

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

POR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES { J. FERNANDO DE SOUSA (Engenheiro)
CARLOS D'ORNELLAS (Jornalista)

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO } CARLOS M. DA COSTA
OCTÁVIO C. PEREIRA

GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1888. Barcelona, 1930.—MEDALHA DE
OURO: Pilsen, 1904.

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

MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894. S. Luís, Estados Unidos, 1904.

45.º ANO

1 9 3 2

REDACÇÃO: — MANUEL DE MELO SAMPAIO (Engenheiro) — ARMANDO FERREIRA
(Engenheiro) — AUGUSTO D'ESAGUY (Médico) — JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

COLABORADORES: — JOÃO D'ALMEIDA (Brigadeiro do E. M. do Exército) — RAUL
A. ESTEVES (Brigadeiro de Engenharia) — CARLOS ROMA MACHADO (Coronel de
Engenharia) — ALEXANDRE LOPES GALVÃO (Coronel de Engenharia) — CARLOS
MANITO TORRES (Engenheiro) — MARIO D'OLIVEIRA COSTA (Capitão de Engenharia)
— D. GABRIEL URIGUEN (Eng.º dos C. F. do Norte de Espanha) — JAIME GALO (Capi-
tão de Engenharia) — FRANCISCO PALMA DE VILHENA (Engenheiro Agrônomo).

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

L I S B O A

TELEFONES: (P B X)-20158 — DIRECÇÃO-27520

ÍNDICE

DOS

ARTIGOS E SECÇÕES DO 45.º ANO-1932

Pag.	Pag.	Pag.			
Á TABELA, pelo Eng.º Armando Ferreira.					
Cá e lá... má crise há...	111	Bocage e a passagem do 166.º aniversario do seu nascimento, pelo dr. Jeremias da Silva	425	Caminhos de Ferro em Espanha, por Augusto Ferreira Gomes	558
Excursões	144	Borges de Sousa (Dr.)	122	Caminhos de Ferro (O Estado e os)	48
Pontes Novas	152	Bragança (D. Manuel de) por D. José de Castro	329	Caminhos de Ferro do Estado (O arrendamento dos) pelo tenente coronel J. C. de Carvalho Teixeira	
Competição	200	Brazil Ferro Carril	298	Caminhos de Ferro do Estado (Caixa de Reformas e Pensões dos)	26
Estações floridas	208	Brindes e Calendarios, 32 e	72	Caminhos de Ferro do Estado (Vai ser extinta a comissão liquidatária dos)	550
Cartazes de Companhias ferroviarias	232	Campios 72, 93, 111, 144, 180, 204, 221, 246, 274, 297, 321, 342, 363, 414 e	604	Caminhos de Ferro do Estado? (Vão paralizar as obras nos)	485
Passageiros	256	Caminhos de Ferro de Angola	339	Caminhos de Ferro Europeus	299
Misterio	280	Caminhos de Ferro (Automoveis e), 209, 233, 257 e	281	Caminhos de Ferro da França (Os), por Augusto Ferreira Gomes, 285 e	509
Viajar	304	Caminhos de Ferro (Automoveis e), por Carlos Mendes da Costa	358	Caminhos de ferro franceses em 1931 (Os), pelo Eng.º J. Fernando de Sousa, 564, 565 e	566
Secção de Limpeza	328	Caminhos de Ferro e Automoveis. Reunião prévia da Conferencia Internacional de Coordenação	558	Caminhos de Ferro Franceses (A reorganização dos), pelo Visconde dc Alcobaça, 65, 108 e	201
Gares	363	Caminhos de Ferro e Automoveis, pelo Eng.º Fernando de Sousa	185	Caminhos de Ferro na Guerra (Os transportes em), por Duarte da Costa Pereira, 18, 22 e	46
Plano Quinquenal	391	Caminhos de Ferro do Barreiro (As obras das oficinas dos)	540	Caminhos de Ferro (Congresso Internacional dos)	600
Um relatorio	411	Caminhos de Ferro (Pelos), banda de musica, 342 e	381	Caminhos de Ferro Madrid-Zaragoza-Alicante(Companhia dos)	294
Mercadorias... misterio	446	Caminhos de Ferro da Beira Alta: O 50.º aniversário do começo da exploração	401	Caminhos de ferro em Marrocos, por José de Esaguy	283
O Palace-Hospedaria	473	Os seus melhoramentos e a assistencia que presta ao seu pessoal	538	Caminhos de Ferro de Moçambique. Fomento ferroviario e fomento agricola	470
Conservação da Via	494	Caminho de Ferro de Benguela (Companhia do)	295	Caminho de ferro do Monte	561
O Modelo de carruagem e a civilisação nas viagens	515	Os Progressos da Companhia dos, 308 e	427	Caminhos de Ferro Mundiais em 1931	73
Congressos	536	Caminhos de Ferro (Colonia balnear dos aprendizes dos)	410	Caminho de Ferro ou Navio? por José da Natividade Gaspar	295
Serviços publicos	556	Caminhos de ferro, comodidades, Excursões e propaganda, por Atac	442	Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (Os corpos gerentes da Comp.ª dos)	247
Intercâmbio artístico	593	Caminhos de Ferro (As comodidades e distrações que podem oferecer os)	282	Caminhos de Ferro e Novos Meios de Transporte (A crise dos) pelo Eng.º J. Fernando de Sousa	105
Adriano Coelho (Homenagem a Algarve (O), por Carlos d'Ornelas	595	Caminhos de Ferro (O XIII Congresso dos)	557	Caminhos de Ferro Portugueses (A Companhia dos), Relatorio de 1931, pelo Eng.º Fernando de Sousa	481
Alguns Monumentos Nacionais, por Carlos d'Ornelas	84	Caminhos de Ferro (Congresso Internacional de), 291 e	600	Caminho de Ferro (O Problema da Estrada e do), «O seu aspecto na Grã-Bretanha», pelo Visconde de Alcobaça, 487 e	524
Ano de 1931 (O)	17	Caminhos de Ferro e a concorrência (Os), por C. Mendes da Costa	287	Caminhos de Ferro, 1927-1931 (O Relatorio da Direcção Geral de) pelo Eng.º J. Fernando de Sousa	355
Ano de 1931 e a C.ª N. dos C. de Ferro (O)	67	Caminho de Ferro Decauville (O), por Emile Godeau, tradução de Atac, 568 e	591	Caminho de Ferro da Rhodesia a Walfish-Bay (O), pelo coronel de Eng.ª Alexandre Lopes Galvão, 355 e	377
Apologética Prégressa, por A. de Mello e Niza	237	Caminhos de Ferro (A Electricidade e os)	68	Caminhos de Ferro (Serviços Hidraulicos e)	129
Armando Ferreira (Eng.º)	558	Caminho de Ferro Elétrico Carriche-Loures-Mafra-Ericeira. (Entrevista com o presidente da Camara de Mafra cap. Joaquim Varela de Gusmão), por Carlos d'Ornelas	71	Caminhos de Ferro (O territorio Mandchú, suas industrias e), por C. Mendes da Costa, 110, 166 e	193
Arquipelagos da Madeira e Açores (A viagem Presidencial aos) por Carlos d'Ornelas	305	Caminho de Ferro Elétrico Carriche - Loures - Mafra - Ericeira (A construção do), é uma maneira de atenuar a crise do desemprego, por Carlos d'Ornelas	189		
Assembleia Geral da C. P. (A), 29, 438 e	489	Caminhos de Ferro em todo o Mundo (Electrificação de)	50		
Associação Comercial do Porto	298	Caminhos de Ferro (Emprestimos de), pelo Eng.º J. Fernando de Sousa	61		
Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional 213 e	222				
Avelino d'Almeida, por Carlos d'Ornelas	376				
AVIAÇÃO.					
Acrobacia aerea materializada	32				
No Ar, Portugal deve ser forte, por C. Mendes da Costa	75				
O trofeu de aviação Cliford de 1931 foi atribuido aos aviadores do «raid» Lisboa-Guiné-Angola-Lisboa	191				
Dois portugueses vão tentar a travessia do Atlantico Nova-York -Lisboa	251				
Maquinas de guerra — Os Porta-Aviões — e a destruição da Nossa Babilonia por A. F. G. Santos Dumont	393				
Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro (Antigos Combatentes do)	419				
Beira Alta em 1931 (A Companhia da) pelo Eng.º J. Fernando de Sousa	550				

Pag.	Pag.	Pag.		
Caminho de Ferro de Tete. O es-tudo para a sua construção	447	Os electricos	49	Abandonando a França
Caminhos de Ferro (Traçado de curvas de), pelo capitão de Eng.º Jaime Galo, 353 e	364	Os fiscaes de isqueiros	49	A's autoridades competentes
Caminhos de Ferro (O Turismo e os), por Carlos Mendes da Costa	336	Agiotagem miseravel	67	Médicos originais
Caminho de Ferro e o Turismo (O)	512	Carnaval moderno	67	O Sonoro
Caminho de Ferro do Vale do Lima	496	Biblioteca Nacional	67	567
Caminhos de Ferro na vida dos povos (O Valor dos), por Carlos Mendes da Costa	577	Publicações suspensas	89	Barometro da instrução
Caminho de Ferro do Vaticano A sua construção foi uma das compensações dadas a este es-tado pela coroa de Italia	491	Sinalisação das estradas	89	A vertigem dos automóveis
Camionagem ao serviço do cami-nho de ferro e não sua con-corrente (A) pelo Visconde de Alcobaça	404	A. C. N. de Navegação	89	A fechar
Carlos Bastos (Eng.º)	160	A Extinção da gorgeta	89	Nudismo
Carvão vegetal em fornos metali-cos (Fabricação de).	212	O Desemprego	116	Atitudes
Castelo de Leiria, por Carlos d'Ornelas	104	O Fiscal do Sabugo	116	Triste fim de um aviador
Cidades de Portugal (Vizeu)	527	O Estado e a Industria Particu-lar	116	Uma engenhosa iniciativa do P.O
Colónias — Macau, pelo major Nascimento Moura.	595	Titulos a cobrar nas Colonias	116	Ordens Novas
Coimbra e as suas festas tradicio-naes, por Carlos Mendes da Costa	318	Divorcios em 24 horas	116	O Sonoro
Combatentes do B. S. C. F. (An-tigos)	344	Quinze mortos de frio em Lisboa	116	Vidraceiro artista
Comboio Misterio (O) à caminho de novas paragens	342	A Russia Militarista	116	O Congresso de Genebra
Uma iniciativa de Turismo	361	Nudismo, Não.	116	Portuguêses em Vigo
Combojo Misterio (O Setimo) cro-nica de dois dias enigmaticos, por José da Natividade Gas-par	405	Rendas caras	117	Alto
e a imprensa estrangeira	484	Telefones	117	O automobilismo de morte
Combojo Misterio (O Nono) As iniciativas da C. P., por A. Fi-gueiredo d'Almeida	428	Sinalisação das Estradas	117	Preparando a Paz
Comboios com restaurante	574	Inbecis	117	O record
Comemoração do Quinto Cente-nario do Descobrimento dos Açores em 1432, pelo Dr. Ar-melim Junior	25	Falsos mendigos	178	Como se vendem condecorações
Comité Olímpico Portuguez	567	Pulinhos no Coliseu	178	Os «eléctricos» e o correio
Comissões de Iniciativa	484	Ferroviarios condenados á mor-te	179	418
Companhia dos Telefones feste-jou as suas bodas d'ouro	213	Os encantos da Russia	179	Novas da Russia
Comunicações Marítimas em Mo-çambique (A importancia das) pelo coronel A. Lopes Gal-vão	198	Portugal esquecido	179	Não está certo
Conferencia Radio-Telegráfica	410	Hoteis	179	Combóio mistério
Conflito Sino-Niponico, por C. Mendes da Costa	12	Um erro judiciario	196	445
Congresso dos Caminhos de Fer-ro (No proximo) tratar-se-ha da Coordenação de transpor-tes	248	Higiene	196	Um cheque sem cobertura
Congresso Internacional Ferro-viario (O Brazil não vai ao)	274	Dentistas	196	Automóveis mistério
Construções navais no mundo (As)	567	O V Centenario da colonisação ou descobrimento dos Açores	196	Nós e os visinhos
Contos Amargos da Guerra, por Carlos d'Ornelas 340, 369, 394, 415, 443, 474, 503, 562, 576, 599 e	602	Francezices	196	Viagem de nupcias
Corte Real (O dia de)	307	Contribuições	196	Novas do paraizo vermelho
Crónica Internacional, por Atac. Decreto importante (Um)	250	A ultima mensagem de Mussolini	197	466
Descobrimento dos Açores(V Cen-tenario do)	10	Nos bastidores	197	Congresso de combatentes
Desemprego, (O) por Carlos Mendes da Costa	284	Na Russia Vermelha	197	Os grandes escândalos
ECOS & COMENTARIOS.	431	No tribunal	197	O processo mais velho do mundo?
Ano Novo	6	Um decreto importante	214	Os beijos em fóco
Um fiscal modelo	13	Portugueses na Galiza	214	Reclamo funerário
Os automóveis e os doentes	13	Rainhas e Princezas	214	467
Ao que se sujeita certa im-prensa	13	Treze noites de joelhos	214	A fechar
		Acidentes mortaes por automo-veis	214	Mulheres e Modas
		Condecorações	215	Portugal-Espanha
		Sciencia Americana	215	505
		O Comunismo e o paraizo russo	215	Ainda o V Centenario
		Os erros judiciarios	215	Os médicos que há no mundo
		O desemprego	215	A Russia em fóco
		Estações com cinema	215	Casamento complicado
		Suicidio original	243	506
		Pedinchice	243	Novos mandamentos
		A furia do cinema	243	Soma e segue
		Reclamação curiosa de um ferro-viario	243	Testamentos curiosos
		Automobilismo	244	Electro-Lux
		Atropelamentos por automoveis	244	Qual é mais irracional
		A Russia por dentro	244	507
		Novos inventos	244	E «buchas» com certeza
		Mortos da Guerra	244	Familia que dá esperanças
		Vêm ahi a Rainha	239	A fechar
		Homens que mais parecem bi-chos	239	Num hotel em Coimbra
		Desarmamento	244	Preso por ter cão
		Um desafio do sr. Melo Barreto?	290	528
		Na Russia Vermelha	290	Jogo proibido
		Carta de Queluz	290	Os 10 % da gorgeta
		O Zelo dos fiscaes	290	545
		Iniciativas modernas	315	Aguas de Lisboa
		Os operarios na Russia	315	O preço dos géneros
		A «Rainha»	315	Carta ao Zé pagante
		D. Bomba	316	578
		«Herois da Guerra»	316	Não é só cá
		Desastres do automobilismo	316	A Russia em fóco
		Reinação	316	Resposta de anuncios
		Amigos dos... diabos	345	A França acerta
		Politica Internacional	345	579
		Descobertas e inventos	345	Documento curioso
		Recordar é viver	346	Combóios mistério
		Bons socialistas	346	A fechar
		Um processo contra o Kaiser	346	Reviravolta mundial
		Ninharias	346	Um bêbe... cosmopolita
		Mulheres Frivolas	346	605
		Perigos do automobilismo	346	Mortos-vivos
		Perssone e Electro-Lux	366	Pedindo aumento de ordenado
		Novas da Russia	366	O homem mais velho do mundo
		O vicio das Rainhas	366	Campanhas de Africa
				606
				Na Russia
				Em Espanha
				Egreja de S. Francisco
				60
				Elogio da Viagem, por José da Natividade Gaspar
				90
				Enfim... A Paz!
				537
				Empregados que se reformam (Os bons) Pedro dos Santos Vitoria
				159
				Engenheiros Civis Portugueses
				70
				Entroncamento (No). Na Escola profissional de instrução de locomotivas foi inaugura com uma sessão solene, um curso preparatório; por Mendes da Costa
				516
				Ernesto Driesel Schroeter
				113
				Esta é a crónica que escreveu D. Armando Ferreira, tripulante

