

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898

MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Porto, 1897; — Liége, 1905; — Rio de Janeiro, 1908

MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904

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

---

## S U M A R I O:

A instrução teórica e técnica dos empregados dos  
Caminhos de Ferro Alemães.—Caminhos de ferro  
do Minho e Douro e do Sul e Sueste pelo Eng.<sup>º</sup>  
J. FERNANDO DE SOUZA.—Ha quarenta anos.  
—O Caminho de Ferro em Portugal, pelo Eng.<sup>º</sup>  
CARLOS MANITTO TORRES.—Grupo Instru-  
tivo Ferroviario de Campolide.—Orfanato Ferro-  
viário.—O Regimento de Sapadores de Caminhos  
de Ferro, por CALADO RODRIGUES.—Mapas.  
—A situação dos caminhos de ferro em Hespanha,  
por VISCONDE D'ALCOBAÇA.—Parte Oficial—  
Caminhos de Ferro Portuguezes.—Administração  
dos Caminhos de Ferro Coloniais.—Rendimentos  
:—: :—: das linhas portuguesas :—: :—:

---

1931

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA  
E

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO  
Dr. CALADO RODRIGUES

COLABORADORES

Brigadeiro JOAO D'ALMEIDA

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Coronel JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão MARIO CÓSTA

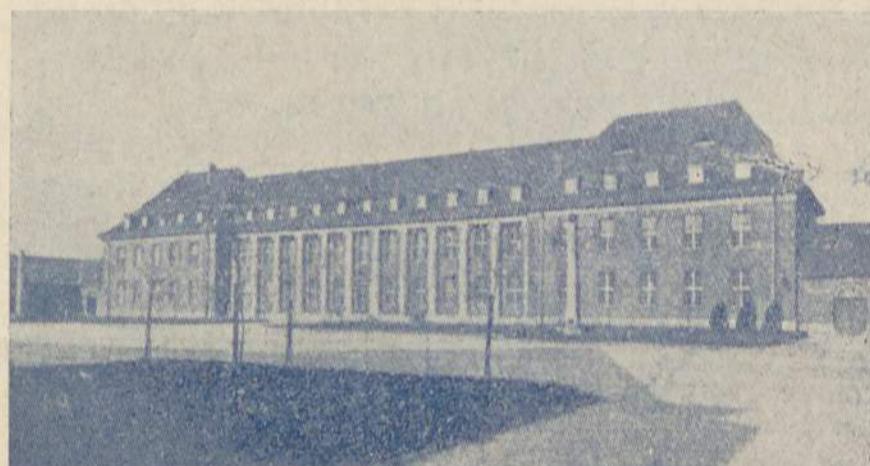
CARLOS MENDES DA COSTA

# A instrução teórica e técnica dos empregados dos Caminhos de Ferro Alemães

(Conclusão)

A escola de principiantes serve para o ensino especial, de maneira que se excluem as matérias da instrução geral, visto que só são admitidos os que dispõem já dos conhecimentos escolares necessários. O principiante tem que receber durante a sua ocupação inicial os conhecimentos de que carece na sua carreira.

O ensino dos revisores tem que abranger também



Edifício para o ensino e dormitórios da escola central de Brandemburgo

## PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS AVULSO

|                                               |        |
|-----------------------------------------------|--------|
| Portugal (semestre) . . . . .                 | 30\$00 |
| Estrangeiro (ano) £ . . . . .                 | 1.00   |
| Espanha (») pesetas. . . . .                  | 35.00  |
| França (») francos. . . . .                   | 100    |
| Africa (») . . . . .                          | 72\$00 |
| Empregados ferroviários (trimestre) . . . . . | 10\$00 |
| Numero avulso. . . . .                        | 2\$50  |
| Numeros atraçados. . . . .                    | 5\$00  |

as necessidades do chefe do comboio. O ensino é completado por exercícios práticos e excursões.

No fim do curso não há exames, mas nos documentos do principiante será anotado o que lhe disser respeito relativamente à visita da escola.

## A escola de administração

Esta escola é considerada como um grau superior da de principiantes. Está instalada na sede dumha Direcção ferroviária, porque, em primeiro lugar, são os chefes técnicos desta que fazem as vezes de professores.

Esta escola tem a função de preparar os principiantes destinados à carreira media superior para os lugares da Administração ou para a Direcção de grandes explorações.

O ensino comprehende, essencialmente, a preparação para o serviço de oficina técnico e administrativo e o complemento dos conhecimentos técnicos dos empregados novos.

O plano geral da escola de administração divide-se nas secções seguintes:

- I — Administração geral.
- II — Finanças.
- III — Serviço de tracção.
- IV — Serviço de circulação.
- V — Instalações técnicas.
- VI — Idiomas estrangeiros.

(Continua na página 223)

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7, 1.º

Telefone P B X 2 0158

DIRECÇÃO 2 7520

# CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO E DO SUL E SUESTE

## MELHORIAS QUE NELES SE EXIGEM

V (\*)

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

E' tempo de continuar a analise do notavel relatorio, elaborado pelo distinto engenheiro o sr. Vicente Ferreira acerca do programa dos trabalhos necessarios nos antigos Caminhos de Ferro do Estado: Sul e Sueste e Minho e Douro.

Em artigo de 16 de Abril resumi as caracteristicas do trafego do Minho e Douro e deficiencias apontadas da sua exploração, bem como as directrizes propostas para a sua melhoria, o que postula determinado programa de trabalhos.

São os mais urgentes os que respeitam ao esforço das pontes e consolidação da via, realizada principalmente pelo aumento de numero de travessas e por melhor balastragem.

A redução da distancia das travessas a 0<sup>m</sup>,60 exige 105.500 travessas.

Quanto ao balastro, ha 83<sup>km</sup>,4 de balastragem completa, 97<sup>km</sup> com pedra britada insuficiente e 154<sup>km</sup> com balastro de terra.

Ha que empregar 275.670<sup>m<sup>3</sup></sup> de pedra britada.

Esses trabalhos custarão:

|                                  |              |
|----------------------------------|--------------|
| Travessas e tirafundos . . . . . | 3.013 contos |
| Mão de obra e diversos . . . . . | 387 »        |
| Total . . . . .                  | 3.400 »      |
| Balastro . . . . .               | 3.584 »      |
| Mão de obra e diversos . . . . . | 2.116 »      |
| Total . . . . .                  | 9.100 »      |

Ha que juntar 11.800 contos para reforço de pontes, o que eleva a 20.900 a despesa de consolidação da via.

Conta-se com a 2.<sup>a</sup> via entre Campanhã e Ermezinde na importancia de 2.710 contos.

Propõem-se transformações das estações de Contumil, Rio Tinto e Ermezinde, na importancia de 13.000 contos.

Nas estações de Trofa e Louzado, Famalicão, Regua e Tua prevêem-se trabalhos de transformação na importancia de 12.200 contos, o que eleva a 25.200 o custo das obras nas estações de entroncamento, sem falar na grande transformação da de Campanhã.

Em vista do mau estado dos carris é necessario renová-los em larga escala, para o que é julgado,

com razão, suficiente o tipo de 40<sup>kg</sup> em vista da feição do trafego de mercadorias e dos limites impostos á velocidade pelas condições da planta e perfil.

Propõe-se a renovação de 311<sup>km</sup> em 5 anos, empregando-se nos 16<sup>km</sup> de Valenca a Monção o carril de 36<sup>kg</sup> levantado de outras secções e carril novo de 40<sup>kg</sup> em 294<sup>km</sup>. Ficarão disponíveis 244<sup>km</sup> de carril de 36<sup>kg</sup> e 322 de carris de 30<sup>kg</sup> que devem ser vendidos. O custo da renovação é estimado em 54.218 contos.

O material retirado é avaliado em 2.982 contos.

Outro plano, mais modesto, é apresentado, abrangendo apenas a renovação com carril de 40<sup>kg</sup> do ramal da Alfandega, de Campanhã a Nine e do Marco á Regua, estimada em 22.980 contos. Nesta verba figuram 2.498 de reforço de travessas, que parece duplicação do trabalho atrás indicado.

Acrescentam-se ainda 43.152 contos de 2.<sup>a</sup> via de Contumil a Ermezinde, de Ermezinde a Nine e do Marco á Regua, somando 79<sup>km</sup>.

Parece-me inteiramente dispensavel esta previsão, a não ser no troço Contumil-Ermezinde, já mencionado.

A via simples é suficiente alem de Ermezinde, devendo-se observar que está classificada ha muito a linha marginal do Douro de Pala a Contumil, que é a segunda via da linha do Douro.

\* \* \*

Entra em seguida o relatorio na analise das obras das estações, alem das já mencionadas.

E' ocioso resumir o que se refere á estação de Campanhã, visto havermos publicado o extenso e elucidativo estudo da Sub-comissão que procedeu ao exame do assunto.

Para a estação de Contumil são propostas obras no valor de 17.906 contos, incluindo os 8.900 atras mencionados para a estação de triagem, e sem se especificar o custo das novas oficinas geraes.

Segue a numeração das obras nas diversas estações de entroncamento, quer da via larga, quer da

(\*) V. Gazetas de 16 de janeiro, 1 e 16 de fevereiro, 1 de março e 16 de abril.

estreita. Assim para essas, incluindo Campanhã, arbitram-se 48.900 contos, dividindo-se o dispendio por 5 anos, a que ha que juntar 2.800 contos das estações de Nine, Viana, Valença, Livração e Pocinho, o que dá o total de 51.700 contos.

Para as estações intermedias conta-se com ampliação de linhas geraes e plataformas, sinalisação e telefones, apetrechamento, somando 9.960 contos divididos por 5 anos.

Mencionam-se tambem as obras especiaes de Material e Tracção: serviço de aguas, parques de carvão, cocheiras de maquinas, oficinas, cujo custo não é estimado, mencionando-se apenas 5.600 contos em 3 anos para abastecimento de aguas.

Para instalações de Via e Obras prevêem-se 5.500 contos, 1500 para o Serviço de Saude e 33.000 para habitações e dormitorios.

