

# GAZETA

DOS

# CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. Gazeta dos Caminhos de Ferro  
5, Rua da Horta Sêca, 7

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINANÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO e AVIAÇÃO / OBRAS PUBLICAS / AGRICULTURA / MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO  
E CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º  
Telefone: P B X 2 0158



**SOCIÉTÉ ANGLO-FRANCO-BELGE DE  
MATÉRIEL DE CHEMINS DE FER (STÉ. AME.)**

**LA CROYÈRE-BELGIQUE**

Endereço Telegráfico: LOCOMORAM. LACROYÈRE—Códigos: A. B. C. 5TH.-LIEBER-INT. LUGAGNE-BENTLEY'S

Carruagens de todas as classes e categorias para Caminhos de Ferro e Tramways / Automotoras a vapôr ou com motor Diesel, ou motor Diesel eléctrico / Locomotivas a vapôr, eléctricas, a óleos pesados ou a gasolina / Wagons normais e especiais / Fourgons / Tenders / Aparelhos de via / Trabalhos de caldeireiro e grande forja / Pontes coloniais desmontáveis sistema **P. ALGRAIN**

REPRESENTANTES PARA PORTUGAL E COLÓNIAS:

**BELLO & BRAVO**

RUA DOS FANQUEIROS, 122, 1.º-ESQ.— LISBOA

Sociedade Anónima

**BROWN, BOVERI & C.<sup>IE</sup>**

**BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA**

A firma que instalou o maior número de kilowattios nas Centrais Eléctricas Portuguesas—  
A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal. :-:

Representante geral:

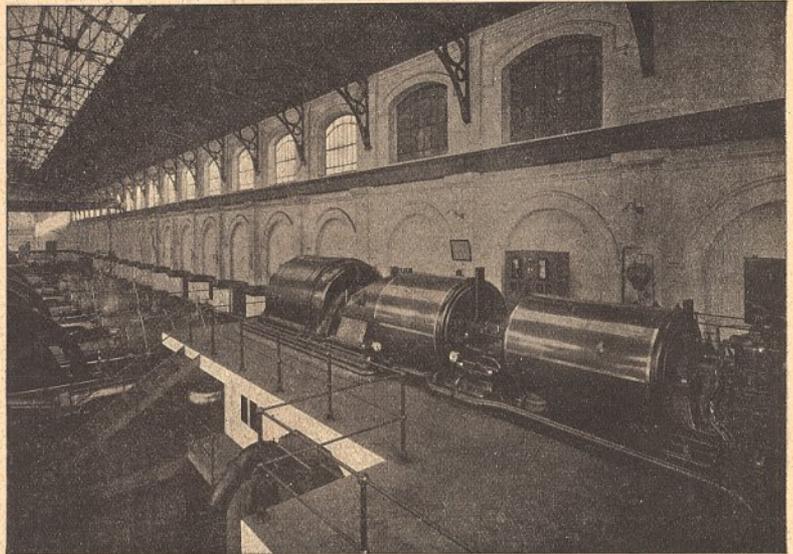
**EDOUARD**

**DALPHIN**

ENGENHEIRO-  
DELEGADO

Escritório tecnico: R. Passos Manoel, 191-2.º

**p o r t o**



O turbo grupo a vapor de 5,000 kilowatts da Central de Massarelos da Companhia Carris de Ferro do Pôrto



**EUROPÊA**

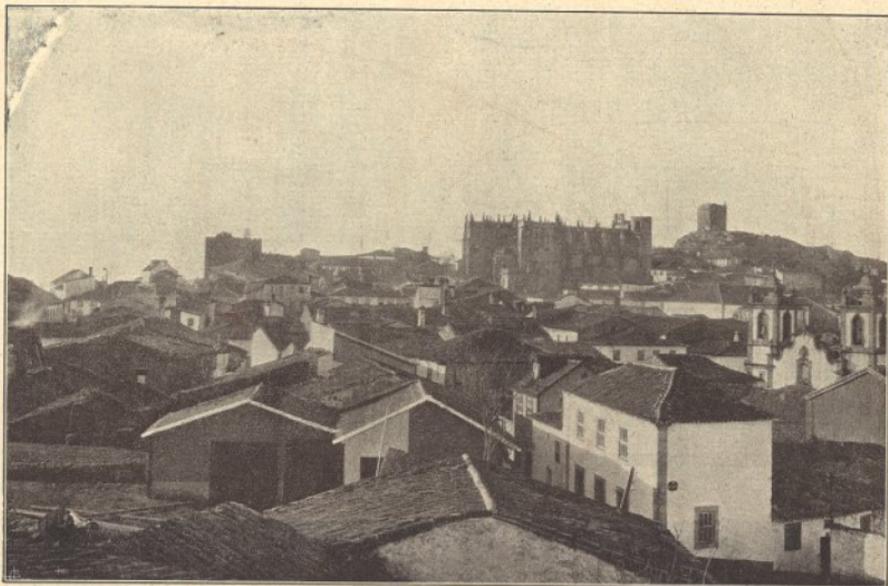
**COMPANHIA DE SEGUROS**

**FUNDADA EM 1922**

SEGUROS DE INCÊNDIO  
SEGUROS MARÍTIMOS  
SEGUROS DE CAUÇÕES  
SEGUROS DE AUTOMOVEIS  
SEGUROS DE ACIDENTES DE TRABALHO  
SEGUROS DE ACIDENTES INDIVIDUAIS  
SEGUROS DE ROUBOS E DE TUMULTOS  
SEGUROS DE RESPONSABILIDADE CIVIL  
SEGUROS DE MERCADORIAS E BAGAGENS EM  
SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO

**SÉDE EM LISBOA -- Rua Nova do Almada, 64, 1.º -- TELEFONE 2 0911**

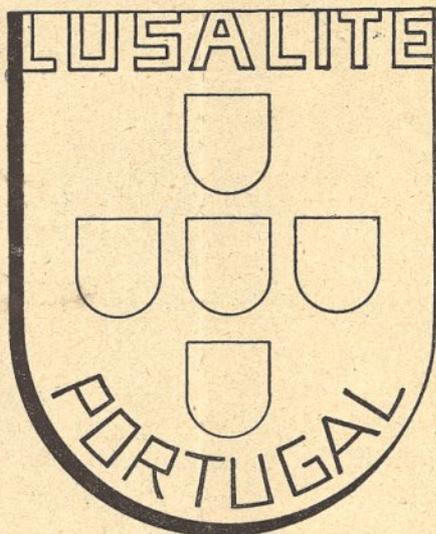
CIDADES DE PORTUGAL



Vista parcial da Guarda

# L U S A L I T E

L e v e LUSALITE E i c o n ó m i c o  
I s o l a d o r R e s i s t e n t e  
I n c o m b u s t i v e l I n o x i d á v e l  
I m p u t r e s c i v e l I m p e r m e a v e l



Producto INTEIRAMENTE NACIONAL tanto na matéria  
prima como na manufactura

CHAPAS ONDULADAS para telhados — CHAPAS LISAS para tetos, divisórias, tabiques, etc.  
TUBOS resistindo até 25 Kg. /cm<sup>2</sup> para: *Manilhas* — CÂNALISAÇÕES para água, gás, produ-  
tos químico-industriais, fins agrícolas e protecção de rêsdes telefónicas e eléctricas — CALEIRAS  
para irrigação, algeroz, etc. — CUMIEIRAS lisas e onduladas para tôdas as coberturas —  
TODOS OS ACESSÓRIOS para tôdas as canalisações de fibro-cimento

CONCESSIONÁRIOS

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.<sup>DA</sup>

Rua do Alecrim, 10 — LISBOA — Telefones: 2 3948  
2 8941

# 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; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; — S. Luiz, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.<sup>a</sup> Rivero, 6 — Madrid  
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

## SUMÁRIO

Página artística: Cidades de Portugal, Vista parcial da Guarda. — «Gazeta dos Caminhos de Ferro», O nosso 47.º aniversário. — Greves e caminhos de ferro, 1910-1926, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA. — A camioneta e o caminho de ferro, pelo Coronel de Eng.ª LOPES GALVÃO. — Caminho de Ferro Coloniais. — A Companhia do Norte de Portugal, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA. — Ecos & Comentários, por NICKLES. — Publicações recebidas. — Pelo estrangeiro, por ALEX. FILIPE. — Há quarenta anos. — Concursos. — Bibliografia, por A. B. — Curiosidades ferroviárias, por ALPHASIGMA. — Linhas estrangeiras. — Os Mistérios da Subjectividade, por ALEXANDRE FILIPE SETTAS. — O que todos devem saber. — Á Tabela, pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA. — Ao longo da linha, pelo VISCONDE DE ALCobaça. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

1 9 3 5

ANO XLVII

16 DE MARÇO

NÚMERO 1134



## 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

ALEXANDRE FILIPE SETTAS

## 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. ARMELIM JUNIOR

Dr. ALFREDO BROCHADO

Dr. JACINTO CARREIRO

Tenente HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

Advogado PARADELA DE OLIVEIRA

## DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS  
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £ . . . . .	1.00
ESPAÑA ( > ) ps. <sup>as</sup> . . . . .	35.00
FRANÇA ( > ) fr. <sup>os</sup> . . . . .	100
ÁFRICA ( > ) . . . . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre) . . . . .	10\$00
Número avulso. . . . .	2\$50
Números airazados. . . . .	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS  
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

O NOSSO 47.º

## ANIVERSÁRIO

**F**AZ hoje quarenta e sete anos que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* iniciou o seu caminho, onde continuamos e continuaremos prosseguindo, pela evolução e pelos interesses dos caminhos de ferro nacionais.

Quarenta e sete anos.

Quási meio século de luta incessante, neste labirinto que é a vida, vencendo dificuldades e superando obstáculos.

Algo temos feito. Muito desejavamos fazer, principalmente colaborando na resolução dos importantes problemas de interesse nacional, e principalmente o *Turismo*.

Até aqui, o *Turismo* em Portugal tem-se feito de fora para dentro quando devia fazer-se de dentro para fora — e no dia que este magno problema seja compreendido pelos poderes interessados, pelas comissões de iniciativa dispersas no nosso disperso Portugal, uma enorme fonte de riqueza nacional, será descoberta.

Quarenta e sete anos.

Nasceu a nossa folha dum abraço de ideias entre Espanha e Portugal.

Depois, isoladamente, sobre a direcção do saudável Mendonça e Costa, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, venceu sem um têrço das dificuldades que temos atravessado nos últimos anos.

Recordamos com saúde a pleiade de antigos colaboradores que desapareceram e que acompanharam o fundador nesta «Revista» na defesa e interesse das linhas ferreas portuguesas,

Existe porém a figura inconfundível do Engenheiro Fernando de Sousa que no seu posto, tem conseguido defender os Caminhos de ferro em Portugal, e os homens de acção que muitas vezes são subjugados e atirados para além dos interesses ferroviários, por simples questões particulares... e políticas.

Temos feito um grande esforço para melhorar o aspecto gráfico; e graças aos nossos queridos colaboradores, a quem endereçamos as nossas melhores saudações e agradecimentos, esperamos continuar a merecer a confiança dos nossos amáveis assinantes.

A Redacção

# GREVES

E

## CAMINHOS DE FERRO

### 1910-1926

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

**N**ÃO é destituído de interesse o estudo sumário das grêves ocorridas nos nossos caminhos de ferro e das providências que suscitaram. É um triste capítulo, a história da nossa rede e ao mesmo tempo lição instrutiva.

Corria o ano de 1910. Nos 60 anos decorridos desde o início da viação acelerada entre nós nem uma só vez houve nas linhas férreas uma greve ou ameaço sequer de tal perturbação.

O respectivo pessoal, modelo de disciplina e dedicação ao serviço, vivia em inalteráveis relações de respeito, cordura e obediência para com os seus dirigentes.

Minava-se entretanto o solo, em preparação de convulsões políticas.

A Maçonaria e a Carbonária recrutavam elementos ferroviários e aproveitavam-nos para transportes clandestinos de armas.

Surge o episódio decisivo de 5 de Outubro de 1910 e não tardaram os factos a revelar os incitamentos à indisciplina até então latentes.

No dia seguinte fui prêso e trazido para o Quartel-general, sob pretexto mais irrisório ainda que revoltante, por um grupo de ferroviários do Sul e Sueste.

Semanas depois, em Novembro, rebenta uma greve com paralização de serviço nas linhas do Pôrto à Pova e Guimarães. Viu-se a Companhia obrigada a fazer largas concessões.

Logo após surge uma greve no Minho e Douro, sem ser precedida de quaisquer reclamações apresentadas à Direcção ou ao Conselho de Administração. O Ministro recebeu directamente uma comissão de empregados e prometeu-lhes mandar fazer uma sindicância aos Caminhos de Ferro do Estado, o que cumpriu em portaria de 29 de Outubro;

Apesar disso rebentou a greve de 24 para 25 de Novembro sob a direcção de um escriturário e de um chefe de estação reformado.

As reclamações dos grevistas foram apresentadas

ao Governador Civil, sem que delas tivessem tido conhecimento a Direcção nem a Administração. Exigia-se a demissão do director, sub-director e parte do pessoal superior, bem como a de alguns agentes subalternos e reclamavam-se consideráveis aumentos de vencimentos.

Foram nomeados políticos estranhos aos caminhos de ferro para syndicar o assunto e diligenciar acôrdo com os grevistas. Estes encontravam-se em estado de sedição, como formalmente estatue o decreto de 31 de Dezembro de 1864.

Nessa ocasião veiu numerosa comissão de empregados do Sul e Sueste exigir a minha demissão de vogal-secretário do Conselho de Administração, prometida pelo Dr. Afonso Costa e que o Ministro Dr. António Luís Gomes se recusara a pôr em prática.

Sucedeu-lhe nessa ocasião a gerência da pasta do Fomento o Dr. Brito Camacho. Fôra publicado em 21 de Outubro um decreto que proclamava o direito à greve sem restrições. Foi como que o incitamento à proclamação de numerosas greves, entre as quais se contam as de caminhos de ferro, que referi.

Brito Camacho publicou em 29 de Novembro um decreto restrictivo, que negou o direito de coligação para cessação do trabalho aos funcionários, empregados ou assalariados do Estado e dos corpos administrativos. Reconheceu-o pelo contrário aos agentes de empresas mediante aviso prévio com antecedência de 8 dias, ilógica e inefficaz providência.

Serviços da mesma natureza, como os de caminhos de ferro, geridos, uns pelo Estado, outros pelas empresas ficavam em situações diferentes.

Nuns era proibido interromper o serviço pela greve, noutros era permitido mediante aviso prévio.

O decreto irritava o pessoal do Estado por lhe ser proibido o que a outros de funções idênticas era permitido. A esta descontentava-os a exigência de aviso prévio, que dava tempo a contrastar os manejos dos promotores da greve.

Convidado a prestar informações sôbre o assunto, propuz ao Ministro um decreto fundamentado, que proibia as greves ao pessoal de caminhos de ferro explorados por empresas, tornando-lhes extensivas à proibição do decreto de 29 de novembro relativa aos Caminhos de Ferro do Estado.

Cominavam-se, além disso, as penas previstas do Código Penal, em artigos indicados pelo decreto de 31 de dezembro de 1864, aos actos de sabotagem.