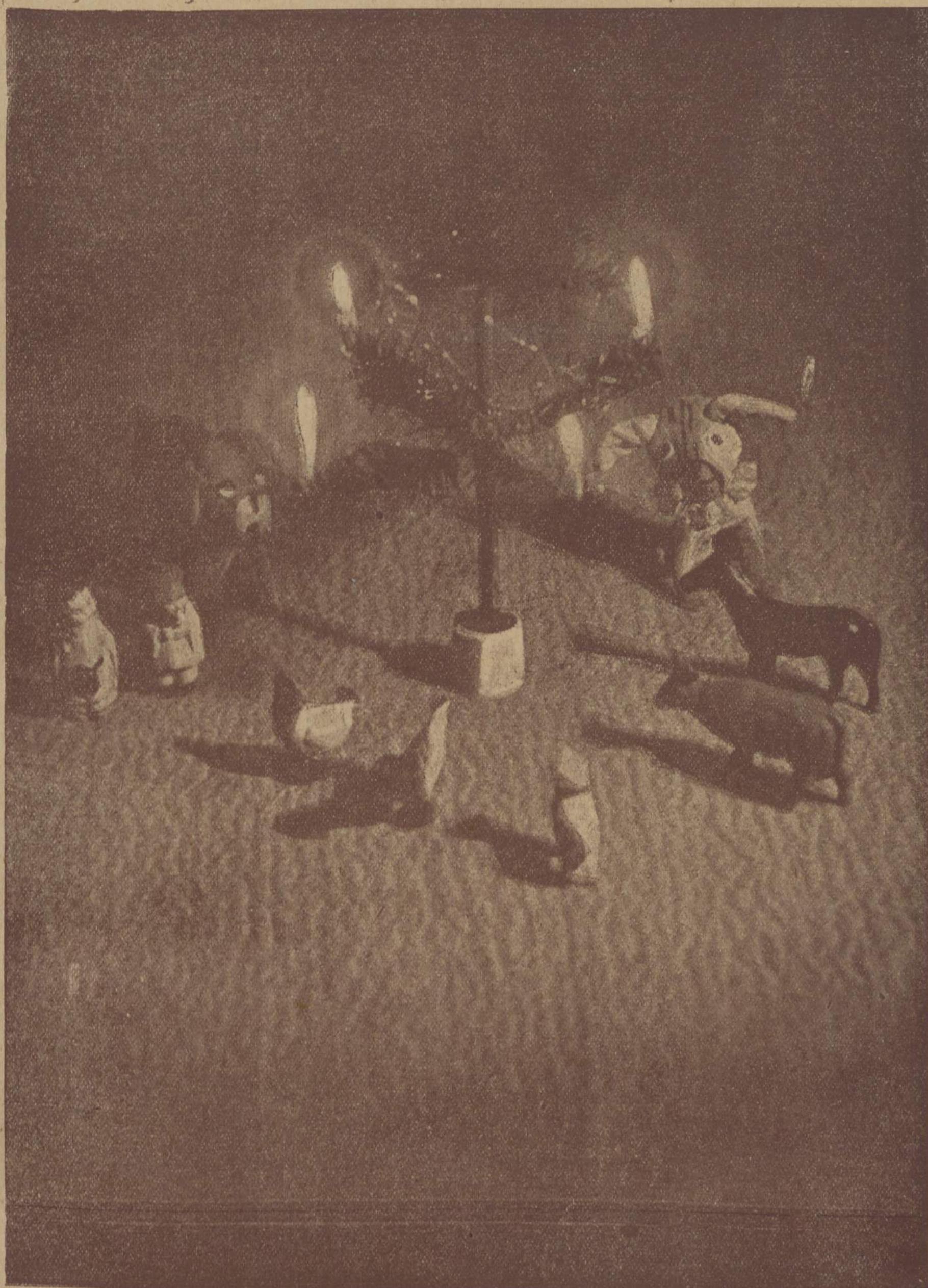
Pag.	Pag.	Pag.			
da 1. ^a nave da X. ^a Armada Portuguesa, partida com rumo desconhecido para o Oriente em 3 de Setembro de mil novecentos e trinta e dois da era de Cristo e 1. ^a da era das descobertas; pelo Eng. ^o <i>Armando Ferreira</i>	448	Fundo Especial e o D. N. ^o 20.618 (O), pelo Eng. ^o <i>J. Fernando de Sousa</i>	37	Nova estação do Sul e Sueste, 39 113 e	269
Estação fluvial do Sul e Sueste	261	Gabriel Uriüen (Eng. ^o D.)	383	Nova jornada (Dc), por <i>Carlos d'Ornelas</i>	588
Estação do Rossio (Como nasceu a), por Rocha Martins	513	Gazeta dos Caminhos de Ferro	216	Novo «ferry-boat» Evora da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	91
Estação do Sul e Sueste (A velha) vai ser demolida	342	Grupo Instrutivo Ferroviario de Campolide, 31 e	428	Novo melhoramento ferroviário (Um)—O sr. ministro do Comércio inaugurou solenemente o ramal da Chépa a Celorico de Basto, na linha do Vale do Tamega, reportagem e clichés de <i>Carlos d'Ornelas</i> .	161
Estatísticas Industriais, por A. de Mello e Niza	573	Guarda	202	Numeros atrasados, 221, 249, 274, 294, 341 e	363
Estradas afluentes à linha do Douro. Trôco da Régua a Barca d'Alva, pelo Visconde de Alcobaça.	559	Homens de Ferro, por <i>Natividade Gaspar</i>	19	O QUE TODOS DEVEM SABER	
Estrada e o carril (A competência entre a), por <i>Carlos Mendes da Costa</i>	384	Hora Legal	462	Portugueses residentes no estrangeiro	117
Estudos portugueses. A fundação de um estudo em Cuba	537	Hoteis e Turismo, por A. de Mello e Niza	529	Os baldios	
Exposição Colonial (A) de Paris e o Congresso de História-Entrevista com o coronel do E. M. Ribeiro Vilas.	157	Imprensa, 11, 66, 118, 195, 251, 331, 368, 430, 469, 498, 526, 550, 571 e	601	Predios a caiar, reparar e limpar até ao fim de Setembro do corrente ano	160
Exposição Industrial Portuguesa (A Grande), 293, 441, 471 e	520	Imprensa Colonial	246	Ausencias para o estrangeiro	
Exposição Industrial Portuguesa A representação da indústria ferroviária—A Comissão Executiva e a <i>Gazeta dos Caminhos de Ferro</i> , por <i>Carlos Mendes da Costa</i>	485	Inqueritos Economicos, por A. de Mello e Niza	461	Uso de porte de arma	321
Exposição Internacional da Luz e do Som (A), 95 e	217	Jantar de Combatentes da Grande Guerra	213	Combatentes licenciados	
Exposição Internacional de Material de propaganda de Turismo	488	Jardim Zoologico	72	Para entrar em Espanha	391
Extensão ferroviária do Brasil por estados em 31 de Dezembro de 1931.	471	Justo louvor (Um)	601	Imposto do selo	
Falta de espaço, 144, 216, 339 e	590	L. Mendonça e Costa (Rua)	601	Um decreto de anistia pela pasta da Guerra	412
Feira Técnica da Indústria Moderna Alemã em Portugal (A 1. ^a)	15	Lagos	121	Passaportes entre Portugal e Espanha	446
Felix Boix Merino (D).	368	Lampadario da Pátria, por <i>Carlos d'Ornelas</i>	184	A passagem da fronteira	490
Fernando Borges (O Coronel)	473	Linha do Douro (Na) A Ponte sobre o Tua e o acesso á estação do mesmo nome, pelo Visconde de Alcobaça	362	Contribuições e impostos	518
Ferreira de Castro	122	Linha Estrangeiras, 30, 40, 64, 99, 118, 155, 188, 219, 260, 288, 320, 332, 354, 392, 412, 450, 458, 508, 519, 547, 570 e	600	Caixas para a correspondencia postal em todos os predios de Lisboa e Porto	
Ferreira Gomes	447	Linha ferrea Cantanhede-Aveiro, (A) por José da Natividade Gaspar	176	A Caixa Geral dos Depósitos baixa a taxa de juros dos empréstimos	582
Ferro importado em 1931 (O).	180	Linhas Portuguesas, 32, 54, 66, 190, 216, 320, 412, 469, 502, 512 567 e	604	A abolição da gorgeta, nos hoteis	
Figueira da Foz (Na) Uma homenagem ao inspector geral da linha da Beira Alta	70	Linha da Regua a Lamego—Foi desimbrada a ponte sobre o Varosa	522	Novas alterações á tabela do imposto do selo	
Figuras d'Africa (Paiva Couceiro), por <i>Julio da Costa Pinto</i>	41	Linhas transversais (Construção de)	368	300 Voluntários para a Armada	582
FIGURAS DO DIA		Lisboa há 70 anos—Fragmentos dum guia da época, por José da Natividade Gaspar	440	Amnistia	
Uma justa homenagem ao Dr. Augusto d'Esaguy	310	Lisboa ao Porto há 70 anos (Uma viagem de), por Atac	311	Obras Publicas—Região Ocidental de Marrocos, por José d'Esaguy	439
Ferreira Gomes	344	Livros—Coisas que não lembram ao diabo, por <i>Raul Costa</i>	381	Orfanato Ferroviario da C. P.	335
Dr. Reis Gomes	344	Locomotivas Ferroviárias (A produção de)	501		
Dr. Augusto d'Esaguy	365	Lopes Galvão (Coronel)	462		
General Gerardo Machado y Morales	365	Mandchuria, os Bandidos Chinenses e os Japonêses, (Dos periódicos)	88	OS NOSSOS MORTOS	
Brigadeiro Raul Esteves	387	Manuel Maese Durá (Eng. ^o)	518	Joshua Benolie	
General Amílcar Mota	387	Mendonça e Costa (L.)	200	Francisco Calvente	
Brigadeiro Azevedo e Castro	420	Mendonça e Costa (L.)—(A homenagem da Camara Municipal de Lisboa a)	378	Guedes de Oliveira	
Manuel Rodrigues Leal	420	Miguel Bacelar (Eng. ^o), 450 e	490	Dr. Feliciano Santos	
José d'Esagny	450	Mapas, 32 e	54	Sarrea Prado	
Henrique Guiral Moreno	450	Mistérios Internacionais—A revolução Russa é obra da alta finançâ	435	Solari Allegro	
Almirante Gago Coutinho	469	Montepio Ferroviário	604	Viriato Lobo (Major)	
Ten. Coronel Carvalho Teixeira	469	Monumento da Guerra Peninsular	574	Sotero Esteves (General)	
Dr. Herculano de Amorim Ferreira	515	Monumentos Nacionais	591	Jorge de Abreu	
Antonio Jacinto de Brito Paes	540	Museu Arqueológico do Carmo	36	Carlos de Abreu	
Teixeira de Pascoaes	594	Natal do Combatente	574	Avelino de Almeida	
Figuras que desapareceram, por Carlos d'Ornelas	456	Navegação—O emprego da T. S. F. a bordo dos vapores de pesca. Paquetes de excursionistas visitando o porto de Lisboa	49	Eduardo Martinez de Lima	
FIGURAS DO PASSADO		Notas Internacionais, pelo Redactor Mistério—Espanha	463	General Roberto Batista	
Luiz Derouet	548	Alemanha	464	Vasco Alhandra	
Sacadura Cabral	548	Inglaterra	542	João Egrelha	
Forneamento de carris pela C. P.	542	América	543	Augusto dos Reis	
		Notas de Viagem, pelo dr. Augusto d'Esaguy—A acção da mulher francesa em Marrocos	317	Lemos de Nápoles	
		314 e	427	Francisco Seara	
		«Notícias de Evora»	383	Octavio C. Pereira	
		Notícias várias	585	Oscar Monteiro Torres—Homenagem justa	
				Parte Oficial, 32, 53, 92, 109, 226, 296, 323, 340, 390, 410, 460, 494, 530, 541, 571 e	462
				Passagens de nível nas linhas ferreas, (As) pelo Eng. ^o <i>J. Fernando de Sousa</i> , 425 e	600
				Pautas alfandegarias (O preço do papel e as)	
				(Ainda o preço do papel e as)	
				Pina Lopes (Coronel)	

Pag.	Pag.	Pag.			
Ponderação, por <i>Carlos d'Ornelas</i>	352	S. Tiago do Cacem	481	Vouga, (O) Rios de Portugal, por <i>José da Natividade Gaspar</i>	245
Porto de Aveiro (O)	368	Sanatório ferroviário em S. Braz de Alportel (O) foi visitado pelo sr. Presidente da República.	120	Wenceslau da Silva	160
Porto de Lisboa (As obras do)	319	Sanatório para ferroviários em Paredes de Coura	21	Zepelin ferroviário (O)	365
Portugal e Espanha	414	Santarem	76	GRAVURAS DE PÁGINA	
Portugal e Uruguai	549	Semana Colonial (Províncias Ultramarinas) por <i>Julio da Costa Pinto</i>	112	Natal de bonecos, cliché <i>Mendes da Costa</i>	3
Praias de Portugal, por <i>José da Natividade Gaspar</i>	360	Semana da Uva (A.C.P. e a)	468	Museu do Carmo (Lisboa)	35
Problema da corrosão, (O) Os estragos da ferrugem no ferro e aço	572	Setubal, por <i>I de M.</i>	434	Igreja de S. Francisco (Interior da) (Porto)	57
Projectada Definição de Comboios «Tramways» (Uma representação das Empresas)	85	Silves	147	Fonte Grande-Alte (Algarve)	81
Propaganda de Turismo no estrangeiro - Com vista ao Conselho Nacional de Turismo, por <i>A. de Mello e Niza</i>	400	Sinfonia da via férrea (A). Como se trabalha em Portugal	384	Castelo de Leiria	101
Províncias Ultramarinas, Algarves d'Alem-Mar, por <i>Julio da Costa Pinto</i>	20	Sociedade de Geografia de Lisboa	118	General Oscar de Fragoso Carmona (O Chefe do Estado)	125
Publicações recebidas, 66, 368, 410, 498, 526 e	601	Sorbonne de Paris (A)	204	Queda da Levada-Alte (Algarve)	149
Quarenta anos, (Ha) 24, 42, 74, 98, 123, 145, 156, 192, 220, 252, 274, 294, 317, 347, 369, 394, 415, 443, 474, 503, 525, 539, 562 e	602	T. S. F.	225	Palácio de Queluz-Sala de recepções	181
Questões Económicas, pelo Eng.º Agronomo Francisco Palma de Vilhena — A desordenada e desigual actualização de valores como causa eficiente do desequilíbrio económico e financeiro	415	Tamega (A linha do) pelo Eng. J. Fernando de Sousa	153	Vista Geral de Alte (Algarve)	205
A hora que passa já tangem os os sinos de Timbães?	429	Tarifas ferroviárias	93	Mosteiro dos Jerónimos, Parte Monumental (Lisboa)	229
Convulsões e equilíbrio especulação agraria?	459	Tópicos colhidos da «Railway Gazette», de 11 de Dezembro de 1931, pelo Visconde de Alcobaça	14	Jardim de Neptuno (Queluz)	253
Palavras oportunas	496	Transportes de automóveis (Nova regulamentação dos)	299	Escola Primária Oficial (Azenhas do Mar)	277
«Rail» e a Estrada, (O) A propósito da rivalidade entre a caminheta e a locomotiva, por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i> , 379 e	408	Transportes (medidas tendentes a resolver o problema de), pelo Visconde d'Alcobaça	589	Jardim Público (Angra do Heroísmo-Açores)	301
«Rail» no futuro (O)	566	Turismo Luso-Espanhol, por <i>A. de Mello e Niza</i>	427	Costumes do interior (Ilha da Madeira-Funchal)	325
Ramal da Senhora da Hora à Trofa (Vai inaugurar-se definitivamente o)	114	Turismo Nacional, por <i>A. de Mello e Niza</i>	382	Na hora da oração, quadro do pintor açoreano <i>Domingos Rebelo</i>	349
Rápida substituição da ponte ferroviária de Pontoise (A). 1.800 toneladas em movimento	580	Último dia do Condenado (O), 495 e	548	A Vila do Machico (Ilha da Madeira)	375
Relíquias Gloriosas	72	Vale do Tamega (A linha do)	144	Teatro de S. João (Porto)	397
Relíquias Gloriosas (O Museu Nacional dos Coches), por <i>Carlos d'Ornellas</i>	43	Viagem do Chefe do Estado ao Porto constituiu um acontecimento (A), por <i>Carlos d'Ornellas</i>	128	Antero do Quental	421
Revista «A Guerra» (A) publicou o seu último número, por <i>C. O.</i> Revista Insular e de Turismo	447	Viagens com itinerário escolhido pelo passageiro	298	Mercado do Bolhão (Porto)	455
	414	Viagens e transportes, 218, 317, 383, 407, 430, 462, 502, 544, 558 e	604	Estação de S. Tiago do Cacem (Edifício da) Transversal de Sines	477
		Viana do Castelo	50	António Cândido	509
		Vida Ferroviária	119	Estação de Abela—S. Domingos	533
		Visita do Chefe do Estado ao Norte (A) e inauguração do Tunel da Trindade e linha da Senhora da Hora á Trofa	135	Aspectos dos Claustros da Catedral (Porto)	555
		Visita do Chefe do Estado ao Norte (Ainda a)	169	Mosteiro da Batalha	585
		Visita do ministro das Obras Públicas á Direcção Geral dos Caminhos de Ferro	567	ANUNCIOS	
				Comp. dos C. de Ferro da Beira Alta, 54, 72, 224, 252, 288, 299, 321, 344, 347, 531, 541, 548 e	575
				Caminhos de Ferro do Norte de Portugal	56
				Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (Companhia dos)	97
				Caminhos de Ferro Portugueses (Comp.), 22! e	242

CALENDARIO PARA 1932

JANEIRO	FEVEREIRO	MARÇO
Domingo.— 3 10 17 24 F Segunda .— 4 11 18 25 — Terça.... — 5 12 19 26 — Quarta... — ♫ 12 20 27 — Quinta... — 7 14 21 28 — Sexta.... F 8 15 22 29 — Sabado... 2 9 16 23 30 —	Domingo.— 7 14 21 28 — Segunda . 1 8 15 22 29 — Terça... 2 9 16 23 — — Quarta. . 3 10 17 24 — — Quinta... 4 11 18 25 — — Sexta.... 5 12 19 26 — — Sabado... 6 13 20 27 — —	Domingo.— 6 13 20 27 — Segunda .— 7 14 21 28 — Terça ... 1 8 15 22 29 — Quarta. . 2 9 16 23 30 — Quinta... 3 10 17 24 31 — Sexta.... 4 11 18 25 — — Sabado... 5 12 ♫ 26 — —
ABRIL	MAIO	JUNHO
Domingo.— 3 10 17 24 — Segunda .— 4 11 18 25 — Terça.... — 5 12 19 26 — Quarta... — 6 13 20 27 — Quinta... — 7 14 21 28 — Sexta... 1 8 15 22 29 — Sabado... 2 9 16 23 30 —	Domingo. 1 8 15 22 29 — Segunda . 2 9 16 23 30 — Terça.... F 10 17 24 31 — Quarta... 4 11 18 25 — — Quinta... 5 12 19 26 — — Sexta.... 6 13 20 27 — — Sabado... 7 14 21 28 — —	Domingo.— 5 12 19 26 — Segunda .— 6 13 20 27 — Terça... — 7 14 21 28 — Quarta... 1 8 15 22 29 — Quinta... 2 9 16 23 30 — Sexta.... 3 ♫ 17 24 — — Sabado... 4 11 18 25 — —
JULHO	AGOSTO	SETEMBRO
Domingo.— 3 10 17 24 31 Segunda .— 4 11 18 25 — Terça.... — 5 12 19 26 — Quarta... — 6 13 20 27 — Quinta... — 7 14 21 28 — Sexta... 1 8 15 22 29 — Sabado... 2 9 16 23 30 —	Domingo.— 7 14 21 28 — Segunda . 1 8 15 22 29 — Terça... 2 9 16 23 30 — Quarta... 3 10 17 24 31 — Quinta... 4 11 18 25 — — Sexta.... 5 12 19 26 — — Sabado... 6 13 20 27 — —	Domingo.— 4 11 18 25 — Segunda .— 5 12 19 26 — Terça... — 6 13 20 27 — Quarta... 7 14 21 28 — Quinta... 1 8 15 22 29 — Sexta.... 2 9 16 23 30 — Sabado... 3 10 17 24 — —
OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO
Domingo.— 2 9 16 23 30 Segunda .— 3 10 17 24 31 Terça.... — 4 11 18 25 — Quarta... — F 12 19 26 — Quinta... — 6 13 20 27 — Sexta.... — 7 14 21 28 — Sabado... 1 8 15 22 29 —	Domingo.— 6 13 20 27 — Segunda .— 7 14 21 28 — Terça.... ♫ 8 15 22 29 — Quarta... 2 9 16 23 30 — Quinta... 3 10 17 24 — — Sexta.... 4 11 18 25 — — Sabado... 5 12 19 26 — —	Domingo.— 4 11 18 F — Segunda .— 5 12 19 26 — Terça... — 6 13 20 27 — Quarta... 7 14 21 28 — Quinta... F ♫ 15 22 29 — Sexta.... 2 9 16 23 30 — Sabado... 3 10 17 24 31 —

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO



NATAL DE BONECOS

(Cliché MENDES DA COSTA)

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS,
TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO 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 D'HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liége, 1905; — Rio de Janeiro, 1908
MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 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 :

Ecos e comentários, por SABEL.—O ano de 1931.
Um Decreto importante, pelo Eng.º J. FERNANDO
DE SOUSA. — Imprensa. — O Conflito Sino-Ni-
ponico, por C. MENDES DA COSTA. — Topicos
colhidos da «Railway Gazette» de 11 de Dezem-
bro de 1931, pelo VISCONDE DE ALCobaça.
A 1.ª Feira Técnica da Indústria Moderna Alemã
em Portugal.—Alguns Monumentos Nacionais, por
CARLOS D'ORNELLAS. — Homens de Ferro,
por NATIVIDADE GASPAR.—Províncias Ultra-
marinas, por JULIO DA COSTA PINTO. — Sana-
torio para Ferroviários em Paredes de Coura. —
Os Transportes em Caminho de Ferro na Guerra,
por DUARTE DA COSTA PEREIRA.—Haquarenta
anos. — Comemoração do Quinto Centenário do
descobrimento dos Açores em 1432, pelo DR. AR-
MELIM JUNIOR.—O Arrendamento dos Cami-
nhos de Ferro do Estado, pelo Coronel J. C.
DE CARVALHO TEIXEIRA.—A Assembleia Ge-
ral da C. P. — Linhas estrangeiras. — A electrifi-
cação de caminhos de ferro em todo o mundo. —
Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide, carta
de GERALDO LOPES. — Parte Oficial.—Mapas.
—Linhas portuguesas. — Aviação.—Brindes e Ca-
lendários.

1932

ANO XLV

1 DE JANEIRO

NUMERO 1057

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

JULIO DA COSTA PINTO

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 COSTA

CARLOS MENDES DA COSTA

Engenheiro ARMANDO FERREIRA

RAPHAEL LOPES DE ANDRADE

JOSÉ NATIVIDADE GASPAR



**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 ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atraçados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7, 1.^o

Telefone P BX 20158

DIRECÇÃO 27520

Ecos e comentários

Por SABEL

Ano Novo

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» entra hoje no seu 45.^º ano de publicação e por esse motivo vêm saudar todos os seus presados amigos, colaboradores, assinantes, anunciantes e a toda a família ferroviária, organização formidável que bastante tem marcado no nosso país, desejando a todos um feliz ano novo e que a família portuguesa continue sempre unida para poder vencer os obstáculos que as circunstâncias da vida nos proporcionam.

Festas felizes e ano novo prospero.

Um fiscal modelo

Em 24 do mês findo a imprensa diária ocupou-se de uma ocorrência passada no logar de Sabugo, freguesia de Almargem do Bispo, concelho de Cintra, motivada pela antipatia do povo do referido logar e dos outros lugares circunvizinhos, pelo fiscal de conservação... de estradas José Brás que se tornou célebre pelas suas constantes proezas.

Há dois anos, mais ou menos que o referido senhor veio transferido de Montelavar para o Sabugo salientando-se a ponto de criar inimizades por motivos fúteis arranjados pela sua arrogância e excesso de autoridade.

Há dias tentou o sr. fiscal cortar uma árvore tri-secular, árvore que o povo desta terra considera histórica por ser o sítio onde as carruagens reais de D. Luís e D. Carlos mudavam as parelhas para depois seguirem viagem para as caçadas em Mafra.

A referida árvore dava uma certa vida ao logar e servia, durante o verão para os veraneantes passarem um bocado agradável à sombra da sua formosa ramagem. Então o povo começou murmurando ao ponto de se exaltarem os ânimos o que obrigou o fiscal a não mutilar mais a árvore partindo ele para Cintra para requisitar autoridades afim de conseguir levar à frente o seu intento.

Realmente no dia 24 do mês findo compareceu no Sabugo uma força de 18 praças da Guarda Nacional Republicana sob o comando do sr. tenente Colaço.

Ao mesmo tempo que o guarda chegou a creada do fiscal José Brás, espalhava, junto ao chafariz, que a árvore ia ser arrancada o que provocou ruidosos protestos que levaram os sinos a tocar a rebate afim do povo se agarrar à árvore e a não deixar cortar.

Foram prêssas várias pessoas e detidas outras para averiguações sendo a indignação total do povo contra a atitude do fiscal José Brás que o persegue em parte assediado com a mulher que anda constantemente em questão com as vizinhas.

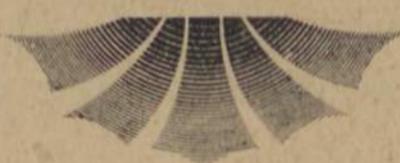
Por três vezes foi lançado fogo ao carrascal do referido fiscal e foram disparados alguns tiros contra a propriedade ilegalmente adquirida pelo mesmo por escritura recentemente feita e que parece vai ser anulada. Também apareceram derrubados no pomar pertencente à mesma propriedade algumas árvores de fruto.