\* \* \*

Tal é o vasto plano de trabalhos resumido no ultimo capitulo do relatorio, que temos acompanhado, comentando-o com a atenção que merece tão valioso estudo.

Resumamos agora as conclusões.

I — Põe em relevo a deficiente baslastragem das linhas do Estado em vista do peso das maquinas modernas.

II — Frisa a insuficiencia do peso dos carris e o mau estado em que muitos se encontram.

III — Refere a insuficiente resistencia de muitas pontes metalicas.

IV — Menciona a disposição defeituosa de muitas estações por falta de espaço e erros iniciaes de implantação.

V — Capitula de incompleto o apetrechamento das estações.

VI — Considera baixas as velocidades, que as condições da via, obras de arte e estações não permitem elevar a limite rasoavel.

VII — O remedio de todos os males enumerados demanda consideravel esforço financeiro.

Taes são os sete pecados mortaes dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro. As virtudes opostas cifram-se na execução das obras englobadas no *programa completo* dos trabalhos, estimado nas verbas seguintes:

|                      |                |
|----------------------|----------------|
| Sul e Sueste . . . . | 253.200 contos |
| Minho e Douro . . .  | 188.400 >      |
| Total . . . .        | 441.600 >      |

ou 88.320 contos anuaes durante cinco anos.

E não estão incluidos nessa cifra senão os melhoramentos da via larga.

No caso de falta de recursos suficientes alvitra-se um *programa reduzido*, a saber:

|                      |                |
|----------------------|----------------|
| Sul e Sueste . . . . | 141.540 contos |
| Minho e Douro . . .  | 105.870 >      |
| Total . . . .        | 247.410 >      |

Seria essa a primeira fase do programa completo.

O programa reduzido é considerado pouco recomendavel por não compreender na totalidade trabalhos cujo adiamento parcial torna mais cara a sua execução.

Ha finalmente um *programa minimo*, exigindo:

|                      |               |
|----------------------|---------------|
| Sul e Sueste . . . . | 65.340 contos |
| Minho e Douro . . .  | 56.410 >      |
| Total . . . .        | 121.770 >     |

Os trabalhos nele previstos são apenas os estritamente necessarios para a exploração em condições regulares de segurança, devendo ser distribuidos por três anos.

Alem das obras exigidas pela economia e segurança da exploração e pela comodidade do publico, referem-se as conclusões ás que interessam ao bem estar do pessoal e que abrangem as seguintes construções:

|                        |               |
|------------------------|---------------|
| 1.752 casas . . . . .  | 47.910 contos |
| 28 dormitorios . . . . | 4.740 >       |
| Total . . . . .        | 52.650 >      |

Nos programas oficiaes já estão incluidas 200 casas de guarda, 216 casas diversas e 15 dormitorios. A despesa indicada reparte-se nas proporções seguintes:

|                      |               |
|----------------------|---------------|
| Sul e Sueste . . . . | 21.660 contos |
| Minho e Douro . . .  | 30.990 >      |
| Total . . . .        | 52.650 >      |

Atribue-se ás linhas do Estado a duração média de 50 anos, periodo dentro do qual se deve fazer a amortiseração do custo do programa completo, o que a 7% representa a anuidade de 32.807 contos.

\* \* \*

Chegados ao fim da analise empreendida não podemos deixar de encarecer tão completo e valioso trabalho, monografia em que se estudam metodicamente as linhas do Estado e se traça um plano completo da sua reconstituição, com o qual concordamos, nas linhas geraes, embora o achemos excessivo em muitos pontos, especialmente na extensão reclamada para a via dupla e nos tipos de carril de algumas secções.

Deve-se notar que esse programa não inclue aquisições de material circulante, que representarão consideravel acrescimo de despesa.

A parte divergencias de secundario valor, não podemos deixar de reconhecer a indispensabilidade de consideravel sacrificio pecuniario para tornar menos gravosa e mais segura e eficiente a exploração dos Caminhos de Ferro do Estado, aliás melhorada já sensivelmente pela acção da Companhia arrendataria.

Como apêndices ao relatório figuram trabalhos de subido valor.

O primeiro é consagrado à determinação das curvas de evolução do tráfego, o segundo à sua evolução em função da população e o terceiro ao reforço da via nas linhas do Sul e Sueste.

Merecem pela sua importância e interesse científico minuciosa referência, que deixarei para artigos subsequentes, desnecessárias embora para a apreciação já feita do corpo do relatório.

No seu conjunto o estudo do sr. Vicente Ferreira honra a engenharia portuguesa e confirma os créditos do ilustre técnico que o elaborou.

largura consentida pelos regulamentos municipais; pois que sendo todas as lojas destes edifícios ocupadas por armazéns e estabelecimentos, e tendo um movimento importante de mercadorias, torna-se necessário não impedir a carga e descarga d'ellas.

3.º — Escolher um sistema de construção, para a torre, que não intercepte a vista nem a luz aos edifícios próximos. A torre é formada pelos rectângulos abertos collocados justamente defronte das portas e janellas das casas, deixando-lhes a vista completamente desembaraçada, e que os pilares ou montantes cheios fazem frente aos membros das paredes.

4.º — Evitar que os passageiros do ascensor, apesar do pequeno trajecto entre as extremidades e do afastamento da torre, possam devassar o interior das casas que tiverem as janellas abertas: para isso, as caixas empregadas para a ascenção, são fechadas por uma chapa, unicamente dos lados voltados para as casas próximas, evitando-se assim de uma maneira efficaz, as indiscrições, sem com tudo prejudicar a vista, durante a subida, do único lado interessante, isto é: do Tejo, das montanhas que limitam o horizonte, do mar; etc.

5.º — Passar com o viaduto em altura suficiente sobre os predios do conde de Carnide de forma que, razoavelmente, não resulte d'essa passagem nada que em bôa consciencia se deva criticar.

Com efeito, a altura entre a parte inferior do viaduto e o telhado das casas, é tal, que se poderia ainda levantar o edifício caso a estabilidade da construção o permitisse; e querendo levar a hypothese ao exagero de crescer a edificação ainda acima do viaduto, reconhece-se logo o serviço importante que este prestaria, pois que o viaduto formaria então um corredor servido pelo ascensor e comunicando à sua altura com as construções.

N'esta hypothese, os moradores que estivessem na Praça do Município, e ocupassem os andares da habitação situada para cima do viaduto, teriam a fadiga da subida reduzida de toda a altura da torre; os que habitassem os andares ao nível do viaduto, entrariam em casa *sem subir causa alguma*; e os que ocupassem qualquer andar um pouco abaixo do viaduto, teriam apenas o trabalho de descer. Todas estas vantagens seriam realizadas com o sacrifício de um pequeno corredor de menos de 3,º0 de largura, reservado ao viaduto.

6.º — Como o ascensor é vertical, as resistências passivas, podem ser muito reduzidas; e sendo necessário, tanto quanto possível, evitar máquinas, e ao mesmo tempo simplificar a instalação para ser manejada por qualquer empregado, escolhemos para elemento motor a água, actuando pelo seu peso, e ocupando um reservatório colocado por baixo de cada caixa.

## HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Junho de 1891).

### O ascensor da Biblioteca

Nesse numero, publicava a *Gazeta* o projecto do engenheiro Raul Mesnier para a construção do ascensor da Biblioteca que, após alguns anos de serviço, e de ter ficado ligado à história da nossa turbulencia política servindo de ponto de reunião aos dirigentes do 28 de Janeiro, está ha muito tempo fóra de serviço.

Damos a seguir um trecho desse projecto:

A altura a vencer entre a Praça do Município e o largo da Biblioteca Pública, é de 30 metros; o que, conforme o projecto, se consegue por meio de uma torre vertical metálica elevando-se na Praça do Município e ligada ao largo da Biblioteca por um viaduto, também metálico e horizontal terminando ao nível do largo da Biblioteca na porta da casa n.º 32, adquirida pela empresa, como ponto *terminus* e mais elevado do ascensor.

O viaduto tem um comprimento máximo de 43 metros; largura 2,º9; e altura 3,º5; e deve poder resistir a uma carga de 2000 kilos por metro corrente.

### Condições gerais para o estabelecimento do ascensor

As condições attendidas para o estudo d'este ascensor, nas suas linhas gerais, e independentemente de questões especialmente técnicas, são as seguintes:

1.º — Occupar o menor espaço possível na praça do Município: não se occupa mais que um rectângulo de 6,º5 x 2,º85, isto é: uma pequena superfície de 18,º50, sem prejudicar o movimento do ascensor.

2.º — Collocar a torre de modo que as faces voltadas para os edifícios, fiquem sufficientemente afastadas da fachada dos passeios, para permitir a paragem de um veículo ordinário, tendo a maior

# O Caminho de Ferro em Portugal

(Apontamento cronológico relativo ao período de 1845 a 1930)

Pelo Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

## (CONTINUAÇÃO)

Revisto o projecto apresentado em 1897 por Alberto Leão e dotada a construcção dos meios necessarios pelas leis de 24 de abril e 1 de julho de 1903, começaram os trabalhos, tendo sido aberto á exploração o trôço da Regua a Vila Real em 12 de maio de 1906, ás Pedras-Salgadas em 15 de julho de 1907 e a Vidago em 20 de março de 1910.

Resolvidas, pela portaria n.º 1459 de 2 de agosto de 1918, as duvidas levantadas quanto á directriz do traçado de Moure a Chaves (a que se referiam as portarias de 17 de abril e de 10 de julho de 1915) foi o trôço de Vidago ao Tamega inaugurado em 20 de junho de 1919.

Dois anos mais tarde atingia-se, pela margem esquerda do rio, o ponto culminante da linha em territorio nacional, abrindo-se á exploração em 28 de agosto de 1921 o trôço do Tamega a Chaves.

### c) Linha do Tamega (21,100 kms. de v/r)

O projecto desta linha em via reduzida, como estatuiu o plano de 15 de fevereiro de 1900, foi mandado estudar por portaria de 9 de março de 1903.

As leis de 24 de abril e 1 de julho de 1903 dispunham sobre o seu financiamento.