Neuhum seguimento foi dado à minha proposta, que veiu transcrita no Relatório Geral dos Caminhos de Ferro do Estado de 1899-1910 (2.º vol. pag. 373).

Em artigos da *Gazeta* de 16 de dezembro de 1910 e 1 de janeiro de 1911 expuz a boa doutrina jurídica e social.

A greve do Minho e Douro findara, graças aos esforços conciliadores do pessoal superior.

Instigações ocultas, juntas à efervescencia causada

por uma greve e pelos decretos citados determinaram a greve na C. P. que depois de negociações malogradas, rebentou em 11 de Janeiro de 1911 em toda a rede da Companhia. No dia seguinte aderiu à greve o pessoal dos C. F. E., da Beira Alta e da Companhia Nacional.

Houvera em 4 de Janeiro uma assembleia geral, em que se aprovou extensa lista de pedidos, em número de 27, acompanhados de tabelas de vencimentos propostas. O Conselho da C. P. publicou em Ordem da Direcção de 7 as concessões que deliberara fazer e certos aumentos de vencimento.

Não se deu o pessoal por satisfeito.

Continuaram as reclamações, e na noite de 10 resolveu-se acrescentar algumas vantagens mais às que tinham sido concedidas.

Em 14, graças à mediação do Sr. Fausto de Figueiredo, o Conselho reviu e ampliou as concessões feitas e assim se conseguiu que terminasse a greve.

O pessoal do Sul e Sueste declara-se em greve por solidariedade com o da C. P. e também por não ter sido demittido, eu conforme tinham reclamado e foi negado pelos dois ministros Drs. Antonio Luiz Gomes e Brito Camacho.

Para facilitar a acção do Governo pedi a exoneração e a greve terminou.

Triste precedente ficou estabelecido pelas greves que referi.

Em Julho de 1912, a pretexto de solidariedade com uma greve do pessoal da Companhia Carris de Ferro, que durou 23 dias, os cabecilhas do movimento tentaram desencadear a greve geral diligenciando arrastar para ela principalmente o pessoal ferroviário, que, felizmente, resistiu à sugestão.

Em 1913 houve certas veleidades de resgatar as concessões da C. P. e da B. A. para as confiar a uma só empresa; o que sobressaltou o pessoal, principalmente no que respeitava à Caixa de Reformas.

Em princípios de 1914, na noite de 13 para 14, um grupo de ferroviários conseguiu desencadear a greve, contra a vontade da maioria.

O pretexto era a obtenção da melhoria da reforma.

Não faltaram actos de sabotagem verdadeiramente selvagens.

No dia 24 tinha voltado ao serviço todo o pessoal. Foi recompensado o que se manteve no serviço durante a greve e ficaram suspensos os que praticaram actos criminosos até se apurarem responsabilidades, que implicavam a demissão.

Nas outras linhas não houve greve.

Dos 16.000 ferroviários, então existentes, apenas 2.000 no máximo aderiram à greve e muitos deles por sugestão e coacções sem escrúpulo.

Publicava-se depois de resolvido o conflito a seguinte nota officiosa:

*O pessoal está agitadissimo, não sendo para admittar que venham a praticar-se actos só próprios das violências, que a Companhia tem pôsto em prática.*

*Esta attitude da Companhia é imprópria da época presente e ninguem supoz que tal proceder se adoptasse, só próprio de criaturas destituídas de sentimentos humanitários.*

Era este o espirito revolucionário, derivado da politica do tempo. E havia a audácia de mandarem os cabecilhas da sabotagem, que tinham usado de bombas e desaparafusado carris para provocar descarrilamentos notas officiosas, que insultavam a Companhia e que os jornais se prestavam a publicar!

Em 1 de Fevereiro de 1914 ficou restabelecido por completo o serviço normal.

\* \* \*

Surge em meados de 1914 a Grande Guerra e com ela perturbações económicas, às quais se deveu o encarecimento sucessivo de materiais e mão de obra.

Só em meados de 1915 se constituiu a sobretaxa de 10 % com várias restrições.

Em Fevereiro de 1916 consentiu-se a sua elevação a 25 % com as mesmas restrições.

Só em Julho desse ano se autorizou a sua applicação nas linhas da Companhia Nacional, mas considerou-se metade de um produto de tráfego como receita fora do tráfego.

Em Março de 1917 foi elevada a sobretaxa a 40 %.

Nêste ano recomeçam as greves.

Em 9 de Maio o pessoal do Vale de Vouga paralisou os serviços e retirou-se em grande número com o material dos combóios para Sarnada, exactamente quando se tratava de melhorar vencimentos na medida do possível.

O ministro exigiu da Companhia o compromisso prévio de pagar os vencimentos dos dias da greve.

A attitude do Governo e das autoridades não correspondeu de modo algum ao que era dever seu.

A greve durou 24 dias, graças à situação de licença com vencimento, que o Governo criara para os grevistas, impondo à Companhia o pagamento dos dias de greve. Isto coincidiu com a delonga na votação de uma lei, que, modificava o coeficiente da exploração e portanto a repartição das sobretaxas.

Sem o apoio que resultava para a Companhia da sua nacionalidade mais se exacerbava o jacobinismo com que foi tratada.

Em 1918 foram anunciadas em Março greves da C. P. e no Sul e Sueste, que felizmente não chegaram a rebentar.

Em Julho puzeram-se em greve os ferroviários do Sul e Sueste, fazendo ao Governo imposições inadmissíveis e desacatando o pessoal dirigente. Já em 1915, por ocasião da revolução de 14 de Maio, tinham sido praticadas violências contra os dirigentes das linhas, tanto do Minho e Douro como do Sul e Sueste.

Em 1918 houve transigências lamentáveis, a que foi forçoso fazer seguir attitudes enérgicas dignas de louvor por parte do Ministro o Sr. Cruz Azevedo.

Vai já longo este artigo e há ainda muito que lembrar e que fica para outro.

# A CAMIONETA

E O

## CAMINHO DE FERRO

### DOIS AMIGOS DESAVINDOS

Pelo coronel de Eng.<sup>a</sup> LOPES GALVÃO

A descoberta da máquina a vapor fez uma revolução, aliás pacífica, no modo de ver das sociedades humanas. Até então a deslocação das grandes massas só se fazia por motivos bélicos e sempre à custa de penosos sacrifícios. As nações viviam isoladas, quasi que no desconhecimento umas das outras. Dentro do próprio país, as relações entre os vários aglomerados populacionais eram muito restrictas. Não se viajava por prazer: ia-se dum ponto ao outro sempre com grandes dificuldades.

Por outro lado, a segurança individual era precária e as pessoas, para se deslocarem para lugares afastados, precisavam tomar medidas de defesa que mais complicavam as viagens.

O intercâmbio que sempre existiu, entre os centros habitados fazia-se com dificuldade, ou por caminhos deficientes e viaturas primitivas, ou por veredas intermináveis, só praticáveis por réguas de animais que almocreves ousados conduziam.

A vida de relação entre os povos não podia deixar de ser rudimentar: e era-o de facto.

Em todo o caso, os meios de transporte iam evoluccionando. Dessa evolução nos deu uma ideia interessante o brilhante festival que o Município de Lisboa há cerca de um ano realizou através das ruas e avenidas da Capital.

O aparecimento do caminho de ferro, no primeiro quartel do século passado, tudo revolucionou. A vida de relação intensificou-se: os transportes a grandes distâncias começavam a ser fáceis: o gosto pelas viagens desenvolveu-se.

E como o caminho de ferro não passava à porta de cada um, foi preciso construir estradas, mais ou menos aperfeiçoadas, que ligassem os centros habitados ás estações de caminho de ferro que os haviam de servir.

Por outro lado, as possibilidades de um intercâmbio em larga escala vieram valorisar sensivelmente o trabalho.

Tornou-se por isso necessário rasgar o solo com estradas por onde os productos podessem circular e atingir as estações dos caminhos de ferro.

Estes, constituíram as grandes artérias por onde se escoavam as actividades humanas. As estradas eram os tentáculos que lhes haviam de trazer a vida.

O desenvolvimento dos caminhos de ferro exigia por isso um desenvolvimento paralelo da rede de estradas. A evolução tinha de ser simultânea, como foi. Estradas sem caminhos de ferro ou caminhos de ferro sem estradas seriam elementos de fraco rendimento. Os dois associados, permitiram a grande obra de aproximação dos povos que muitos têm como a maior conquista da civilização moderna.

Os países mais industrializados, apertaram com maior prestesa a malha da rede dos caminhos de ferro; aqueles que tinham menores recursos entreteram-se em dar maior desenvolvimento à rede das estradas. Foi o que aconteceu, por exemplo, no nosso país.

Mas enquanto que os caminhos de ferro aumentavam incessantemente a sua capacidade de tráfego, a velocidade e o conforto dos comboios, as estradas não iam além das mala-postas, das diligências que

nada eram em confronto com a rápida evolução dos caminhos de ferro.

Por isso, mesmo nos países menos industrializados e menos ricos, a rede dos caminhos de ferro foi crescendo e dando satisfação ás reclamações instantes dos centros mais populosos e mais activos.

As tentativas feitas para aplicar o vapor aos veículos que circulavam nas estradas redundaram sempre em fracasso.

Em África ainda se ensaiaram, um pouco por toda a parte, tractores a vapor rebocando combóios de mercadorias. Tudo inútil.

Eis, porém, que o motor de combustão interna sai do campo experimental, graças às necessidades que a Grande Guerra originou e, toma de repente uma importância, mal sonhada ainda quando a guerra começara. As estradas, por seu lado, melhoraram-se e aperfeiçoaram-se para permitirem o transporte das grandes toneladas que os combóios incessantemente despejavam nas estações, quando não em plena via. E a capacidade de transporte das estradas começou a aumentar por forma descomunal.

Os motores para os veículos automoveis passaram a ser feitos em série e aperfeiçoaram-se cada vez mais em potência e em rendimento.

As rodas dos veículos applica-se o pneu que lhes assegura uma mobilidade que rivalisa com a da viação acelerada. E assim se chega à maioridade da tracção mecânica, por estrada, maioridade atingida muito mais rapidamente de que a dos caminhos de ferro, que levaram boas décadas a aperfeiçoar-se e a engrandecer-se.

A potência dos motores cresce incessantemente e a capacidade dos veículos é cada vez maior. Chegou-se ao exaêro de lhes dar dimensões que as estradas existentes não podiam comportar! Teve o regulamento de policia das estradas de pôr termo ao desvário.

Apenas os pavimentos, apesar dos melhoramentos introduzidos, se mostravam incapazes de resistir à brutalidade dos pesos e ao intenso desgaste das velocidades.

Estes porém melhoraram com a applicação de novos processos, ou pelo maior esmero na construção e o motor pode desenvolver a potência que quer.

\* \* \*

Foi nesta altura que se pretendeu transformar em rivais os dois grandes factores do progresso que deviam manter-se em colaboração cada vez mais íntima para que a economia geral ganhasse.

Os caminhos de ferro atomorizaram-se com a ameaça de séria concorrência do aliado da véspera. E em lugar de procurarem fazer face à situação com medidas que lhe dessem novamente a dianteira a esse progresso, começaram a gritar por socorro.

A princípio, quando era tempo de adoptar medidas de defesa, não se quiz ver o mal que da concorrência podia advir; depois, era tarde para o conjurar sem intervenção estranha.

No delineamento geral dos caminhos de ferro, os engenheiros sistematicamente afastaram os traçados das povoações. As expropriações de terrenos junto aos centros povoados eram caras; muitas das localidades eram difficilmente accessíveis e o caminho de ferro não tinha em atenção os sacrificios que impunha a quem dêle quizesse utilizar-se pela grande distancia a que passava.

Este, um dos grandes males da viação acelerada para o qual só incidentalmente se procurou remédio. Deu-se-lhe em Lisboa com a criação da estação do Rossio; no Pôrto com a estação de S. Bento; em Coimbra com o ramal da estação nova e pouco mais.

O mal era geral.

Muitas empresas ferroviárias, para obviar ao inconveniente, montaram serviços accessorios destinados ao transporte de mercadorias entre as povoações, ou até mesmo entre as casas dos expedidores ou dos consignatários, as estações que as serviam.

Mas também essa medida foi descurada entre nós. Quando muito, formentava-se a criação de Empresas que fisessem esses serviços de sua conta sem se olhar ao preço porque elles viriam a ficar. Foram todas essas coisas e tantas outras que criaram no público uma opinião um pouco hostil ao caminho de ferro que olhava desdenhosamente para as deficiências que se apontavam sem procurar dar-lhes remédio efficaz. Quem precisasse do caminho de ferro que fôsse ter com elle; tal era o critério seguido.

O caminho de ferro era... soberano! E, como na época que passa, todas as soberanias estão periclitantes, a esta aconteceu o mesmo.

Mas passadas as primeiras indecisões começaram os esforços para se amoldar às circunstâncias, e bastante se tem já feito para reconquistar as posições perdidas. É de prever por isso que ainda desta vez não será destronado.

Vejamos as razões.

Argumentamos por absurdo.

*Primeira hipótese:* suponhamos que desapareciam de um momento para o outro todas as camionetes actualmente existentes. A vida económica dos povos voltaria ao ritmo de há uma dezena de anos atrás, quando ainda se não suspeitava que o veículo automovel fosse capaz de tão grande progresso.

*Hipótese inverosímil estado desaparecimento das camionetes?*

Para Portugal bastaria uma nova guerra em que a nossa fiel aliada deixasse, embora momentaneamente, de ser a rainha dos mares. Donde nos viria a gasolina?

Nesta hipótese, o combóio, principal instrumento do fomento e do progresso económico do país, continuaria na sua marcha, porventura mais ronciceira, mas sempre progressiva.

«A prata da casa» que é como quem diz, o combustível nacional dava para o alimento como já se provou.

O progresso material do país continuaria pois sólidamente alcançado e bem assegurado, apesar do contratempo.

*Segunda hipótese:* Os carrs levantavam-se e os caminhos de ferro desapareciam do país, por inatês.

Poderiam as camionetes em tal hipótese assegurar o progresso material da Nação?

\* \* \*

Admitamos agora que na luta que entre nós, como lá fora, se esboçou entre o combóio e a camioneta, esta levava a melhor e que as empresas ferroviárias faliam.

Como o país não podia dispensar os caminhos de ferro que à administração dessas empresas estavam confiadas teria o Estado de tomar conta das linhas.

Para se arruinar como às Empresas Ferro-viárias havia acontecido? Certamente que não.

O Governo não se arruína: quem se pode arruinar é a nação que ele administra e que seria quem, em definitivo, pagaria as diferenças da contenda. O país é que perdia.

Pensam muitos que o transporte por camioneta é menos oneroso do que o transporte por caminho de ferro. Puro engano.

Contas rigorosas feitas em diferentes partes, por entidades acima de toda a suspeição, demonstraram que o transporte em camioneta custa muito mais do que em caminho de ferro.

Na África do Sul verificou-se que a diferença entre um e outro custo era de um para quatro.

O transporte em camionete custava quatro vezes mais do que o transporte em combóio.

Não é o caso do nosso país porque o custo do carvão aqui é muito mais elevado.

Mas o transporte por camioneta é sempre mais dispendioso.