Está a organizar-se uma representação que deve atingir cerca de mil assinaturas entre os povos de Morlena, Montelavar, Pêro Pinheiro, Lameiras, Sabugo, Vale de Lobos, Serração, Olela, Almornos, Fontarenha, Almargem do Bispo, Arnil, D. Maria, Telhal, e Meleças, no sentido daquele fiscal ser dali transferido afim de evitar qualquer conflito grave que porventura se venha a dar.

O povo respeitou sempre as autoridades sendo a indignação geral contra o fiscal José Brás.

(Continua na página 13)

O ANO DE 1931



É uso recapitular, no primeiro numero da *Gazeta* de cada ano, os factos da vida ferroviaria nacional durante o ano anterior. Difícil tarefa quando não ha quasi nada que recordar. O ano de 1931 pouquissimo acrescentou á obra dos que o precederam.

A providencia mais importante a lançar ao seu activo foi o D. n.º 20.618 de 4 de dezembro de 1931, que auctorisou o dispendio de 100.000 contos com os melhoramentos mais necessarios nos antigos C. F. E., devendo essa quantia ser obtida pela emissão de emprestimos. O mesmo diploma destinou as receitas do fundo especial livres de encargos á conclusão de varios troços complementares dos C. F. E..

Importa designa-los, o que fazemos noutro logar.

Prevê-se, portanto, a conclusão, em 6 anos, de cerca de 85 quilometros de via estreita: total 227, a que se juntarão as linhas concedidas, ácerca das quais o Estado pode e deve respeitar os seus compromissos.

Em 1931 nenhum troço novo se abriu á exploração.

Trabalhou-se porem com grande actividade na linha da Trofa á Senhora da Hora e no troço da do Tamega, da Chapa a Celorico, que ficaram concluidos e vão ser inaugurados dentro de poucos dias.

Proseguiu com a maior celeridade a construção, iniciada em 28 de Outubro de 1930, do troço da Boa Vista á Trindade, de curta extensão mas notavel pelo tunel da Lapa da extensão de quasi 500^m, cuja galeria de avanço se acha inteiramente perfurada.

Quanto ao troço da Povoa a Fão, apesar de contratado ha muito e de aprovado o respectivo projecto, mantem-se preso por pretextos burocraticos destinados manifestamente a protelar a construção.

Alem dos trabalhos de construção tão activamente efectuados, devemos mencionar, para elogio da Companhia do Norte, a entrada em serviço de novas locomotivas *Mikado* e de carruagens magnificas dotadas de todo o conforto.

Em toda a rede portuguesa se acentuou por forma assustadora a depressão de receitas.

A crise conomica mundial, que o nosso país compartilha, conta, entre as suas multiplas manifestações, a consideravel depressão do movimento em toda a rede ferroviaria e a consequente quebra de receitas, que teve o seu inicio em 1930, acentuando-se, porem, consideravelmente nos ultimos sete meses do corrente ano.

Concorre para essa depressão o desvio do trafego operado pela desenfreada concorrença dos carros automoveis, de passageiros principalmente e tambem de carga, por estradas paralelas ás linhas ferreas.

Essa concorrença feita em condições privilegiadas, sem sujeição a tarifas nem horarios, sem obrigação de servir todo o trafego que se apresente, sem o encargo de conservação das estradas utilizadas, sem regulamentação e fiscalisação apertadas, vai avultando com prejuizo das linhas ferreas. Mantem-se integros para estas os encargos e peias que resultam do monopólio que lhes foi conferido, exactamente quando este deixa de existir.

E' um periodo critico, mas passageiro, desde que se restabeleça a igualdade de situações e se ponha termo á falta de ordem e metodo, características da situação presente.

Os caminhos de ferro estudam a modificação dos processos de exploração, de modo que os transportes se acelerem e os comboios se multipliquem em condições de economia e celeridade, que hoje não podem ter.

Estão sendo ensaiados novos meios de transporte, como as *Michelines*, os *Ro-railers*, as automotoras e outros que tornarão possível a transformação radical necessaria.

As primeiras são omnibus sobremodo leves, que circulam velozes sobre os carris, com rodas de pneumáticos e sem o minimo ruido ou trepidação.

Os segundos são vagões de carga ou de passageiros, que alem das rodas proprias de caminho de ferro, teem outras com pneumáticos, que sobem ou descem, permitindo ao veiculo circular sobre carris ou nas estradas e realizar assim o transporte misto continuo de ponta a ponta.

Ha porem outras causas alem da concorrença e essas mais graves, pois acusam e reflectem a crise geral da menor produção e diminuição de circulação de pessoas e coisas.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses propôz, ha cerca de um ano, uma reforma das tarifas de pequena velocidade para as unificar em toda a rede que explora, estabelecendo um formulario que exclua erros de taxa e simplifique a aplicação das tarifas, efectuando-se consideravel reducção de varios preços nos antigos C. F. E..

Para obviar á correlativa diminuição de receitas pediu um adicional até 10% sobre a pequena velocidade nos C. F. E.

Entretanto acentuou-se a diminuição de receitas, pelo que foi pedido o adicional sobre todo o trafego, ao mesmo tempo que se procurava realizar economias consideraveis na exploração.

Esse pedido foi atendido pelo D. n.º 19.718 de 14 de Maio de 1931.

As outras companhias, que lutam com as mesmas dificuldades e exploram linhas de menor rendimento quasi todas, pediram imediatamente que a concessão do adicional se lhes tornasse extensiva, como era justo.

Por diversas vezes reiteraram o pedido e em 18 de dezembro formularam-no perante o ilustre Presidente do Ministerio, mostrando com frisantes dados esta-

tisticos as dificuldades com que lutam. As quebras de receitas, de 1 de Janeiro a 31 de Outubro, foram as seguintes:

Beira Alta	851	contos ou	7 %
Companhia Nacional	351	" "	7 "
Vale do Vouga	748	" "	16 "
Norte de Portugal	899	" "	16 "

Calcula-se que em 31 do corrente as diminuições atingirão:

Beira Alta	1300	contos ou	9,4 %
Companhia Nacional.	470	" "	12 "
Vale do Vouga	957	" "	16,5 "
Norte de Portugal	1079	" "	16,8 "
Sociedade Estoril	708	" "	9 "

Estas diminuições teem-se dado principalmente no periodo desde 1 de Maio.

As Companhias alegavam nas suas representações que as suas taxas foram incompletamente actualizadas; que actualmente os preços de muitos materiais se tinham agravado consideravelmente por efeito do cambio; que pagavam o adicional á C. P. nos percursos dos seus materiais nas linhas desta, tendo que manter os preços sem adicionais para os que a ela eram destinados; que pediam apenas a autorização para o aumento nos transportes que o comportassem, o que seria prudentemente regulado; que chegára a ser lavrado o decreto que deferia tão justo pedido, mas que não viera a ser promulgado.

A sua situação vai-se agravando, a despeito das economias realizadas, sem que as que se preparam possam remediar a quebra de receitas.

Seria pois injusto recusar-lhes um adicional que pediram ha sete meses e que recai apenas sobre uma parcela minima do trafego.

Devemos mencionar o estudo, efectuado em 1931, do problema de estações do Porto e de que demos conta na *Gazeta* de 1 e 16 de Maio.

Entrou na segunda fase de estudo o ante-projecto da ponte mixta para caminho de ferro e estrada sobre o Tejo entre o Poço do Bispo e os Grilos, tendo-se já iniciado as sondagens. Esperemos que o ano de 1932 será assinalado pela solução pratica de tão momentooso problema.

Teve andamento, que se espera que seja decisivo, o projecto de convenção da C. P. com os seus obrigacionistas de que se ocupou a *Gazeta* de 16 de Novembro a 1 de Dezembro e que foi aprovado pela assembléa geral. Aguardemos o desenlace das negociações.

Passou mais um ano sem que a Companhia Tejo-Oceano-Sado lograsse ver entrar em execução o seu contrato.

Quanto á linha de Cantanhede, apenas se conseguiu, após multiplas diligências, a concessão do troço da estação de Aveiro ao canal de S. Roque e ainda assim com carácter provisório. E como essa construção se liga com as obras da barra e o contrato só agora foi assinado, não se entrou na fase de construção.

Fraco ano ferroviario foi, na verdade, o de 1931.

Esperemos que 1932 fará melhor figura.

FOI publicado o D. n.º 20.618 de 4 de Dezembro ultimo, pelo qual se providencia ácerca das melhorias mais urgentes nos Caminhos de Ferro do Estado e da conclusão de alguns troços complementares dos mesmos.

O assunto interessa a boa parte do paiz e por isso importa versa-lo.

Por esse diploma o Tesouro Publico dá, como subsidio ao fundo especial de caminhos de ferro, 100.000 contos levantados por empréstimo, em quatro prestações anuais de 30.000, 25.000, 25.000 e 20.000 contos e mais encargos do empréstimo nesses quatro anos.

Segundo o juro de 7% e a amortização em 40 anos, esses encargos, relativos às entregas semestrais, somarão cerca de 20.000 contos, o que eleva o subsidio ao fundo especial a 120.000, que suporemos amortizado por ele em 40 anos, a partir de 1935-1936 ao juro de 7%. A anuidade será de 9.000 contos.

Nos anos subsequentes, 1935-1936 e 1936-1937 poder-se-ão acrescentar mais 40.000 contos ao subsidio, o que o eleva ao total de 160.000 contos, a que corresponde, ao mesmo juro, e prazo de amortização, o encargo anual de 12.000 contos.

Até 1934-1935 apenas se deduzem do fundo especial os encargos já contraídos, aos quais se somam em 1935-1936 os 9.000 contos anuais correspondentes ao subsidio recebido e elevados no fim de dois anos a 12.000 contos.

Os encargos actuais, com exclusão dos compromissos tomados com as linhas do Norte de Portugal, do Tejo-Oceano-Sado e do Vouga, somam 7.000 contos.

Os dessas três linhas somarão 8.500 contos, ou 12.000 se nele se incluirem os encargos do troço Guimarães-Braga-Arcos.

A soma é de 15.500 contos ou 19.000, que só se tornam integralmente efectivos ao cabo de alguns anos.

Durante os quatro primeiros anos economicos os saldos disponíveis para novas construções, supondo constante a dotação de 27.000 contos do fundo especial, somarão cerca de 60.000 contos para gastar na construção de troços dos C. F. E.

Juntando-se-lhes os 40.000 contos do subsidio previsto, serão 100.000 contos para essas construções, gastos em 6 anos.

No ano 1935-1936 os encargos mensais serão:

Encargos actuais	7.000
Garantias de novas linhas	8.500
Anuidade do subsidio	9.000
	24.500

A partir de 1937-1938 as garantias elevam se a 12.000 contos e a anuidade de subsidios a 12.000, o que soma tudo 31.000 contos.

Nessa data estarão porém em exploração novos troços, de extensão muito superior a 200 km., cujo tráfego terá dado ao fundo especial avultado acréscimo de impostos.

Este cálculo grosseiro, mas suficientemente aproximado, mostra que é possível, só com os recursos do fundo especial, aproveitados em garantias e encargo de empréstimos:

1.º — continuar solvendo os encargos de 7.000 contos anuais;

2.º — dispender 100.000 nos melhoramentos mais urgentes dos C. F. E.;

3.º — honrar os compromissos tomados acerca das linhas concedidas ás Companhias do Norte, Tejo Oceano-Sado e Vale do Vouga, construindo-se no prazo máximo de 6 anos todos os troços concedidos (conta-se esse prazo reservando para segunda etapa Guimarães-Braga-Arcos), a saber:

Lousado-Trofa-Senhora da Hora; Boavista-Trindade; Povoa-Fão; Guimarães-Braga-Arcos; Cacilhas a Sesimbra e Setúbal, com um ramal para a Costa de Caparica; Aveiro-Cantanhede.

4.º — Aplicar 100.000 contos nos troços dos C. F. E. em construção, a saber:

Linha de circunvalação do Porto; Viana a Ponte da Barca; Celorico ao Arcos de Baúlhe; Regua-Lamego; Mogadouro-Vimioso; Fronteira-Portalegre; S. Tiago-Sines; Ramal de Serpa.

Assim, não é necessário construir desde logo todos os edifícios das estações em troços em que é de prever tráfego exiguo, como são todos os troços em construção na rede do Sul e Sueste e alguns do Minho e Douro. O essencial é ter a linha e deixar previstas as instalações definitivas das estações pelas expropriações necessárias. Deste modo, o que se aconselha para as linhas concedidas é igualmente recomendável para as construídas pelo Estado.

Vejamos agora que troços se pretende concluir:

Na zona tributária das linhas do Minho e Douro acham-se em construção: de via larga, a linha de circunvalação do Porto; de via estreita, as dos Lima, do Tamega, da Regoa a Lamego, de Miranda.

Na zona tributária do Sul e Sueste mencionaremos a linha de Portalegre, o troço de Santiago do Cacém a Sines.

A linha de circunvalação devia ha muito estar construída á americana, sem a preocupação de construir as estações intermedias nem a de Leixões, de modo que rapidamente chegasse aos cais do molhe Sul.

Um

Decreto importante

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

Cometeu-se o erro de mandar fazer desde já as terraplanagens da segunda via, que só tarde ou nunca serão utilizadas. Bastava expropriar integralmente a faixa de terreno precisa para a segunda via.

Passemos agora á via estreita:

Linha do Lima—Ha a intenção de a construir rapidamente até Ponte da Barca para aproveitar o material circulante adquirido ha cinco anos e que importou em mais de 10.000 contos.

Como esse material foi subordinado na sua estrutura á tracção electrica, surge o problema da dispendiosa electrificação ou a sua substituição pela tracção a vapor, sem aproveitamento dos veiculos automotores.

Seja como fôr, depois de se ter cortado o nó gordio e adoptado a solução racional da linha em leito proprio, importa concluir-la quanto antes.

Linha do Tamega—Está concluído o troço da Chapa a Celorico.

Urge prolongar a linha ao Arco de Baulhe, onde convergem diversas estradas, para que desempenhe a sua função, servindo quasi toda a região de Basto. O troço do Arco ás Pedras Salgadas só se torna util quando se ligue a linha de Guimarães com a do Tamega no Arco e se construa a transversal de Valpaços de Vila Pouca a Mirandela.

Linha de Lamego—Está tão adiantada a construção do troço da Regoa a Lamego, que se deve concluir para não ficar desaproveitado o capital dispendido.

Parece que se pensa em prolongá-la desde já a Vila da Porte. Quando mais util e razoável seria levá-la de Lamego por Castro Daire á Regoa, solução que o mais sumário exame da carta sugere.

Linha de Miranda ou do Sabor—Essa linha, de

exiguo movimento, é todavia destinada a ser, quando completa, valioso instrumento do progresso economico do vasto planaltomir andês. Por pequeno que seja o seu tributo á linha do Douro, dá logar nela a sensivel aumento de receita.

Tem-se alvitrado o seu prolongamento imediato de Mogadouro ás Duas Igrejas, não longe de Miranda. Melhor será, porem, levá-la desde já a Vimioso, ficando assim completa. São cerca de 60 km., de facil construção.

Na zona do Sul e Sueste encontra-se quasi concluida até S. Tiago do Cacem a transversal de Sines. O seu ultimo troço, de S. Tiago a Sines, já foi iniciado, e por isso é proposta a sua conclusão.

Será uma linha deficitaria, sem trafego correspondente ao seu custo.

Linha de Portalegre—Está quasi concluída até Fronteira. Importa levá-la, por Cabeço de Vide, não só á estação de Portalegre, como há quem alvitre, mas á propria cidade, que é hoje das capitais de distrito a unica sem contacto imediato como o caminho de ferro.

São todavia cerca de 40 km. de construção, quasi toda facil, salvo as proximidades de Portalegre.

Toda a linha, de incontestavel utilidade regional, será deficitaria.

Ramal de Serpa—Cometeu-se o grave erro de iniciar a construção, que não é barata, deste curto ramal, suprido pela estrada.

Pretende-se concluir-lo para não ficar perdido o capital já dispendido.

E fica desta vez por iniciar o troço de Lagos a Aljezur, que teria acção de fomento mais valiosa que outros que vão ser concluidos.

Imprensa

«Diario de Notícias»

No dia 29 do mês findo passou o 67.^º aniversario da publicação deste jornal, pelo que felicitamos todos os nossos presados colegas que ali trabalham.

«Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»

Muitas pessoas se convenceram que a fundação da «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional» aprovada por alvará de 17 de Janeiro do ano passado e publicada no «Diario do Governo», 2.^a serie, n.^º 19 de 23 do mesmo mês, tinha sido fogo de vistos mas podemos dizer hoje que não foi.

Estavamos dependentes do prometimento do sr. coronel Lopes Mateus que esteve oito mezes sem dar solução á pretenção desta Associação.

Por intermedio de S. Ex.^a o sr. Presidente da Republica solicitamos duas vezes que fosse satisfeito o pedido que havíamos feito e que estava prometido, mas, infelizmente não fomos felizes.

Estamos aguardando que o novo ministro do Interior nos faça justiça.

«Forum»

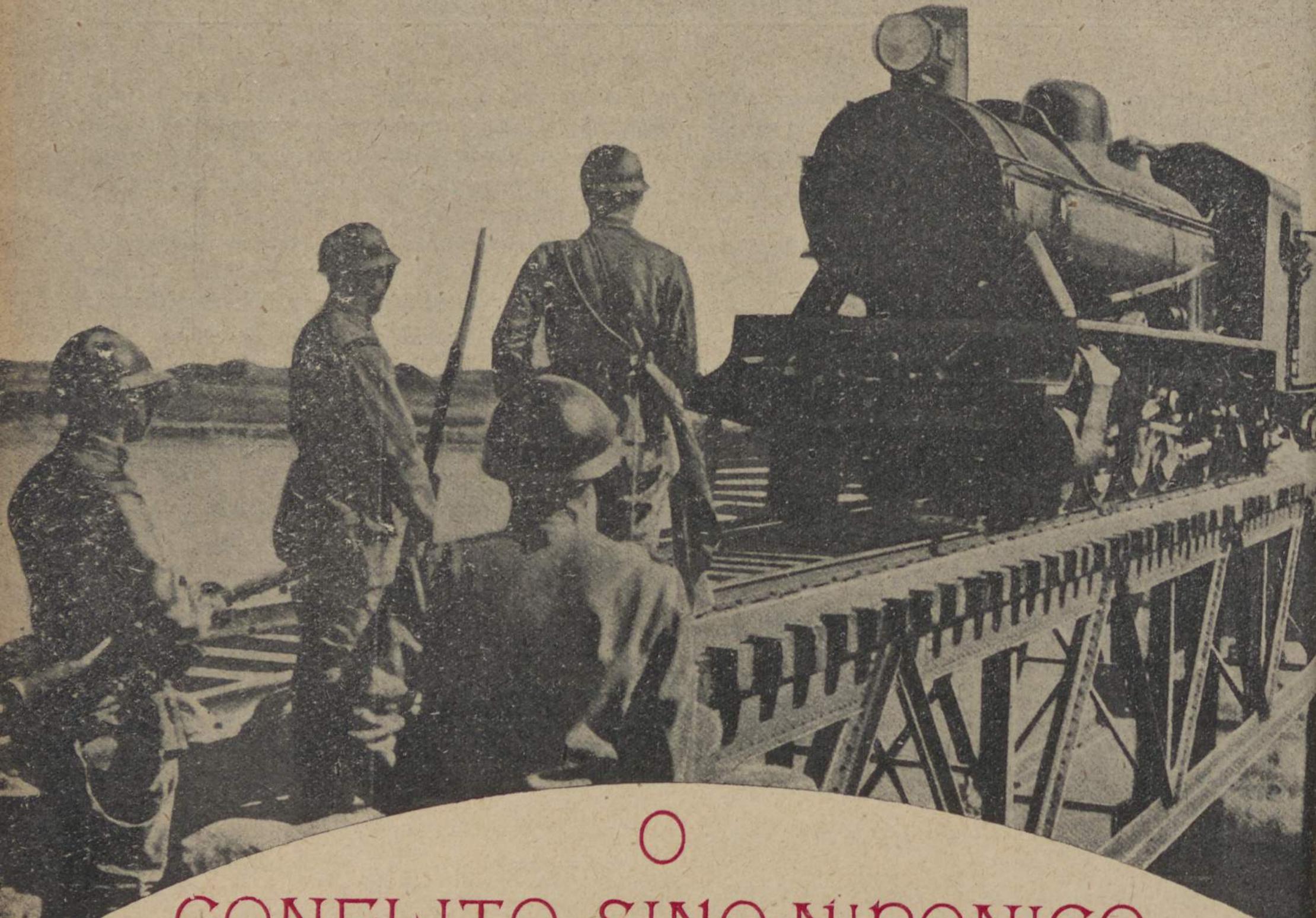
Iniciou a sua publicação o quinzenario da vida jurídica e forense de que é editor o sr. Armando Rodrigues e redactores principais os srs. drs. Cesar Abrantes e Filipe Ferreira.

Apresenta-se esta revista com um aspecto grafico moderno-futurista e propõe-se agitar os varios problemas juridicos.

Contem documentação recente sobre leis, decretos e portarias de interesse no foro portuguez.

O primeiro numero trás artigos dos drs. Luís Osorio, Armando Gonçalves Pereira, Palma Carlos e Fernando Lopes.

Desejamos longa vida ao ilustre colega.