Partindo da Livração (conforme o plano de 1900) determinada corrente de opinião pretendeu obter que saisse de Caíde e alcançasse Amarante pela Lixa; esta variante foi estudada, como determinava a portaria de 9 de junho de 1904 e deste estudo se inferiu a vantagem do primitivo projecto, o qual foi aprovado por portaria de 2 de dezembro do mesmo ano, com a pequena variante aprovada por portaria de 9 de janeiro de 1905.

A exploração da Livração a Amarante iniciou-se em 21 de março de 1909 e até á Chapa em 22 de novembro de 1926.

### d) Linha do Sabôr (72,400 kms. de v/r)

Esta linha mais ou menos prevista, desde 1877, tinha por objectivos principais, atravez de traçados diferentes, alcançar o planalto de Miranda, captar o trafego internacional em Zamora ou outro ponto e servir os importantes jazigos mineiros da região, dos quais os mais notaveis são os de ferro de Moncôrvo e os de marmore e alabastro de Santo Adrião.

A via larga foi preconisada durante muito tempo para esta linha e, com o pretexto de evitar os trasbordos no Pocinho ao volumoso trafego que se previa, foi adoptada em estudos realizados e na classificação de 1898.

A via reduzida estava, porém, aconselhada, dada a dificuldade da construcção e a limitação que o bom senso impunha ás exageradas previsões de trafego; tambem as instancias militares a preferiam nesta nova ligação internacional.

Porque a maior importancia se atribuia ao trafego mineiro de Roboredo, a classificação de 15 de fevereiro de 1900 pretendeu achar a solução intermedia, estabelecendo a bitola, de 1,67 de Pocinho a Roboredo e a de 1,0<sup>m</sup> tambem neste trajecto e no restante até Miranda!

Em obediencia a esta classificação, a ponte do Pocinho (a concurso desde 1901) foi novamente e por portaria de 1 de dezembro de 1902, posta a concurso para estrada e via larga.

Resolvida, porém, a adopção da via reduzida (pois o trasbordo do minerio do Roboredo seria facil no Pocinho), foi nesta bitola que se mandou fazer o estudo (portaria de 9 de março de 1903), procurando oferecer-se a sua construcção e exploração á iniciativa particular, mediante o atractivo da garantia de juro de 5,5 %.

Não vingando este ultimo objectivo, a linha foi mandada construir pelo Estado e subsidiada, conforme a carta de lei de 1 de julho de 1913.

A questão das bitolas prolongou-se, porém, ainda; o decreto de 15 de julho de 1903 limitava a via larga á passagem do rio e ao local do trasbordo na margem direita e a portaria de 11 de novembro do mesmo ano prescreveu que, construida a ponte para a previsão da via larga, fôsse, todavia, toda a linha construida em via de 1,0<sup>m</sup>.

Presente o projecto definitivo á sancção das entidades consultivas, a questão renovou-se mas foi cortada pela doutrina das portarias de 20 de junho e 8 de outubro do referido ano, as quais aprovavam os projectos da linha e da ponte, mandando que se construissem.

Por decreto de 21 de outubro de 1903 novamente foi subsidiada a construcção e em 15 de novembro do mesmo ano inauguravam-se festivamente os trabalhos da ponte, terminados em 1906.

Iniciados igualmente os trabalhos da via ferrea,

inaugurou-se o trôço de Pocinho a Carviçais em 17 de agosto de 1911, o de Carviçais a Lagoaça em 6 de julho de 1927 e o de Lagoaça a Mogadouro em 1 de julho de 1930.

### C) RAMAL DE TOMAR

(15,100 kms. de v/l)

Classificado, agora, como parte integrante da futura linha de Tomar (no que toca ao aproveitamento do seu leito), é, porém, muito antiga a ideia da construção de um ramal ferroviário entre Paialvo e a cidade referida.

Em 1913, a questão foi de novo levantada pela Câmara de Tomar de tal modo que, pela lei n.º 76 de 16 de julho de 1913 foi concedida à referida Câmara a construção e exploração d'um ramal de via larga entre as estações já citadas, sem garantia de juro e resgatável pelo Estado em qualquer altura; o projecto respectivo recebeu aprovação por portaria de 19 de outubro de 1914, mas, porque mostrava determinados inconvenientes e era de custo elevado, foi permitida à Câmara, pela lei n.º 325 de 8 de julho de 1915, a prorrogação do prazo da construção e a faculdade de adoptar um outro ponto de inserção na linha geral.

O novo projecto (partindo de Lamarosa) e o de uma sua variante foram aprovados por portarias de 15 de março de 1916 e 14 de maio de 1926.

Pela lei n.º 1.658, de 3 de setembro de 1924, foi concedida à Câmara de Tomar a garantia de juro de 9 % para o empréstimo de 6.000:000\$00 a realizar com o objectivo da construção e estabelecido que a construção e exploração ficariam a cargo da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Entretanto, tendo-se verificado que, esgotados os recursos do empréstimo sem se completar a construção, esta carecia ainda de cerca de 2.500:000\$00 e que, não só para isto como para a propria anuidade do empréstimo, faleciam à Câmara os necessários recursos e a propria possibilidade de os angariar, o Governo, pelo decreto n.º 14.865 de 3 de janeiro de 1928, assumiu a responsabilidade de, pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro, solver — a título de empréstimo a amortisar pelos lucros da exploração — os encargos não liquidados da construção e os decorrentes do empréstimo.

O caminho de ferro da Lamarosa a Tomar (podendo, talvez, considerar-se desde então como uma linha complementar construída por conta do Estado) foi aberto à exploração em 24 de setembro de 1928.

Deve, porém, acrescentar-se que a situação «de jure» da linha em referência como linha do Estado não está perfeitamente definida; entretanto, considerámo-la assim, para o mero efeito da sua localização neste trabalho, até que definitivamente a identifique a comissão para tanto nomeada por portaria de 9 de abril de 1930.

## CAPITULO II

# COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

(2.464,098 kms. de v/l em exploração)<sup>1</sup>

### LINHAS PRÓPRIAS

#### I — PRIMEIRA FASE

Linhas do Leste e Norte  
(67,700 kms. de v/l)

O primeiro passo para a construção dos caminhos de ferro entre nós data de 1845, com a celebração do contracto entre o Governo e a «Companhia das Obras Públicas de Portugal», cujos estatutos haviam sido aprovados em 1844 e cujo objectivo era o de estabelecer e melhorar as vias nacionais de comunicação; no contracto em referência incluia-se a clausula da construção do caminho de ferro de Lisboa á fronteira (19 de abril de 1845).

As lutas políticas de 1846 fizeram gorar esta tentativa, limitado o esforço da Companhia á reparação de alguns quilometros das precárias estradas de então.

Quando a calma política se acentuou, a ideia do caminho de ferro á fronteira foi renovada e a proposta (então feita) de Hardy Hislop para a construção de Lisboa á fronteira de Badajoz provocou, em 18 de julho de 1851, a nomeação de Garrett, Larcher, o Barão da Luz e Lobo d'Avila para apreciarem a dita proposta; do trabalho da comissão resultou a elaboração, em 20 de outubro de 1851, das notáveis bases do concurso para a construção do caminho de ferro de Lisboa a Santarem e daqui á fronteira espanhola.

Sob a inspiração de Fontes (então ministro da Fazenda), o concurso abria-se em 6 de maio e encerrava-se em 31 de julho de 1852, tendo concorrido Patrick Horste, Morton Peto, e o mesmo Hardy Hislop, agora representando a «Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal», á qual se adjudicou provisoriamente com a garantia de juro de 6 %.

Em 30 de agosto de 1852 criava-se o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, do que resultou notável impulso ás iniciativas de fomento nacional e, portanto, de caminhos de ferro.

Em 9 de dezembro do mesmo ano entregava Hardy Hislop ao governo o projecto do engenheiro Rumball, relativo ao trôço de Lisboa a Santarem, que partia do largo do Intendente e ligava ao trânsito fluvial por um ramal de Chelas a Xabregas; em 3 de fevereiro de 1853 era aprovado o projecto, mas fazendo partir a linha do Cais dos Soldados.

(Continua)

<sup>1</sup> Exclue-se do total a linha de Cascais, por não ser explorada actualmente pela C. P.

## Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide

Deu-nos há dias a honra da sua visita a direcção do Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide, representada pelos srs. José Geraldo Lopes, tesoureiro; José Girardi, 1.º vogal efectivo da Direcção; Frederico

Em nome da Direcção, falou o sr. José Geraldo Lopes, que endereçou palavras de homenagem e de vivo agradecimento ao director da Gazeta sr. Carlos d'Ornelas cujas qualidades pôs em elogioso destaque



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: José Geraldo Lopes, tesoureiro — José Girardi, 1.º vogal efectivo da Direcção — Frederico Martins, 2.º vogal efectivo da Direcção — João Duarte Vitorio, membro da Comissão de Construção.

Martins, 2.º vogal efectivo da Direcção e João Duarte Vitorio, membro da Comissão de Construção.

vieram êstes ferroviários à redacção da Gazeta agradecer as referências que aqui se têm feito ao desenvolvimento da simpática e prestante instituição à benéfica acção por ela exercida no meio ferroviário e ao esforço enorme que pelos seus dirigentes têm sido dado ao progresso do Grupo que de ano para ano se têm acentuado.

tendo oferecido ao director da Gazeta, em cumprimento duma deliberação tomada em assembléa geral, uma bela fotografia, lindamente emoldurada, duma locomotiva moderna.

O sr. Carlos d'Ornelas agradeceu, em palavras comovidas, a homenagem que lhe era prestada, afirmando a simpatia que lhe merece o Grupo Instrutivo que poderá contar sempre com as colunas da Gazeta para o registo dos progressos da utilíssima instituição.