A afirmação parece paradoxal desde que as camionetas se dispuseram a lutar com os combóios e lhe causavam prejuízos de vulto. Mas a explicação é fácil e tem sido repetidas vezes.

O caminho de ferro tem de transportar tudo o que lhe é levado às estações.

Ora, o maior volume de mercadorias que se apresentam a despacho são géneros pobres que não podem pagar tarifas compensadoras.

Então os caminhos de ferro que têm de transportar essas mercaderias, quantas vezes com prejuízo, cobrem-se deles com o agravamento das tarifas aplicadas às mercadorias ricas. É natural.

Tirem-se-lhe estas mercadorias e a exploração passa a ser deficitária: e acaba por ser impossível. Para não parar requerer pesados subsídios do Estado que tem de cobrir os déficits da exploração de cada ano.

Em contraposição, a camioneta não é obrigada a transportar o que lhe seja apresentado a preços que lhe tenham sido anteriormente

fixados, nem mesmo a qualquer preço: transporta só o que quer como e quando quer. Então lança mão da mercadoria rica e só dessa e transporta-a desde a casa de expedidor até à casa do consignatário.

E ganha dinheiro.

Ganha dinheiro, é modo de dizer. É de presumir que em muitos casos o percam, porque empresas que se dedicam a exploração dos transportes colectivos haverá que, não entram em linha de conta, a fixar o valor dos fretes, com a percentagem necessária à amortização dos veículos, amortização que não pode deixar de ser pesada em face da curta duração que elas têm. Outras, empresas, para ganharem dinheiro, sobrecarregam os veículos sem consideração pela sua capacidade de carga, nem pela segurança das vidas dos motoristas e seus ajudantes.

Quantas vezes se ouve dizer: se transportássemos só a carga normal perdíamos dinheiro! O frete não daria para a gasolina.

Quem passa junto aos recintos do nosso porto vê por toda a parte wagons e wagons carregados com toros de pinho para embarque. Camionetas com tal carga não se devisa nenhuma. Entretanto são as camionetas que transportam esses toros de pinho desde os pinhais onde são cortado até às estações de caminhos de ferro mais próximas que os recebem.

*Há lugar para todos:*

Temos uma rede de estradas magníficas que cresce de dia para dia e que deve andar já por 13.000 quilómetros de extensão. Muitas das estradas para não dizer todas, atravessam regiões mais ou menos férteis, susceptíveis de maior desenvolvimento quando bem exploradas e bem servidas por meios de comunicação.

Há pois campo vasto para uma camionagem activa e próspera, sem necessidade de interferir com o serviço dos caminhos de ferro.

As estradas que correm ao longo destes e onde a concorrência se pode fazer sentir representam uma pequena extensão em relação à rede total que por toda a parte oferece perspectivas de lucro em matéria de transportes.

Não haverá, em muitos casos, esperanças de grande sucesso logo de começo, mas as correntes de tráfego criam-se. Foram os caminhos de ferro que criaram as que existem. Quando se lançaram os primeiros caminhos de ferro não havia indícios de êxito. Pelo contrário: todos supunham uma loucura. E entretanto eles alcançaram, mesmo entre nós, importância capital. Outro tanto acontecerá com muitas das carreiras de camionetes que se estabeleçam por esse país fora. Tal como aconteceu com os caminhos de ferro, muitas delas precisarão de subsídio nos primeiros tempos.

E porque não há-de o Estado conceder esse subsídio?

O transporte de malas de correio, confiado a algumas das empresas, pode ser estímulo para elas alargarem a sua acção desde que tal serviço seja razoavelmente remunerado.

Quanto maior for o número de carreiras de camionetes que se estabeleçam, maior será a quantidade de tráfego que o caminho de ferro terá para transportar. E este, por sua vez, irá dar mais vida às carreiras de camionetas que se estabeleçam, porque o tráfego se intensifica.

Hoje, como ontem e como sempre, os dois sistemas de transporte não precisam de guerrear-se para viver. Pelo contrário: da boa harmonia entre os dois deve resultar prosperidade para todos.

## AS NOVAS CONSTRUÇÕES

Tem-se activado, por forma superior a todo o elogio, a construção e a reparação das estradas. Novos troços se juntam aos existentes e grandes estradas de inter-comunicação dos vários distritos estão em andamento, como a que se destina a ligar Castelo Branco com Coimbra, etc.

Troços interrompidos por falta de pontes têm sido completados e abertos à circulação. Enfim, dispendem-se anualmente copiosas somas que andam já à volta de cem mil contos para que a viação ordinária progrida.

E a viação acelerada?

Essa quasi que estacionou, como que à espera de ver em que param as modas.

Creemos porém chegado o momento de cessarem as indecisões.

A camionagem por muito aperfeiçoada e por muito desenvolvida, não pode dispensar as vias férreas que não de continuar a constituir as grandes artérias da circulação. Todos estão já de acordo e que convém fazer certas vias férreas há muito justificadas. Igual acordo se estabelecerá em relação a outras sobre que tem havido dúvidas. Está nesse caso, ao que parece, a linha do Vale do Sorraia e a grande ponte sobre o Tejo, no Montijo.

### O BARATEAMENTO DOS TRANSPORTES

Não foi propriamente a criação de transportes fáceis e rápidos que revolucionou a economia do mundo. Foi, sim, o estabelecimento dos transportes baratos.

A livre concorrência que se estabeleceu entre os vários centros de produção, uns já criados em condições mais desfavoráveis e outros que aproveitaram das lições dos primeiros e até de vantagens ulteriores, não deixou de clamar por transportes cada vez mais baratos para que os produtos pudessem lutar nos mercados do consumo.

E foi para evitar o aviltamento de fretes, que só serve para arruinar os que se metem na luta, que ao longo das linhas férreas a construir se reservou sempre uma larga faixa onde nenhum outro caminho de ferro se podia construir em concorrência com o concedido. A protecção ao caminho de ferro, protecção necessária e justificada, não é de hoje nem de ontem. Foi de sempre. E protecção semelhante virá a ser necessária para certas carreiras de camionetes que se pretendam estabelecer, ou elas sejam exploradas pelos particulares, ou até pelo próprio Estado.

A verdade é que o barateamento de transportes tem limites, embora eles se possam fazer baixos com a introdução de reformas adequadas e com o melhor aproveitamento do pessoal e do material que as Empresas têm.

Muitos pensam que as condições melhorariam desde que se reduzissem os vencimentos dos administradores, alvo constantes de acerrações críticas.

Como se os vencimentos deles, por mais elevados ou por mais baixos, pudessem ter influência no custo da tonelada quilométrica.

A economia nas explorações ferro-viárias, como em tudo, não resulta de serem dirigidas por administradores competentes,

Se o governô da União Sul Africana, por exemplo, paga ao administrador dos seus caminhos de ferro e portos, mais do dôbro do que ganha o ministro respectivo, não é porque não pudesse encontrar administrador que se sujeitasse a ganhar menos do que o ministro, mas porque quer ter à testa dos serviços um administrador competente. Mas esse administrador leva tão longe o zelo pela economia de exploração que não duvida expedir circulares em que recomenda aos datilógrafos, seus subordinados, que não inutilisem as notas em que cometam enganos, porque fazendo-o, desperdiçam tempo e papel!

Pelo que, dele se não pode dizer «de minimis non curat pretor».

Nêste capítulo de economia, se muito se tem já feito, muito mais mais haverá ainda a fazer. Mas é preciso que as economias não sejam desordenadas para não produzirem efeitos contraproducentes.

### O TRANSPORTE DE PORTA EM PORTA

Uma das grandes vantagens que a tracção mecânica trouxe à economia dos transportes foi a de a mercadoria ser tomada pela camioneta à porta do expedidor e ser entregue à porta do consignatário.

Suprimiram-se assim duas operações, ou, para melhor dizer quatro operações de carga e descarga: suprimiram-se duas baldeações em que a mercadoria sempre sofre e a despesa muito avoluma.

E esta despesa adicional é tão gravosa, que muitas vezes, é superior à importância do frete pago ao caminho de ferro.

Muitas empresas, lá fóra, têm montado o serviço de entrega ao domicílio, não com o intuito de criar novas fontes de receita, mas tão somente para estimularem o tráfego, que ao caminho de ferro afluem.

Aqui, já se faz coisa parecida, com a diferença de que a preocupação foi mais de dar facilidades do que de conseguir economias.

A Empresa Geral de Transportes é uma Companhia que faz o serviço de entrega aos domicílios quando tal lhe é pedido e transporta ainda para o caminho de ferro a mercadoria que é entregue em postos

de despacho, criados em vários pontos da cidade. Mas essa Empresa visto que é independente do caminho de ferro, tem em mira ganhar dinheiro, o que é legítimo, mas com prejuízo do interesse do público.

Se tal serviço fôsse feito pelo próprio caminho de ferro, este estabelecerá tarifas completas incluindo a recepção e entrega da mercadoria quando tal lhe fôsse solicitado, tarifas que não apresentariam anomalias como agora acontece.

O serviço de transporte aos domicílios, feito em parte com o próprio pessoal das estações, saia mais barato: atraia tráfego e era nesse aumento de carga que a Companhia encontraria a compensação para o acréscimo da despesa que tal organização lhe acarretava.

O problema talvez seja um pouco complexo, na prática mas já se encontra resolvido em muita parte e por forma satisfatória.

É lutando com armas iguais que se pode ter esperança na vitória. Com o chupo ninguém se lembraria de enfrentar a Mauser.

Se a camioneta transporta de porta a porta, faça o caminho de ferro o mesmo, onde isso seja possível.

### A COORDENAÇÃO DOS ESFORÇOS

Foi com grande relutância, mesmo a médo, que em alguns países os governos intervieram para que, na desordenada concorrência que se estabeleceu entre a estrada e o carril, a economia do país se não desorganizasse, ou, pelo menos, não soffresse.

E ela corria realmente o risco de desorganizar-se porque o abaiamento sucessivo de fretes, duma banda e da outra, poderia levar, como nos tempos das mala-postas, ao serviço gratuito com almoço pago, se não se chegasse ao extremo da gorjeta ao passageiro pela honra de preferir um meio de transporte ao outro.

Todos reconheceriam porém que não havia outro remédio se não intervir.

E por toda a parte essa intervenção se tem dado, embora com modalidades várias, mas sempre com o objectivo de conciliar e harmonizar os interesses de todos.

Nem sempre o público viu com bons olhos essa intervenção que lhe parecia parcial. Esquece facilmente que em tôdas as luctas desordenadas que se estabelecerem é elle sempre a principal vítima.

A verdade é que os dois sistemas de transporte, por estrada e por caminho de ferro, completam-se hoje como se completaram sempre.

Os caminhos de ferro constituem as nervuras centrais da rede de transporte que deve cobrir o país e abranger todos os centros de grande importância.

As estradas representam a ramificação dessas nervuras que levam a vida e a atividade aos pontos mais remotos do país.

É preciso assegurar o progresso a todos. E é preciso não esquecer que os combóios não saem dos carris se não quando há descarrilamentos. E os carris onde caem aí ficam. Ao passo que a camioneta desloca-se para toda a parte com a maior facilidade.

Quando não rende numa carreira muda-se para outra sem prejuízo de maior. O caminho de ferro não se muda: e o capital do primeiro estabelecimento nêle invertido não se recupera.

Não significa isto que o progresso deva acorrentar-se a um sistema de transportes só porque custou muito dinheiro o seu estabelecimento: mas quer dizer que não se deve sacrificar um valor quando êle, embora com correcções, se amolda a tôdas as necessidades e os pode satisfazer mais cabalmente do que os satisfazem aqueles que lhe disputem a primacia.

Do que até agora apareceu, o caminho de ferro, completado com as camionetas, é ainda o que melhor satisfaz às exigências do progresso actual.

Se amanhã aparecer coisa melhor não faltará emprego para a sucata que estes dois sistemas venham a produzir.

Por agora nenhum pode desaparecer, e por isso não devem entrar em luta de concorrência. A sua acção ordenada e coordenada é que há-de continuar a contribuir para o bem colectivo.

São meios de transporte que não se excluem, antes se completam, não se aniquilam.

Por ter aparecido a camioneta veloz não desapareceu da estrada a carroça ronca nem dos caminhos velhos o animal de carga.

# CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

## A COMPANHIA DO

### NORTE DE PORTUGAL AO CABO DE DEZANOVE MESES

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

Durante o ano económico findo a Direcção dos Serviços de Portos e Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique construíram mais um trço de 50 quilómetros na linha de Mombaça que, desde logo ficou aberta à exploração pública.

Substituíram totalmente a bitoja de 0<sup>m</sup>,75 por outra de 1<sup>m</sup>,67 na linha de Quelimane.

Procedeu à construção de 14 habitações para o pessoal e mandou captar água em Maniquela para distribuição.

Inaugurou três carreiras de camionagem com a extensão útil de 67 quilómetros, 74 quilómetros, e 298 quilómetros, respectivamente, a última das quais ficou ligando Moçambique com Quelimane.

Além de todos estes importantes melhoramentos adquiriu ainda três locomotivas e duas automotoras.

Com tão efectivos melhoramentos todos os elogios à sua direcção são devidamente merecidos.

Para os caminhos de ferro da colónia de Moçambique foram já remetidos 25 vagões, 3 locomotivas, 4 automotoras e 7 camiões que, com mais 4 locomotivas, 10 guindastes eléctricos e 4 guindastes automóveis, já encomendados, se destinam aos serviços do primeiro trço do caminho de ferro do Limpopo.

Desta forma ficará facilitada a construção rápida dos outros trços seguintes de maneira a concluírem-se as grandiosas obras de irrigação do Val do Limpopo.

Os projectos dos decretos respectivo, elaborados pelo Sr. Minitro das Colónias, estão em discussão no Conselho Superior das Colónias.

É que a camioneta não sai da estrada, como o combóio não sai da linha. E o animal de carga continúa a ir a toda a parte.

Os meios de transporte aperfeiçoam-se: a humanidade de todos eles carece para satisfação das suas necessidades, ou para regalo dos seus prazeres. O homem que hoje viaja, tão depressa anda de avião, como de combóio, ou em automóvel. Todos os meios de transporte têm a sua utilidade. Os luxos superfluos de hoje são necessidades imprescindíveis amanhã.

Não terminaremos estas despreziosas considerações sem transcrever para aqui as conclusões que sobre o assunto foram votadas no último congresso de Caminhos de Ferro e que ainda não perderam a actualidade.

« O Congresso dos Caminhos de Ferro insiste especialmente no facto da linha férrea ser ainda hoje o meio mais económico em relação ao preço do fabrico total entre os pontos que ela liga e que portanto o interesse geral exige que a via férrea conserve os seus transportes ».

« Se nisso encontra grandes dificuldades é porque:

- 1.º — « está submetido a condições legais ou regulamentares muito onerosas para ela;
- 2.º — « está ainda agravado, em muitos países, em sobre-cargas financeiras e fiscais superiores às de todos os outros meios de transporte. Importa remediar estas duas causas de desigualdade se não se quiser sofrer graves consequências económicas e financeiras ».

São homens do *metier* que falam e a quem a paixão não cega.

Há dois meses, há um mês, era o mesmo título do editorial de *A Voz*, salvo o número de meses que vai crescendo. Queira Deus o não seja em igual dia de Abril de Maio, etc.