O CONFLITO SINO-NIPONICO

Por C. MENDES DA COSTA

Asolução da desinteligencia existente entre os dois grandes pôvos do Extremo Oriente, Chinezes e Japonezes, continua no mesmo pé. O territorio da Mandchuria, apesar de não haver guerra, é todos os dias teatro de operações militares, travando-se combates com mais ou menos violencia. Não sabemos até onde irá o conflito e que resultados trará para a humanidade uma nova conflagração certamente derivada pelo choque de interesses internacionais em jogo, pois é ponto de fé que, se não limita unicamente a uma simples questão de soberania para uns e de comercio e industria para outros. Ha sob isto tudo conveniencias politicas de outros paizes, tais como Russia, Estados Unidos, Inglaterra, etc.

O que é facto é que, o caso apresenta-se serio e a Sociedade das Nações nada tem feito porque para nada serve.

Isto é, serve sómente para aquilo que já dissemos aqui, nas colunas da Gazeta. Este organismo tem dado tamanhas provas de cretinice que, melhor seria ter já fechado as portas e fazer a distribuição dos rios de dinheiro que anualmente custa ás nações que a manteem, pelos pobres desempregados existentes por esse mundo fóra.

E quando a sua acção quere proteger os peque-

nos pôvos? Isso então é para nos encher de riso, pois os grandes continuam a fazer o que lhes dá na gana, tendo sempre por base o estafado lema da «Liberdade, Justiça e Direitos dos pequenos pôvos».

Mas vamos ao que pode interessar os nossos leitores

Para que se avalie o que é a Mandchuria, o que vale e o que deve aos japonezes, damos a seguir indicações claras e sobre os quais calculamos não existirem duvidas.

Este territorio que, no campo das actividades humanas é uma criação dos japonezes, tem de superficie 941.700 quilometros quadrados, com uma população calculada em cerca de 30 milhões de habitantes dos quais perto de 1.330.000 ocupam a zona japoneza.

A densidade normal da população é de 76 habitantes por milha quadrada, mas na zona japonéza atinge 875 habitantes por milha quadrada.

No total o numero de residentes japonezes eleva-se a mais de um milhão, estando neste numero incluidos perto de 800.000 coreanos.

E' muito importante a influencia dos japonezes em todo o territorio mandchú, que por assim dizer pacificaram e onde se acolhem todos os chinezes amigos de viver em paz e fora das lutas fraticidas

que constantemente ensanguentam e desmoralisam por completo o seu paiz.

Teem os japonezes importantes capitais em actividade na Mandchuria, cuja soma atinge aproximadamente 22 milhões de contos, assim divididos: Companhia do Caminho de Ferro do Sul da Mandchuria, 716.201.000 yens; empresas filiadas na Companhia, 318.392.000 yens; empréstimos do governo japonês ao governo chinez, 98.731.000 yens; sociedades e particulares, 554.277.000 yens.

No que se refere a caminhos de ferro o seu desenvolvimento é notável pois que, desde 1887 construiram-se muito perto de 6.000 quilometros, dos quais 1.750 são sino-russos, 1.104 japonezes, 140 sino-japonezes e 2.880 chinezes.

Neste ultimo numero estão incluidos 650 quilometros construídos com capitais ingleses e 990 com capitais japonezes.

O porto de Dairen, o segundo do Extremo Oriente, importou em 68 milhões de yens, atingindo em 1929 o seu movimento de entradas 14 milhões de toneladas de navios.

As suas riquezas mineiras são muito valiosas e teem sido exploradas: assim as importantes minas de carvão de Fushman Yentai produzem cerca de 30.000 toneladas diárias e as de ferro de Penhsihu e Prishau podem dar anualmente 250.000 toneladas de fundição.

Tem também poços de petróleo com uma produção bastante elevada.

Sob o ponto de vista agrícola o seu solo é fertilíssimo, produzindo em abundância trigo e algodão, culturas estas introduzidas e postas em prática pelos japonezes.

Pelos dados acima expostos, verificamos que os japonezes teem trabalhado, e como todo o trabalho merece recompensa querem agora colher os frutos de uma semente que lançaram à terra; por isso defendem os seus interesses.

Os chinezes estão também neste momento despertando o seu nacionalismo adormecido pelas lutas civis, e apesar de serem governados por dois governos, querem impôr a todo o seu território uma unidade e soberania impossível de conseguir, pelo menos enquanto não restabeleçam a ordem dentro de sua casa.

E é um problema destes que o Sr. Briand quere resolver em Genebra com discursos cheios de palavrado ôco e a atirar para a lagrima?

Em todos os assuntos debatidos nos últimos anos, tal como o do desarmamento, não acreditamos nas boas intenções deste senhor que, certamente andará fazendo um frete a terceiros mesmo em prejuízo do seu paiz.

Andamos com esta na cabeça desde a sua famosa ideia da formação dos Estados Unidos da Europa.

Ecos e comentários

(Continuação da 6.ª página)

Os automóveis e os doentes

A Câmara Municipal de Lisboa, na sua última reunião, aprovou uma postura estabelecendo o seguinte:

«Os automóveis, carroças e outros veículos, quando transitam junto dos hospitais, nas artérias abaixo designadas, deverão afrouxar o seu andamento ao mínimo, e não fazerem uso de quaisquer sinais sonoros, evitando todos os ruídos que possam incomodar o socêgo dos enfermos.

«Os locais a que se refere esta postura são os seguintes: Hospital de Santa Marta, rua Sociedade Farmacêutica e travessa de Santa Marta; Hospital de Santo António dos Capuchos, rua de Santo António dos Capuchos e rua Luciano Cordeiro; Hospital de D. Estefânia, rua de D. Estefânia e rua Joaquim Bonifácio; Hospital de S. José, rua José António Serrano; Hospital do Destêrro, calçada do Destêrro; Hospital do Rêgo, rua da Beneficência e Azinhaga da Torrinha; Hospital de S. Lazaro, rua Vinte de Abril; Instituto do Cancro, estrada de Benfica e estrada das Laranjeiras.

«A infracção de qualquer destas disposições será punida, pela primeira vez, com a multa de 250\$00 e, em caso de reincidência com a mesma multa e 15 dias de prisão».

Tudo isto está certo desde que nos sitios principais, junto a estes estabelecimentos onde com freqüência passem essas viaturas, ponham letreiros bem visíveis a exemplo do que se faz no estrangeiro como por exemplo em Londres que os hospitais e estabelecimentos de ensino têm grandes «placards» que de noite são iluminados a electricidade, caso contrário,

desde que não haja quaquier aviso todos estão sujeitos a infringir facilmente a nova postura da Câmara.

Na Alemanha os hospitais que ultimamente se têm construído acham-se em locais bastante distante dos freqüentados assiduamente por meios de transporte que provocam enormes ruídos.

Ao que se sujeita certa imprensa

Em geral na imprensa diária aparecem uns anúncios reclames que chamou, com facilidade, a atenção do público, se não vejamos.

A última vontade de um condenado: — S. FRANCISCO (Califórnia), 21. — John Simpson, o célebre criminoso, autor de um sem número de delitos graves, condenado recentemente à morte, está prestes a sentar-se na cadeira eléctrica, expiando deste modo todos os seus crimes. Interrogado hoje sobre qual é a sua última vontade, Simpson, sorridente, declarou que o seu maior desejo seria ser transportado a Lisboa, a fim de poder aplaudir, no Trindade, «O Alrabão». — (E.)

A girafa morreu com frio: — O pobre animal, habituado e criado nos sertões africanos, onde a temperatura nunca é inferior a vinte graus, não resistiu ao frio que se sentiu, ontem, em Lisboa. Apezar do carinho e conforto com que era tratado, o animal sucumbiu, ontem, à tarde.

A Girafa não será embalsamada, como era de prever nestes casos, pois não se trata, como o leitor supõe, da girafa do Jardim Zoológico, mas sim de uma imaginação do Rei das Meias, do Largo da Abegoaria, 32, que quiz prender a vossa atenção para vos dizer que continua a vender meias, peúgas e culotes por preços sem concorrência.

Antigamente estes anúncios traziam o sinal de pago; hoje vêm publicados como sendo notícia de origem e muitas vezes, até se publicam na secção «Ultima Hora».

É, com franquêsa, de mau gosto a publicação nos jornais destes anúncios que só servem para ludibriar o público.

E... ficamos por aqui.

A reorganização dos Caminhos de Ferro Francezes

Os caminhos de ferro francezes, afrontados com déficits crescentes, propõem-se efectuar mudanças drásticas nos sistemas de exploração.

Acaba de ser publicado um livro, pela Direcção des «Grands Réseaux de Chemins de fer français», um relatório minucioso, dando conta da causa e da natureza das dificuldades actuais dos caminhos de ferro francezes, seguido de uma clara exposição das reformas que são propostas para as atenuar.

Apezar deste relatório dizer só respeito aos caminhos de ferro em França, contém o mesmo muita coisa que pode servir de auxilio na consideração e estudo do problema de transportes em outros países, sobretudo com referencia á reorganização de serviços, tendente ao melhor aproveitamento e combinação dos serviços ferroviários e automobilisticos. Foi este problema estudado a fundo neste relatório e apezar da solução proposta envolver inovações, que se poderão apelidar de revolucionárias, — a solução foi estudada de modo a ser executada praticamente.

Fases do desenvolvimento

Desde 1823, o ano de inauguração de caminhos de Ferro em França, o desenvolvimento destes passou por quatro fases ou periodos. O primeiro foi caracterizado pela criação de numerosas companhias que, por alturas de 1859, se fundiram nas cinco grandes companhias ainda existentes e a empresa do «Ouest» (comprada pelo Estado em 1908). As concessões dadas a estas companhias eram para ou de um periodo de 99 anos.

A extensão da rede explorada em 1859 era cerca de 8.700 quilometros e tinham-se gastos 4.124 milhões de francos em construção durante o periodo decorrido entre 1823-59. O segundo periodo, de 1859-83, foi evidenciado por uma determinação mais exacta da posição financeira das companhias, uma associação mais efectiva entre o Estado e as referidas companhias, a criação de uma rede de Caminhos de Ferro do Estado e as Convenções de 1883. Estas Convenções, actuando no terceiro periodo de 1883 a 1921, desenvolveram a base estabelecida em 1859 de associação financeira entre o Estado e as companhias, com respeito a despesas de construção e de material e a remuneração de capital.

Pela compra da Companhia de l'Ouest, em 1908,

Topics colhidos

da "Railway Gazette"

de 11 de Dezembro de 1931

Pelo VISCONDE DE ALCobaça

a rede do Estado ficou sendo a segunda, quanto aos quilometros em exploração. Ao terminar a Grande Guerra, os caminhos de ferro francezes acusavam um déficit excedente de 5.000 milhões de francos, ficando as rôdes nas zonas de operações militares seriamente estragadas, e todo o material bastante gasto. A Convenção de 1921, abrindo o quarto periodo, foi projectada de modo a remediar a situação anterior.

Os caminhos de ferro francezes constituem uma das industrias principais do paiz, pois empregam cerca de 500.000 pessoas e representam um capital de 50.000 milhões de francos. Em 1928 transportaram 760 milhões de passageiros e 342 milhões de toneladas.

Os quilometros das sete rôdes são os seguintes:

<i>Estado</i> — Alsacia e Lorena	2.292 km.
Estado.	9.134 »
<i>Companhias</i> — Est.	4.975 »
Midi.	4.292 »
Nord	3.830 »
P. L. M.	9.870 »
Paris-Orléans.	7.520 »

O total de quilometros em exploração em 1930 era de cerca de 41.913. As rôdes do Estado representavam 10,5 % do total em 1883, 20,3 % em 1913 e 27,3 % em 1930. Apezar da organização geral e dos serviços tecnicos serem identicos nas rôdes do Estado e das companhias, as ultimas são empresas comerciais com capital em acções acrescido de capital a juro fixo. Tanto umas como outras, estão sujeitas á Convenção de 1921, que tem por base o seguinte:—(1) Coordenação das rôdes em matéria de interesse comum, resultando a criação do Conselho Superior e do Comité de Direction; (2) um plano de balanço do dever e haver anual de exploração por meio de um fundo comum; (3) balanço obrigatório das finanças pelo ajuste de tarifas, segundo a necessidade.

Capital e Dividendos

Em 1913 o capital das principais linhas de França era 19.810 milhões de francos; em 1930 era 53.770 milhões, incluindo a rede da Alsacia-Lorena e 50.570 milhões excluindo esta rede. Referindo estes valores ao valôr do franco antes da guerra—teremos 10.754 milhões de francos, incluindo o grupo da Alsacia

Lorena e 10.114 milhões não incluindo este grupo, — deprehendendo-se portanto que o valôr absoluto do capital por quilometro de exploração, baixou em 46 e 48,2 por cento respectivamente desde 1913. Em 1930 só era 7 por cento maior do que em 1883.

Não ha portanto razão para alegar que o capital nos caminhos de ferro foi aumentado a um ponto perigoso e tambem não se poderá dizer que o Estado contribuiu desmedidamente para a construção e para o material. Em 1929, as companhias tinham subscrito 82,2 por cento (comparado com 73,6 por cento em 1913) do capital colocado e tambem 84 por cento (contra 74,4) do capital para as rôdes de companhia e 77,9 por cento (70,8) do capital para as rôdes do Estado.

As despezas ou encargos de amortização são muito mais pesados de que nas linhas estrangeiras e importavam em 12.015 milhões de francos em 1930, um aumento de 151 por cento comparado com 1913. O capital colocado antes de 1921 será amortizado antes da terminação das concessões. Quasi metade dos titulos e de 80 por cento ou mais de accões estão na posse de pequenos proprietários (de 1 para 10), de modo que varios milhões de pessoas em França estão directamente interessadas na prosperidade dos caminhos de ferro. Presentemente, os possuidores destes titulos e accões já foram alvo de graves sacrificios. Além das condições menos favoraveis e de redução de regalias que lhes foram impostas na Convenção de 1921 e não contando com o agravamento de contribuições, tiveram que sofrer rudemente reduções no capital. Tomando por base monetária — o franco d'ante-guerra, — o dividendo por accão em 1930 é 79 % inferior ao de 1913 e a receita liquida de titulos diminuiu 82 %, depois de se lhe abater a contribuição em todos os casos.

O valôr ouro de uma acção em cada uma das cinco companhias é 72 % inferior ao de 1913.

Pessoal

Os empregados do caminho de ferro gosam vantagens apreciaveis. Em 1930, havia 90.000 requerentes para 15.000 vagas.

O numero actual de empregados á data de 31 de Dezembro de 1930, era de 505.103 comparado com 355.612 em 1913, um aumento de 32,4 por cento, excluindo a Alsacia-Lorena.

O aumento foi em parte devido ao desenvolvimento das rôdes e aumento de trafego, mas sobretudo a medida de legislação sociais. O dia de 8 horas trouxe um aumento de 80.000 ou 20 por cento no pessoal. Excluindo a Alsacia-Lorena, houve um aumento de 27,9 por cento em pessoal empregado por milha explorada (uma milha = 1.609 metros) e 26,4 por cento em pessoal por 1.000 trem-milhas em 1930 comparado com 1913. Em 1921 esta percentagem era de 74,7 maior de que em 1913 e a redução subsequente de 27,6 foi realizada por medidas de racionalização. O exito destas medidas, demonstra-o o quadro seguinte:

«Numero de empregados por quilometro»

Em França	12,05
Na Alemanha	13,25
Na Belgica.	21,70
Na Grã-Bretanha.	19,77

As pensões tambem são um grande encargo dos caminhos de ferro em França.

Os empregados contribuem com 5,5 por cento dos seus salarios, as companhias com 15 por cento e o Estado zero. Havia 189.500 pensionistas em 1930 ou 37,1 por cento dos empregados ao serviço, comparando com 24,8 por cento em 1913.

(Continua)

A 1.^a Feira Técnica da Indústria Moderna Alemã em Portugal

Continuam em marcha os trabalhos preparatórios para a realização em Portugal da 1.^a Feira Técnica da Indústria Moderna Alemã, no corrente ano.

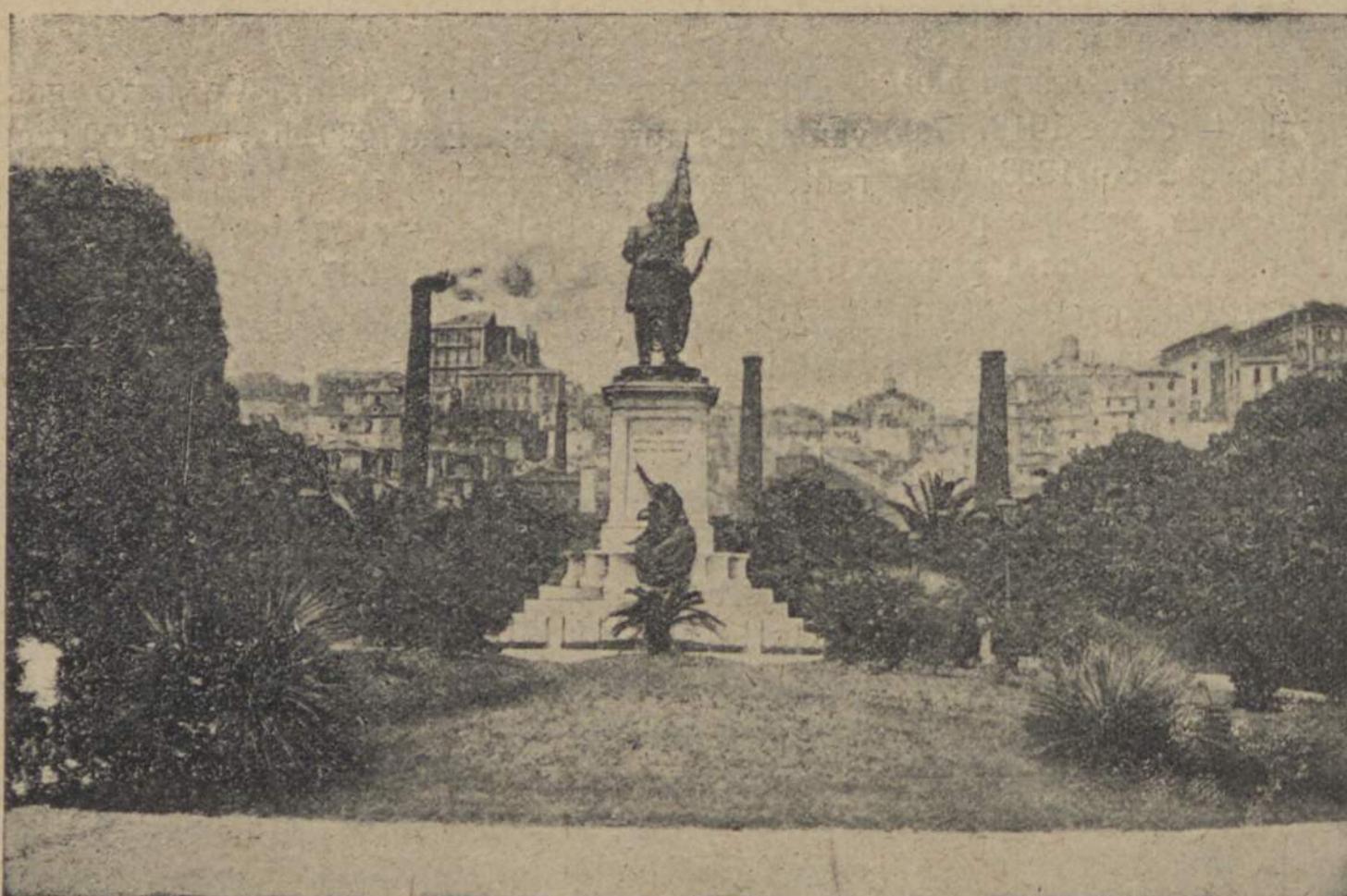
Nas salas do Club Alemão realizou-se já a segunda reunião da comissão organizadora da Feira, tendo assistido os srs. Hans Wimmer, consul da Austria e Presidente do Club Alemão; engenheiros srs. Kuno Weltzien, Alfredo Gosmann e Martin Peter, os agentes comerciais José de Sousa e Carl Schulte e o sr. Manoel José Gomes gerente e o sr. Alberto Gomes, director da «Revista Portuguesa de Importação, Exportação e Turismo».

Presidiu o sr. Hans Wimmer, tendo sido tratados assuntos que se ligam com a efectivação do projectado certamen.

Não podendo o sr. Wimmer, pelos seus muitos afazeres, continuar a presidir á comissão organizadora, passou o cargo a ser desempenhado pelo engenheiro sr. Kuno Weltzien.

Na reunião ficou assente serem dirigidos convites ao Chefe do Estado, aos srs. ministros das Finanças, dos Negocios Estrangeiros, do Comercio, da Agricultura, Ministro e Consul da Alemanha, para constituirem a comissão de honra da Feira.

O sr. Alberto Gomes, ilustre director da «Revista Portuguesa de Importação Exportação e Turismo» e que é o grande animador do certamen parte em breve para o Porto, a fim de organizar a comissão daquela cidade, a qual deverá ficar composta do Consul da Alemanha e dos representantes das mais categorisadas casas alemãs.