## Orfanato Ferroviário

Continúa a comissão iniciadora dêste Orfanato nos seus activos trabalhos para levar a bom termo o nobre e altruístico projecto da instalação de um Orfanato para os filhos dos ferroviários.

nosso país uma casa para recolher todos aqueles que desamparados por perderem os seus pais encontram uns momentos de conforto donde possam sair bons chefes de família e demonstrar que a educação que



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: Joaquim dos Santos, presidente — Julio Martins de Araujo, factor de 2.ª classe, secretário geral da comissão do Orfanato dos ferroviários — Pedro dos Santos Rodrigues, 1.º secretário — Napoleão dos Reis, 2.º secretário da comissão — Raimundo Geraldo de Oliveira, tesoureiro — José Marques, 2.º tesoureiro — Raúl Soares Pais, 1.º vogal.

Esta comissão constituída por ferroviários veio à "Gazeta" para nos agradecer algumas notícias de propaganda que fizemos e pedir-nos para que dentro de possível fassâmos ver aos ferroviários de Portugal que é absolutamente indispensável que tenhâmos no

possuem mercê do Orfanato devem a êsse grupo de denodados rapazes que cheios de fé e de entusiasmo conseguiram fazer na nossa terra o amparo da família ferroviária, dando assim um grande exemplo digno de ser seguido.

## O REGIMENTO DE SAPADORES

DE

## CAMINHOS DE FERRO

Por CALADO RODRIGUES

Fotos de MENDES DA COSTA

V

## O Batalhão em França

CONTINUAÇÃO

## Nossa Senhora de Bihucourt

Quando da primeira vez visitei o historico quartel de Sapadores de Caminhos de Ferro, na colheita de impressões para estas crónicas, vi, ao cimo da escada que dá acesso ás dependencias do comando, uma imagem de Nossa Senhora, escultura de aspecto primitivo, em madeira escura, sobre uma peanha da mesma madeira. Imagem e peanha, se alguma coisa tem de notável, é apenas a singeleza, a ingenuidade com que o artista trabalhou a madeira. Mas é precisamente a essas imagens assim, singelas, ingenuas, quasi toscas, que os meus olhos e o meu espirito mais se prendem. E' perante essas imagens assim, feitas há muitos seculos, que a minha fé se enternece mais, se torna mais humilde, mais simples, uma fé infantil. Humilde, simples, infantil, como a arte que trabalhou na madeira aquela imagem de Nossa Senhora. Uma fé infantil, simples, humilde, como eu fantasio que seria o artista ignorado que a fêz.

Ha, espalhadas pelos templos maravilhosos de todo o mundo, e muitas vezes quasi ignoradas em templos pobres de pobres terras, verdadeiras preciosidades de escultura e de pintura. Imagens que parecem viver, que parece vão responder ás suplicas das gentes que em frente delas se ajoelham e oram. Nossas Senhoras que olham as grandezas do céu ou as misérias da terra, que erguem as mãos em suplica ou as estendem em benção ou as juntam em prece,

que meditam, ou rezam, ou sorriem ou choram, que põem os pés sobre uma nuvem que os anjos erguem ou esmagam com eles uma serpente, que teem nas mãos um rozario ou um escapulário ou os raios esplendentes das graças ou Jesus Christo pequenino.

Os Rafael, os Miguel An- gelo, os Cellini, e todos os pintores, os escultores, os cinzeladores, que, antes e depois deles, tem servido o esplendor do Christianismo, esgotaram a imaginação e a arte, pintando, esculpindo, cinzelando todas as grandezas, todas as suntuosidades, em mantos maravilhosos, em tunicas esplendidias, em pedrarias magnificas, nas atitudes expressivas da espectação, da graça, da dôr, do triunfo, e fizeram maravilhas, autenticas maravilhas.

Perante elas me extasio numa admiração funda por esses artistas mas em frente de imagens como aquela que eu vi no quartel de Sapadores de Caminho de Ferro, eu sinto uma impressão mais forte, mais funda.

Em frente daquelas imagens artísticas, suntuosas, magnificas, a minha fé acorda para se vestir de erudição, de orgulho pela arte dos homens, de espirito critico. Em frente de imagens como as outras, como essa Nossa Senhora rudemente esculpida em madeira escura, despida de pinturas, nua de artificios, a minha fé acorda para se desprender mais de vaidades, para se robustecer mais na humildade,



Um Christo mutilado

para se tornar mais singela, mais simples, mais infantil, mais pura, enfim. Assim, quedei me em frente dessa imagem e, de cada vez que a olhava, nela se prendiam os meus olhos e a minha alma. D'onde vinha essa influencia que me prendia os olhos e a alma a uma imagem de tão singelo lavour?

Das preces que para ela haviam subido dos labios ou do pensamento de dezenas de gerações, durante séculos? Talvez. O que sei é que pedi licença para a fazer fotografar e procurei saber a sua historia.

Contou-ma o sr. major Joaquim Abranches e a seguir a dou.

\*

«Quere então que lhe conte a historia daquela imagem de madeira, da Virgem Maria, que está no Quartel do Regimento de Caminhos de Ferro?

Pois eu lha conto, e verá que é interessante.

Quando assumi o comando da 3.ª companhia do Batalhão de Sapadores de Caminho de Ferro, em Cascais, foi nomeado ferramenteiro da

companhia o 1.º cabo n.º 309 que, como ele insistentemente dizia, —«graças a Deus era ateu»—.

O homem pertencia a uma associação qualquer e dela trazia o inveterado costume de discursar, o que lhe grangeou a fama de «letrado», entre os soldados da companhia.

Falou sempre e infatigavelmente durante toda a viagem por mar de Lisboa até Brest, bem como durante aquela interminável viagem de comboio desde Brest ao «front», só lhe afrouxando a loquacidade em Romescamps, quando ao lado do nosso comboio parou um outro vindo da frente, cheio de feridos, alguns em estado lamentável,

E quando ás 2 horas do dia 6 de maio de 1917, fomos despejados na gare de Bihucourt, perto de Bapaume, no Somme, numa noite escura como breu, sob um bombardeamento infernal, de todo se sumiu a voz do nosso ferramenteiro.

Atravessadas rapidamente as ruínas do que fôra Bihucourt, percorrido um pequeno lanço dum a esburacada estrada coberta com aquela pegajosa lama do Somme, chegamos a um campo semeado de sepulturas, onde, ao abrigo de simples panos de tenda, nos instalamos sob uma chuva impertinente

e sem que por um momento afrouxasse aquele terrível bombardeamento.

Madrugada de iniciação, de anciedade, inesquecível!

Estavamos no «front»!

Na região que nos dava a impressão de ter sofrido um cataclismo cósmico, havia destroços de toda a ordem.

Foi entre eles que encontramos a imagem de madeira da Virgem Maria que existe no Quartel de Sapadores de Caminhos de Ferro e bem assim um Christo de ferro que possuo, a que falta o braço direito, o que notamos se dera igualmente em quantas imagens de Christo por ali viamos, e de que ha uma outra em Lisboa, na posse dum engenheiro que foi oficial na minha companhia.

A imagem da Virgem foi entregue aos cuidados do nosso ferramenteiro que, não obstante ser «ateu graças a Deus» — a limpou com todo o cuidado e dela passou a tratar com todo o carinho, tendo-a sempre na barraca e depois no vagão onde se guardava a ferramenta e em que ele ficava também.

Verificamos depois, que á medida que o perigo aumentava, redobrava os seus cuidados com a imagem, e, a certa altura, já declarava, para quem o queria ouvir, que era graças á protecção daquela imagem que se devia a boa sorte que o protegia e a toda a companhia.

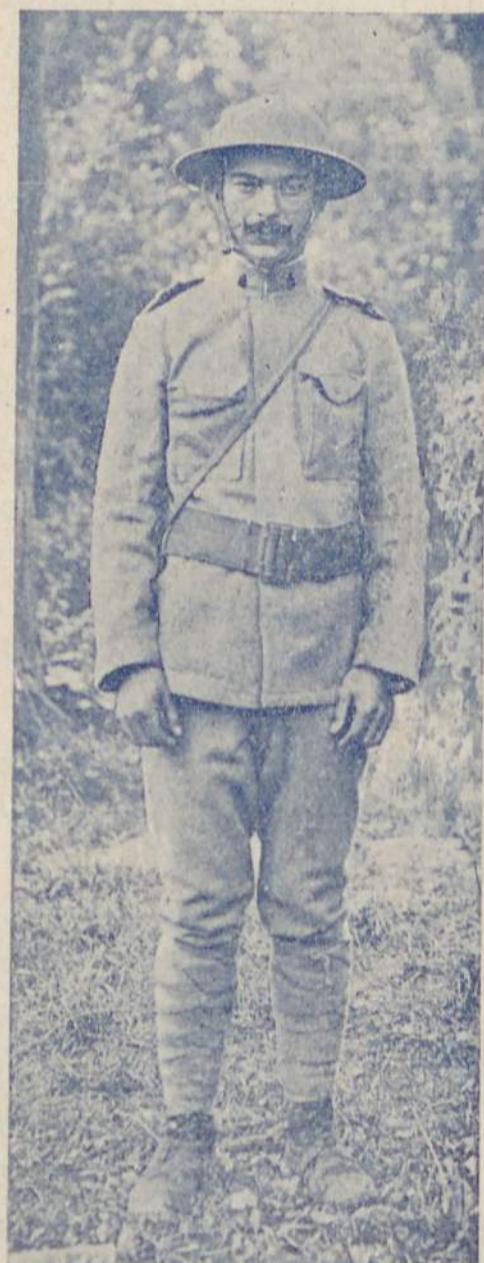
E a sua fé aumentou, a partir daquela noite em que durante um ataque dos aeroplanos inimigos, uma das bombas atingiu o nosso vagão da ferramenta, dentro do qual, alem do ferramenteiro, se encontravam mais dois soldados.

O vagão saltou para fóra da linha ferrea, sendo atravessado pelos estilhaços que o deixaram em mau estado, e, com grande espanto nosso, quando para ele corremos afim de prestarmos socorro ás praças que nele estavam, as encontramos vivas: o ferramenteiro, 1.º cabo n.º 309 Ernesto Serra, estava ferido num pé por um estilhaço; o soldado n.º 355 Francisco da Silva, estava ferido na cabeça e tronco, e o soldado n.º 145 absolutamente ilesos!