Será impertinência esteril a insistência em versar assunto mais que esclarecido sob todos os aspectos? Se-lo-ia, se não houvesse no prolongamento de situação tão anormal prejuízos causados, ofensa de direitos, labu injusto atirado para cima de uma administração apenas nta oficialmente ao público na iminência de acção judiciária por actos criminosos: se não houvesse interesses legítimos profundamente afectados, até de credores a que se prometeu um projecto de acordo sujeito ao Governo no prazo de seis meses, e que ao cabo de 18 reves-tiu a forma de ofertas irrisórias de redução das dívidas da Companhia.

Como é isto possível?

Houve no caso alma danada que sugerisse a necessidade de providências violentas fora de todas as normas legais e em disparidade com outras tomadas em casos muito mais graves? Como pode ao cabo de tanto tempo manter-se essa influência, cujo facies moral é bem conhecido?

Repetiu-se a famosa comédia de Molière. O amigo de Orgon que tacteava o vestido de Elvira, pôs o d. no da casa fora dela.

E assim vimos uma comissão, simultaneamente de administração e de inquérito, que inquiriu sem audiência da parte inquirida, sem car conta do que descobriu, e prolonga indefinidamente os poderes da gerência em que foi investida, depois de ter renunciado ao seu lugar nela um brioso engenheiro, que exeria as funções de admini-trador delegado!

Encarregada de administrar, devia, sem perda de tempo, diligenciar a entrega, pelo Estado, dos 70% dos déficits passados do Tâmega e pôr termo a uma situação ruinosa por energias providências: revisão do contrato ou abandono da exploração da respectiva linha.

Devia abrir sem demora (o que era possível) o trço Boa Vista à Trindade e dar assim notabilíssimo incremento ao tráfego.

Devia diligenciar pronta solução acerca da independência das linhas no trço Trofa-Louzado, assunto há tanto tempo paralizado.

Devia respeitar o compromisso tomado para liquidação pronta de um adiantamento, feito com essa expressa condição, constante de actas, como fez com o suprimento do Banco Nacional Ultramarino.

Devia elaborar e publicar o relatório de 1933 e pôr acionistas e obrigacionistas ao facto da situação.

Há pelo de 15 meses (em Dezembro de 1933) foi-me declarado, por quem de direito, que de modo algum se prolongaria a anomala situação criada pelo Decreto n.º 22.951 de 5 de Agosto dêsse ano. Quinze meses mais não será sintoma de protelamento indefinido da resolução, que a consciência e a boa razão impõem, mas que o amor próprio ou estranhas influências não deixam tomar?

Tenho pugnado, com insistência própria do meu feito, pouco propenso a esmorecimentos, pela regularização pronta, justa e honesta de um verdadeiro *imbroglio*, que nunca devia ter sido criado.

Recalco dentro em mim os movimentos da alma, os sentimentos e as palavras que os traduziriam em legítimo desafogo. Procuo manter a serenidade e cordura de linguagem, sem deixar de sentir profunda máguia ante a inferioridade da situação em que, num caso de mim conhecido a fundo, se encontra a razão, a justiça e o direito. Antevejo triste o de fecho para um inciente mal começado, prolongado em demasia e por isso mesmo agravado com ofensa do prestígio de quem o deve ter intacto.

(De *A Voz* 8-3-35)

# ECOS & COMENTÁRIOS

Por NICKLES

## COMBATENTES DA GUERRA

**N**O número passado desta Revista, e nesta mesma secção fizemos eco de uma medida acertada que foi posta em prática afim de evitar alguns abusos que redundam em sérios embaraços.

O Governo fez publicar um decreto no mesmo local transcrevemos, afim de ser averiguado, rigorosamente, quais os combatentes da Grande Guerra que merecem esta justa designação e foram iniciados os trabalhos para esse fim.

Por mero acaso o escritor destas linhas appareceu em determinada junta de freguesia cujos seus componentes interpretaram a seu modo a circular enviada pela respectiva administração do Concelho.

Apareceram a depôr uns seis ou sete combatentes que julgavam passar a receber uma mensalidade depois das suas declarações e não deixou de aparecer uma personagem que pertenceu à marinha mercante e que se diz combatente da grande guerra, com direito a usar na fita da Medalha da Victoria, uma estrelinha branca, idêntica à que usam os combatentes com mais de seis meses de «front» (primeira e segunda linha).

Nada sabemos a este respeito mas o que se torna absolutamente necessário é que de uma vez para sempre se saiba quem são os verdadeiros combatentes que tomaram parte na Grande Guerra, na Europa e na África e que ao menos seja passado um certificado, pois uma grande parte das cadernetas militares não são as indicações necessárias de várias situações que os militares passaram desde a data que embarcaram.

Deverá fazer-se uma rigorosa revisão aos papéis do C. E. P. e controlar toda a documentação para se chegar a um apuro.

A maneira como está sendo feita o inquérito dos combatentes parece não dar o resultado desejado, no entanto aguardamos os resultados.

A propósito transcrevemos um interessante capítulo dum artigo publicado pelo sr. coronel Taveira, pessoa que não conhecemos mas a quem pedimos desculpa da ousadia, crenças que obtemos com a devida venia, o perdão de transcrição!

«Estou fora do assunto, mas venho dizer que acho muito justo quanto se lhes faça, porque merecem da Pátria a recompensa que se lhes atribuir. E, talvez assim, com esta medida beneficente, se possa apurar e conhecer sem sofismas quem são os verdadeiros e autênticos «combatentes», aqueles que se sacrificaram nas campanhas da Europa e da Africa, ficando desmascarados os falsos militantes que se apresentam em toda a parte com o distintivo glorioso da «Liga».

«E' o caso de quererem demonstrar serviços à Pátria, que não prestaram, e os tentaram uma vengera a que não têm direito».

«Aborrecido com as vaidades de tantos heróis que difficilmente podem provar que estiveram em campanha, pus de parte o distintivo semi-official dos combatentes da Grande Guerra, porque quasi sem e torna odioso, por ser banal e usado por quem o não merecem».

«O descarado uso e abuso que por aí se faz dêste emblema nobilissimo merece o meu reparo e a minha condemnação, ante o repto escandaloso e desvergonhado. A guerra que os impérios centrais moveram às nações pacificas deu a alma ao diabo no fim de 1918, há, portanto, mais de 16 anos, mas eu tenho visto por essas ruas e lugares públicos muitos janotas — com pouco mais de 25 anos de idade — ostentando na lapela o emblema credencial de autênticos e verídicos combatentes! E' isto sério? Não é. E' falta de vergonha e abundância de descaramentos».

«Mas quem é que distribui o emblema a tais janotas? Onde é que o vão receber? Que documentos apresentam para serem acreditados? Os dirigentes da «Liga dos Combatentes» são criaturas dignas e altruistas, têm-se sacrificado o mais que podem — como é sabido — em benefício da benemérita instituição a seu cargo (que não é secreta!) mas não

lhes terá sido possível obstar ao descarado abuso que lança desmerecimentos sobre a «Sociedade» que protegem»

*Muito bem diz o sr. coronel Taveira que é merecido dum rigoroso castigo todo aquele que se apresenta com distintivos ou insignias que lhe não pertence, devendo ser condenados a prisão e multa todos os abusadores de tal facto.*

## REGRAS DE BOA EDUCAÇÃO

**A** seu filho Arcadio deu Theodosio, o grande imperador romano, por mestre, o filosofo Arsénio. O rapaz, cioso do seu nascimento, costumava ficar sentado perante o professor. Theodosio logo que viu isso, increpou assim seu filho: «Levanta-te e cede o lugar a teu mestre. O nascimento e a riqueza são meros acasos; por aí não te cabe merecimento algum, e Deus bem os pode tirar de hoje para amanhã. Porém a sabedoria é o verdadeiro merecimento dêsse filosofo, e ela será acatada e venerada em toda a parte. Levanta-te e cede o lugar a teu mestre».

## BUZINAS DE AUTOMÓVEIS

**E**M tempos ouvimos dizer que desde Janeiro dêste ano terminavam essas formidáveis buzinas de automóveis capazes de assustar um morto.

Continuamos a ouvir por essas ruas de Lisboa os klaxons de certos automóveis no mesmo berreiro, não havendo já a aquele respeito que existia pelas casas de saúde.

Julgavamos ter terminado esse abuso mas vimos e ouvimos que não.

A propósito de buzinas diz o «Figaro» de Paris que Mussolini gostando de trabalhar... em silêncio resolveu acabar com as buzinas.

Além disso, gostando do espectáculo duma capital activa, julga, não sem razão que os ecos da verdade-ira actividade não são necessariamente os mais ruidosos. Por isso o ruído dos klaxons e das buzinas o incomoda, porque considera que, sendo êste um instrumento de progresso, pode desempenhar o seu útil papel sem acarretar doenças nervosas aos cidadãos.

Por estas razões, fez uma pequena experiência, realizada recentemente em Roma e em Milão. Proibiu pura e simplesmente o uso do klaxon em certas zonas. E os conductores verificaram que os seus carros caminhavam a-pesar-de tudo e que não causaram mais atropelamentos. Tão útil julgou o Duce a descoberta que convocou um conselho de ministros para lha comunicar e o conselho de ministros deliberou que dela beneficiasse a nação inteira.

Daqui por diante não haverá mais buzinas nem mais klaxons em Itália.

Outro tanto devia acontecer em Portugal.

## QUANDO SE COME NÃO SE LÊ

**M**ESMO quando a leitura não exija grande esforço de imaginação, é sempre perigoso ler quando se está comendo, porque o cérebro, ao trabalhar, atrai sangue do estômago e afecta a secreção dos sucos digestivos, causando portanto indigestão.

As comoções violentas fazem parar de repente o trabalho digestivo e suspendem a secreção salivar.

Os comerciantes e os literatos padecem, às vezes, de vômitos quando comem sós, porque se abstraem nos seus pensamentos, o cérebro trabalha e o funcionamento do estômago suspende-se.

Quem diz comerciante e literatos diz, também, qualquer pessoa que se encontre com o espírito, preocupado seja porque motivo fôr.

Como regra geral, quando o estômago está cheio, deve-se deixar descansar o cérebro para evitar indigestões e outros accidentes.

## COMBATENTES DA GUERRA

**PUBLICOU** há dias um jornal da tarde uma local de interesse para os Combatentes da Grande Guerra, do teor seguinte:

«A Liga dos Combates da Grande Guerra, pede-nos que tornemos público que os combatentes da Grande Guerra podem concorrer, até aos 40 anos, aos lugares de primeira nomeação, no concurso aberto, nos termos do decreto n.º 24.209, pela Administração Geral do Porto de Lisboa, para o preenchimento das seguintes vagas: primeiros, segundos e terceiros oficiais, escriptorios-dactilógrafos de 1.ª e 2.ª classes, recebedores-pagadores de 1.ª e 2.ª classes, recebedores-pagadores de 1.ª e 2.ª classes telefonistas de 1.ª classe, chefe do pessoal menor, chefe de cais, marcadores de 1.ª e 2.ª classes, maquinistas principais de guindastes eléctricos, mestres de rebocadores de 1.ª e 2.ª classes, contramestres de rebocador mestre de draga de 1.ª e 2.ª classes, fiscais de trabalhos hidráulicos, fiscal de trabalhos de construção civil, encarregado da oficina de ajustamento de guindastes, mestre geral de oficina de pequenas reparações, capataz de vias e enfermeiro.

Estes concursos são abertos pelo prazo de trinta dias, a contar da data deste aviso no *Diário do Governo* (4 de Fevereiro), devendo os candidatos apresentar, neste prazo, os respectivos requerimentos e documentos na 1.ª Repartição (Secretaria).

Como o assunto interessava grandemente a todos os combatentes que por aí andam á procura de trabalho, tratámos de averiguar o que de verdade continha a noticia e afinal soube-mos que, por enquanto, só está aberto concurso para marcadores, a que podem realmente concorrer os combatentes da Grande Guerra que ainda não tenham atingido os quarenta anos, e o concurso de dactilógrafos a que só podem concorrer senhoras.

De resto nada há de positivo e quanto ás vagas de primeiros, segundos e terceiros oficiais estas são preenchidas, quando as houver — o que não será por estes anos próximos — pelo pessoal que ali trabalha há muitos anos.

## SANTA CAMARÃO

**N**ÃO se pode ser peixe por esse mundo fora pois quem o fôr está sempre sujeito a ser comido ou engulido como um do alto mar.

E' o caso que acaba de acontecer com o conhecido «Boxeu» português, José Santa mais conhecido pelo Santa Camarão.

E resume-se muito simplesmente no seguinte:

«Foram recebidos e publicados nos jornais telegramas em que se dizia ter realizado em Nova York, no dia 12, um combate de box entre o norte-americano Irving Eldrige e o português José Santa (Camarão) vencendo o primeiro por K. O. técnico ao sétimo assalto, num combate combinado do dito.

Eldrige pesa 129 libras e um quarto e o José Santa 129 libras e meia.

Quem assina o telegrama é a Agência United Press.

Muitos parabens pela transmissão de tão boas informações, pois nem o próprio Santa Camarão, que se encontrava em Lisboa sabia estar em Nova York, a ganhar algumas libritas e a apanhar uns soquetes com luvas de quatro ou seis onças. Já se chama mentir descaradamente».

## A FECHAR

O neurasténico — Estou cada vez mais triste.

O amigo músico — Queres que toque uma das minhas músicas para te distrair.

O neurasténico — Prefiro a tristeza.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

AGENDA DE LOCOMOTIVAS  
HENSCHEL PARA 1935

Publicado pela Casa Henschel & Sohn da Kassel, faz parte desde hoje da nossa estante uma interessante agenda para o corrente ano.

O ano de 1935 é o ano que os alemães consagraram aos Caminhos de Ferro Alemães, e no qual os Caminhos de Ferro do Estado Alemão celebraram festivamente o centenário da sua existência, ao mesmo tempo que também a firma Henschel & Sohn comemora o 125.º jubileu da sua fundação. A agenda de locomotivas Henschel apresenta estes acontecimentos numa forma feliz. A agenda, que representa, após uma pausa de muitos anos, publicação curiosa em técnica de locomotivas. contém um esboço relativo à existência das modernas locomotivas e, num recheio de 284 página, encontram-se elementos especialmente cuidados e proficientemente coligidos, uma parte dos quais ainda não foi editada até agora. O conteúdo limita-se, não somente às locomotivas a vapor; contém igualmente o que diz respeito à tracção eléctrica, às locomotivas com motor e aos reboques. Sob este ponto de vista não é possível ir mais longe do que o que se contém no texto. Para se conceber o quanto rica é esta obra basta citar que os títulos constam do seguinte.

Determinação das dimensões principais, pesquisa das marchas de arco, articulação das locomotivas cálculo de locomotivas americanas, cifras de contróle das caldeiras, cavilhões de ajustagem, contra-pêso, manobra de direcção, freio, iluminação eléctrica, inflamação do carvão, carros de accionamento a vapor, movimento dos fluídos, locomotivas de condenação, etc. etc.

