.º — Unir-se a outro conselho, a particular, ou mesmo a reunião de particulares, para realizar qualquer dos fins já mencionados.

4.º — Fazer tudo quanto diga respeito ao seu fim e que esteja auctorizado pelo decreto referido.

Quando o concelho d'um condado, burgo ou districto tiver resolvido adeantar qualquer quantia a uma companhia de caminhos de ferro economicos, o ministerio das finanças poderá tambem emprestar uma somma, mas que não exceda um quarto da quantia precisa, para a installação; no emtanto, se esta quantia estiver coberta por acções ou por capitães particulares, o mesmo ministerio não fará adeantamento algum.

Qualquer emprestimo vencerá o juro de 3% ao anno.

Se o conselho geral d'agricultura ou o *Board of trade* informar o ministerio das finanças, que em qualquer localidade é conveniente a creação d'um caminho de ferro economico, o Estado emprestará, ao juro que fôr estipulado, as quantias

precisas para a construcção, tendo sempre em vista que o total não poderá exceder a um milhão de libras.

Os commissarios da divida nacional e o ministerio das finanças poderão emprestar, mutuamente, os fundos de que necessitem para satisfazerem os encargos que assumir o Estado, destinados á construcção e exploração d'estes caminhos de ferro.

Os commissarios dos caminhos de ferro economicos serão encarregados de fiscalizar tudo quanto diga respeito á construcção, exploração e cumprimento da lei, antes de se proceder aos trabalhos, informando os requerentes sobre os pontos que entendam não estar conformes.

Entregarão depois o seu relatório ao *Board of trade*, que examinará o projecto, dando-lhe a maior publicidade, avisando que admitem qualquer reclamação dentro do prazo designado.

O *Board of trade* deverá ter o maior cuidado:

1.º — Na conveniencia de que as propostas sejam submettidas ao parlamento.

2.º — Na segurança publica.

3.º — Em qualquer reclamação que lhe tenham dirigido.

Poderá confirmar o projecto com ou sem notificação, conforme os casos, tendo os mesmos efeitos como se tivesse a sancção do parlamento.

A lei é applicavel á Escocia, ficando a Irlanda fóra da sua alçada.

A designação *Companhias de caminhos de ferro economicos* refere-se a um ou mais individuos, proprietarios ou concessionarios d'um caminho de ferro economico auctorizado pela lei, ou explorando o mesmo caminho de ferro, em conformidade com um contracto de exploração.

Carris de ferro de Lisboa

Continuam a sentir-se as consequencias do monopolio. Os bilhetes d'assignatura nas linhas d'esta companhia soffrem, no anno proximo, grande alteração de preços, para o que a companhia annunciou que só concede, por enquanto, bilhetes semestraes, até junho, ao preço de 15\$000 réis para a rede antiga e 20\$000 réis para toda a rede.

Quanto aos bilhetes d'este genero que eram tomados, aos centos, pelos empregados da companhia real residentes em Lisboa, taes foram as exigencias que a companhia carris fez para a reforma do respectivo contracto, que a direcção d'aquella companhia resolveu não o reformar. Assim ficaram os empregados de caminhos de ferro sem essa regalia que lhes foi obtida, em 1884, pelo director d'este jornal.

Tinha então a companhia carris não mais de 728 bilhetes annuaes, e deveu á iniciativa de quem esta noticia escreve, vêr entrar para seus assignantes cerca de 200 empregados da companhia real, visto que, a troco de uma redução de 25% no preço d'esses bilhetes, o administrador delegado da companhia, o sr. marquez de Fontes, então servindo de director, concedeu que a companhia abonasse por inteiro o custo dos bilhetes, descontando-o em prestações mensaes ao pessoal.

Agora que o contracto se acabou, é bom que fiquem estes apontamentos para a historia.

Mais tarde estas concessões reciprocas foram, nas mesmas bases, adoptadas pelas repartições publicas, e os assignantes da companhia Carris passaram, de 969 em 1884, a 2.505 em 1886, a 5.882 em 1888, a 6.156 em 1889, isto é, de 27:056\$000 em 1884 passou a ser em 1889 o producto dos bilhetes pessoases réis 103:958\$750.

Segundo nos dizem, no segundo semestre do proximo anno a companhia ou acabará com os bilhetes de assignatura, o que é o mais natural, ou elevará o preço talvez a 50\$000 réis annuaes.

Consta tambem que a direcção dos correios e telegraphos informou desfavoravelmente sobre a adopção da tracção electrica por conductores aéreos.