Simplesmente extraordinario!



Nossa Senhora de Bihucourt



O cabo ferramenteiro Ernesto Serra

Graças aos cuidados que o nosso ferramenteiro dispensou á imagem da virgem, a quem atribuia a sua salvação e a dos seus dois camaradas, foi ela sempre salva em todas emergencias dificeis, como a do dia 9 de Abril de 1918,—data memoravel para o Corpo Portuguez em França e para a nossa 3.<sup>a</sup> companhia, que nesse dia ganhou 6 cruzes de guerra e 12 louvores,—e trazida para Portugal».

\*

Ahi fica a historia interessante de Nossa Senhora de Bihucourt, dessa Nossa Senhora que desde 6 de Maio de 1917 vive com a unidade de Sapadores de Caminhos de Ferro e que, atravez do relato do sr. major Abranches, nos revela a necessidade imperiosa da fé, a sua existencia nas almas apesar de todas as negações e a força com que ela surge irreprimivel, dominadora, na occasião oportuna, mesmo nas almas mais atravancadas pelas audacias do racionalismo.

Mas, não deixá tambem de ser curioso o que vou contar.

Quando o sr. major Abranches me contou a historia de Nossa Senhora de Bihucourt, não fiz reparo de maior no nome do cabo ferramenteiro, Ernesto Serra. Fiz esse reparo depois, e averiguei que o Ernesto Serra era da minha aldeia, de Belver.

*Era*, porque já morreu.

E a viuva com quem estive ha pouco tempo e me cedeu o retrato que publico reproduziu-me tal como fica contada a historia de Nossa Senhora de Bihucourt que ele contara varias vezes.

E que a fé em Nossa Senhora de Bihucourt continuou a viver nele, demostra-o o facto de ter em projecto, que a morte não lhe permitiu realizar, uma visita a Lisboa com a mulher para visitarem a Nossa Senhora que ao seu cuidado andara entregue e que o protegera durante a guerra.

Uma das fotografias que acompanham esta crónica é a da antiga vila de Belver, dominada pelo seu castelo construido pela Ordem do Hospital no tempo de D. Sancho I, que hoje pertence ao Ministerio da Guerra e que, lastimavelmente, se encontra transformado em cemiterio onde está sepultado o Ernesto Serra.

Aproveito mais esta occasião para chamar a atenção dos poderes publicos, e especialmente do Ministerio da Guerra, para a conveniencia que haveria em se promover a remoção do cemiterio para outro local. Feita essa remoção, devia o castelo ser reparado, podendo fazer-se nele a instalação de qualquer serviço militar, por exemplo de assistencia aos combatentes.

Ha nesse castelo uma capela com preciosa obra de talha, em madeira escura como a da imagem de Nossa Senhora de Bihucourt, capela doada pelo infante D. Luiz, filho de D. Manuel.

Resolvida aquela adaptação, que bem ficaria lá, no enquadramento artistico da capela, na terra do seu guardião, a imagem de Nossa Senhora de Bihucourt!

No proximo numero :

**O regimento depois da guerra.**

## Gazeta dos Caminhos de ferro

Faltando a um nosso assinante o n.<sup>o</sup> 985 desta Revista referente a 1 de Janeiro de 1929, rogamos a quem o tiver o envie a esta redacção, indicando qual o preço porque o devemos pagar.

## Mapas

A Direcção Geral do Instituto Geografico e Cadastral enviou-nos um exemplar da planta do concelho de Cuba, que é um magnifico trabalho no genero.

Agradecemos a oferta.

**Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos**  
**Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro**

**WESTINGHOUSE**  
**ÉTLBAISSEMENTS DE FREINVILLE**  
**SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA**

# A situação dos caminhos de ferro em Hespanha

## UMA ANALISE DA SUA SITUAÇÃO DESDE A DEMISSÃO DE PRIMO DE RIVERA AOS ACTUAES ACONTECIMENTOS DA IMPLANTAÇÃO DO NOVO REGIMEN

O correspondente de Madrid do importante orgão ou revista ferroviária londrina, a «Railway Gazette», revista que prima pela variedade de notícias que sempre traz a lume; publicou no número referente a 24 de Abril passado, um interessante artigo, dando conta da situação dos caminhos de ferro em Hespanha, desde a demissão do governo de Primo de Rivera até ao actual momento da implantação da república no paiz vizinho.

Este artigo merece ser transcrita nas colunas da «Gazeta», não só em virtude da actualidade que representa, como por exprimir ideias que poderão muito bem interessar os leitores desta publicação. Portanto o que seguirá é uma tradução do referido artigo do correspondente de Madrid.

«De todos os problemas que a Ditadura em Hespanha legou aos governos que lhe sucedem, não é de menos monta a solução do problema dos caminhos de ferro. Não é justo que se atribua a origem do problema ao governo da ditadura, comquanto que se possa atribuir-se-lhe a falta de lhe ter dado uma solução adequada. Nem será o problema, uma consequencia da guerra. Os caminhos de ferro em Hespanha foram construidos, nos primeiros tempos de construção, por empresas particulares, auxiliadas pelo Estado, com direitos de monopólio e garantias de juro, enquanto que as tarifas e preços eram fixados em certos máximos para cada caso; as concessões sendo de 99 anos, findos os quais as linhas são resgatadas.

Os defeitos deste sistema estão agora patentes, desde há muitos anos. A garantia de juro provou-se ser uma concessão sem valor, em virtude de o capital de uma companhia prospera não poder ficar sempre o mesmo e portanto os caminhos de ferro espanhóis estão e teem estado durante anos, sobreacarregados com uma enorme dívida captiva, o juro da qual absorvendo quasi por completo a totalidade das receitas líquidas. A dificuldade de se fixar antes da construção e para todo o tempo, uma escala imóvel de tarifas máximas, sem a flexibilidade necessária para ir ao encontro das mudanças geraes e mundiaes, complica bastante o problema e por ultimo, o monopólio pouco valor tem agora, desde que o Estado por si tem auxiliado um concorrente formidável com as boas estradas, para as quais tem sido desviado muito tráfego ferroviário.

### O período da guerra

O problema de transportes ferroviários em Hespanha revestiu acuidade em Hespanha durante 1918, quando os custos de mão d'obra e de combustível cresceram desordenadamente, mas em logar de se ter adoptado a solução obvia e permitir-se um aumento de tarifas, como em todos os outros países europeus, o governo de então fugiu a essa solução e inaugurou um sistema de adeantamentos financeiros ás companhias. Este paliativo que está provado ser mau tanto em teoria como na prática, desde que significa fazer pagar á nação, ou ao paiz inteiro um serviço que deveria ter sido sustentado pelos que se utilizam dos caminhos de ferro, fez com que a solução do problema fosse dupla-

mente difícil. E' verdade que estes adeantamentos eram supostos serem pagos pelas companhias, mas isto poder-se-ha chamar uma colocação «duvidosa», e entretanto o Estado tem a seu crédito nada menos de 463 milhões de pesetas no que respeita a este capítulo de adeantamentos. Ao mesmo tempo, as companhias encontram-se incapazes de pedir emprestado novos capitais, não só pela grande quantidade de encargos já existentes, mas igualmente pelo periodo de concessões a decorrer (em muitos casos só 30 anos) ser pouco para permitir o resgate.

### O Estatuto de 1924

Quando em 1923, a ditadura subiu ao poder, o problema dos caminho de ferro pareceu, a estes homens bem intencionados, no entusiasmo do momento, ser de facil solução. Não havia o Parlamento para entravar as questões e ao novo Conselho Superior de Caminhos de Ferro foi confiada a missão de preparar a revisão do Estatuto. Este foi promulgado em Julho de 1924 e está ainda em vigor, apezar de as suas clausulas não serem cumpridas. O Estatuto de 1924, comquanto tivesse sido promulgado pelo Directorio Militar, não é da autoria deste governo, sendo na verdade uma nova edição do Projecto de Lei de Maura de 1922. A sua característica principal é a formação de um consorcio entre o Estado e as Companhias, sob o qual o Estado financeia prolongamentos de linhas e melhoramentos, enquanto que as tarifas são ajustadas para cobrir as despezas de exploração, encargos financeiros e o juro do capital reunido das duas partes contratantes, o lucro líquido sendo dividido entre as companhias «pro rata» com o capital colocado.

### Dinheiro do Estado

Uma das condições do novo estatuto e sem duvida a mais importante de todas, foi cumprida pelo Estado: é a clausula que diz respeito ao fornecimento de capital para prolongamentos e melhoramentos. Um empréstimo especial de «Caminho de Ferro», foi autorizado em Decreto de Julho de 1925, como em suprimento extraordinario fóra do orçamento ordinario, num montante de 2.600 milhões de pesetas; a primeira emissão, por Decr. de 7 de Outubro desse ano, sendo ao juro de 5%, e as emissões posteriores ao juro de 4 1/3%. As emissões deste empréstimo eram administradas por uma repartição creada para esse fim, a «Caja Ferroviaria», que foi dissolvida pelo governo de Berenguer, o ano passado e a sua missão está agora confiada ao Ministério de Finanças. Ao todo, 1.300 milhões do total foram emitidos até agora, o juro representando uns 60 milhões ao ano. Ha ainda portanto outros 1.300 milhões a emitir, Da importancia em circulação, nada menos de 937:367.016 pesetas foram empregadas até ao fim de Outubro do ano passado, em novas linhas e prolongamentos; tendo a Companhia do Norte beneficiado desta soma 363.670.000 e a de Madrid, Zaragossa e Alicante a quantia de 375.500.000.

### Novos caminhos de ferro

O plano ambicioso do governo da Ditadura de Primo de Rivera era de capitalizar a verba destinada a obras públicas, do orçamento nacional durante um período de anos a seguir, mas esta ideia não era original, porque esta ideia de capitalização formava uma parte do projecto do senhor La Cierva, ministro de um governo anterior, havia 4 anos. Seja como fôr, o serviço defeituoso efectuado então pelos caminhos de ferro e as dificuldades experimentadas pelas companhias, como aíra se disse, para se procurarem capital, justificou em certa medida o empréstimo de «Caminhos de Ferro» e a despesa de 900 milhões, conforme já ficou explicado. Foi aqui, todavia, que os planos da ditadura ficaram muito aquém da realidade. Arranjaram a despesa destas grandes quantias ou antes encararam-na, com optimismo, sem atenderem o pagamento de juro e de amortização por meio da tarifa, a revisão da qual é uma parte essencial do Estatuto.