Verifica-se por isto que este livro não contém menos de 75 tabelas numéricas e 225 figuras. São dignos de especial menção os desenhos detalhados e cuidadosamente apresentados dos diversos tipos de locomotivas unitárias dos Caminhos de Ferro Alemão e os quadros de números com as dimensões das locomotivas modernas Henschel. Desta forma a agenda em questão abrange tudo quanto neste campo é de interesse, e numa maneira condensada permite num consêndio de fácil procura encontrar o que convém. Constitui, em virtude do seu formato prático (11 x 15 cm.) e da excelente apresentação gráfica, um inestimável e útil guia de confiança. Mas também o técnico desta especialidade encontrará nele um explicador conveniente para lhe dar uma ideia do estado e desenvolvimento do movimento dos caminhos de ferro.

Ainda no corrente ano será publicada uma edição em língua portuguesa.

# PELO ESTRANGEIRO

Por ALEX. FILIPE

## A EXPOSIÇÃO DE 1937, EM PARIS, E A PONTE DE IENA

Acaba de dar-se, em Paris, a primeira cavada, simbólica, dos trabalhos inaugurais para a exposição de 1937. A bem dizer, trata-se ainda dos trabalhos preparatórios, ou seja o alargamento da ponte de Iena que, pela sua posição central entre a Torre Eiffel e o Trocadero, gozará duma privilegiada situação na topografia do local do certame.

O problema a resolver com a aludida ponte é quasi o mesmo que a engenharia terá de resolver para a ponte da Concórdia. Trata-se, prejudicando o menos possível a circulação, de alargar consideravelmente essa obra que ficará depois com 33 metros de largura entre os parapeitos, ou sejam 21 metros para a calçada e 6 metros de largura para cada um dos passeios.

Para êsses trabalhos vai utilizar-se um processo que é inteiramente novo e bastante curioso, o qual consiste em construir novos pilares em substituição dos antigos, de cada lado da antiga ponte, obtendo-se assim duas novas cabeças que depois se virão a ligar à primitiva, por *tabliers* de ferro, de 7 metros de largura.

Uma grua flutuante e duas em terra serão os formidáveis engenhos de força, por agora precisos para o assentamento dos novos pilares e uma centena de operários os seus iniciais obreiros nêsse importante trabalho.

Depois levantar-se-ão os andaimes para a construção das abóbadas.

Dezassete mil metros cúbicos de areia e 3.500 toneladas de cimento serão indispensáveis para a fabricação do betão preciso; 1.200 toneladas de aço laminado, 1.700 toneladas de pedra talhada, e 26 meses de trabalho são, ao que até agora os cálculos já chegaram.

Êstes trabalhos a-pesar-da subestrutura ultra-moderna conservarão a sua forma histórica ou, melhor, clássica. Assim, as estátuas que presentemente a adornam conservar-se-ão e os parapeitos serão idênticos aos actuais.

Esta ponte é a mesma que em 1814 Blücher queria destruir por represália, a qual pela frutuosa intervenção do Tzar da Rússia teve a dita de ficar inculune.

## A CRISE NA INDÚSTRIA DO MATERIAL ROLANTE EM FRANÇA

A diminuição de encomendas das grandes redes de caminho de ferro tem consideravelmente reduzido a actividade desta indústria.

As encomendas de locomotivas a vapor baixaram

de 404 unidades, em 1930 ao limitado número de 25, em 1934.

Na carruagens e vagões a diminuição foi igualmente considerável, pois as encomendas desceram de 17.145 unidades, em 1929, a 2.345, no ano passado.

No que respeita a carruagens metálicas, a redução é no entanto menos considerável na baixa, sendo porém mesmo assim apreciável: 700 unidades, em 1930 e 372, em 1933.

O mercado oficial é também insignificante visto que as rês coloniais se mantêm numa expectativa muito duradoura, em face da concorrência da camionagem.

Quanto às exportações para o estrangeiro, em França, são praticamente nulas, em virtude do preço muito elevado da mão de obra nacional.

## A VERTIGEM DAS VELOCIDADES

A famosa locomotiva a vapor, a "Flying Scotman" que diariamente faz o percurso de Londres à Escócia, criou recentemente um novo "récord" ferroviário, numa viagem especial de Londres a Leeds e volta, pois atingiu durante parte do percurso a espantosa velocidade de 100 milhas por hora.

Esta prova foi feita de combinação com as autoridades alemãs, responsáveis pelo funcionamento do "Voador Hamburguês" (\*), entre Berlim e Hamburgo, com o fim de demonstrar que uma locomotiva a vapor poderia igualar e até ultrapassar as velocidades dos combóios rebocados por locomotivas a motores de explosão.

Na viagem de Londres a Leeds o "Flying Scotman" rebocou quatro carruagens, sendo uma delas de linhas aerodinâmicas. Percorreu a distância de 186 milhas por hora, com a velocidade máxima de 94,7. No trajecto de volta foram atreladas mais duas carruagens, aumentando assim o peso rebocado de 145 para 205 toneladas, e não obstante êste aumento o trajecto foi completado em 157 minutos.

Nesta viagem obteve-se uma velocidade de 100 milhas por hora entre Grantham e Peterboroug.

Uma análise dos dois trajectos mostrou que a locomotiva manteve uma velocidade média de 80 milhas por hora, durante quasi 250 milhas, sendo percorridas perto de 40 milhas à média horária de 90 milhas.

\*

Ainda há poucos dias um outro combóio movido por motor de explosão, o regular entre Paris e Deauville, alcançou 192 quilómetros à hora, durante 7 qui-

(\*) Veja-se a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1125, referida a 1 de Outubro de 1934.

lómetros, nos pontos que distam de Mans a Connere.

Na América do Norte, também há bem pouco tempo se conseguiu a mesma velocidade no expresso eléctrico de Los Angeles-Chicago até Nebraska, pois prefere o trajecto entre as duas cidades, em 24 horas, menos do que o mais veloz combóio-vapor.

### FOI A BÉLGICA, FAZER ENSAIOS, UMA CARRUAGEM-LABORATÓRIO

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, na sua natural ansiedade de prodigalizar aos seus inúmeros leitores assuntos da especialidade ferroviária que lhes mereça o interesse das suas atenções, não se poupa nunca a encargos e sacrifícios para assim manter um permanente contacto entre o seu público e os factos interessantes ocorridos no estrangeiro.

Desta forma ainda há bem pouco tempo se referiu, golo após as experiências duma locomotiva, realizadas em Vitry, ao sucedido e, já hoje vem de novo dar conta doutro caso inédito nos anais ferroviários. Trata-se duma carruagem especial que a França possui e que, como oportunamente noticiámos, é um verdadeiro laboratório ambulante.

Porém, antes de entrarmos pròpriamente no assunto seja-nos permitido afirmar que, presentemente, a engenharia francesa tem sabido honrar-se, criando, para si, uma situação de destaque com as inovações que apresenta ao mundo industrial.

Ainda não há quinze dias que a Bélgica tendo necessidade de experimentar uma nova locomotiva de dez rodas dirigiu nesse sentido, um pedido à França.

É certo que poderia ter procedido como a Inglaterra, enviando a máquina ao banco de ensaios de Vitry, como sucedeu em Dezembro do ano findo à *Cock o' the North*. No entanto, por circunstâncias especiais, preferiam os engenheiros belgas que a experiência se realizasse no seu próprio país para, mesmo assim poderem constatar pelas provas obtidas o que de outra maneira se verificaria em Vitry e formularam às redes francesas o pedido de cedência de uma das quatro carruagens-dinamométricas que a França possui e habitualmente permanecem junto do banco de ensaios de Vitry.

Estas carruagens — como, aliás, a *Gazeta* já informou há meses — permitem as experiências de qualquer locomotiva, nas vias ordinárias de comunicação.

Para o efeito desejado atrela-se à máquina um combóio especial, mais ou menos carregado e, entre a locomotiva e o reboque intercala-se a carruagem-dinamométrica, na qual diversos aparelhos registadores indicam a força de tracção exercida pela locomotiva, assim como as suas velocidades, potência, temperatura do vapor, etc.

A carruagem a que nos referimos, agora enviada à Bélgica, foi conduzida desde a *gare* do Norte, pelo expresso de Bruxelas e tinha de comprimento a bonita medida de vinte e três metros.

Comporta, em especial, uma sala, onde estão reunidos os aparelhos registadores, uma sala de trabalhos, alojamentos, para o pessoal e ainda uma pequena oficina.

A sua aparelhagem permite registar, não somente a velocidade, a força de tracção, a potência, e o espaço percorrido, mas indica além disto todos os detalhes do funcionamento da locomotiva, tais como: a temperatura e a pressão nos diferentes pontos da caldeira, a potência desenvolvida pelos travões, etc.

Um dispositivo particular permite, também, que se analise exactamente a composição do fumo e se meçam as quantidades dos gases diversos que se encontram nesse produto da combustão.

Noventa fios eléctricos ligam os órgãos da locomotiva sujeita a verificação aos respectivos aparelhos da carruagem-dinamométrica.

Imagine-se, pois, com que cuidados técnicos e a que rigorosa engenharia se devem a realização perfeita de todas essas ligações. Veja-se igualmente quanto de maravilhoso têm esses aparelhos que, embora extremamente sensíveis conseguem anular os efeitos prejudiciais das grandes velocidades, tais como as vibrações constantes e os choques repetidos a que ficam sujeitos todos os veículos da via férrea.

Todavia a-pesar-da excelência dos resultados obtidos pelas experiências, onde se avaliou com rigor de medidas exactas o trabalho de verificação e constatação a efectuar, o banco de ensaios de Vitry, esplêndida e bela realização da indústria francesa, ainda se impõe como mais eficiente garantia dos exames a que são sujeitas todas as novas locomotivas cujo tipo, construção e modelo se queira firmar com atestados autênticos do seu valor efectivo.

### AS MODERNAS AUTOMOTORAS DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

As companhias ferroviárias dos Estados Unidos da América já começaram praticamente a substituição dos combóios de passageiros, de grandes percursos, por automotoras de combustão interna, que desenvolvem velocidades elevadíssimas e proporcionam novas comodidades aos passageiros, obtendo, para mais, a administração desses organismos extraordinárias economias nos serviços de tráfego.

Já recentemente nos referimos nesta revista á automotora da União do Pacífico e, vamos, agora, dizer algo da *ZEFIRO*, pertencente à Companhia dos Caminhos de Ferro de Chicago a Burlington y Quincy.

Esta companhia, no fim do verão de 1934 poz ao serviço uma automotora-Diesel-eléctrica, extra-rápida, entre Kansas City e Lincoln, substituindo o combóio a vapor que servia essa linha e de tal facto resultou uma extraordinária melhoria, não só no que diz respeito ao benefício dos horários, como ainda, e, principalmente, pelas consideráveis reduções nos gastos de exploração.

A nova automotora que foi baptisada com o nome

de *Zefiro*, compõe-se de três carruagens, montadas em quatro carretões e ocupa um comprimento total de 58,™8, não ultrapassando o seu peso, em ordem de marcha, 88 toneladas.

O espaço útil da primeira carruagem e do extremo dianteiro da segunda utiliza-se para o transporte de bagagens até ao peso máximo de 23 toneladas e também para o serviço do correio.

Distribuídas pelas três carruagens estão os 72 lugares para os passageiros e no fim da segunda carruagem encontra-se o salão de fumo, onde 20 pessoas se podem instalar comodamente.

Também no extremo da terceira carruagem há um compartimento-salão com 12 assentos, onde se poderão dar *rendez-vous* entre os passageiros que não preferam a permanência no *bar*, instalado na segunda carruagem.

As linhas absolutamente aerodinâmicas deste combóio, foram adoptadas depois de verificados os melhores resultados demonstrados nas experiências realizadas sobre modelos em escala reduzida, e que se efectuaram no túnel do Instituto Tecnológico de Massachussetts, onde se conseguiu obter a velocidade, rigorosamente constatada, de 172 quilómetros à hora.

A 152 quilómetros à hora a resistência ao movimento fica reduzido, por efeito da sua acentuadíssima forma aerodinâmica a uns 47 % da que suporta um combóio ordinário.

A estrutura do combóio foi construída com bases de perfis de aço projectado especialmente para o seu caso.

As paredes e o tecto da caixa estão termicamente isolados com alfol.

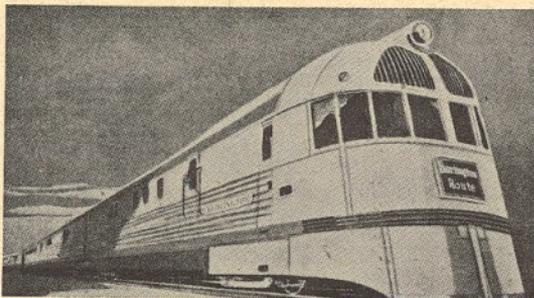
O motor que aciona esta automotora é de sistema

Diesel da marca Winton com 8 cilindros em linha e alta compressão.

Funciona segundo um ciclo de dois tempos, desenvolve uma potência de 600 H. P. e dá 750 rotações por minuto.

O seu peso ficou sensivelmente reduzido com a liga de metal empregado e não pesa mais de 9 ou 10 quilogramas por H. P. graças, também, ao sistema de soldaduras Lukenweld, o que permite reunir num só bloco o motor, integrado pelo bloco de cilindros e o *carter*.

A transmissão é eléctrica e o gerador está unido directamente ao Diesel por, acoplamento flexível de discos de aço.



*Vista de perfil esta nova automotora tem o seu quê de misteriosa aparência pela forma arrojada e inédita da sua configuração*

Uma extensão do eixo leva uma *polie* com várias correias trapezoidais que acionam um gerador eléctrico de 25 quilovátios, destinado a mover as instalações auxiliares.

Os dois motores de tracção estão montados no carretão dianteiro da carruagem motora; são excitados em série e os seus induzidos giram em carretos cilíndricos.

Os travões são do tipo Westinghouse SME-3, especialmente modificados para esta automotora.

A calefaccção obtem-se com uma caldeira que queima óleo, colocada no compartimento da equipagem, na segunda carruagem.

O seu funcionamento é absolutamente automático.

A nova automotora *Zefiro* foi exibida na exposição de Chicago sob a designação *Um século de progresso*.

Actualmente presta serviço entre as estações de Kansas e Lincoln, percorrendo em 4 horas uma distância superior a 400 quilómetros.

## Pôrto-VAMAR

Vinhos AUTÊNTICOS do Pôrto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:

**A. D. MARQUES**

Estrada de Bemfica, 749—LISBOA-Norte

Enderêço telegráfico: VAMAR—Lisboa

Telefone: Bemfica 336

# HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Março de 1895)

## Estatísticas

*Sul e Sueste.* — O movimento d'estas linhas nas primeiras 4 semanas do anno corrente, comparadas com as de 1894, dá os resultados seguintes:

	1895	1894
Passageiros . . . . .	18.616	21.175
Bagagens e recovasens-toneladas. . . . .	465	770
Mercadorias-toneladas . . . . .	12.594	10.941

Em virtude do augmento do movimento em pequena velocidade, não houve diminuição, antes excesso, na receita apesar do menor movimento de passageiros (2.559) e grande velocidade (307 toneladas).