Estatua de Sá da Bandeira

TINHAMOS prometido em tempos aos leitores da *Gazeta* publicar algumas linhas de interesse sobre turismo nacional assim como fazer a propaganda dos monumentos nacionaes, inserindo tambem algumas gravuras para muitos dos nossos leitores que porventura não conheçam aquilo que é nosso, verem que no nosso país há muito que vêr, principalmente monumentos historicos que, muitos ignoram a sua representação.

Publicamos hoje referencias ás estatuas de Sá da Bandeira, Luiz de Camões, Marechal Duque de Saldanha e Affonso d'Albuquerque.

A estatua do Marquez Sá da Bandeira está situada fronteira ao mercado de Santos, na praça D. Luiz. Foi inaugurada em 31 de Julho de 1874, sendo de bronze e o pedestal de marmore de Carrara.

Nas faces lateraes do pedestal, em relevo lê-se «o nobre e heroico Sá, em quem o brio português vivia» (O. Martins):

O escultor foi o italiano Giovanni Ciniselli e o arquiteto Germano José Sales.

Os donativos para a creação deste monumento foram recolhidos por uma comissão de liberaes que bastante trabalhou para alcançar a importancia precisa para a sua construção.

Sá da Bandeira (Bernardo de Sá Nogueira de Figueiredo), Visconde e depois Marquez de Sá da Bandeira nascido em Santarem foi um estadista portuguez que bastante se distinguiu na guerra Peninsular, principalmente no combate do Alto da Bandeira, renhido recontro entre as tropas miguelistas e as constitucionaes, no sitio do Alto da Bandeira perto de Gaia em 8 de Setembro de 1832 e ali perdeu um braço.

Bastante contribuiu para a extinção da escrava-

tura nas colonias portuguezas onde ali prestou relevantes serviços durante longo tempo, considerado depois um estadista de nome, foi varias vezes no-



Estatua do glorioso épico Luís de Camões

ALC
MONU
NACI
CARLO/

UNS MENTOS ONAIAS

Por

D'ORNELAS

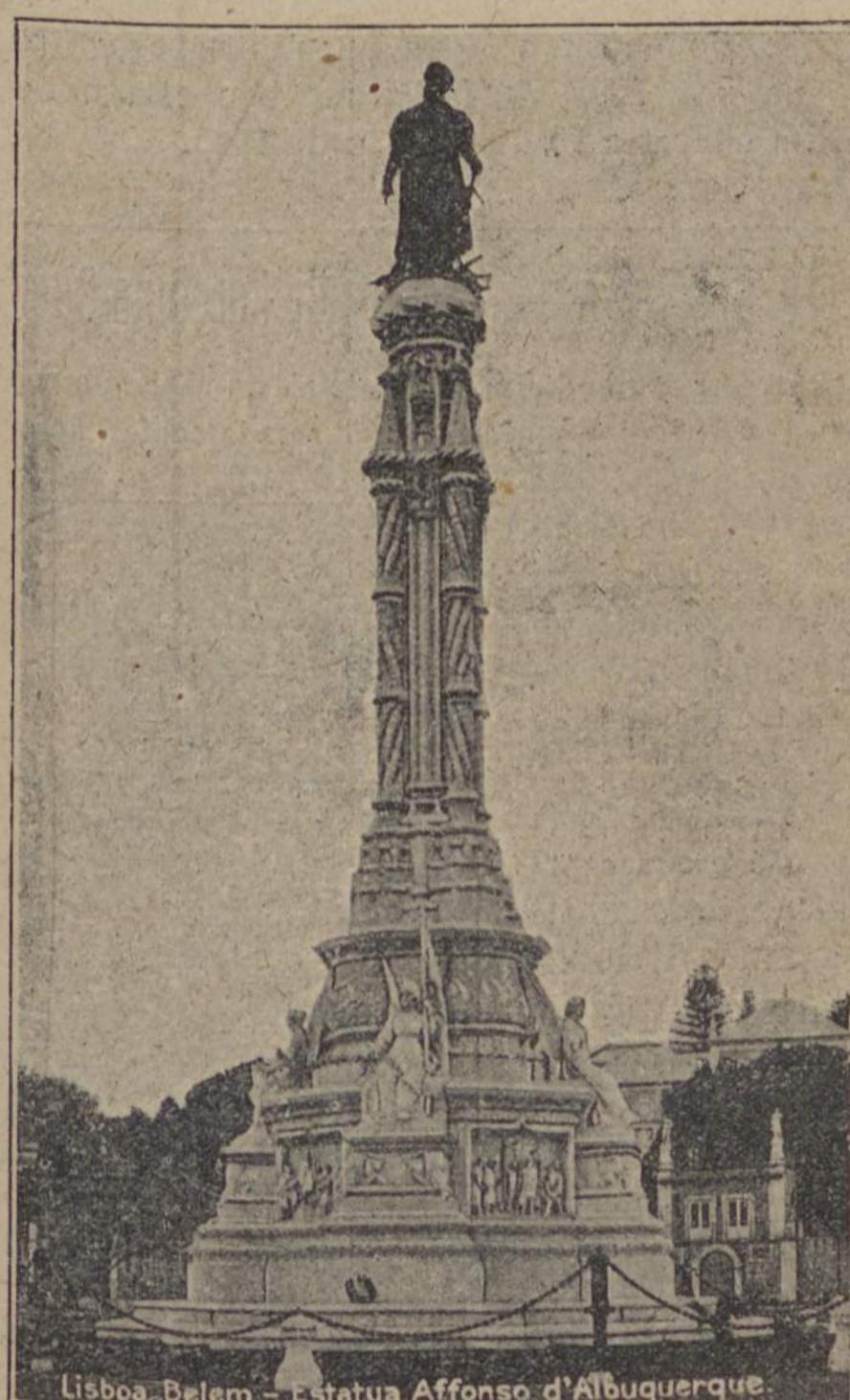


Lisboa - Praça Duque de Saldanha.

Praça Duque de Saldanha

meado ministro da Marinha, da Guerra e presidente do conselho.

Ao cimo do Chiado, passando o Largo das Duas Igrejas está a estatua de Luís de Camões, do escul-



Lisboa - Belém - Estatua Afonso d'Albuquerque.

Estatua Afonso d'Albuquerque

tor Vitor Bastos, inaugurada em 9 de Junho de 1867.

A figura é de bronze e tem 4 metros de alto assente sobre um pedestal octogono rodeado por oito estatuas de Fernão Lopes, Pedro Nunes, Gomes Eanes de Azurara, João de Barros, Fernão Lopes de Cantanhede, Vasco Mousinho de Quevedo, Jeronimo Côrte Real e Francisco de Sá de Menezes.

Luís Vaz de Camões nasceu em Coimbra em 1524.

Frequentou a corte de D. João III, partindo para Ceuta em 1547, perdendo ali o olho direito numa escaramuça com os moiros, regressando a Portugal três anos depois.

Compoz o primeiro canto dos «Lusiadas», durante o tempo que esteve na prisão (um ano) condenado pelo tribunal em virtude de uma das muitas desordens em que se envolveu.

Em Gôa e Macau tomou parte em varias expedições salientando-se como militar valente.

Naufragou na Costa do Camboge, junto á foz do rio Mekong, salvando-se nadando com um só braço por trazer o outro fóra das vagas empunhando o manuscrito dos «Luziadas».

D. Sebastião, depois de saída a primeira edição do maravilhoso livro concedeu-lhe uma tença de quinze mil reis anuais que de nada lhe serviu pois a miseria que por ele passava era enorme ao ponto de morrer miseravelmente numa enxerga em 10 de Junho de 1580.

Ao fim da Avenida Fontes Pereira de Melo está a estatua ao Duque de Saldanha, inaugurada em 1909.

A parte escultural é de Tomás Costa e a arquitectonica de Ventura Terra.

Duque de Saldanha (João Carlos de Oliveira Daun) nasceu em Lisboa onde foi educado fazendo-

-se militar e comandando aos 23 anos uma divisão no cerco a Bayona. Militou no Uruguay e no Brazil.

Dedicou-se á causa de D. Pedro IV, e quando este ascendeu ao trono português veio de Inglaterra com Palmela a bordo do vapor «Belfast» para dirigir o movimento constitucional que rebentara em 25 de Abril de 1828, quando o Senado proclamou rei D. Miguel, reembarcando por julgar perdida a causa que teve inicio no Porto, onde se revoltou a guarnição militar, que formou uma junta militar provisoria de governo, marchando depois para Coimbra.

Fez triufar a imortal campanha pela causa de D. Pedro IV, obrigando o inimigo a levantar o cerco do Porto, derrotando-o depois em Almoster.

Em 1851, depois das eleições gerais, eleito deputado Costa Cabral, elevado a Conde de Tomar que assumiu a presidencia do ministerio em 18 de Junho de 1849, começou as devirgencias entre este e Saldanha, o que resultou este ser dimitido do cargo de mordomo-mór da casa real.)

Seguidamente Saldanha pedia a exoneração dos altos cargos que ocupava e rodearam-no os antigos dessidentes carlistas e a antiga oposição setembrista.

Ao mesmo tempo a imprensa fazia uma enorme campanha contra o conde de Tomar.

Saldanha saiu de Lisboa de sublevar caçadores 1 de que era comandante Joaquim Bento, barão do Zézere, e caçadores 5, comandados por Cabreira, mais tarde nomeado barão da Batalha; conduziu o marechal estas forças para a Beira, aguardando que a elle se fossem reunir outros corpos de exercito o que não aconteceu e fugindo para Espanha onde se refugiou, julgando perdida a revolta.

Os amigos do Marechal e os setembristas do Porto, Salvador de França, Victorino Dámasio, Faria Guimarães e outros, sublevaram infantaria 18, que aderiu á revolta, depois da morte de um oficial em virtude do grande tiroteio, retirando da cidade o general da divisão conde do Casal que era fiel ao governo.

Para Lobios, aldeia na raia da Galiza, partiram emissarios que foram chamar o marechal que retrocedendo passou por Braga, trazendo consigo o regimento de infantaria 8, caminhando tambem a essa hora para o Porto dois batalhões de caçadores que andavam perdidos pela Beira.

Sob o comando de D. Fernando marchou contra os revoltosos, a guarnição de Lisboa que ao passar por Coimbra, lhe desertaram dois regimentos de infantaria e um de lanceiros, retirando depois disto D. Fernando para Lisboa com as restantes tropas.

A 13 de Maio entrou Saldanha em Lisboa, depois de já demitido o Conde de Tomar, e tomou conta do poder. Foi tambem embaixador de Portugal em Londres e em Paris.

Na Praça Afonso de Albuquerque está o monu-

mento ao grande navegador Afonso de Albuquerque que erigido por um legado de Luz Soriano e inaugurado em 3 de Outubro de 1902, sendo a parte arquitetonica de Silva Pinto e a escultural de Costa Mota.

E' uma estatua pedestre, de bronze, fundida no Arsenal do Exercito, com 4 metros de altura. Assenta sobre uma coluna manuelina e tem na base quatro baixos relevos representando: Entrega das chaves de Gôa pelo Vice-rei da India, Derrota dos Moiros em Malaca, Recepção do Embaixador dos Reis de Narsinga, e Resposta de Albuquerque a oferta de dinheiro que lhe fizeram, significada na frase «é esta a moeda com o que Rei de Portugal paga os seus tributos».

Afonso de Albuquerque, que nascera na quinta do Paraizo, perto de Alhandra substituiu D. Francisco de Almeida no governo da India em 1509, e, dotado de uma formidavel energia, começou a por em pratica a fundação de um imenso imperio português no Oriente. Apoderando-se de Ormuz em 1507, Gôa em 1510, e Malacca em 1511, victorias estas ganhas com um reduzido numero de soldados e de navios.

O Rei D. Manuel I, dando ouvidos a intrigas dos inimigos de Afonso de Albuquerque, tirou-lhe o governo da India, substituindo o grande navegador por Lopo Soares de Albergaria e Afonso Albuquerque, ao entrar a barra quando navegava para Goa na nau *Flor da India* recebeu esta noticia, vindo a falecer a 16 de Agosto de 1516.



Os Transportes em Caminhos de Ferro na Guerra

Com este titulo iniciamos hoje n'esta revista a publicação de uma interessante e bem elaborada conferencia da auctoría do sr. alferes Duarte da Costa Pereira, conferencia esta feita recentemente no Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro.

O sr. alferes Costa Pereira é um rapaz de muito merecimento de quem muito temos a esperar, notando no seu primeiro trabalho que é «Os Transportes em Caminho de Ferro na Guerra» a sua vocação

para os assuntos da especialidade de transportes em tempo de guerra.

Felicitamos esse novo talento assim como o seu ilustre Comandante Raul Esteves que escolhe sempre para o seu quadro de oficiaes, homens de valor e esperanças para o futuro.



Já velha a afirmação de que todos os ofícios têm os seus ossos, considerados em geral mais duros na profissão de cada indivíduo quando é esse que os avalia em comparação com outros mesteres. É como a curiosa e sempre interminável discussão entre músicos, para quem o instrumento mais difícil é sempre o que o próprio que sustenta a polémica, toca. Porque, se o pianista declara que é ele o executante de mais pesadas responsabilidades, que aponta na complexidade da leitura de duplas pautas, em geral escritas em grafias diversas; o clarinetista não se poupa a inumerar no seu instrumento dificuldades de embocadura; ou o timpaneiro a salientar a finura de ouvido que necessita ter.

Igualmente, no campo das profissões, o médico colocará em tão alta importância as responsabilidades do seu cargo, como o militar os riscos da sua carreira, como o advogado os artifícios da sua habilidade, como o engenheiro a precisão dos seus cálculos, como o mineiro os perigos do seu ofício, como o negociante o seu tacto comercial.

Qual a profissão mais árdua? Qual o ofício de ossos mais duros?

É difícil a qualquer responder, porque, por muito que se conheça da própria profissão, nunca suficientemente se pode avaliar a importância das dos outros.

Contudo, sem pretender ir apontar com a citação mais árduo dos mesteres, ouso porém considerar como a ocupação de mais responsabilidades, das mais absorventes, das mais fatigantes, a carreira ferroviária.

«Homens de Ferro» chamou um dia alguém aos trabalhadores do caminho de aço, e a definição foi uma das mais exactas que lhes têm sido dadas.

Nessa ciclopica força mundial, que é o combóio, traço de ferro que cinge o mundo, de quem a rede de paralelas de aço são os aros que sustentam essa barrica dentro da qual está a civilização, nessa universal potência está congregada a soma das maiores energias da humanidade.

Recordemos um pouco, dentro dos almofadados vagões, quando no egoísmo do confôrto vamos com a volúpia do bem-estar para onde é nossa vontade irmos, que esse bem-estar, esse confôrto, essa satisfação do nosso desejo é o resultado do esforço magnificamente anônimo dum falange grande e obscura de gente que paga a nossa comodidade com um sacrifício nem sempre devidamente compensado.

São realmente homens de ferro aqueles sêres que parecem estreitamente identificados com os corcéis de aço das locomotivas, como que uma peça mais a acrescentar a essas maravilhas de engenharia que correm por todos os cantos do globo.

São homens de ferro êsses sêres, essas salamandras humanas, que vivem no fogo das fornalhas, na treva do carvão, no fumo das caldeiras, na monstruosidade dos óleos e que talvez muitas vezes sejam desprezivelmente olhados por aqueles que se esquecem de que as nódoas dos lubrificantes e as mascarras de fuligem são as verdadeiras condecorações do maquinista.

São homens de ferro êsses entes, sentinelas do progresso, perdidas no isolamento das estações, muitas vezes isoladas do mundo entre as quatro paredes dum

barraca nem sempre confortável, que a nortada enrola de silvos gelados e fustiga nas noites de inverno com o azorrague de frio. E os homens da estação, mesmo que a neve lhes enregele o corpo e a chuva os enxarque não podem furtar-se ao dever de á hora própria estarem vigilantes quando na noite se percebe ao longe o trepidar e o assobio dum

combóio e da treva surge um ponto luminoso que cresce esfurecendo a escuridão. E a essa luz e a esse ruído, o homem da estação não pode deixar de atender mesmo que na noite outros ruídos mais atemorizadores, como os uivos das feras, ou outros pontos de luz mais de assustar, como os olhos cintilantes dos animais ferozes, lhe ameacem a vida.

Mas é que, prêas a essa vida anónima, estão outros milhares de vidas, cuja responsabilidade corre a cargo do homem da estação, que acende o sinal orientador, que marca no fechar dum agulha o caminho seguro ao combóio.

Idênticas responsabilidades têm o homem da máquina, em cuja mão está empunhado o regulador de milhares de existências, em cujos olhos, que furam a treva está a bússola de todas aquelas vidas.

E ao lado do maquinista, outro herói ignorado, o fogueiro — vulcão dos nossos dias — enche a boca rubra do monstro sempre faminto e sempre insatisfeito, que sem bem o alimentaram do negro cibo, não obedece ao enérgico domador que o atrelou aos carros de ferro.

E, dia e noite, de verão e de inverno, nos feriados ou nos dias comuns, os heróicos homens de ferro, em magnífico anonimato, servem a civilização e a humanidade, numa obscura dedicação que raras vezes é notada pela indiferença daqueles que do seu serviço se utilizam.

Recordemos-nos, porém, alguma vez deles, e agora, nesta quadra santa em que toda a Humanidade vibra no amorável culto do lar, em que ecoam por todo o mundo os cânticos de paz dum Deus que desejou na terra a paz entre os homens e que pel' sua felicidade se sacrificou, lembremos agora, no limiar do Novo Ano, os trabalhadores da via e ergamos um brinde de louvor e gratidão a toda a família ferroviária, aos valerosos homens de ferro.

Homens de Ferro

Por NATIVIDADE GASPAR

PROVÍNCIAS ULTRAMARINAS

ALGARVES D'ALEM-MAR

POR JÚLIO DA COSTA PINTO

A Grande Guerra, com os sofrimentos que gerou no seu seio; com a fúria de vencer, creou uma mentalidade nova no mundo, tendo alterado todas as velhas noções da justiça, do Direito, da Liberdade.

Se a guerra foi cruel, porque era preciso vencer; a paz não o tem sido menos porque os vencidos também têm direito à vida e por ela lutam sem quaitel; e os vencedores exigem as indemnizações aos sofrimentos espantosos que a vitória lhes impôs.

No tratado de Versailles onde os 14 pontos de Wilson são utopias aceitas por sonhadores anestesiados; do tratado de Versailles que é uma troça autentica ou um desconhecimento profundo das necessidades dos povos.

Do tratado de Versailles, chegámos á Sociedade das Nações, reunião alegre de pessoas bem intencionadas e... nada mais.

Portugal, com o seu vasto domínio colonial; uma das mais antigas potências coloniais. Portugal, criador doutros povos, animador da vida doutros continentes, precisa manter-se em alerta permanente porque tem um cubiçado património ultramarino que é preciso manter através de todos os sacrifícios.

E nos momentos graves da nossa nacionalidade todos os portugueses se levaram como um só homem para manter intacta a velha nacionalidade europeia; a mais admirável criação da audaciosa e scintilantemente inteligente raça latina.

As nuvens que se acastelaram no horizonte político português no final do século XIX, nuvens desfeitas pelas armas empunhados pela pleia de admirável dos homens da ressureição colonial, como Mousinho e Ayres d'Ornellas; Couceiro e João d'Almeida; nuvens dissipadas pela lúcida inteligência de António Ennes e Marquês do Soveral; essas nuvens podem acastelar-se de novo, porque as ambições não se apagaram, porque as necessidades de expansão dos grandes povos, das grandes potências, são cada vez maiores.

Surgem de vez em quando, no nosso meio, movimentos pró-colónias; mas êsses movimentos sin-

ceros, cheios de entusiasmo, não têm seqüênciæ; morrem rapidamente sem deixar o mais leve vestígio da sua eclosão.

Porque não têm ponto de apoio; não têm um fulcro em torno do qual girem e se congreguem todas as energias, todos os esforços, canalizando-os no sentido colonial.

E no entanto, há uma figura sob a égide da qual devemos congregar todos os nossos esforços; orientar toda a nossa acção para que nunca haja a menor veleidade de mutilação de qualquer das nossas províncias que através dos séculos constituíram os Algarves de Além-Mar.

Essa figura grandiosa, verdadeiramente nacional, ainda quase desconhecida; essa figura de gigante, à sombra da qual deve aninhar-se a grey, é a do «inclito e alto»

INFANTE D. HENRIQUE

Filho do Rei D. João I, alçado ao Trono, vago pela vontade nacional, por ser «o mais digno»; Rei porque foi o defensor do povo; Rei porque creou uma élite, a mais completa, que foi a sua Família, o Infante D. Henrique foi o criador de Portugal gerado com Afonso Henriques, dando-lhe as raízes poderosas que permitiram resistir ao vendaval de 580 sem se desarreigar; e aurir durante 60 anos as fôrças que desencadearam 640.

D. Henrique foi o estudioso frio e cuidadoso; o homem que na Europa de então soube rodeiar-se dos mais eminentes sábios; o homem que se isolou no seu sonho, não numa inercia inútil, mas num sonho fecundo, fazendo vibrar os homens do seu tempo nas audaciosas viagens científicamente concebidas, virilmente executadas e prosseguidas.