Ainda mais o Conde de Guadalhorce, ministro das Obras Públicas, autorisou a construção, pelo Estado e com o dinheiro conseguido pela «Caja Ferroviaria», de um grande número de novas linhas, a construção de muitas das quais já foi sustada, porque considerou se ser extremamente duvidoso se realmente estas linhas são necessárias ou se serão no futuro fontes de receita. Nada menos de 142 milhões de pesetas foram já pagas a uma única companhia como garantia de juro do custo da construção do chamado caminho de ferro de Santander ao Mediterrâneo. Ao todo, perto de 668 milhões já foram pagos para a construção de novos caminhos de ferro, alguns dos quais, devemos dizer com franqueza, parecem não ter outro fim, senão de preencher os espaços em branco do mapa das linhas ferreas.

No próximo artigo, tratar-se-há do sub-título «O auxílio e os adeantamentos financeiros» com que o citado correspondente de Madrid continua a sua análise à situação dos caminhos de ferro de Espanha.

Ribalonga, Maio de 1931.

Visconde d'Alcobaça

P. S.—Por motivos estranhos á minha vontade, não me tem sido possível colaborar nos últimos números da Gazeta.

Acresce a circunstância de ter estado ausente em Sevilha na primeira semana de Abril, para assistir ás tradicionais festas da Semana Santa e cujos tópicos de viagem conto, em breve, poder narrar nesta conceituada revista.



## PARTE OFICIAL

Ministério do Comércio e Comunicações

Decreto n.º 19:718

Apresentou a comissão nomeada por portaria de 15 de Novembro de 1930, para averiguar das possibilidades de remodelação de tarifas e das causas de retraimento e afastamento de tráfego das linhas do Estado, o seu relatório favorável à unificação do regime tarifário aplicado nas linhas exploradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e segundo normas que ela propuzera.

Deve essa medida, que vem sendo reclamada pelos representantes das forças económicas, visar a atingir os seguintes objectivos:

a) Unificação das taxas, mercê de reduções nas das rôdes do Estado que as aproximem do nível tarifário actual em prá-

tica na rede privativa daquela Companhia, bem como das condições de aplicação geral em toda a rede;

b) Rêde única na aplicação de tarifas;

c) Protecção às mercadorias pobres e ao tráfego a grandes e a muito pequenas distâncias e àquelas em que há concorrência doutro meio de transporte;

d) Simplificação do processo de taxar e sua fácil fiscalização pelo público.

Pode uma tal modificação produzir inicialmente uma baixa de receitas, embora com todas as probabilidades de rápida compensação.

A probabilidade desta baixa fez com que o Governo não efectivasse desde logo as providências aconselhadas pela comissão, porquanto se desenhavam já na exploração ferroviária sintomas de outras dificuldades que importava observar cuidadosamente antes de provocar o agravamento das condições de vida de tão importante ramo da actividade nacional.

Como era de esperar, a crise económica geral tem tido um dos seus mais importantes reflexos na exploração dos caminhos de ferro. E assim já outros países tem sido necessário agravar os preços dos transportes ferroviários e suprimir serviços, para de certo modo obviar à diminuição de receitas constatada na sua exploração, tendo sempre em vista aliviar os encargos a incidir sobre o Erário, pois devem êles ser suportados principalmente por aqueles que utilizam os serviços ferroviários ou nêles exerçam a sua actividade.

Também nas empresas ferroviárias portuguesas vem notando-se uma diminuição sensível de receitas desde 1929, diminuição que se tem acentuado no corrente ano, a ponto de, no montante apurado até agora pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, considerando o conjunto das rôdes que administra, se observar uma baixa computada em cerca de 14 por cento relativamente às receitas de igual período do ano anterior.

Procura a referida Companhia reduzir as suas despesas por uma série de medidas que já começou a executar, a que se seguirão outras que as circunstâncias aconselharem, as quais não deixarão de determinar economias importantes, mas no entanto bastante inferiores à avultada baixa de receitas prevista para o ano corrente.

Impõe-se por isso, como providência transitória, uma elevação de tarifas que habilita a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses não a suportar os efeitos da crise dominante, mas a compensar a baixa de receita que vier a resultar da aludida unificação, aliás os serviços prestados ao público teriam de sofrer consideráveis restrições, que não deixariam de ferir gravemente a economia nacional.

Por isso o presente decreto estabelece, a título transitório, a cobrança de um adicional, que, atendendo à referida compressão de despesas, deve facultar à empresa os recursos indispensáveis para assegurar a respectiva exploração.

Para êsse efeito tomou-se como base o resultado da exploração em 1929, anos em que, tendo sido relativamente equilibradas as condições financeiras da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, o saldo da conta de exploração é contudo o mais baixo dos seis exercícios até aquele ano, inclusive.

Simultaneamente entende o Governo ser oportuno unificar as tarifas em condições de iniludível benefício para o público, compensando-o da elevação tarifária transitóriamente autorizada, sendo certo que esta unificação há-de permitir economias na vida administrativa da empresa, melhorando os resultados finais da sua exploração.

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto com força de lei n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:551, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É autorizada a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a proceder, dentro do prazo de quatro me-

ses, à unificação das tarifas das rôdes ferroviárias por ela exploradas, segundo uma fórmula estabelecida de harmonia com as normas pela mesma Companhia apresentadas à comissão nomeada por portaria de 15 de Novembro de 1930, e que venha a ser aprovada pelo Ministro do Comércio e Comunicações com prévio parecer da Delegação do Governo nos Caminhos de Ferro do Estado, da Direcção Geral e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Art. 2.º A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses cobrará, a partir da publicação dêste decreto, nas rôdes ferroviárias por ela exploradas um adicional de 10 por cento enquanto as suas receitas brutas forem inferiores às de 1929.

§ 1.º Este adicional incidirá sobre todas as cobranças de tráfego, com excepção das de bilhetes de tranvias, e das relativas ao transporte de batatas, frutas, hortaliças, legumes verdes, adubos, fungicidas e insecticidas.

§ 2.º Destina-se este adicional à rôde em que fôr cobrado, e se houver excedente em relação à cobrança de 1929 deverá o mesmo ser aplicado a completar as receitas de outras rôdes actualmente exploradas pela mesma Companhia, se elas tiverem sido inferiores às cobradas em 1929.

§ 3.º Se dentro do prazo e nos termos estabelecidos no artigo 1.º não estiver efectivada a unificação tarifária, cessará imediatamente a cobrança do adicional constante do artigo anterior e seus parágrafos.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com fôrça de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contêm.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 1 de Maio de 1931. — ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira — António Lopes Mateus — José de Almeida Eusébio — António de Oliveira Salazar — Júlio Alberto de Sousa Schiappa de Azevedo — Fernando Augusto Branco — João Antunes Guimaraes — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Henrique Linhares de Lima.

Delegação do Governo nos Caminhos de Ferro do Estado

Decreto n.º 19:711

Solicitou a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal a aplicação á linha férrea do Vale do Tâmega das disposições do decreto n.º 19:503, de 24 Março último, que mandou considerar transitóriamente independentes, para efeitos do disposto na tarifa de despesas acessórias, quanto ás operações de transmissões, as linhas do Vale do Corgo e do Sabor;

Tendo-se constado que a exploração da linha do Tâmega tem sido deficitária e que os deficits não provêm de menos cuidada economia e zêlo na administração, factos estes que colocam a referida linha em condições iguais ás do Corgo e do Sabor, sendo portanto de equidade dar-se-lhe tratamento igual ao adoptado para com aquelas, tanto mais que os respectivos organismos administrativos são de parecer favorável ao pedido no que se refere á economia regional;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por fôrça do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:531, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de toda as Repartições.

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. São tornadas extensivas á linha do Vale do Tâmega as disposições do decreto n.º 19:503 de 24 de Março do corrente ano.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o

conhecimento e execução do presente decreto com fôrça de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contêm.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 7 de Maio de 1931. — ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira — António Lopes Mateus — José de Almeida Eusébio — António de Oliveira Salazar — Júlio Alberto de Sousa Schiappa de Azevedo — Fernando Augusto Branco — João Antunes Guimaraes — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Henrique Linhares de Lima.



## Caminhos de Ferro Portugueses

### Assembleia Geral Ordinária dos srs. Accionistas

Nos termos dos Artigos 31.º e 39.º dos Estatutos desta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada a Assembleia Geral Ordinária dos srs. Accionistas, possuidores de 100 ou mais Accções, segundo os preceitos do Art. 28.º dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na Estação Central do Rossio, 1.º andar, no dia 27 de Junho próximo futuro, pelas 15 horas.

### ORDEM DO DIA

1.º — Conhecimento das Contas respectivas ao Exercício de 1930, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal, e votação sobre essas Contas;

2.º — Apreciação de quaisquer propostas dos srs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do Art. 38.º dos Estatutos;

3.º — Eleição de dois Vogais do Conselho de Administração, nos termos do Art. 15.º, dos mesmos Estatutos; podendo haver reeleição, segundo o mesmo Artigo;

4.º — Eleição de dois Vogais do Conselho Fiscal, nos termos do Art. 24.º dos ditos Estatutos; podendo haver reeleição, segundo o referido Artigo;

Para os srs. Accionistas poderem tomar parte nesta Assembleia, devem as *Accções nominativas* ter sido averbadas até ao dia 28 de Maio corrente, inclusivé, e as *Accções ao portador* ter sido depositadas até às 15 horas do dia 12 do mês de Junho próximo futuro;

**Em Lisboa** — Na sede da Companhia; no Banco de Portugal; no Banco Comercial de Lisboa; no Banco Lisboa & Açores; no Banco Nacional Ultramarino; no Monte-Pio Geral; no Crédit Franco-Portugais; e na casa bancária Fonsecas, Santos & Viana;

**No Porto** — Na Filial do Banco Nacional Ultramarino;

**Em Paris** — Nas caixas do Comité da Companhia; e nas do Comptoir National d'Escompte de Paris; do Crédit Lyonnais; da Société Générale de Crédit Industriel et Commercial; da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France; do Banque de Paris et des Pays-Bas; e do Banque Franco-Portugaise d'Outremer.