*Comboios tremotas.* — O numero de passag-iros transportados n'estes comboios durante os mezes de janeiro e fevereiro d'este anno e do anterior foi:

	1895	1894
Janeiro . . . . .	22.372	15.760
Fevereiro . . . . .	21.360	15.574
Total. . . . .	43.762	51.554
a mais . . . . .	12.428	

A média por dia foi:

	1895	1894
Janeiro . . . . .	721	508
Fevereiro . . . . .	764	555
Nos dois mezes . . . . .	742	531

Em 1894 faziam-se 10 comboios por dia, o que dava a média de 53 passageiros por combóio; em 1895 fazem-se 16 á semana e 20 aos domingos e dias santificados, ou 52) com boios em janeiro e 468 em fevereiro, sendo, portanto, a média 44 passageiros por combóio.

Devemos concordar que é bem pouco para um serviço estabelecido ha mais de dois annos.

*Os ascensores da Central do Rocio.* — É curioso dizer-se que o movimento d'estes ascensores nos dias da chegada e partida dos estudantes que vieram de Coimbra á festa de João de Deus, foi:

Dia 7, chegada do combóio. . . . .	15.850
» 10, partida . . . . .	15.240

Poderiam ter transportado o duplo, especialmente no dia 10, se mais rápido fosse o seu andamento, porque é facto que pelas escadas subiram e desceram muitas mais pessoas que pelos ascensores.

Tode-se portanto calcular que, nomeadamente no dia 10, não foi inferior a 25,000 o numero de pessoas que foram á estação do Rocio.

## Linhas Portuguezas

**Beira Baixa** — Já está, desde o dia 11, restabelecida a circulação de todos os comboios n'esta linha, que esteve interrompida durante 12 dias por motivo dos temporaes.

**Lourenço Marques** — Segundo telegramma de Londres, Sir Edward Grey, secretário parlamentar do Ministerio dos Negocios Estrangeiros, disse na camara dos communs que o Tribunal de Juristas não deu ainda decisão a respeito dos pedidos dos portadores de obrigações e de outros relativamente ao caminho de ferro de Lourenço Marques, mas a

troca dos documentos já se effectuou; devem comtudo ser ainda ouvidos pelo tribunal os advogados das partes, e só depois é que o tribunal pôde dar a sua decisão.

**Urbana do Porto** — Nas obras da perfuração do tunnel da Avé-Maria já se começaram os trabalhos do revestimento da abobada.

**Valença a Monsão** — Vae brevemente installar-se a companhia que se propõe construir e explorar esta nova linha que, incontestavelmente, será de uma grande vantagem, não só para as povoações do alto Minho, que por ella, ficarão em communicação facil com a rede ferro-viaria do paiz e com a Galliza, como para as linhas do Minho e Douro, que aproveitarão do tráfego que essa facilidade de relações lhes virá dar á sua estação de Valença.

Os fundadores são os srs. visconde do Pêso de Melgaço, de Melgaço; dr. João Manoel Correia e Francisco José da Cunha Guimarães, de Monsão; conselheiro Miguel Dantas Gonçalves Pereira, dr. Narciso C. Alves da Cunha, Antonio Fortunato Feitosa, Augusto Caraux e Guilherme José da Silva, de Valença e Paredes de Coura; Agostinho Antonio Lopes Cardoso, Antonio Domingos Canedo, Francisco Antonio de Lima, João Ferreira da Silva, José Bento Pereira e Antonio José Nogueira da Silva Vianna, do Porto.

O capital inicial da 1.ª secção é de 120:000\$000, em acções de 50\$000 cada uma, considerando-se constituída a companhia logo que esteja integralmente subscripto o capital da 1.ª secção e cobrados 20 p. c. de ratificação. As chamadas para as seguintes prestações serão de 30 a 60 dias, na razão de 20 p. c. A sede da Companhia será provisoriamente no Porto, passando a ser em Valença logo que estejam concluidos os trabalhos de construcção da 1.ª secção. A exploração, de conta da companhia, foi autorizada por 99 annos e já estão muito adiantados os trabalhos do traçado da linha para o projecto definitivo. O alvará de concessão d'esta linha ferrea foi pela nossa *Gazeta* publicado no n.º 168, de 16 de Dezembro do anno findo, pagina 591.

Segundo os cálculos feitos pelos installadores, a receita annual da 1.ª Secção será de 20:512\$840 e os gastos gerais de 10:230\$000, havendo, portanto, o saldo de 10:282\$840 réis.

Trabalha-se para que a construcção comece com urgencia para que, dentro de seis mezes, esteja a primeira secção aberta ao publico, o que é possível, porque, na sua maior parte, a linha é assente sobre a estrada.

## CONCURSOS

Desde êste numero deixamos de publicar a secção de concursos, cuja publicação nos havia sido solicitada por amigos velhos da *Gazeta*, em virtude de, com difficuldade se poder cobrar os recibos dos empreiteiros de estradas que difficilmente se encontram quando o recibo vai para cobrança.

Alguns milhares de escudos ficaram por cobrar na Administração desta Revista, importância que bastante falta faz a uma administração pobre como esta.

*Embora seja uma revista da especialidade ferroviária, a Gazeta dos Caminhos de Ferro triás sempre secções de grande interesse geral e apresenta artigos subscriptos por nomes que se impõem á consideração do público:*

# BIBLIOGRAFIA

«LISBOA SEM CAMISA», por *Armando Ferreira*

«Lisboa sem camisa» é a história conhecida, por várias vezes a termos apreciado nas revistas do ano, de uma família lisboeta com todos os seus ridículos, suas misérias e suas aparentes grandezas.

Das situações falsas em que por vezes se encontram todos aqueles que são obrigados a aparentar aquilo que na realidade não podem ser, sabe Armando Ferreira tirar efeitos surpreendentes, remates burlescos, inesperados, que lembram os melhores humoristas portugueses.

Compõe-se o livro de uma série de quadros de vivo interesse, pelo cómico de tôdas as passagens e as equívocas situações em que coloca os seus personagens, recortados no que a pequena burguesia lisboeta tem de mais pretencioso e caricatural.

Não é de extranhar por isso o grande acolhimento que a esta obra foi feito pelo público.

Difícil êste ramo da literatura, nele é mestre Armando Ferreira, considerado com justiça pela crítica um dos nossos mais sagazes humoristas.

«Lisboa sem camisa» denota qualidades de grande observador de costumes e de um grande conhecedor do meio da capital. Tôda a Lisboa pelintra e pretenciosa, sem dinheiro e cheia de ridículo, a Lisboa que aos domingos se arrasta lenta e abstratamente pelos passeios da Avenida, com meninas namoradeiras e chefes de família sonhando com o número da sorte grande, para endireitarem as finanças, que no verão vai até Algés e no inverno vai aos cafés para ouvir música, por um escudo, está tôda ali, nas páginas daquele livro, bem ridicularizada e focada, no sr. Moisés, a Fifi, a D. Ludovina e o dr. Gatola.

Todos êsses personagens passam diante dos nossos olhos embrulhados nos risos que despertam.

Tirando grande efeito do diálogo, que conduz com mão de mestre, êste livro, pelo humorismo vivo que encerra, lembra, ao lê-lo, que estamos a assistir ao desenrolar de tôdas aquelas cenas, no palco de um teatro, com a actriz Maria Matos a chefiar tudo aquilo.

Não lhe falta o cenário, nem a vida, nem o recorte singular de tôdas as figuras centrais; que se mexem, falam, gesticulam na nossa frente, como comparsas de uma comédia. A comédia em que se traduz muita-coisa, que, bem vista, faz pensar a sério e causa dó.

O livro é assim. Nem lhe faltam as lágrimas da Fifi Antunes, ao vêr-se abandonada pelo noivo, na hora do seu casamento, para que nem tudo fossem risos.

Povôa o livro a graça portuguesa, do mais fino quilate, graça espontânea, fluente, sem esforço, como é próprio de todos os bons humoristas, e tão misteriosa e tão rara, como as boas rimas.

Êste segredo possui-o Armando Ferreira, que deste modo se afirma neste livro, como já o fizera nos anteriores, um espírito cheio de saúde e vivacidade, enriquecendo com seus trabalhos a galeria dos nossos humoristas.

Gervásio Lobato deu-nos «Lisboa em camisa». Armando Ferreira, mais audaz, despiu a cidade, viu-a tôda por dentro, e principiou a rir, a rir ás gargalhadas.

Valorisa o livro uma esplêndida capa de Valença

A. B.



ENG.º ARMANDO FERREIRA

Visado pela  
Comissão de Censura

# CURIOSIDADES FERROVIÁRIAS

## OS RAILES TAMBÉM CAMINHAM

Segundo observações realizadas em Inglaterra constatou-se que, em certos pontos, os raires sofrem um deslocamento apreciável, embora mínimo, pois que em algumas partes se notou o avanço de 100 a 175 m/m por ano.

Nestes casos é indispensável reconduzi-los ao seu devido lugar, ainda que regularmente se tenha de repetir a rectificação do assentamento.

A tracção eléctrica tem contribuído bastante para tais deslocamentos e, na região de Londres já se observaram deslocamentos que atingiram 250 m/m por ano, o que determina, em mais curtos períodos, a justificação do assentamento da via.

Para evitar tais efeitos, aliás compreensíveis, dispõe-se actualmente de dispositivos de fixação que mantêm mais sólidamente os raires às travessas que o suportam.

Quando este processo é observado os resultados obtidos são garantidamente manifestos.

## ONDE CIRCULARAM PRIMEIRO

### OS "WAGONS-LITS"

A Itália, quasi ao mesmo tempo do que a Áustria, foi o primeiro país europeu a empregar nos seus tractos as carruagens com leitos.

Porém, eram de diferente procedência e propriedade o materiais utilizados.

A Áustria firmara contrato com a "Mann Boudoir Sleeping Car C.<sup>o</sup>" e a Itália empregava nas suas rêdes o material da "Pullman Palace Car C.<sup>o</sup>" que nessa época (1875) estabelecia o primeiro serviço de vãs-camas entre a fronteira francesa a Mondane e Firenze.

Mais tarde estas duas companhias coligaram-se, fundindo-se na "Companhia dos Wagons-Lits". Os seus serviços melhoraram consideravelmente e são desde então bem apreciados por todos os viajantes que lhe utilizam os seus préstimos.

## VELOCIDADES DA ÉPOCA

### PASSADA E DA ACTUAL

O século em que vivemos é justamente classificado como o da vertigem e tal classificação é bem justificável se considerarmos que, no espaço de três séculos a velocidade dos meios de comunicação aumentou cerca de vinte vezes.

Se nós agora confrontarmos com as velocidades actuais as que abaixo reproduzimos a título de curio-

sidade e vinham inseridas na excelente revista espanhola *Caminhos de Hierro*, facilmente se constata que bastante razão assiste aos que assim dominam o século em que vivemos.

Publica a referida revista o seguinte quadro das velocidades marcadas pelos meios de mobilidade terrestre e marítimos, reduzidas a quilómetros-horas:

- Em 1650 — Diligência do Grande Eleitor, com lugares para duas pessoas, 7 K. H.
- Em 1712 — Idem, idem, para quatro pessoas, 10.
- Em 1730 — Idem, diária de Berlim a Potsdam, 12.
- Em 1819 — Idem do correio, 14.
- Em 1830 — Idem do expresso, 16.
- Em 1835 — Primeiro combóio alemão entre Nuremberg e Fuerth, 30 K. H.
- Em 1848 — Barco de vela "Deutschland", 9,4.
- Em 1857 — Primeiro combóio argentino, 12.
- Em 1858 — Vapôr "Águia" do Lloyd N. Alemão, 20,7 K. H.
- Em 1872 — Combóio urbano de Berlim, 45.
- Em 1882 — Combóio rápido Paris-Viena, 63.
- Em 1929 — Vapôr rápido "Bremen", 55.
- Em 1933 — Combóio ultra-rápido Berlim-Hamburgo, 130 K. H.
- Em 1934 — Idem, idem da Companhia União do Pacífico (E. U. A.), 150 K. H.
- Em 1934 — Idem do "Voador Hamburguês", automotora alemã, 160 K. H.

## PONTE D. MARIA PIA

Os primeiros grandes arcos metálicos, para suporte de taboleiros de pontes atravessadas por caminhos de ferro, foram os construídos pelo engenheiro Eiffel.

Um em Garabit, França, e outro, bem conhecido de todos os portugueses, é o da Ponte de D. Maria Pia, no Pôrto, que foi construída em 1877 pela fábrica de que Eiffel era director técnico e simultaneamente proprietário.

Esse taboleiro repousa sobre um arco de 167 metros de corda e 48<sup>m</sup>,60 de flecha, e em 7 pilares, dois dos quais sob o arco. Tem 351<sup>m</sup>,50 de comprimento, a altura acima do nível do rio é de cerca de 60 metros, comporta o peso de 1.450.000 quilogramas e o seu custo foi de 241.200\$00 quantia que, para a nossa época parece demasiado insignificante para tão grandiosa obra.

ALPHASIGMA

### Fundição Tipográfica Portuguesa, Limitada

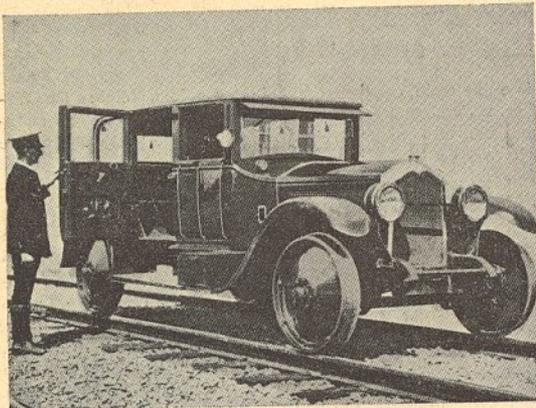
Rua Duque de Loulé, 92-a - PORTO

Tipos comuns e fantazias das mais modernas. Grande variedade de tarjas e vinhetas para todos os trabalhos. Espaços, quadros, entrelinhas e lingots sempre em depósito. Os nossos preços são os mais baratos do mercado. Peça orçamentos e catalogos.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

**AUSTRÁLIA** O automóvel que esta gravura representa anda velozmente mas não corre o risco de lhe rebentar qualquer câmara de ar, do seu rodado.

É certo que caminha sôbre rails e, por isso, não



tem necessidade de assentar em rodas elásticas. O seu serviço é o destinado a circular em certas regiões pitorescas na linha de Vitória e, com tarifa por quilômetro, como qualquer taxi vulgar das cidades, admite passageiros em grupos de sete, os quais possivelmente ficarão isentos do habitual acréscimo da gorjeta dada ao condutor do auto.

**ESPAÑA** O Ministro das Obras Públicas concedeu uma tarifa especial ferroviária, de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes, para os jornalistas profissionais, com redução de 60% nos seus bilhetes ordinários e um abatimento de 10% do imposto do Tesouro, à parte, claro está, do sêlo de seguro.

Os interessados ou o jornal onde prestarem serviço solicitarão das companhias uma autorização para que lhe seja expedido o bilhete para cada viagem simples ou de ida e volta, das classes indicadas.

Tôdas as estações, mediante o pagamento do importe e da autorização facultada pelas direcções ferroviárias podem ceder estes bilhetes mas só depois da conveniente apresentação da carteira profissional visada pelo Jurado Mixto da Imprensa.

**FRANÇA** Sabe-se que tôdas as companhias ferroviárias se esforçam em canalizar, pelos seus serviços de propaganda, o maior número possível de passageiros, para os seus meios de transporte.