Vibração tão profunda que se projectou através dos séculos até aos nossos dias.

Os mandatos coloniais, peregrina invenção da Sociedade das Nações, não devemos aceitá-los.

A Guiné e Cabo Verde; Angola e Moçambique; a Índia e Macau. Finalmente, Timor são províncias

portuguesas povoadas por diversas raças, mas fazendo parte do património comum.

Abandonámos Marrocos, onde o Infante D. Henrique organizou em Tanger a verdadeira Escola de Soldados; e, séculos depois, à França de Lyautey e Mangin, para citar dois dos mais ilustres coloniais do mundo, na exposição de Vincennes vai explicar ao mundo a sua acção ali, reproduzindo como novidades á admiração dos franceses, as velhas fórmulas seculares da colonização portuguesa.

Chegou pois êsse abandono de Marrocos, que foi dos maiores desastres portugueses, porque ainda foi a repercussão de Alcácer Kibir.

Não podemos reincidir nesse erro mas também não devemos adormecer à sombra dos louros de Vasco da Gama, não vamos acordar com qualquer brado de Ipiranga que foi o despertar doloroso dos que adormeceram à sombra dos louros de Pedro Álvares Cabral.

São províncias ultramarinas; são Algarves de Além Mar; e como tal devem ser tratadas; fez-se a ocupação efectiva que levou dezenas de anos das mais árduas campanhas, dos mais tenazes esforços; semeou-se de cadáveres o seu vasto perímetro para que ficasse como sentinelas nos pontos onde

tombaram para sempre, os filhos de Portugal, num acto de vigilante posse.

Correu muito rutilo sangue que tingiu de vermelho vivo os desertos sem fim. Rasgaram-se estradas e caminhos de ferro.

E' preciso não perder tamanho esforço e prosseguir o caminho iniciado ao dilatar a «Fé e o império».

Se o nome de Armindo Monteiro, um dos mais inteligentes e condecorados ministros das colónias, pôde apresentar em Vincennes, João d'Almeida e Eduardo Marques; Gago Coutinho e Vieira da Rocha, a magia do nome do Infante D. Henrique, certamente congregará tudo quanto em Portugal tem a noção das responsabilidades do momento presente.

Continuaremos nos números seguintes.



Sanatorio para Ferroviários em Paredes de Coura

Estão quase concluídas as obras para o sanatório aos tuberculosos ferroviários em Paredes de Coura, devendo ser inaugurado em fins do corrente mês ou princípios do mês de Fevereiro.

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000.000\$00

Serviço regular entre o Continente e a África Occidental 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 "
ÁFRICA	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.
S. TOME	6350 "

CABO VERDE	6200 ton.
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 Comércio, 85 — PORTO, Rua da Nova Alfândega, 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 — LONDÔN: 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

OS TRANSPORTES EM CAMINHO DE FERRO NA GUERRA

POR DUARTE DA COSTA PEREIRA

Com o invento da locomotiva de Stephenson, a famosa «Rockete» de que muitos aristocratas ingleses se riram, acostumados como estavam ao reboque dos seus possantes cavalos, tal como Napoleão troçou de Fulton que apodou de doido, invento esse que ocorreu no ano de 1814 — e sobre tudo com o rápido desenvolvimento que em breve tiveram os Caminhos de Ferro, a estratégia — essa ciência do deslocamento como alguém já lhe chamou, encontrou um novo e potente elemento de mobilidade e logo se dispôz a utilizá-lo.

Para se compreender bem o papel dos Caminhos de Ferro na guerra moderna, o melhor ainda é, mesmo para acompanhar a par e passo a evolução do seu emprego, cumprir aquela máxima que Napoleão apontava a todo o principiante de estudos militares. Léde e reléde, dizia, as campanhas de Alexandre, de Aníbal e de César, de Gustavo Adolfo e Turenne, do Príncipe Eugénio e de Frederico, e só depois conseguireis penetrar nos segredos da arte da guerra.

Assim, procurarei, mui sucintamente, falar do emprego dos Caminhos de Ferro como transportadores militares, nas várias campanhas em que foram usados, com as várias modalidades que foram surgindo na sua utilização, até chegarmos à guerra de 1914-18 que pode dizer, nos dá a imagem vívida, das suas possibilidades actuais, com a simples citação de alguns exemplos da campanha,

Remontando já a uma relativamente antiga le na era do carril, vamos encontrar o mais antigo transporte de tropas por via férrea, na guerra da Hungria (1848-1849). Então, de Cracóvia seguiram 13.000 russos e 48 canhões para auxiliar os austriacos contra os magyares. Assomou logo este transporte, todos os estrategos, pois que estas forças pela via férrea ordinária teriam levado 18 dias de marcha, gastaram unicamente graças à novidade do transporte, 5 dias, sendo esta economia de tempo do mais alto valor então.

A guerra da Crimeia (1854) é o primeiro exemplo, que costuma ser apresentado do emprego dos transportes ferroviários na guerra.

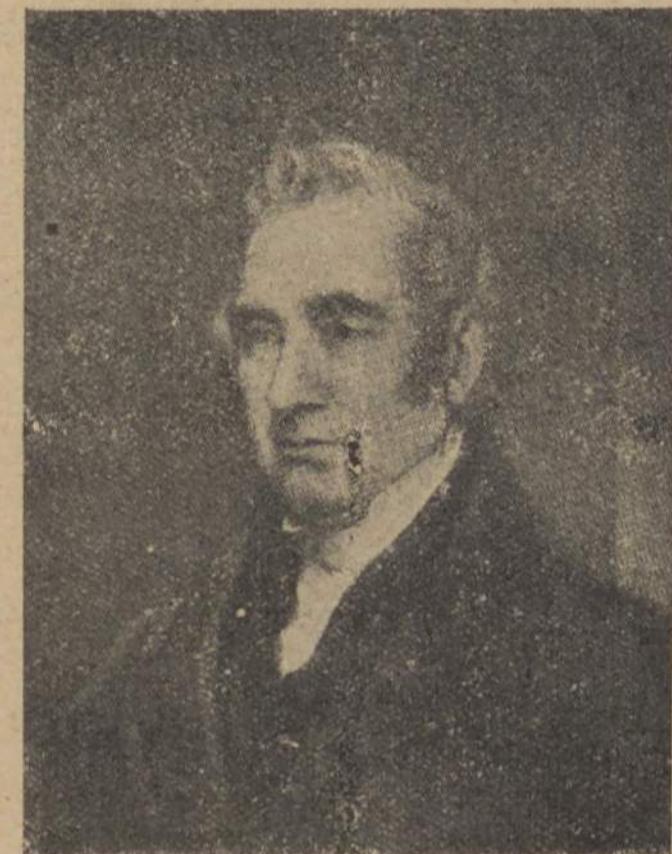
Nesta campanha demonstrou-se, à evidência, o grave inconveniente da falta dos Caminhos de Ferro para os deslocamentos estratégicos, porquanto a França, com uma rede ferroviária já então apreciável, alimentava com toda a facilidade Marselha e Toulon de soldados para Sebastopol, enquanto que a Rússia, com uma rede deficitária, via em sérios embaraços para socorrer aquela praça.

Na campanha de Itália em 1859 usou-se pela primeira vez o caminho de ferro nos grandes transportes de concentração, e como é natural, para manobra estratégica subsequente.

Os franceses faziam afluir os seus comboios ordinários e mesmo os especiais à sua vertente alpina, que depois as tropas atravessavam a pé, pois que os Caminhos de Ferro, embora já com quase meio século de existência, ainda não tinham lutado com as entranhas dos gigantescos Alpes, para sairem vencedores como em S. Gotardo e em Simplon.

Já nesta campanha fez Napoleão III, o que marca uma verdadeira era nos transportes em Caminhos de Ferro, um rápido e atrevido movimento de surpresa depois da batalha de Montebello, deslocando por via férrea as suas tropas, à vista do flanco austriaco num percurso de 140 quilómetros, tendo conseguido envolver a direita do adversário, e batê-lo em Palestro e Magenta, batalhas estas que levaram os austriacos a evacuarem a Lombardia.

Era isto já, o prenúncio de movimentos de tropas, feitos em Caminhos de Ferro, já dentro do campo de batalha, ideia nova, que nova pareceu de novo, quando em 14-18 foi empregada em movimentos de locade, em ensaios de resistências das frentes, para ocorrer aos pontos mais ameaçados, ou mesmo para tapar brechas perigosas, produzidas durante a acção.



STEPHENSON

Na guerra da cessação (1861-1865), aparece pela vez primeira a importância das destruições nas vias férreas, importância esta, lógica consequência do prestígio que já então gozavam pelo seu valor como elementos de transporte.

Tendo nesta guerra os beligerantes de percorrer enormes distâncias, viram-se obrigados a seguir nas operações o traçado das suas linhas férreas e daí resultou que as principais operações em alguns períodos da luta foram, por um lado o ataque e a destruição, por outro lado a defesa e conservação, das linhas, cuja existência se demonstrou então preciosa.

As destruições eram em geral feitas pela cavalaria e tornaram-se tão frequentes e incomodas que houve a necessidade imperiosa de criar pessoal especializado em destruições.

É este pessoal o germe dos actuais Sapadores de Caminhos de Ferro que as vicissitudes desta campanha obrigaram a criar, bem como o serviço militar dos Caminhos de Ferro em campanha.

Organiza-se então o corpo dos construtores que atinge a perfeição em 1864, quando Lincoln Grant generalíssimo dos estados do Norte em luta com os do Sul.

Era formado por divisões de 777 homens com 5 secções especializadas das quais a mais importante era a das pontes, que comportava 300 carpinteiros.

O aprovisionamento do Exército de Skerman (100.000 homens e 400 cavalos) chegou a fazer por via férrea a 500 quilómetros da sua base e dum forma contínua.

Para conseguir este milagre trabalhavam por seu lado, dum modo exaustivo os construtores que chegaram a reparar uma brecha continua de 41 quilómetros em 7 dias e meio. Na guerra da Áustria com a Prússia em 1866, foram os Caminhos de Ferro que como base permitiram a Moltke elaborar completamente o seu plano, Moltke que já fizera

um aturado estudo de qualidades dos Austriacos e que soubera colher grandes ensinamentos do emprego cômodo e seguro dos Caminhos de Ferro, na guerra da Dinamarca.

Nesta guerra já se tinha conseguido uma grande perfeição no serviço dos Caminhos de Ferro em campanha, a ponto de, até o pão para as tropas em operações seguir todos os dias de Berlim em linha férrea.

Na guerra da Dinamarca como deta-lhe curioso, apareceu a cavalaria transportada em amplos vagões plataformas, munidos de grades, em que os cavaleiros seguiam montados nos seus cavalos.

Mas tornando à Moltke, este dividiu o seu exército de invasão da Áustria em três colunas, porque a cada uma podia, como fez, atribuir uma linha férrea independente.

O resultado é conhecido—Sadowa—porque tudo chegou a tempo.

Moltke que brilhou em Sadowa, o fusca na campanha de 1870, na guerra Franco-Prussiana, e demonstra eloquentemente o enorme parido, que se pode tirar dos Caminhos de Ferro para a guerra quando, note-se bem, o seu emprego é preparado a tempo.

Em 1870, a rede alemã obedecia sómente a critérios de interesse local e apesar disso Moltke conseguiu elaborar completamente sobre essa rede inadequada, o plano dumha campanha com a França, em toda a minucia, e sobejamente se provou, que tinha sido bem previsto, pois que declarada a guerra, passaram-se 17 dias e logo se soube que estavam na fronteira francesa 384.000 homens, grupados em 5 exércitos e completamente prontos para começar as operações.

Do lado dos franceses, embora a rede fosse bastante densa já então, embora todas as linhas estivessem nas mãos de 5 companhias, o que facilitava o seu eficiente emprego militar, sob o ponto de vista de coordenação e unificação do serviço, como nada estava previsto, foi pasmosa a confusão da utilização das linhas, a contrastar com o frio e sereno plano Moltkiano.

Corpos houve que ao terminar a campanha, não tinham ainda completado os seus efectivos e esta anarquia de organização vinha mesmo do Ministério da Guerra donde saía a conhecida fraze

— «*Debrouillez vous*» —, bem significativa de momento.

A desorganização era tremenda nas gares, onde se apresentavam ao chefe desde o militar isolado, ao oficial de alta patente comandando nucleos importantes de tropas, reclamando aflichtivamente transporte, dizendo todos á uma que o seu — era o mais urgente.

O resultado não deixou de se fazer sentir — dos 380.000 homens que os franceses pensavam reunir a toda a pressa, para tomar uma energica ofensiva, apenas conseguiram 260 000 — e destes ainda alguns com o material incompleto e os serviços desorganizados.

Não é difícil recordar o triste fim da campanha, com Mars-la-Tours, Saint Privat, Metz e Sedan.

Para demonstrar por exemplo, a influência que os Caminhos de Ferro podem ter numa operação de guerra, basta apontar nesta campanha o transporte do exército de Bourbaki do Alto Loire ao Dubs.

pôde fazer porque as suas tropas para irem para o teatro das operações, unicamente possuíam o Transiberiano, cujos comboios levavam um mês a chegar á Mandchúria, que tinha via simples a partir do lago Baikal e que dava pouco rendimento, devido a imperfeita construção da via.

O Japão senhor do controle do mar, em seguida a acção de Porto Artur, tinha a via livre para os seus reabastecimentos de toda a espécie e o resultado não se faz esperar.

Nesta campanha o raid de Nitchenko encontrou bem o valor das linhas ferreas nas operações.

Depois destas amostras do emprego sucessivo da via férrea na campanha, somos chegados á grande guerra, durante a qual os transportes militares em caminhos de ferro se patenteiam em toda a exuberância das suas qualidades e em todas as modalidades do seu emprego, algumas absolutamente novas como na artilharia na via férrea.

Os transportes militares em Caminhos de Ferro têm propriedades especiais e características bem marcadas, que os separam dos outros géneros de transportes militares.

Por essa razão, antes de analizar vários exemplos do seu emprego moderno, servindo-me de imagens da grande guerra, para melhor se compreender da sua importância, vou-me deter numas breves palavras de generalidades sobre este meio de transporte.

Os transportes por via férrea têm um grande rendimento podendo ser utilizados por todas as armas com a vantagem de permitirem que as unidades marchem com todos os meios de ação.

Uma circunstância porém limita o seu emprego; a sua utilização, e essa circunstância é o que se pode chamar a *tirania do carril* — a rigidez do traçado.

Estando pois a sua utilização dependente do traçado, requer-se um criterioso estudo e preparação da marcha do transporte, do embarque e desembarque, para se chegar próximo do rendimento óptimo.

Este estudo é particularmente difícil se no estabelecimento das vias ferreas não se entender de forma alguma, a importância que elas poderiam vir a ter numa campanha futura.

(Conclui no próximo número)



A PROCESSION CINZENTA (desenho de Carlos Carneiro)

Por razões variadas, entre as quais figura uma obstrução da via de 16 quilómetros de extensão, feita com vagões carregados, o transporte do 18.º e 20.º corpos de Exército, cuja duração tinha sido, calculada em 24 horas, gastou 9 dias para chegar ao seu destino. Quando Bourbaki chegou á vista de Belfort, já lá estava o prussiano Wertz...

Os alemães na rede conquistada aos franceses, montaram as suas secções de Caminhos de Ferro de campanha, reforçadas com pessoal civil alemão, os mesmos requisitados em França, e trabalharam continuadamente, certos como estavam de que as linhas ferreas como a rede vascular dum organismo devem existir e permitir continuamente a circulação que dar a vida.

Apestar dos contínuos golpes de mão dos franco-atiradores, de indomável coragem e pertinácia, contra os quais se usou levar nas máquinas pessoas conhecidas e importantes da região que fossem as primeiras vítimas dos acidentes provocados — o serviço funcionou sempre admiravelmente.

Na guerra Russo-Japoneza, a Rússia com enormes recursos de toda a espécie para antepor ao Japão, nada

HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Janeiro de 1892

Receitas de todas as linhas portuguezas até 31 de dezembro de 1891

Conforme é nosso costume dos annos anteriores, damos hoje, poucas horas depois de terminado o anno, um calculo approximado quanto possivel do que produziu a exploração de todas as linhas ferreas do nosso paiz até 31 de dezembro.

Não são, infelizmente, tão lisongeiros esses resultados como os que temos registrado nos annos anteriores.

O anno de 1891, verdadeiro *anno terrível* para a nossa economia, como para a nossa finança, abalando com seus desastres successivos o nosso viver, depauperando a nossa producção, difficultando, pela elevação dos cambios, o nosso commercio, espalhando um malestar geral, fazendo resentir, paralysar ou pelo menos restringir todas as operações, devia reflectir-se nas linhas ferreas por uma diminuição de transportes que affecta grandemente os seus productos.

D'este decrescimento apenas se salvou a rede do Sul e Sueste, que deve fechar o anno com um augmento de receitas pouco inferior a 10 por cento.

O rendimento d'estas linhas em 1890 foi de réis 681.699\$700

Pelo ultimo boletim semanal que adiante damos, e alcança a 2 de dezembro o

producto d'este anno está em reis 681.301\$681

Se a este producto augmentarmos as 4 semanas e 1 dia restantes, pela media

d'aquelle producto, réis 58.802\$809 teremos um total de 740.104\$490

os mais do que em 1890. 58.504\$790

O augmento do movimento n'estas linhas foi proporcional em todos os artigos de trafego, o que nos prova que o seu desenvolvimento começa agora a accentuar-se de uma forma notavel.

O movimento annual pôde estimar-se em 358.000 passageiros e 160.000 toneladas de mercadorias.

As linhas do Minho e Douro, como aquellas pertencentes ao Estado, não foram tão felizes.

O seu rendimento deve encerrar-se com um *deficit*, resultado de uma diminuição geral em todos os transportes.

Renderam estas linhas em 1890 réis 982.956\$460

Em 1891, até 9 de dezembro os produc-

tos fixam-se em

Linha do Minho 395.765\$253

» » Douro 468.076\$891

Total réis 863.842\$144

Se a este producto juntamos mais 3 se-

manas e 1 dia, pelo producto da ul-

tima, que foi 17.452\$383 ou réis 54.850\$346

acharemos o total annual de 918.692\$490

ou menos do que em 1890 64.263\$950

Esta diminuição é mais proveniente da linha do Douro

do que das do Minho, o que nos faz crer que, além das ca-

sas geraes, para ella deve ter influido a reducção nos trans-

portes para a linha de Plasencia-Astorga e a de todos para

além da fronteira, por motivo da interrupção que ultima-

mente se deu na linha de Barca d'Alva.

Com effeito, pelos dados que temos á vista enquanto

que no Minho a tonelagem de mercadorias aumentou, na

do Douro diminuiu 14.000 toneladas o que na diferença de

productos é representado por uma diminuição de 36 contos.

O movimento d'estas linhas deve orçar durante o anno

por 635.000 passageiros e 230.000 toneladas de mercadorias.

Da mesma forma, as linhas da companhia real accusam

uma diminuição de productos, como passamos a demonstrar, tendo já os elementos necessarios até fim de outubro de 1891.

As receitas definitivas das linhas exploradas por esta companhia até o fim de outubro foram as seguintes :

	Linhos	1891	1890
Leste e Norte	2.066.733\$557	2.158.647\$889	
Ramal de Caceres	43.267\$288	41.407\$423	
» » Coimbra	11.104\$555	10.407\$731	
Cintra Torres	248.557\$818	238.341\$688	
Urbana	56.770\$755	21.173\$927	
Cintura de Lisboa	11.699\$533	16.020\$350	
Cascaes	71.502\$880	51.139\$666	
Total das linhas não subsi-			
diadas	2.489.635\$986	2.517.138\$668	
Torres Figueira Alfarellos			
(subsidiada)	178.111\$070	181.135\$452	
Beira Baixa (idem)	27.230\$364		
Total geral	2.695.027\$420	2.698.274\$120	
A menos em 1891	3.246\$700		

Houve, portanto, uma diminuição de 72 contos nas linhas de Leste e de 5 na de cintura que em parte foi compensada pelo augmento de 2 contos no ramal de Caceres, 1 no de Coimbra, 10 em Cintra-Torres, 16 na linha Urbana e 20 na de Cascaes dando no total das linhas não subsidiadas uma quebra de 28 contos.

Nas linhas não subsidiadas a diferença na de Torres-Figueira foi de 3 contos.

Em relação aos diversos generos de transporte excluindo a linha da Beira Baixa que não tem ponto de comparação no anno anterior, visto que só em 1 de setembro d'este anno abriu á exploração, temos que o serviço de passageiros produziu em todas as linhas mais 68 contos, o de grande velocidade mais 13 e o de mercadorias deu menos 112 contos.