Os documentos legais estarão patentes no Serviço de Contabilidade Central da Companhia, desde 12 do mês de Junho próximo futuro.

As cartas de admissão à Assembleia Geral serão passadas pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das Accções averbadas ou dos recibos dos depósitos das Accções ao portador.

A Assembleia constitui-se e poderá validamente deliberar nos termos dos artigos 32.º, 33.º, 36.º, 37.º e 39.º dos Estatutos.

Lisboa, 27 de Maio de 1931.

O Presidente da Assembleia Geral

António Judice Bustorff Silva

# A instrução teórica e técnica dos empregados dos CAMINHOS DE FERRO ALEMÃES

(Continuação da pág. 210)

O ensino professa-se em forma de conferencias com as subsequentes discussões. De vez em quando fazem-se exercícios práticos e excursões para visitas a instituições ferroviárias ou empresas particulares. Cada grupo escolhe um guia que vele pelos interesses dos colegas e colabore na vigilância para a regularidade da visita.

Segundo as conveniências, realizam-se conferencias entre o director da escola, os professores e os guias, sobre assuntos de ensino. Não ha exames finais. Nos documentos pessoais será anotado o relativo á visita da escola.

## As escolas centrais

Agora não se trata duma escola especial como a de principiantes ou a de administração mas dum grande edifício dotado de salas de conferencias, postos e utensílios de instrução, amostras, colecções, bem como dormitórios e refeitórios para 50 a 100 alunos. Nesta escola dão-se lições comuns aos principiantes de varias Direcções ferroviárias, de maneira que estas podem evitar escolas de principiantes para certos grupos de empregados, conseguindo-se um aproveitamento favorável dos professores e dos institutos.

Até agora, os Caminhos de Ferro Alemães teem tres destas escolas centrais, em Hanau, perto de Frankfurt do Mein, em Freimann, perto de Munich e em Braudeburgo, perto de Berlim.

Nesta ultima, por exemplo, ha uma sala grande para o ensino de quanto se refere á superestrutura, outra para a técnica de corrente de pequena voltagem e de protecção, um posto de manobra com uma instalação exterior muito ampla, outra sala de ensino para 40 alunos e outra, muito grande, que contem uma colecção de aparelhos dos serviços de circulação, de máquinas de tracção e de oficinas.

Os postos de ensino dão ao empregado a possibilidade de se exercitar no manejo dos aparelhos e de adquirir uma prática que jamais poderia alcançar no serviço normal devido ás suas ocupações.

Na escola central de Brandeburgo, por exemplo, os principiantes do serviço de circulação aprendem todos os métodos de trabalho possíveis na prática, em varios postos cuja disposição corresponde exactamente ás condições práticas. Outro posto de ensino é destinado a condutores de carruagens automotoras e quasi todas as Direcções de Caminhos de ferro possuem uma estação de manobra para fins de instrução.

Nestas condições, pôde reduzir-se consideravelmente o periodo de instrução, factor este que constitue a grande importância do ensino sistemático.

No serviço ferroviário alemão este método tem

tido efeitos práticos, segundo se depreende da seguinte prescrição oficial:

«Se se trata de principiantes para as carreiras de assistente de serviço e assistente com frequencia da escola normal de Hanau, abreviar-se-há o periodo de instrução previsto nas prescrições respectivas, de maneira que para os assistentes de serviço se reduz de 10 a 8 meses e para os assistentes de 12 a 10 meses.

Se ha necessidade de instruir principiantes para as carreiras de revisores de bilhetes, revisores de trens, empregados para serviço de manobras e tagalheiros, dar-se-lhes-há tambem a instrução necessaria na escola central efectuando uma redução do tempo de preparação prática.»

E' sabido que a Companhia dos Tramvias de Berlim tem feito uso de instituições analogas com tão bons resultados que o tempo da instrução tem podido encurtar-se em 40 % e mais.

Cada uma das escolas centrais dispõe de bons modelos, mapas, quadros, aparelhos de projecção, etc. Para o excelente resultado da instrução, contribuem tambem os livros didáticos publicados por uma casa editora expressamente fundada para este fim, a «Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn (Berlim)». Para o mesmo fim serve uma revista didática, «Der Eisenbahnfachmann», (Casa editora H. S. Hermann, Berlim), que publica bons artigos e problemas de exames para estimular os empregados a continuarem a instrução propria. A revista e os livros acima indicados, teem-se acreditado tambem fóra da Alemanha.

Com as escolas colaboram intimamente os tres laboratorios psicotécnicos dos Caminhos de Ferro, em Berlim-Grunewald, Munich e Dresde. Desde 1921 foram examinados nestes laboratorios mais de 70.000 individuos para comprovar as suas qualidades psíquicas. Estes laboratorios ocupam-se não só de exames relativos á colocação mais apropriada dos aspirantes, mas tambem dos processos de ensino sob o aspecto das bases psicotécnicas.

## II

## Conferencias obrigatórias

Fazemos distinção entre *informações técnicas* e *conferencias de serviço*. As *informações técnicas* servem para a instrução complementar dos empregados e para aumentar a sua capacidade, isto é teem que consolidar os conhecimentos referentes ás prescrições e instituições.

Ao mesmo tempo tendem a fomentar a compreensão da maneira de actuar dos restantes sectores do serviço. As *conferencias de serviço* teem por objecto informar os empregados dos acontecimentos e instituições locais para assegurar o desenvolvimento perfeito do serviço local. Pelas *informações técnicas* explicam-se temas didáticos limitados, em forma de discursos, enquanto que nas *conferencias de serviço*

se discutem os factos do serviço corrente. As informações técnicas abrangem todos os ramos de serviço técnico e administrativo.

Todos os empregados, seja qual for a sua idade, tomam parte nas lições destinadas à sua categoria participando delas também todos os principiantes e operários que para o serviço careçam dessa instrução, como, por exemplo, os operários provisoriamente ocupados em um ou outro serviço reservado aos empregados.

Os empregados dos serviços externos devem assistir às lições pelo menos 12 vezes por ano, podendo contar-se como tais também as conferências de serviço.

Cada conferência é seguida dumha discussão sobre o tema que se versou.

Para as informações técnicas utilizam-se também carruagens especiais que se empregam como locais de ensino e tem coleções de aparelhos e outros objectos de serviço, usando-se nas estações em que não ha salas apropriadas para as conferências.

Estas carruagens-escolas servem também para o caso em que se careça de instrução rápida do pessoal relativa a inovações técnicas e de organização importantes para cuja compreensão se necessitam modelos ou reproduções.

Explicando os assuntos de que se trata (também por meio de projeções ou películas, cinematográficas) pôde economizar-se com a carruagem-escola muito tempo e evitar-se muitos incomodos.

Nas grandes estações, estas carruagens podem circular até à proximidade dos grupos de operários e empregados dispersos por toda a área das mesmas de maneira que aqueles não perdem o seu tempo com largos percursos além de que, adaptando-se às condições de serviço, podem aproveitar-se os intervalos.

### III

#### Ensino voluntário

Os Caminhos de Ferro Alemães fomentam também as tendências dos seus empregados e operários para completarem a sua instrução fóra da do serviço.

Em geral, as medidas relativas a esta instrução estão reservadas aos Sindicatos técnicos e de outra índole destas categorias, muitas vezes em colaboração com a Administração. Assim, por exemplo, os Caminhos de Ferro Alemães apoiam a União de Escolas Técnicas dos Caminhos de Ferro Alemães que tem escolas em mais de 40 cidades.

A Administração fêz um contrato com esta União relativa a locais apropriados, meios didáticos e viagens dentro de certos limites. Estas escolas constituem um complemento muito importante, sobretudo para o ensino de serviço, para os empregados e operários das categorias inferiores.

Alem disso, os Caminhos de Ferro celebraram outro contrato com as Academias de administração.

Estas fazem conferências para aqueles empregados que desejam uma instrução complementar sobre uma base científica. Estas Academias podem ser frequentadas pelos empregados de todos os ramos que pertencem nelas a grupos especiais. Todos os anos se realizam em Berlim e Munich «semanas científicas» para os empregados ferroviários.

Em cada ano o Sindicato de Máquinistas de Locomotivas organiza para os seus membros cursos de ensino complementar, muito frequentados, na sua casa de convalescença de Hannover-sch-Münden.

As Associações de mecanografia dos Caminhos de Ferro, que contam actualmente mais de 30.000 membros, propagam e facilitam o ensino da mecanografia e as Associações desportivas unidas numa liga cuidam da conservação da aptidão física.

Os Caminhos de Ferro Alemães estão em contacto continuo com as correntes espirituais do nosso tempo, as quais se concentram nas Universidades e Escolas Técnicas Superiores. Aqui ha muitas possibilidades de influencia mutua, pois que, excepção feita das ciências abstractas, ha poucos ramos em que os Caminhos de Ferro não tomem parte prática e económica. A instrução sistemática do pessoal cria um corpo de empregados e operários que se sentem unidos interiormente com seu campo de actuação, onde encontra satisfação plena, sabendo que constitue um membro importante do serviço em favor da comunidade. Graças a esta disposição, esse corpo alcança excelentes exitos e pôde vencer situações dificeis.



#### Administração dos Caminhos de Ferro Coloniais

No proxímp numero publicaremos um artigo do nosso ilustre colaborador sr. Coronel de Engenharia Alexandre Lopes Galvão sobre um livro recentemente publicado pelo Mr. Lionel Wiener, professor da Universidade Livre de Bruxelas.