Ultimamente a Companhia do Norte de França,

com o fito de atrair mais passageiros aos seus combóios implantou, nas excursões para Tréport, a seguinte e curiosa disposição.

Sôbre o preço do bilhete normal estabeleceu um suplemento voluntário que é bem um seguro contra a chuva. Essa importância dá direito à devolução do importe íntegro do bilhete, no caso dum pluviômetro da mencionada estação marcar 3<sup>mm</sup> de chuva.

Desta maneira quando o tempo se mostrava nublado quasi todos os passageiros pagavam voluntariamente o acréscimo do preço, esperançados em que, assim onerados, logriariam possivelmente a sorte de viajarem gratuitamente.

E, de facto algumas vezes assim sucedeu a alguns, felizmente, pois êsses felizardos foram afinal os melhores propagandistas do curioso sistema.

### ÍNDIAS INGLESA

A companhia "South Indian Railway" constatou que a camionagem exercia uma concorrência sensível no tráfico de viajantes e mercadorias.

Para retomar o mesmo tráfego que anteriormente mantivera recorreu à redução de tarifas e à convenção de bilhetes de ida e volta a preços muitíssimo convidativos, o que veio a pôr fora de competência as explorações de carros de estrada.

Ainda para melhor benefício da sua exploração os poderes oficiais concederam-lhe a faculdade de modificar os seus serviços de tal forma que possam ser organizados, por estrada e também pelo ar, quer para a condução de passageiros como também de animais, mercadorias de tôda a espécie e cargas várias.

### INGLATERRA

As companhias ferroviárias inglesas continuam a demonstrar estarem dispostas a efectuar qualquer serviço que lhes possa vir a determinar um ingresso suplementar de passageiros.

Em virtude de tal disposição a London Midland and Scottish Railway, a título de ensaio, constituiu um combóio especial disposto em salão de baile e que percorreu a distância de Londres a Wigan.

Esta idea curiosa e inesperada nasceu da circunstância do pessoal duma fábrica textil que ia de excursão, ter solicitado com empenho, à companhia referida, que disposesse duma carruagem, desafectada ao serviço, para nela se efectuar durante o percurso um baile entre os passageiros em percurso.

Deferida a pretensão reconheceu-se que, não obstante o pavimento ser dos menos apropriados para o efeito e ainda por os acordes musicais se misturarem com o ruído da marcha do combóio, era no entanto uma das idéias que convinha pôr em prática e vir a explorar.

Assim nascido o primeiro "dancing-train" veio dar origem a uma nova modalidade de viagens recreativas, que têm resultado para as empresas exploradoras.

## FOLHETIM DA "GAZETA"

## OS MISTÉRIOS DA SUBJECTIVIDADE

4.

MATUSCKA, CRIMINOSO OU IRRESPONSÁVEL? — OUTROS FEITOS DE IDÊNTICA MALDADE — ANALOGIA BASILAR DE TRÊS CASOS DIFERENTES — MAIS CIRCUNSTANCIAS SIMILARES

Por ALEXANDRE FILIPE SETTAS

Por fim, para que a triste personalidade de Jack, o estripador chegasse a esquecer por completo, anunciaram publicamente a sua morte e para dar maior realce ao artificio, fizeram enterrar um caixão vazio, num dos cemitérios de Londres, onde se supõe ainda ter sido decomposto o corpo do melhor médico de West End, simultaneamente o mais degradante dos assassinos de Withechapel.

E no seu sepulcro de vivo, a cela da casa de saúde, onde aguardou por muitos anos o fim dos seus dias, soltava gritos lancinantes e pragas atroadoras, e, arremessava-se de encontro às paredes alomofadadas da prisão, com gestos autênticos de doído desesperado, êsse fenomenal assassino do qual já na a recordava das tenebrosas façanhas cometidas.

De facto, para os visitantes e até para grande parte do pessoal dêsse hospício o desgraçado que lá se martirizava no seu cruel desolamento, era apenas um infeliz doente que tinha como índice da sua personal dade apenas o n.º 124, que por matrícula lhe fôra atribuído.

E aqui está como foi descoberto o mais estranhos dos criminosos, graças à imprevista mediunidade dum clarividente, sem o qual os crimes de Jack, o estripador, teriam ficado imersos em mistério impenetrável, a-pesar-da fama dos investigadores se empenharem em dedifrar a parte incógnita do assunto.

Ora, como êste caso tem grande analogia com os crimes que Silvestre Matuscka perpetrou — e quantos mais que se desconhecem? — os homens de espirito absolutamente positivista que se limitem a encolher os hombros, em face dos fenômenos e circunstâncias que não sabem interpretar e muito menos, como nós compreender.

## MAIS CIRCUNSTANCIAS SIMILARES

Num dos seus recentes números a interessante revista espanhola «La Cronica», pela brilhante pena do seu redactor Luis de Linares e também a propósito do famoso caso de Silvestre Matuscka apresentou ao público o que sobre o assunto

colheu do professor Aris e que pode, com tais elementos, canalisar a opinião dos nossos leitores para uma conveniente e aceita conclusão.

Segundo o referido professor, Matuscka é exclusivamente um farçante, ao confessar-se impulsionado por qualquer vontade alheia à sua e a qual o levasse à prática dos crimes realizados, porque uma das particularidades da hipnose é o de perder-se em absoluto, no momento de recobrar os sentidos, a reminiscência de tudo quanto se fez no estado de inconsciência, a menos que o hipnotizador ordenasse o contrário, o que no caso que se está apreciando era inadmissível.

Por esta razão — prossegue o mesmo professor — Matuscka não foi hipnotizado. É simplesmente um farçante, um sádico como há milhares de outros pelo mundo, investido voluntariamente com uma dupla personalidade de homem normal e inteligente e de miserável monstro de alma perversa e relaposa.

Matuscka gozava com o sangue derramado nas catástrofes que provocava, tal como a outros aberracionados sucede com feitos ainda mais estranhos. Recordemos, por exemplo o que o Dr. Desormeaux nos relata num dos seus livros a propósito do sargento Tyler que, só era animado de impulsos sexuais, à vista de cadáveres de mulheres virgens, nos quais saciava os seus ímpetos de manifesta morbidez sensual.

A nosso ver, em opinião definitiva, Matuscka é um anormal, um irresponsavel absoluto, pelo que não concebemos a concordância entre a nossa opinião e a do professor Aris que, entende, lhe deveria ser cominada a condenação à morte pela voluntariedade dos seus actos.

São ainda do referido professor as palavras que seguem e foram dadas em resposta a um jornalista que lhe perguntou se conhecia mais algum caso idêntico áquele que se estavam referindo: Diz êle:

«No ano de 1922, por sinal que também em Viena, houve motivo criminal que reteve a atenção do mundo inteiro, por por um dos personagens do drama então

desenrolado ter sido o célebre Dr. Wagner Jaureg, a quem anos antes fôra conferido o prémio de Nobel, o qual se resumia no seguinte:

Outro professor de psiquiatria, o Dr. Steiner mantinha a opinião de que em qualquer indivíduo, são ou anormal, era possível impressionar-lhe no cérebro a idéa do crime, em uma só ou mesmo em várias sessões de hipnotismo.

O professor Jaureg, pelo contrário mantinha a opinião de que isso só era possível conseguir-se quando no indivíduo sujeito às influências, ou pelo menos na familia do mesmo existissem antecedentes de criminalidade e isto pelo facto da sugestão despertar mas não criar.

Posto isto, o professor Steiner, certo dia, recorreu a um dos hipnotizadores mais conceituados de Viena, um tal Heinerich, Storch, encadernador de officio, e, numa reunião de vários médicos descobriram que uma menina de quinze anos, Elisa Boem, a qual descendia duma familia perfeita sob todos os pontos de vista e tinha esplendidos ascendentes morais livre de alcoólicos, de criminosos, de doentes-sifilíticos, poderia vir a ser um apreciavel *Sujet*.

Então, na presença do Dr. Steiner e de outros médicos, o encadernador hipnotizou a pequena Boem e ordenou-lhe: «amanhã, às 10 horas em ponto, apresentar-te-hás em casa do Dr. Jaureg. Entregas estas 100 corôas ao porteiro para que te deixe passar livremente e procura o doutor. Quando te encontrares em frente dum senhor vestido com uma bata branca, será êste o cirurgião e perguntarás; é o Dr. Jaureg? Se ouvires como resposta uma afirmação, imediatamente tiras da tua malinha êste revolver que te entrego agora e dispararás sobre êle tôdas as cinco cargas com que vai municiado. Depois, quero que fiques demente».

No dia seguinte a menina Elisa Boem entregou as 100 corôas ao porteiro da clínica, apresentou-se sem mais preambulos ao Dr. Jaureg e disparou os 5 tiros.

O Dr. cafu inanimado no chão. Acudiram ajudantes, empregados e outras pes-

soas que, com surpresa constataram não haver a registar a mínima lesão, nem sequer a provocada pela queda.

De facto, no revolver tinham sido introduzidas cápsulas com fulminante mas sem projectil, de sorte que se Jaureg caiu foi simplesmente por efeito da violenta impressão sofrida.

Quanto à pretensa criminosa, assim que cumpriu a ordem determinada pelo seu influenciador, lançou-se indiferente para o chão.

Umás horas depois, o doutor reconhecendo a menina Boem opoz-se a que a entregassem à polícia. É uma louca, afirmava, por isso deve ser conduzida à clínica de Steinhoff.

Dois dias mais tarde o professor Steiner e os médicos apresentaram-se ao chefe da polícia de Viena contando-lhe o ocorrido. Na clínica de Steinhoff e na presença de todos os especialistas, o encadernador hipnotizou novamente a me-

nina Elisa Boem e ordenou-lhe que cessasse, no seu cérebro a impressão de apatia em que estivera mergulhado o que logo se operou e foi constatado por todos os presentes.

Vê, como é possível o que eu afirmava? — dizia triunfante o Dr. Steiner ao seu colega, Wagner Jaureg —

Ora, tendo em vista o que anotamos, não se conceberá que muitos outros casos idênticos a estes se poderiam notificar se fôsse possível trazê-los para a luz clara e superficial dos factos conhecidos?

Imersos na lúgubre tristeza dum oculto despotismo, quantos seres se debaterão nas vascas duma titânica luta entre o seu subconsciente e a razão, até que por fim virão a succumbir por esgotamento, ou o acaso os atira para a pública apreciação dos seus desvarios de irresponsáveis, tal como sucedeu a essa mulher que na guerra se esforçou por ser boa patriota, ao dr. Jeckill, melhor conhecido por *Jack o*

*Estripador* e ao desgraçado Matuscka, o descarrilador de combóios, criminoso por preversão dum miserável que o sujestionou para o mal e que, mais do que êsse infeliz que agia com um autómato, era um ser larvado e ignóbil, de monstruosos instintos sanguinários.

Há vista de tais factos o que nos cumpre é asseverar que a vida humana, cheia de abismosinsondáveis, é dum mistério perfeito onde por desconhecida fatalidade se perdem existências que teriam sido boas, serenas, excelentes mesmo, possivelmente valorosas, se uma ingente razão movida por extraordinário incógnito, não lhes obliterasse o censo, alterando-lhes a personalidade para o mal e modificando qualquer alma pacífica e respeitadora dum ser apagado mas bom, noutra ser que, por preversão de outrem se vinculasse de tão aferradora maldade que, como sucedeu a Silvestre Matuscka, ficasse tristemente célebre nos domínios do crime.

# MAYBACH

UNICO AGENTE  
CARLOS CUDELL GOETZ,  
PR. DA ALEGRIA, 65  
L I S B O A  
T E L E F O N E : 2 3 8 5 1  
T E L E G R A M A S : C A R D E L E T Z

## O QUE TODOS DEVEM SABER

### INCORPORAÇÃO DE RECRUTAS

Os mancebos inspeccionados pela Junta de Recrutamento do Distrito de Recrutamento e Reserva N.º 5, no ano findo, e recenseados pelos concelhos do 1.º e 3.º Bairros de Lisboa, Arruda dos Vinhos, Bombarral, Cadaval, Caldas da Rainha, Lourinhã, Obidos, Peniche, Rio Maior, Sobral de Monte Agraço e Torres Vedras, a quem pertence a incorporação no corrente ano, o que poderão verificar pelos editais que se acham afixados nas respectivas freguesias, deverão apresentar-se nas unidades a que foram destinados, de 27 a 31 do corrente, munidos da competente guia que lhes será entregue na Comissão de Recenseamento Militar do concelho da sua naturalidade. Os mancebos considerados aptos, por terem faltado à inspecção na data competente, e que sejam naturais dos 1.º e 3.º Bairros de Lisboa, ou dos concelhos das áreas dos Distritos de Recrutamento e Reserva n.ºs 4-12-14-15-16-17-19-20-22 devem comparecer na sede do Distrito de Recrutamento e Reserva n.º 5, (antigo Convento das Necessidades), de 20 a 31 do corrente, a-fim-de lhes ser indicado o dia em que hão-de comparecer à inspecção. Os mancebos nas mesmas condições e que pertençam aos concelhos acima referidos, da área do Distrito de Recrutamento e Reserva n.º 5, deverão solicitar das respectivas Comissões do Recenseamento Militar, de 27 a 31, também do corrente, as guias m/9, com que têm que se apresentar à Junta que funciona no mesmo Distrito. Os mancebos que se apresentarem depois do dia 31 de Março serão considerados refractários.

Todo o turista não deve viajar sem possuir o «Manual do Viajante em Portugal»  
A' venda em tôdas as livrarias do País e na Rua da Horta Sêca, 7-1.º — Preço 25\$00

Á TABELABairros operáriosCasas do PovoBairros sociais

A inauguração recente de um bairro social em Lisboa leva-nos a fazer algumas considerações, sempre oportunas, sobre a política de conforto e carinho pelas camadas trabalhadoras.

Bairros operários — incluindo os bairros de ferroviários, aglomerações de companheiros duma mesma classe. — Casas do povo, e bairros sociais, são realizações que definem essa política de atracção do povo à causa nova.

Mas não deve ser apenas o Estado, a interessar-se pelas realizações sociais, pelo bem estar das camadas trabalhadoras. Não deve esperar-se apenas que as companhias cuidem da saúde moral e material dos seus empregados. É necessário, como o fez já ver o estadista e legislador, que o público, o burguês, o capitalista dê, do que lhe é cubiçado o grau fértil para o bem comum.

As casas do povo são uma iniciativa conciliatória, um apêlo ao egoísmo humano, para se abandonar a intransigência de maldade e pelo sacrifício mínimo, pela parcela minúscula dos haveres acumulados criar um organismo novo onde haja paz, amor humano, esperanças em melhores dias.

Queixa-se o homem do estado moderno, aquele que não tem os olhos fechados no século que vivemos, que as camadas burguesas não corresponderam ao seu apêlo à política de bondade e altruísmo. Andam arregimentadas as inteligências e bom seria que os comandos lhe dessem como ordem de batalha o combate ao egoísmo das camadas médias, acordá-las dessa indiferença e apatia, mostrar-lhe que vale mais dar um pouco do que fazer odiar tudo.

Uma propaganda instantânea, absoluta, necessária urge, para se pôr em relêvo, esta obra social, a única que tocará bem no coração do povo... bairros sociais, casas do povo, corporativismo, sindicalismo, garantias de trabalho, pão para todos...