Tomando pois como base o producto supra de 10 mezes e augmentando $\frac{2}{10}$ ao que se refere a todas as linhas menos á Beira Baixa, e o duplo para esta, visto que de dois mezes é aquella conta, e 2 mezes temos que juntar para completar o anno, achamos :

Total até 31 de outubro	2.695 contos
Mais $\frac{2}{10}$ de 2.668 contos	533 »
» da B. B.	27 »
Total	3.255 »

O rendimento em 1890 foi de 3.273 »

Ha portanto, apesar do producto da Beira Baixa, uma diminuição de receitas de réis 18 »

A linha da Beira Alta tambem teve uma forte diminuição das suas receitas.

Não lhe bastou o cuidado com que a sua exploração é feita, os esforços que emprega para adquirir trafego; teve que obedecer á lei geral e fatal que por toda a parte fez descrever os rendimentos d'esta industria, no nosso paiz.

Até 30 de novembro a sua receita effectiva elevou-se a:

Passageiros Réis 106.644\$033

Grande velocidade » 29.277\$252

Pequena velocidade » 156.246\$710

Total » 292.167\$995

Receita de 1 a 20 de dezembro » 18.041\$871

Receitas provaveis de 21 a 31 » 12.000\$000

Receita total » 322.209\$866

Receita de 1890 » 375.651\$165

A menos em 1891 » 53.441\$299

As causas da diminuição foram a crise financeira porque estamos passando e n'uma pequena parte as linhas da Beira Baixa e Torres que teem desviado alguns transportes d'aquellas linhas.

Resumindo, podemos calcular, em numeros redondos a receita das quatro redes de via larga de Portugal, em 1891 em réis. 5.256 contos

contra réis, em 1890 5.314 »

diminuição no anno findo. 78 »

Comemoração do Quinto Centenário do descobrimento dos Açores em 1432

Pelo DR. ARMELIM JUNIOR

QUIZ a delicada e gentil amabilidade e a velha e firme amizade da Direcção efectiva, superior e técnica da interessante e útil *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, endereçar-me convite para colaborar no numero especial, comemorativo da aurora do Novo Ano, fixando-me, desde logo, o assunto, constante da epigrafe deste artigo.

Tentei, mas debalde, esquivar-me ao encargo, e declinar o convite; por duplo motivo: *primò*, porque me convenci da impropriedade e do triplice erro histórico, geográfico e filológico, de tal comemoração e em tal data; e não me tendo querido envolver, embora insistentemente solicitado, na discussão apaixonada, e, consequentemente, já azeda, irritante e incorrecta, entre os dois grupos adversos, que opinam pró e contra, e onde conto amigos, que muito preso; *secundo*, porque, notando que predomina, nos Açores, a opinião pró, não tenho querido ser *desmancha prazeres...* Se bem que a grande massa da população, continental e açórica, se mostra completamente indiferente ou estranha ao assunto; e com sobrada razão, porque — além da manifesta impropriedade e inoportunidade de tal comemoração e em tal data,—avulta o facto, incontrastável, de não ser profícuo este grave momento histórico de gravíssima crise económica, nacional e internacional; e tal comemoração, mormente no brilhante plano e admirável programa, traçados pelo grande Português e grande Patriota Marechal Gomes da Costa, sempre querido, saudoso e lembrado Amigo, importa e comporta enormes despesas.

*
Objectar-se-á, porventura, que eu, em tempo, opinara, incidente e superficialmente, que os Açores tinham sido *descobertos* por Gonçalo Velho Cabral em 1432.

E' verdade.

Confesso-o, com aquela sinceridade, franquêsa e lealdade, que são timbres do meu carácter, e bem conhecida e honrada tradição de toda a minha vida.

Reconsiderar, corrigir-se, emendar inexactidões e erros, é inconcusso e indeclinável dever de *Probidade*.

Nunca faltei a esse sacroso e irrepagável *dever*; sem falsos respeitos humanos, sem frageis e improbas considerações pessoais ou sociais, nem mingua de coragem moral.

Não vacilei, pois, logo que — após mais aprofundado, detido e consciencioso estudo — me convenci do grave erro histórico, geográfico e filológico, expresso na epigrafe do presente artigo.



INFANTE D. HENRIQUE, o iniciador dos descobrimentos marítimos

— Duplo erro histórico e geográfico, atribuindo a Gonçalo Velho Cabral o **descobrimento** dos Açores em 1432, quando ha muito, já estavam descobertos; ignorando-se, porém, por quem e em que data. Antigos *Portulanos* e o genuino e autentico *Atlas Catalão* de 1375 já mencionavam as Ilhas Atlânticas.

— Crasso erro filológico, confundindo e baralhando os termos **descobrimento e reconhecimento** dos Açores, quando só este é que, legítima e incontrovertivelmente se pode atribuir a Gonçalo Velho.

Pode, pois, comemorar-se este **reconhecimento**.

Mas o que constitue os legítimos e indubitaveis *direitos históricos e geográficos* de Portugal aos Açores, não é esse simples **reconhecimento**, mas sim a **Posse**, efectiva e real, pela sua **Colonização**.

Não ha fugir, com sofismas e tergiversações, a esta luminosa evidencia.

Precisar e fixar, com toda a exacção e verdade, a data dessa *Colonização*, e comemora-la, é o que se me antolha mais sério, verdadeiro, legitimo e justo.

Terminarei, afirmando que, com dois dos nossos mais ilustres Professores, sabios Geógrafos e Cartógrafos, debati; por vezes, este assunto, chegando á mais completa concordancia sobre a materia que venho de expôr.

Refiro-me aos meus velhos, queridos e saudosissimos amigos, Almirantes Ernesto de Vasconcelos e Vicente de Almeida d'Eça.

Na data em que fui nomeado para o cargo de Ministro do Comércio e Comunicações, o meu antecessor, tenente coronel Passos e Sousa, tinha já posto concretamente

O ARRENDAMENTO — DOS — CAMINHOS DE FERRO — DO ESTADO —

PELO CORONEL J. C. DE CARVALHO TEIXEIRA

perante o Governo e o País o problema dos Caminhos de Ferro do Estado, certamente para satisfazer quaisquer compromissos tomados a esse respeito no programa inicial do movimento de «28 de Maio» que aliás eu não conhecia. Assim, tinham já sido publicadas as bases para a realização dessa operação e estava aberto o respectivo concurso, cujo prazo terminaria cerca de 40 dias depois da minha nomeação.

Várias críticas foram apresentadas públicamente sobre aquelas bases. Citarei, como exemplo, em 1.º lugar, as que foram feitas numa reunião efectuada em 14 de Dezembro de 1926, por iniciativa do Engenheiro Francisco de Vilhena, em que tomaram parte diversos representantes de Câmaras Municipais, sob a presidência do Governador Civil de Portalegre, e cujas conclusões mais tarde me foram apresentadas por escrito, mais ou menos nos termos seguintes :

« — A construção e estudo de novas linhas férreas não deveriam ser confiadas à emprêsa adjudicatória (Base XXIV).

« — No «défici» de exploração não deveria participar o Estado (Base VII).

« — A adjudicação não deveria fazer-se a qualquer emprêsa industrial que tivesse interesses nas regiões atravessadas pelos Caminhos de Ferro do Estado. »

Citarei também, por serem dignas de nota, algumas críticas publicadas nos jornais de 15 de Dezembro de 1926, atribuídas a um Engenheiro dos mais graduados dos Caminhos de Ferro do Estado, que podem resumir-se da seguinte forma :

« — O pessoal ferroviário desejaría que o arrendamento se não fizesse, por uma questão de brio profissional. No caso, porém, de o arrendamento se fazer, o pessoal veria com simpatia que a adjudicação fosse feita ao industrial Alfredo da Silva, cujas longas vistas garantiriam que as regalias do pessoal não seriam cerceadas e que, por não pertencer a nenhuma emprêsa ferroviária, seria uma segurança de que o material da rede do Estado não seria desviado para outras linhas. »

Em presença destas e outras críticas, contra as bases do concurso, e do pouco tempo de que eu poderia dispor para o seu estudo completo e para promover a

sua modificação, tinha-se formado no meu espírito o propósito de propôr oportunamente aos meus colegas do Governo que se não fizesse qualquer adjudicação e se usasse para isso da faculdade concedida pela base XXVIII, por «assim convir aos interesses do Estado». Proporia seguidamente, nesse caso, que se abrisse novo concurso com outras bases, a elaborar mediante consulta às entidades competentes, especialmente sobre os pontos mais criticados. Creio mesmo ter comunicado essa minha intenção a alguns amigos e colegas, que mais activamente tinham combatido as bases adoptadas, não tendo por sinal alguns deles guardado sobre o assunto a reserva que lhes foi pedida e que era absolutamente necessária e conveniente.

Começaram porém a chegar ao conhecimento do Governo informações, que se julgavam bem fundamentadas, sobre uma greve de caráter revolucionário, projectada pelos ferroviários do Estado como protesto contra a operação do arrendamento das linhas e para impedir a realização de tal operação.

O adiamento da operação seria então considerado como uma transigência do Governo perante aquelas ameaças do pessoal ferroviário e por isso me julguei obrigado a manter os compromissos tomados pelo Governo anterior, para prestígio da autoridade de que deverão rodear-se todos os Governos da República. Modifiquei assim as minhas primeiras intenções, passando a procurar a fórmula de tirar o melhor proveito possível para o meu País as bases já estabelecidas e introduzir no contrato a efectuar algumas condições que satisfizessem, tanto quanto possível, às críticas feitas àquelas bases.

Assim, terminado o prazo do concurso, procedeu-se a 7 de Janeiro de 1927, com o devido ceremonial, à abertura das propostas dos concorrentes, que eram os seguintes :

- Sociedade Geral do Comércio, Indústria e Transportes, e Companhia União Fabril.
- Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães.
- Banco Burnay.
- Companhia Industrial Rezineira.
- Companhia Geral de Construções.

Nessa mesma ocasião, o representante da C. P.,

Dr. Rui Ulrich, apresentou um protesto contra os restantes concorrentes, que ficou junto ao processo do concurso.

Apareceram logo na imprensa as primeiras apreciações sobre as propostas, sendo as de «O Século» de 12 nos termos seguintes :

«Há propostas que devem merecer ao Governo todo o crédito e devem impôr a todos a maior confiança, mas há outras que, se forem preferidas, poderão acarretar surpresas desagradáveis a evitar.

«Há que proceder a um estudo minucioso das propostas, para se averiguar qual a melhor, para ser a preferida. Não se concebe que o Estado, por intermédio dos seus organismos competentes, delibere efectuar uma operação desta natureza e procure eximir-se a ela, quando lhe oferecem meios práticos de a realizar.

«Não precisa ser anulado o concurso porque uma das propostas, que se diz mais vantajosa, é de uma emprêsa em que não predomina o capital nacional, pois basta a base XXVIII, pela qual o Governo se reserva a faculdade de não fazer a adjudicação ou escolher as propostas que forem consideradas mais vantajosas e idóneas, pelas garantias técnicas e financeiras da sua execução, embora não sejam as que ofereçam mais vantagens».

Mandei ouvir sobre as propostas o Conselho Superior dos Caminhos de Ferro, vendo-me obrigado a dar-lhe um prazo que de facto respeitou, à custa de um trabalho intensivo e meticuloso, digno de registo, pois apresentou a 17 de Janeiro um parecer, assinado por vinte e sete dos seus membros.

O parecer daquele Conselho pôde resumir-se da forma seguinte :

São classificadas as propostas em três grupos :

«1.º — Concorrentes à exploração de toda a rede em conjunto (único concorrente C. P.).

«2.º — Concorrentes à exploração de toda a rede, em propostas separadas para o Minho e Douro e Sul e Sueste (maioria dos concorrentes, seis na totalidade).

«3.º — Concorrentes só ao Minho e Douro (C. F. Guimarães, Banco Burnay e Companhia Industrial Resineira).

No primeiro grupo, a proposta única registada não tem termo de comparação com qualquer das outras propostas, por ter a concorrente uma organização completa e perfeita da indústria que explora e propor ampliar as redes do Estado, oferecendo, além de todas as condições técnicas de boa eficiência, percentagens e outras vantagens importantes ao Estado.

No segundo grupo, considera as propostas da C. U. F. com maior número de preferências em relação às outras do mesmo grupo.

No terceiro grupo, não considera nenhuma proposta

digna de ser aprovada, pelos erros a que pôde conduzir a fórmula apresentada para o cálculo de percentagem da partilha de lucros pela C. C. F. G. e por falta de garantias técnicas ou financeiras das restantes.

Postas em confronto das duas únicas propostas escolhidas — C. U. F. e C. P. — conclui ter ficado demonstrado que é em favor da proponente, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que militam em maior número as razões de preferência, o que conduz lógicamente a dar a preferência à sua proposta.

Em parecer separado, o único dos membros discordantes, Engenheiro Fernando de Sousa, manifestou em resumo a seguinte opinião :

«— O concurso deve ser anulado, usando o Governo da faculdade que lhe dá a base XXVIII.

«— Não se fazendo a adjudicação a nenhum dos concorrentes, conviria negociar directamente com a C. P. e C. C. F. G. o arrendamento respectivamente das linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro, procurando-se melhorar, tanto quanto possível, as propostas apresentadas por aquelas empresas.

«— Não se fazendo aquela adjudicação directa, deverá abrir-se novo concurso com novas bases, em que se introduziam determinadas alterações, a saber : base de licitação, separação das linhas do S. S. e M. D., admissão exclusiva de emprêses que ofereçam garantias bancárias da obtenção do capital 4:000 contos, afecto exclusivamente à exploração de cada rede.

«— Discorda da entrega a uma só companhia de toda a via larga do País, embora reconheça que essa emprêsa — C. P. — seja digna de elogio pela administração das linhas que explora».

Tinha também sido consultada a Procuradoria Geral da República, que deu o seu parecer, dentro daquele mesmo prazo, julgando improcedentes as reclamações apresentadas pela C. P. e outros concorrentes.

Depois de recebidos aqueles pareceres, passei a estudá-los, juntamente com as propostas apresentadas, sendo auxiliado nesse trabalho apenas pelo Engenheiro Carlos Duque, que passou a desempenhar mais tarde as funções de chefe do meu gabinete. Com todas as reservas para o próprio pessoal do meu gabinete, elaborei com aquele meu valioso auxiliar e meu amigo e condiscípulo, um relatório, que em data de 20 de Janeiro fiz distribuir pelos meus colegas do Governo, juntamente com um resumo das propostas e de uma cópia do parecer do C. S. C. F., para os habilitar à discussão do assunto, que se efectuou nos Conselhos de Ministros realizados em 21 e 22 de Janeiro.

Constava em resumo desse meu relatório o seguinte :

Começava por apresentar e apreciar as seguintes observações publicamente feitas às bases do concurso :

«**BASE III** — Mereceu reparos a aceitação de propostas em conjunto para as duas redes e propostas separadas para cada uma delas.

«Estas observações não são de grande impor-

tância, tendo-se em consideração o direito conferido ao Governo pela base XXVIII, e só o futuro poderá indicar se haveria ou não vantagem em entregar as linhas a uma única emprêsa, se porventura se tomar essa resolução.

«BASE IV» — Não se estabelecem sanções, que poderiam ir à rescisão, para os casos de notáveis deficiências, donde resultassem prejuízos para o Estado nas linhas arrendadas, sanções que têm de ser introduzidas nos contratos a efectuar.

«BASE VII» — É prejudicial aos interesses do Estado o princípio, consignado nesta base, de o Estado suportar os encargos do «déficit» de exploração, quando o houver, na mesma proporção da sua participação de lucros.

«A única justificação para esse preceito será não terem as emprêsas ferroviárias liberdade plena de fixar as suas tarifas, e não haver por isso o direito de lhes impôr o encargo de um «déficit» que resultasse da aplicação de restrições do Estado às suas receitas de exploração.

As reclamações contra esta base não foram apresentadas em tempo competente porque, por um lapso lamentável, as quatro linhas em que este preceito foi estabelecido no «Diário do Governo» não figuravam no extracto do respectivo decreto, publicada anteriormente nos jornais para ser discutido pelos interessados e pelo público.

«BASE IX» — Receia-se que sejam desviados pelos concessionários, para serviço permanente de outras linhas, estranhas, à rede do Estado, alguns vagões e locomotivas, ficando prejudicado, em qualidade e quantidade, o material circulante em serviço nas linhas arrendadas.

«No contrato de arrendamento e no regulamento da respectiva fiscalização deverá ser tomado em consideração este assunto.

«BASE XIV» — Assumindo integralmente o Estado o encargo do pagamento do pessoal adido, proveniente dos seus caminhos de ferro, e facilitando a reforma do pessoal das rôdes arrendadas, sobrebarregará excessivamente a Caixa de Reformas e Pensões, cujo «déficit» terá que ser coberto pelo próprio Estado.

«Atribui o Estado apenas aos concessionários 50 % dos encargos resultantes dos vencimentos do pessoal que por eles fôr dispensado do serviço do início da sua exploração.

«Como justificação, poder-se-há dizer que é esta a solução proposta para o problema do excesso do pessoal, que têm sido notado nos C. F. do Estado, como noutros serviços públicos, dando-se às emprêsas arrendatárias a participação nos encargos correspondentes, apenas na proporção que parece justa e equitativa.

«BASE XXIV» — Dá-se aos concessionários, sem concurso, o direito exclusivo de construção das linhas e ramais já classificados, podendo êles adoptar a ordem de procedência e os detalhes da execução que mais lhes convierem.

«Na base ficam garantidos ao Estado a precedência e o custo dos trabalhos.

«No contracto deve incluir-se qualquer clausula que taxativamente estabeleça o princípio de que cada construção será regulada por um contrato especial.

«BASE XXV» — Critica-se que a substituição dos carris seja feita durante os primeiros 15 anos, por conta do Estado, ficando os arrendatários possuidores do material substituído, sem qualquer encargo.

«BASE XXVI» — É insuficiente o pessoal indicado nesta base, em relação aos complexos serviços de uma fiscalização intensiva.

«Este inconveniente deve ser tomado em consideração nos contratos a efectuar, analogamente ao que está estabelecido para os actuais comissários do Governo junto das empresas de caminhos de ferro.

«OMISSÕES DAS BASES» — Sobre sanções e condições de rescisão, é insuficiente, como já foi dito, o que consta das bases XXI e XXII. Nos contratos deverão ser incluídas as clausulas que habitualmente se estabeleçem em contratos desta natureza.

«Sobre o activo, não consta concretamente das bases o destino a dar à parte representada por créditos a liquidar, sendo por isso necessário incluir nos contratos as clausulas respeitantes à liquidação dos créditos não litigiosos, que deverão ficar a cargo da concessionária e a benefício do Estado, e sobre os créditos litigiosos, que deverão ficar a cargo do Estado.»

Comentando em globo estas observações às bases do concurso, afirmava que algumas das deficiências ali apontadas seriam fáceis de corrigir nos contratos de adjudicação, como consequência de negociações directas a estabelecer com os concorrentes que fôssem preferidos. As observações feitas acerca da divisão do «déficit» de exploração entre os arrendatários e o Estado, não seria porém tão fácil aplicar aquele processo de correção.

Concluía esse preâmbulo textualmente da seguinte forma:

«Se razões poderosas não justificassem a imediata adjudicação da exploração dos C. F. do Estado aos concorrentes preferidos nos termos das bases decretadas, o problema do arrendamento dos caminhos de ferro do Estado ficaria resolvido não aceitando nenhuma das propostas, ao abrigo no disposto no art.º 4.º do Decreto N.º 12:684 e na base XXVIII, e abrindo em seguida e rapidamente novo concurso com outras bases, que seriam as do Decreto n.º 12:694, devidamente corrigidas.

O resto do relatório foi publicado nos jornais diários de Lisboa, do 23 de Janeiro, e na «Gazeta dos Caminhos de Ferro» de 1 de Fevereiro de 1927, onde poderá ser apreciado por todos os que a este assunto desejarem dedicar a sua atenção.

A ASSEMBLEIA GERAL DA C. P.

Pelas 14 horas realizou-se, sob a presidencia do dr. Bustorff Silva no dia 28 do mez findo a assembleia geral extraordinaria da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, convocada para apreciar o projecto de reforma dos estatutos em harmonia com o decreto publicado recentemente.

Secretariaram os srs. João Bréa e José Parreira assistindo os membros do Conselho de Administração e o Fiscal do Governo dr. Ginestal Machado.

Estavam presentes perto de cincuenta accionistas que representavam um capital de 40.000 contos.

Abrindo os trabalhos o sr. presidente faz saber á assembleia que o resumo do projecto dos estatutos havia sido publicado, mas que isto não havia sido da iniciativa da administração da Companhia.

Foi dispensada a leitura do projecto falando em primeiro logar o sr. José Lucas Coelho dos Reis, que disse ser uma exigencia do pagamento em francos-ouro por parte dos obrigacionistas, quando toda a gente pensava que o capital accionista ia principiar a ser remunerado, falando seguidamente o sr. José Parreira.

Em nome do Conselho de Administração o sr. dr. Rui Ulrich manifestou a sua satisfação pelas palavras do primeiro orador e ao mesmo tempo agradeceu a maneira sensata e inteligente como a assembleia encarou a necessidade da remodelação dos estatutos. O novo estatuto põe a C. P. no caminho que todos apetecem. Referindo-se ao julgamento que resultou a condenação da C. P. a pagar, em ouro, os coupons das obrigações, disse que, a despeito das leis francesas não serem executorias em Portugal, se impusera a modificação do pacto social nos termos que iam ser discutidos, de acordo com os autores do processo, todos tendo a ganhar com o novo estado de coisas.