#### Rendimentos das linhas portuguesas

Durante o ano de 1930 foram os seguintes os rendimentos das lihas portuguesas:

|                                |                 |
|--------------------------------|-----------------|
| Companhia Portuguesa . . . . . | 274.400.000\$00 |
| Companhia Nacional . . . . .   | 7.350.000\$00   |
| Vale do Vouga . . . . .        | 5.700.000\$00   |
| Norte de Portugal . . . . .    | 6.400.000\$00   |
| Sociedade Estoril . . . . .    | 10.950.000\$00  |
| Lena . . . . .                 | 90.000\$00      |



**Este numero foi visado  
pela Comissão de Censura**

# INDICAÇÕES :: UTEIS ::

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

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

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

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

Agua de Vidago — Avenida da Liberdade, 152 — Lisboa.

**Alfa'ates** — Toda a gente pôde vestir com economia e elegancia.

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

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

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

Banco Português do Continente e Ilhas — R. do Ouro — R. de S. Nicolau.

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

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

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

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

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

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

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

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

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

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

Fabrica de Louça de Sacavem — 126, R. da Prata, 152 — Lisboa.

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

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

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

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

## ADVOGADOS

DR. CASIMIRO CHAMICO

RUA GARRET, 74, S/L.

TELEF. 20524

LISBOA

## AGENCIAS

## AGUAS MINERAIS

Companhia do Caminho de Ferro  
de Benguela

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

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

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

Comité de Londres:

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

Linha férrea construida e em exploração:

Desde o Lobito á Fronteira, quilometros 1.347

Distancia do Lobito á região mineira da Katanga:

Quilometros 1.800

## ALFAIATES

## OLD ENGLAND

Sortido colossal de fazendas inglesas e nacionais. Todas as secções de vestuário.  
Mestre de corte diplomado pelaACADEMIA MINISTER DE LONDRES  
CAMISARIA, CHAPELARIA E LUVARIA  
FATOS PARA CREANÇAS

DESCONTO 5 %, AOS FERROVIARIOS Á VISTA DO CARTÃO DE IDENTIDADE

R. Augusta, 109 e R. de S. Nicolau (Predio todo)  
LISBOA

## ELECTRICIDADE

## Hidro Electrica Alto Alentejo

RUA DOS DOURADORES, 150, 1.º — LISBOA

Produção, transporte e distribuição  
:-:- de energia electrica :-:-POTENCIA INSTALADA 3.200 HP.  
EM INSTALAÇÃO 6.000 HP.

## FARMACIAS

Banco Português do Continente e Ilhas

RUA DO OURO E RUA DE S. NICOLAU  
LISBOA

## CAFÉS

HOTEIS

NAVEGAÇÃO

INSECTICIDAS



LOUÇAS

FÁBRICA DE LOUÇA DE SACAVÉM

(FUNDADA EM 1850)

LOUÇA SANITARIA - LOUÇA DOMÉSTICA - LOUÇA DE FANTASIA - AZULEJOS BRANCOS E DE COR - MOSAICOS CERÂMICOS - TIJOLOS REFRACTÁRIOS.

Lisboa: 126, R. da Prata, 132

Porto: R. das Carmelitas, 40

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

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

**Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.ª**

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

**CAIXOTARIA**  
**Doca de Alcântara**  
**LISBOA**

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegrams: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

MEDICOS

**Royal Mail Steam Packet Company**

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



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

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

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

REVISTAS

**Revista Insular e de Turismo**

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

Excelente colaboração de cotados escritores

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

TELEFONIA SEM FIOS

TINTURARIAS

**TINTURARIA Cambournac**

11, L. da Annunciada, 12-175-A, Rua de S. Bento, 175-B

Oficinas a vapor — **RIBEIRA DO PAPEL**

Tintas para escrever de diversas qualidades

:-: rivalizando com as dos fabricantes :-:

:-: inglezes, alemães, e outros :-: :-:

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

# COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000.000\$00

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

## FROTA DA COMPANHIA

### Paquetes

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

### Vapores

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

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

### Vapores de carga

|         |           |            |           |
|---------|-----------|------------|-----------|
| CUBANGO | 8300 ton. | CABO VERDE | 6200 ton. |
| S. TOME | 6350 "    | CONGO      | 5080 "    |

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

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

Escritórios da Companhia: LISBOA, Rua do Comercio, 85 — PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telefones: — Lisboa, PBX 23021 a 23026

### Agentes no Norte da Europa e Mediterrâneo

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

# Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

BANCO EMISSOR DAS COLONIAS

Séde — Rua do Comercio — LISBOA

CAPITAL REALISADO

Esc. 50.000:000\$00

RESERVAS

Esc. 67.000:000\$00

### FILIAES E AGENCIAS NO CONTINENTE

Aveiro, Barcelos, Beja, Braga, Bragança, Castelo Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Evora, Extremoz, Faro, Figueira da Foz, Fundão, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Mirandela, Ovar, Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Regua, Santarem, Setubal, Silves, Tomar, Torres Vedras, Viana do Castelo, Vila Real de Santo Antonio, Vila Real de Traz-os-Montes e Vizeu.

MADEIRA — Funchal — AÇORES Angra do Heroísmo e Ponta Delgada

CABO VERDE — S. Vicente e S. Thiago — S. TOMÉ — PRÍNCIPE — GUINÉ — Bissau e Bolama

CORRESPONDENTE e AGENTE GERAL em ANGOLA e CONGO BELGA — Banco de Angola — com filial em Loanda e Agencias em St.º Antonio do Zaire, Novo Redondo, Benguela, Vila Silva Porto, (Bié) — Malange, Lobito, Mossamedes, Sá da Bandeira, (Lubango) e Kinshassa (Congo Belga),

AFRICA ORIENTAL — Lourenço Marques — Tette — Moçambique — Inhambane — Chinde — Quelimane e Ibo

INDIA — Bombaim, Mormugão e Nova Goa — CHINA — Macau — TIMOR — Dili

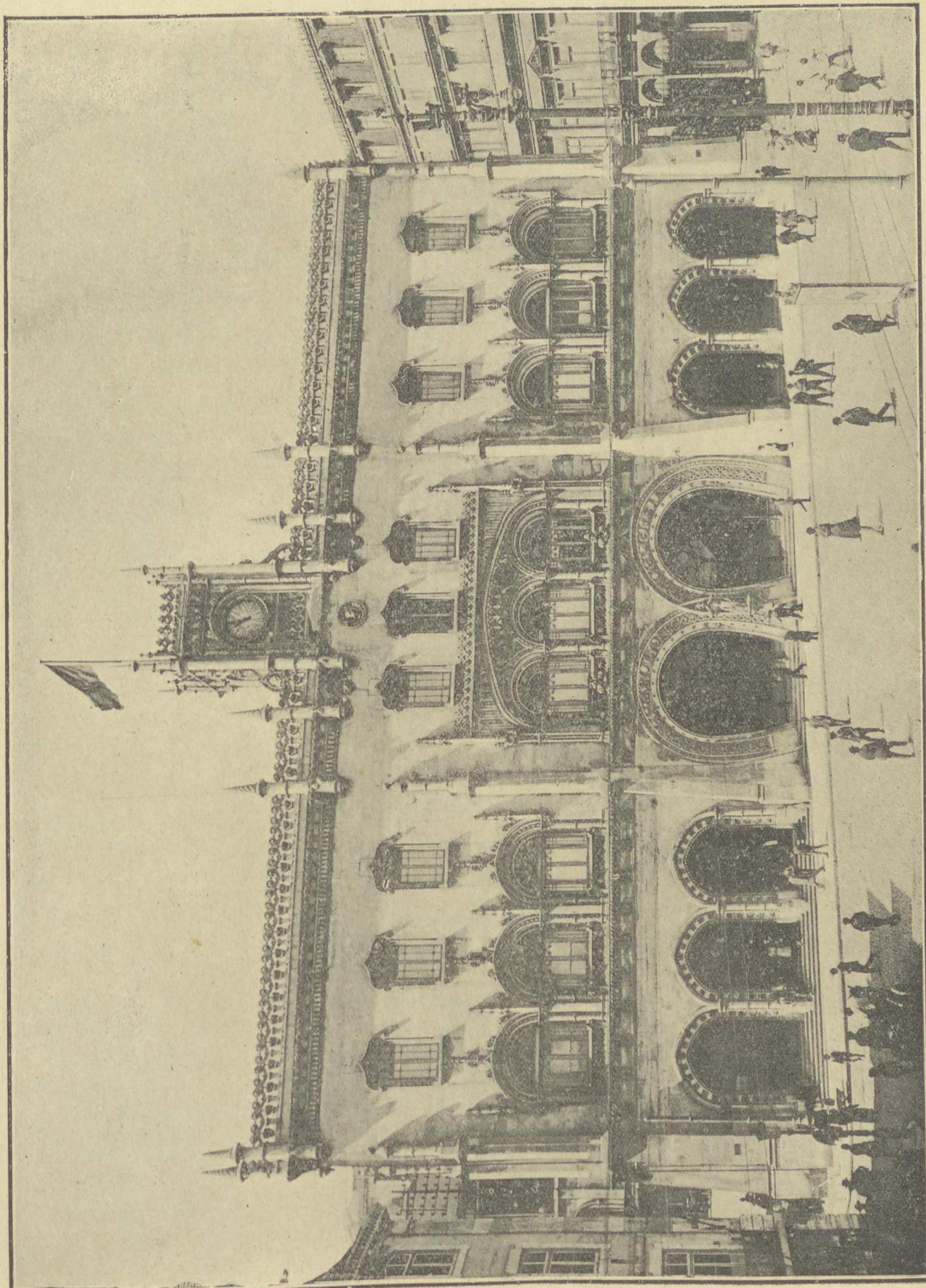
BRAZIL — Rio de Janeiro, Pernambuco, S. Paulo, Pará e Manaus

INGLATERRA — Londres — FRANÇA — Paris

ESTADOS UNIDOS DA AMERICA — Agencia em New-York

Operações bancárias de toda a espécie no Continente, ilhas adjacentes, Colonias, Brazil e restantes países estrangeiros

COFRES FORTES PARA ALUGAR



LISBOA — Fachada principal da Estação do Rossio