Não é necessário formentar novas lutas, intelectuais ou de idéas. É preciso actuar nos elementos inertes, mostrar-lhes que o momento não é para o eterno comodismo da indiferença; vir ao encontro das necessidades, acorrer ao apêlo inteligente do homem do governo que não tem política, mas tem a noção da hora que passa... Depois, os inimigos, perante obras realizadas e não palavras, farelo de palavras em malabarismos de trocadilhos, reconhecerão a lialdade a justiça, o pensamento moderno e de visão avançada do gerente dos destinos actuais da nação...

O inimigo é o comodismo, o egoísmo, a mesquizez dos que não auxiliam as casas do povo, não dão pelas inaugurações de bairros sociais, não ajudam uma creche, uma escola, um sanatório...

AO LONGO DA LINHAEUCALIPTOS PERIGOSOS

Fomos amavelmente convidados a colaborar neste número de aniversário da fundação da "Gazeta".

De regresso aqui há poucos dias, não nos tem sido possível coordenar idéas sobre assunto próprio e escolher para esta "Revista", caso palpitante, e de interesse.

A minguia de assunto mais interessante, lembra-nos fazer umas ligeiras observações, chamando a atenção de quem de direito, para um caso ocorrido na linha do Douro e que poderia ter tido consequências desastrosas.

Na quadra invernososa que se atravessou, foi o país e especialmente esta região assolada por fortes ventanias, e bâtegas de água, destruindo, beirais de telhas e derrubando muitas árvores.

Na linha do Douro, os prejuízos também se fizeram sentir, acontecendo em 25 de Fevereiro passado, pouco antes da chegada do combóio directo à estação do Tua, caíram atravessados na linha ferrea, alguns eucaliptos gigantes, há muito plantados ao longo do talude da linha.

Se não fôsse a vigilância exercida pelo pessoal da estação e da via, poder-se-ia ter dado um grave desastre.

Precisamente uns minutos antes da passagem do combóio procedente de Barca de Alva, ao quilómetro 141; o vento derrubou um eucalipto bem alto e que caiu atravessado.

Felizmente a providência do pessoal, fez parar o combóio, não havendo a lastimar o descarrilamento do material.

Se por uma fatalidade, a árvore gigantesca tivesse sido derrubada sobre a composição do combóio, à sua passagem no local da queda; o choque resultante do embate da árvore, sobre o combóio, teria fatalmente atirado com êle fora da linha; tanto mais que neste ponto do trajeto, o "directo" vem sempre com bastante velocidade e como todo o corpo em movimento, muito mais leve de péso é por consequência mais fácil de sair fora dos carris.

Havendo ou dando-se instruções para serem cortados ou rebaixadas a altura conveniente, todos os eucaliptos que marginam a linha, será a maneira de evitar este perigo. Estas árvores decerto, foram plantadas, quando da construção da linha, com o duplo fim de consolidar os atêrros e como purificadores do ar, em regiões dadas ao sezoniismo, causado pelo abaixamento das águas do rio com pouca corrente, no período da estiagem.

Desde a construção da linha, deixaram-se crescer à lei da natureza; nunca ou, raras vezes, se lhes deu um córte ou póda, deixando-as crescer descomunalmente, dando em resultado criarem-se árvores perigosas para a circulação dos combóios e segurança dos passageiros, quando batidos pelo temporal rijo, como o de há dias.

Acresce ainda a ciscunstância de poderem na queda, destruir prédios e edificações contíguas à linha ferrea, causando não só prejuizo material aos seus proprietários, mas ainda ferir ou lesar pessoas, cujas habitações se encontrem dentro do perímetro atingido pelas árvores.

Com um pouco de boa vontade e atendendo aos motivos invocados, deve-se dar remédio pronto a este mal, mandando as companhias proceder ao córte ou rebaixamento das corôas dos eucaliptos e outras árvores, que excederem uma certa altura.

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da B. R.****Tarifa especial n.º 14 — Grande Velocidade****Bilhetes especiais, simples e de ida e volta, para o transporte de famílias**

Em applicação desde 1 de Março de 1935  
As famílias compostas por 5 ou mais membros que viagem em conjunto nas linhas desta Companhia, são facultados transportes aos seguintes preços e condições:

**CAPÍTULO I****BILHETES SIMPLES**

Famílias compostas por 5 até 7 membros 25 % de redução sobre os preços da Tarifa Geral.

Famílias compostas por mais de 7 membros 30 % de redução sobre os preços da Tarifa Geral.

**CAPÍTULO II****BILHETES DE IDA E VOLTA**

50 % de redução sobre os preços da Tarifa Geral para as famílias compostas por 5 ou mais membros.

**CONDIÇÕES**

1.ª — **Constituição da família** — Considera-se família para o efeito da applicação desta tarifa:

a) — Um casal quando acompanhado por três ou mais filhos ou netos. Os genros e as noras são considerados como filhos, para este efeito. Como chefe de família, considera-se qualquer dos conjugues, mesmo tendo havido segundas núpcias.

b) — Um só dos conjugues quando acompanhado por 4 ou mais filhos ou netos.

c) — Pódem substituir-se aos filhos ou netos requeridos, os pais dos conjugues.

d) — Consideram-se como pertencendo à família as amas que aleitem ou conduzam filhos ou netos de idade inferior a 4 anos.

2.ª — **Percurso** — O percurso mínimo será, para os bilhetes simples 30 quilómetros e para os de ida e volta 60 quilómetros.

3.ª — **Requisição de bilhetes** — Para se obterem bilhetes de família, deve o respectivo chefe preencher, com antecedência não inferior a 24 horas, uma requisição, no impresso, cujo modelo se obtém nas estações, ao preço de \$10 cada.

Esta requisição será acompanhada dos competentes cartões de identidade ou cédulas pessoais das pessoas nela inscritas e mais documentos officiaes comprovativos das afinidades da família, no que os cartões de identidade e cédulas pessoais sejam omissoes.

A requisição e mais documentos inumerados serão apresentados, conjuntamente com os bilhetes, aos agentes da Companhia que os solicitem, em trânsito como nas estações.

A Companhia poderá exigir quaisquer provas em que lhe certifiquem que as crianças são aquelas a que respeitam as cédulas pessoais apresentadas.

4.ª — **Validade dos bilhetes** — Os bilhetes ao abrigo

desta tarifa terão a seguinte validade, finda a qual se consideram nulos.

— 8 dias improrogáveis para os bilhetes simples.

— 15 dias improrogáveis para os bilhetes de ida e volta.

Estes prazos são contados desde as 24 horas (meia noite) do dia da venda, considerando-se como tal a data do carimbo da estação.

A viagem de regresso, nos bilhetes de ida e volta, deve iniciar-se dentro do prazo da sua validade, podendo contudo terminar-se horas depois, desde que não tenha havido interrupção no seguimento.

5.ª — **Paragem em trânsito** — É permitida a paragem em trânsito, em qualquer estação de percurso, dentro do prazo de validade e sem que este seja aumentado por esse facto, sendo obrigatória a apresentação dos bilhetes para carimbar, gratuitamente, à chegada do comboio e novamente ao retomá-lo.

6.ª — **Mudança de classe e excesso de percurso** — As mudanças de classe e excessos de percurso são pagos aos preços e condições da Tarifa Geral.

7.ª — **Abandono do percurso** — A viagem pode ser começada ou terminada em qualquer ponto intermédio, considerando-se abandonado o percurso não utilizado, sem que daí resulte direito a qualquer reembolso.

8.ª — **Combóios** — Os bilhetes ao abrigo desta tarifa podem ser utilizados em qualquer comboio de serviço público que transporte passageiros da classe correspondente, pagando-se as sobretaxas de velocidade e suplementos de luxo, quando utilizado um comboio rápido ou de luxo.

9.ª — **Bagagens** — É concedida a gratuidade no transporte de 30 quilos de bagagem registada por cada passageiro adulto e de 15 quilos por cada passageiro com bilhete a meio preço.

10.ª — **Disposição Geral** — Em tudo que não fôr contrário ao que a presente estipula, vigoram as condições da tarifa geral.

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1935.

O Administrador Delegado

Visconde do Marco

**BARROS & SANTOS**

70, RUA DO CARMO, 70

Cêrca de **2 MIL CONTOS**

de esplêndidas sedas que

**LIQUIDAMOS AGORA**

POR

**METADE DO SEU VALOR**

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Lama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



# D. K. 1

É o que toda a gente diz quando vê o moderno aparelho telefónico «Aptofone» que está substituindo todos os velhos aparelhos de CASTIÇAL. A Companhia dos Telefones, está habilitada a satisfazer todos os pedidos pela verba única de CEM ESCUDOS.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. A.

Serviço de Material e Tracção

ANUNCIO

Tem esta Companhia para venda, nas suas Oficinas Gerais, em Figueira da Foz, 2 tornos mecânicos com as seguintes características:

1 Torno mecânico de distância entre pontos 1<sup>m</sup>,200 e de altura de pontos 270 m/m.

1 Torno mecânico de distância entre pontos 2<sup>m</sup>,100 e de altura de pontos 250 m/m.

Estes tornos encontram-se patentes nas referidas Oficinas Gerais todos os dias úteis das 9 às 12,1/2 horas, e das 13,1/2 às 17 horas, e recebem-se propostas em carta fechada até ao dia 15 de Abril próximo.

A Companhia reserva-se o direito de não efectuar a adjudicação se nenhuma das propostas lhe convier.

Figueira da Foz, 12 de Março de 1955.

O Engenheiro Director da Exploração  
*Fernando d'Arruda*

## Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.<sup>a</sup>

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

LISBOA

Sêde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

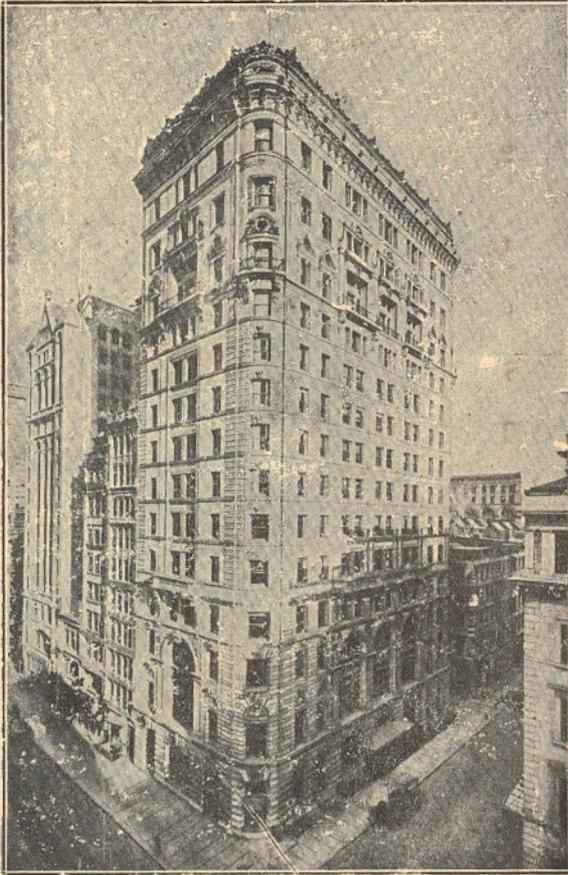
Praia do Ribatejo



## Mala Real Ingleza

(Royal Mail Lines, Ltd.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevidéo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passageiros e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 25252-5-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26601 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Intante D. Henrique, 19 Telefone: 7.



**R. G. DUN & C.<sup>o</sup>**

**DE NEW YORK**

★ Agência internacional ★  
★ de informações comerciais ★

**FUNDADA EM 1841**

**ESCRITÓRIO EM LISBOA**

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

**15, Rua dos Fanqueiros**

**SUCURSAL NO PORTO**

**Avenida dos Aliados, 54**

PORTUGAL

**Restaurante do Entroncamento**

Sob a direcção de

**FRANCISCO MERA**

Ótimo serviço de mesa.

**ALMOÇOS E JANTARES**

por encomenda

**ENTRONCAMENTO**

(ESTAÇÃO)

PORTUGAL

**VISITAE**

**Caldas da Rainha**

e o seu melhor hotel:

**HOTEL CENTRAL**

PORTUGAL

**Nova Pensão «Camões»**

**Praça Luiz de Camões, 22**

Telefone 2 2945

**LISBOA**

Director — **Joaquim Busto Romero**  
Gerente

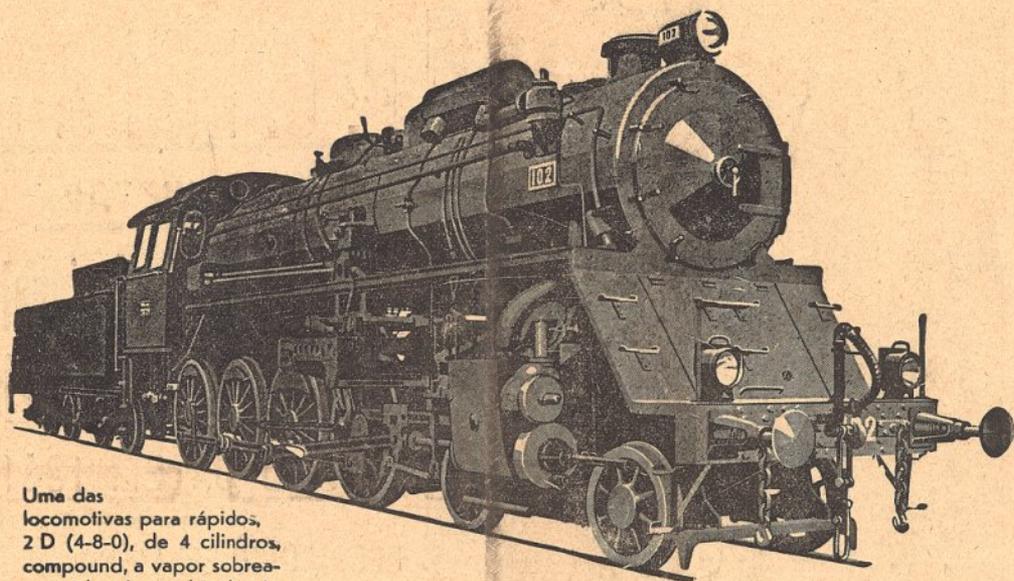
Quartos com o maior conforto.  
Casas de banho. Esmerado serviço de mesa. Menús especiais.

**Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,  
Automotrices, Camions automobiles &c.**

**Chauffage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules**

**ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,**

**Sevran (Seine-et-Oise) France**



Uma das locomotivas para rápidos, 2 D (4-8-0), de 4 cilindros, compound, a vapor sobreaquecido, (para bitóla de 1670 m/m) da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da

**BEIRA ALTA,**  
fornecidas em 1930 por  
**HENSCHEL & SOHN A. G.**

## Há já mais de meio século

que as locomotivas "Henschel" são conhecidas e preferidas em Portugal e suas Colónias, onde as mesmas se têm qualificado.

## Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metrópole e Ultramar.



**REPRESENTANTE GERAL**  
para Portugal e Colónias:

**CARLOS EMPIS**  
Rua de S. Julião, 23, 1º

**LISBOA**

**HENSCHEL & SOHN A. G.**  
KASSEL · ALLEMANHA