Depois de encerrada a discussão na generalidade entrou-se na discussão, na especialidade, do projecto de estatutos, documento este que, artigo por artigo foi posto á apreciação da assembleia.

O sr. dr. Rui Ulrich respondeu sempre satisfatoriamente na discussão em que intervieram os srs. dr. Guilherme Moreira, José Parreira, Mario Loureiro, dr. Campos Figueira e Coelho dos Reis, tendo sido, finalmente aprovado o projecto com resumidas alterações.

O sr. dr. Campos Figueira requereu que á mesa fosse dada auctorização para proceder aos trabalhos complementares, considerando-se logo aprovada a acta.

O sr. Fausto de Figueiredo felicitou o sr. dr. Rui Ulrich pelos relevantes trabalhos prestados ao seu paiz e á C. P., considerando-os de serviços patrióticos, salientando também as suas qualidades de inteligencia e actividade, terminando por propôr á assembleia que fosse lançado na acta um voto de louvor a S. Ex.^a e ao sr. Ministro das Finanças.

Esta proposta foi aprovada no meio de gerais aplausos.

O sr. dr. Rui Ulrich agradeceu as palavras do orador e antes de encerrar a sessão o sr. dr. Bustorff Silva perguntou á assembleia se auctorisava o Conselho de Administração a assignar as escripturas e a preencher outras formalidades requeridas pela nova reforma, o que foi auctorizado e aprovado por unanimidade.

Damos a seguir os topicos essenciais do documento aprovado pelos accionistas da C. P.:

Acções e Obrigações. O capital é elevado a quantia de 82.932.600 francos franceses moeda corrente, correspondendo a 559.751 acções privilegiadas de 100 francos cada uma, e mais 65.915 acções de 500 francos cada uma, que são as anteriormente em circulação e que passam a chamar-se acções ordinarias.

As acções ordinarias estão liberadas e serão emitidas as 559.751 acções privilegiadas, para serem distribuídas da seguinte forma :

a) 406.671 aos portadores de igual numero das novas obrigações a distribuir aos portadores das anteriores obrigações do 1.^o e do 2.^o grau.

b) 76.080 á liquidação de cupões vencidos desde 1 de Janeiro de 1918 e titulos sorteados para reembolso, na proporção de 10 accões por cada 3.500 francos de cupões ou titulos sorteados.

c) 17.000 aos encargos resultantes do processo instaurado em Paris contra a Companhia.

As obrigações da Companhia ficam sendo do valor nominal de 500 francos franceses do juro de 6 %.

No respeitante a este capítulo foi aprovado um acrescento proposto pelo sr. dr. Ulrich determinando que deve manter-se para a Companhia a facilidade de reembolsar antecipadamente ou converter as mesmas obrigações, não podendo, todavia, tais operações realizarem-se antes de 1 de Janeiro de 1940.

Emissão das novas obrigações. Fica proibido criar obrigações que venham prejudicar as mencionadas.

Todavia para fazer face a despesas de primeiro estabelecimento na sua própria rede, poderá emitir novas obrigações, contanto que o encargo anual resultante de tais emissões não exceda 8 % da receita bruta da exploração.

Conselho de administração. Foi reduzido de 21 para 11 o numero dos seus membros : sete eleitos pela assembleia geral dos accionistas ; desses sete terão sempre de ser portugueses, residentes em Portugal, podendo os restantes ser estrangeiros e podendo ter de entre estes residir no estrangeiro.

Quatro serão livremente nomeados pelo Governo de entre cidadãos portugueses.

O conselho funcionará em Lisboa, mas terá uma delegação em Paris denominada «Comité de Paris», constituído por trez de entre os administradores eleitos pela assembleia.

Cada administrador terá de justificar a propriedade dum capital de 50.000 francos em accões.

Haverá um comissario de nomeação do Governo, junto da administração e podendo ter um adjunto no Conselho Fiscal.

Por proposta do sr. Campos Figueiredo, ficou deliberado que os accionistas só possam ser eleitos de entre os membros da assembleia geral, evitando-se assim que sejam escolhidas pessoas de entre as que não são accionistas.

Retribuições. — Modificando o que estava estabelecido no artigo 15.^o do projecto, foi aprovado que os honorarios dos vogais do Conselho de Administração e Fiscal, do comissario do Governo e Comissão Adjunta, sejam fixados em globo por uma comissão de trez accionistas, eleita na sessão ordinaria periodica da assembleia geral, e cujas deliberações são validas por um periodo de trez anos.

Renovação. Os representantes da assembleia no Conselho serão renovados anualmente, podendo, contudo, ser reeleitos.

Comissão executiva. A comissão executiva para os negocios correntes, que era composta de 8 administradores, passou a 5. Três escolhidos pelos administradores e dois pelo Governo. Cada um dos seus membros receberá mais uma retribuição mensal votada pela assembleia.

«Comité de Paris». Será constituído por 3 administradores e funcionará em Paris sendo-lhe as funções determinadas pelo Conselho.

Conselho Fiscal. Por sugestão ultima do sr. ministro das Finanças passou de 6 membros a ser de 3, eleitos em assembleias. Cada um deverá possuir um capital de 25.000 francos em accões. A remuneração será fixada pela assembleia. Reunir-se-á, pelo menos, em Janeiro, Abril, Julho e Outubro.

Assembleias gerais. Compor-se-ão dos accionistas possuidores dum capital igual ou superior a 50.000 francos em accões, correspondendo um voto a cada 25.000 francos de capital. Os possuidores de menor numero poderão agrupar-se.

Introduziu-se um preceito novo : Os estabelecimentos de crédito designados para receber os depositos de titulos poderão, como mandatarios dos accionistas, tomar parte como accionistas, embora o não sejam.

Foi elevado de 60 para 100 o numero necessário de presentes para a assembleia se constituir, e com a quinta parte do capital. Outras alterações dando satisfação a reclamações feitas : Não podendo reunir-se em primeira convocação, terá de ser feito novo convite, no prazo maximo de 8 dias e efectuar-se num prazo não inferiores a 15 nem superior a 30. A constituição da mesa respeitará os preceitos do artigo 182.^o do C. C.

Neuhum accionista poderá delegar mais de 25 votos, seja qual for o numero de accões que possuir.

«Exceptua-se o Governo português, ao qual se contará o numero de votos correspondente ás acções que lhe pertencerem, em nome da Fazenda Nacional ou de qualquer Serviço Publico dela dependente, com o maximo de 300 votos.» (O Governo actualmente podia votar com 600).

Passa a haver acta, assinada pela mesa, e todas as praticas que a lei estabelece a esta entidade, comotidas por ela.

Amortização e dividendo. Enquanto os productos anuais da Com-

panhia não chegarem a quantia necessaria para o serviço completo de juro e amortização das obrigações, nada poderá ser aplicado para amortização ou dividendo de acções de qualquer natureza.

Aplicação do producto liquido. Será para amortização regular das obrigações e pagamento do seu juro; reintegrar a reserva especial; até 5% para fundo de reserva ordinaria; o saldo será distribuido como dividendo ás acções, pertencendo 85 % ás acções privilegiadas e 15 % ás ordinarias, a não ser que a assembleia resolva dar ao saldo, ou a parte, outro destino especial ou amortização de acções.

Os portadores designados pelo sorteio por amortização receberão o numerario e em troca outras especiais ao portador. Estas acções e as já existentes da mesma natureza não terão nenhuma participação nos lucros anuais.

As reservas da Companhia. São constituidas: Ordinaria, até ás deduções previstas até a concorrença de 10 % do capital social; especial, pelos 300 contos ouro da antiga reserva agora representados por escudos 7.553.553\$33 com a equivalencia em ouro determinada pelo decreto n.º 19.869, de 9 de Junho de 1951; extraordinaria, constituída por 10.566 obrigações de 6 %, resultantes da troca das que a Companhia tinha em carteira.

Homologação na Convenção. Homologadas entre a Companhia e os seus credores a convenção, que resulta dos Estatutos e que se traduz nas respectivas disposições, que vão ser apreciadas e votadas, o Conselho de Administração convocará, dentro do prazo de três meses, a assembleia para, em face dos novos Estatutos, proceder á eleição dos corpos gerentes.

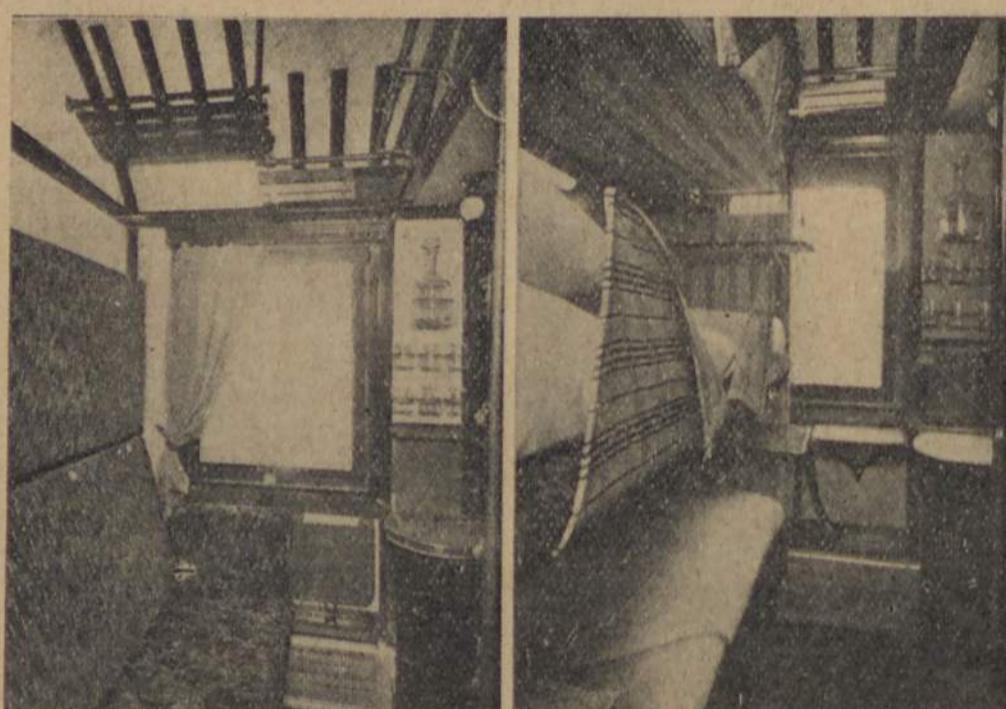
Os coupons vencidos. Os portadores de cupões vencidos desde 1 de Janeiro de 1928, inclusive, ainda não cobrados, com ou sem seserva, desde que possam fazer a prova dessas cabranças, e bem assim os portadores dos titulos sorteados para reembolso têm direiro a receber por cada 3.500 francos de cupões ou titulos sorteados, uma obrigação de 500 francos do juro de 6 % e 10 acções privilegiadas do valor nominal de 100 francos. Este direito caduca quatro meses depois da data da aprovação dos Estatutos.



Linhos estrangeiros

Suecia

Os caminhos de ferro do Estado Sueco acabam de pôr ao serviço carruagens-camas de 3.ª classe, bastante comodas e



relativamente luxuosas.

Cada carruagem comporta treze compartimentos onde se podem alojar 3 passageiros.

Nas cabines, que tem aquecimento, existem colocados ao cantos pequenos toucadores com agua encanada e outras comodidades.

Inglaterra

O caminho de ferro electrico sub-urbano de Londres está substituindo os seus carris por outros de 28 metros que são os mais compridos da Europa.

Estados Unidos

No caminho de ferro de Pensilvânia foi ordenado que na sua rede tenham viagem gratuita os cães dos cegos permitindo-se que acompanhem seus donos nas carruagens.

A Comissão Central de Comercio dos Estados Unidos recusou uma petição da Companhia dos Comboios de Luxo, no sentido de ser autorizado um aumento sobre as tarifas das Carruagens-Camas.

Chili

O Governo chileno autorizou a construção de um caminho de ferro transandino, de Antofogasta a Salta.

Nos meios economicos a notícia causou regosijo, pois os productos do Oeste argentino encontrarão uma mais facil saída, prevendo-se que de futuro Antofogasta seja um grande entreposto de productos da Argentina.

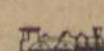
Estas obras resolverão em parte o problema do desemprego estando o Governo Argentino a estudar as possibilidades de concorrer também para o empreendimento.

Brazil

Pela secretaria da Viação do Estado de S. Paulo, foi aprovado o projecto da electrificação da linha de Jundiahy, da Companhia Paulista.

Russia

O governo Sovietico destituiu o Comissário do tráfego geral ferroviário, aplicando-lhe forte castigo, por haver dado motivo, com a sua incompetencia ou desleixo, a varias Conjectões de tráfego.



A electrificação de caminhos de ferro em todo o mundo

As linhas de caminho de ferro electrificadas em todo o mundo, compreendem 16.157 quilometros, assim distribuidos:

Kilómetros

Austria	715
França	1.686
Alemanha	1.565
Holanda	135
Italia	1.630
Noruega	230
Espanha	595
Suecia	1.168
Suissa	2.481
Canadá	64
Cuba	251
Mexico	127
Estados Unidos	3.009
America do Sul	875
India inglesa	243
China	50
Japão	546
Marrocos	241
Africa do Sul	312
Nova Zelandia	24
Australia	412

VAMOS entrar no novo ano de 1932 que deve trazer á grande familia ferroviaria portuguesa, novos progressos dentro da sua marcha progressiva novas ideias devem surgir para o desenvolvimento moral e intelectual dos ferroviários e que abraçam com orgulho o progresso e a ordem.

Pois esta Empresa, se assim se lhe pôde chamar, a que tenho a honra de pertencer envia a todos sinceras saudações, desejando a todos os meios colectivos que dirigem e outros que procuram constituir-se as maiores prosperidades.

Ao iniciar-se o novo ano não podíamos nem devíamos esquecer a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, e o seu ilustre director Sr. Carlos d'Ornelas, que tanto tem pugnado pelos interesses da nossa colectividade onde um punhado de sócios, amigos da velha *Gazeta*, acompanham sempre os artigos de interesse, reconhecendo n'ella o amor pelas coisas ferroviárias e pelos ferroviários em geral que muito beneficiam acompanhando o desenvolvimento progressivo que insere a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Uma coisa nos acompanha neste mundo a qual nos tem orgulhado que é o reconhecimento e a gratidão por aquelas pessoas ou entidades que dentro da razão nos defendem com o orgulho e a nobreza de que somos merecedores. Creio que todos os componentes e dirigentes das instituições ferroviárias deverão sentir a mesma gratidão por esta revista pois é ela que nos ilucida e que nos encaminha, que nos anima e que nos auxilia nas missões associativas que sempre procuramos tirar-lhes o melhor exito possível. Pois á *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, e ao seu director e nosso presado amigo, o Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide, apresenta as suas saudações, desejando-lhes um ano prospero feliz, esperando que continue ao lado dos ferroviários do Norte e Sul de Portugal e das suas instituições.

O nosso Grupo Instrutivo Ferroviário que durante o ano findo alguns benefícios prestou aos seus associados, ás crianças e á sociedade em geral, não atingiu ainda o seu ponto desejado pelos seus dirigentes e associados, com a rapidez que desejava, não por falta de vontade e trabalho, mas sim por outros motivos de ordem particular. No entanto ha 4 anos que preparam a construção da sua séde oficial e apesar das muitas dificuldades que surgiram algumas foram demovidas junto da camara municipal de Lisboa.

Graças á audacia e tenacidade do grupo de rapazes que aqui trabalham conseguimos a autorisa-

ção para a edificação da nova séde oficial do grupo o que não havíamos conseguido em virtude do bairro não ser ainda municipalizado. O sr. General José Vicente de Freitas, ilustre Presidente da Camara Municipal de Lisboa, por despacho de 9 de Outubro ultimo pôz termo a todas estas dificuldades que nos atormentavam diariamente.

Estamos trabalhando com actividade para conseguir a documentação necessaria para que durante este mes possamos lançar a primeira pedra e prosseguirmos com o edificio o qual vai ser posto a concurso e para a sua construção, recebendo-se, desde já, propostas em carta fechada, depois de examinar as condições que se encontram patentes todos os dias uteis das 18 ás 21 horas na séde do Instituto. Esta agremiação, instalada na sua pequena casa, sem comodidades higienicas, ou outras quaesquer, conseguiu, mesmo assim que no ano findo fossem lecionados, com regular frequencia 132 crianças de ambos os sexos, dos quaes 72 prestaram provas para os seus exames e passagens de classe, obtendo todas classificações muito satisfatórias. N'este numero é incluído passagens da 1.^a, á 2.^a classe, da 2.^a á 3.^a, da 3.^a á 4.^a e da 4.^a classe ao exame de 2.^º grau. Consegiu preparar para os mesmos exames de 2.^º grau 8 alunos adultos do curso nocturno e o bom aproveitamento profissional dos seus associados o que felizmente se tem notado em todos aqueles que procuram ser bons empregados, conhecedores a fundo dos seus deveres profissionaes e alguns ha que até se dedicam a um curso especial de francez, que tambem é lecionado nos nossos cursos nocturnos.

No ano que findou tambem foi creada uma caixa escolar com o fim de socorrer as crianças pobres alunos das escolas deste grupo, sendo agregada a esta Caixa uma comissão de beneficencia, creada especialmente com o fim de obter donativos. Esta comissão é composta por senhoras, pessoas de familia de ferroviários as quaes auxiliam com muito boa vontade a Caixa de Beneficencia, o que é digno de registo. Para o seu inicio foi promovida uma festa escolar com a alta colaboração da Ex.^{ma} Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Bastantes foram os benemeritos, destacando-se o sr. Carlos Rodrigues Parreira, Chefe da 2.^a Circunscrição de Tracção que provou, com o seu valioso auxilio, o grande amor que tem pela instrução, como sempre foi e é um asserrimo defensor da Instrução dos ferroviários.

Esta caixa escolar que tem a simpatia geral de-

Grupo Instrutivo Ferroviario de Campolide

Carta de

Geraldo Lopes

verá ser inaugurada dentro do nosso novo edifício do Grupo Instrutivo Ferroviário, durante o corrente ano de 1932, e é este um dos progressos que deixamos traçado em 1931.

O Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide, entra no 6.º ano de existência o que demonstra, que, sem vaidade sabemos vencer, creando a simpatia d'aqueles que com a sua amizade nos vão creando animo, dos benemeritos que sempre nos auxiliam e dos nossos superiores que conhecem as aspirações nossas que é marchar por caminho direito para o engrandecimento do nosso Grupo e finalmente da nossa Patria.

A todos os nossos associados, amigos, e ferroviários em geral a expressão do vosso agradecimento e o desejo de um feliz ano.



Parte Oficial

Ministério do Interior

Portaria n.º 7:248

Aprova o Convenio, celebrado em 16 de Novembro de 1931 entre o Ministerio do Interior e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para regular as taxas e condições dos transportes por conta do referido Ministério e respeitantes à Guarda Nacional Republicana.

Ministério do Comércio e Comunicações

Decreto n.º 20:600

Autoriza o Governo da República Portuguesa a aderir á Convenção sobre a unificação da sinalização das estradas, concluída em Génebra em 30 de Março de 1931 e resultante da Conferência europeia da circulação nas estradas.

Decreto n.º 20:621

Autoriza a Direcção Geral de Caminhos de Ferro a dar acordo provisório a tarifas especiais, as quais deverão depois ser submetidas ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro.



MAPAS

Da Direcção Geral do Instituto Geográfico e Cadastral, recebemos um exemplar da folha n.º 28 e (Alportel) da Carta de Portugal na escala de 1/50.000, magnífico trabalho no gênero, oferta esta que reconhecidamente agradecemos.

Este numero foi visado
pela Comissão de Censura

Linhas portuguesas

Linha da Senhora da Hora á Trofa Foi transferida para Fevereiro por motivo de o Governo não poder comparecer na data anunciada, a inauguração oficial desta linha.

Os trabalhos estão completos.

Companhia dos C. F. N. P.

Bonificação transitoria aplicável a remessas de trigo nacional provenientes de linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para as estações de Vilar do Pinheiro e Senhora da Hora.

A bonificação transitoria a que faz referencia o Aviso ao Publico n.º 142 de 28 de Julho proximo passado e que devia terminar em 31 do corrente, é prorrogada até determinação em contrário, continuando, portanto, em vigor, as disposições do referido Aviso ao Publico.



A V I A Ç Ã O

Acrobacia aerea materializada

A «Royal Air Force», britanica, na sua festa anual em Hendon, ofereceu um dos mais belos espectaculos aereos, vistos até hoje.

Consistiu em três aparelhos deixarem um rasto de fumo químico, um branco e dois côn de laranja, nas evoluções que faziam, deixando por alguns segundos bem marcada a pericia dos pilotos.



Brindes e Calendarios

Da conhecida Papelaria da Moda da rua do Ouro, recebemos uma interessante coleção de folhinhas de bom gosto.

— Da Schell recebemos dois calendarios com a estampa da Torre de Belém.

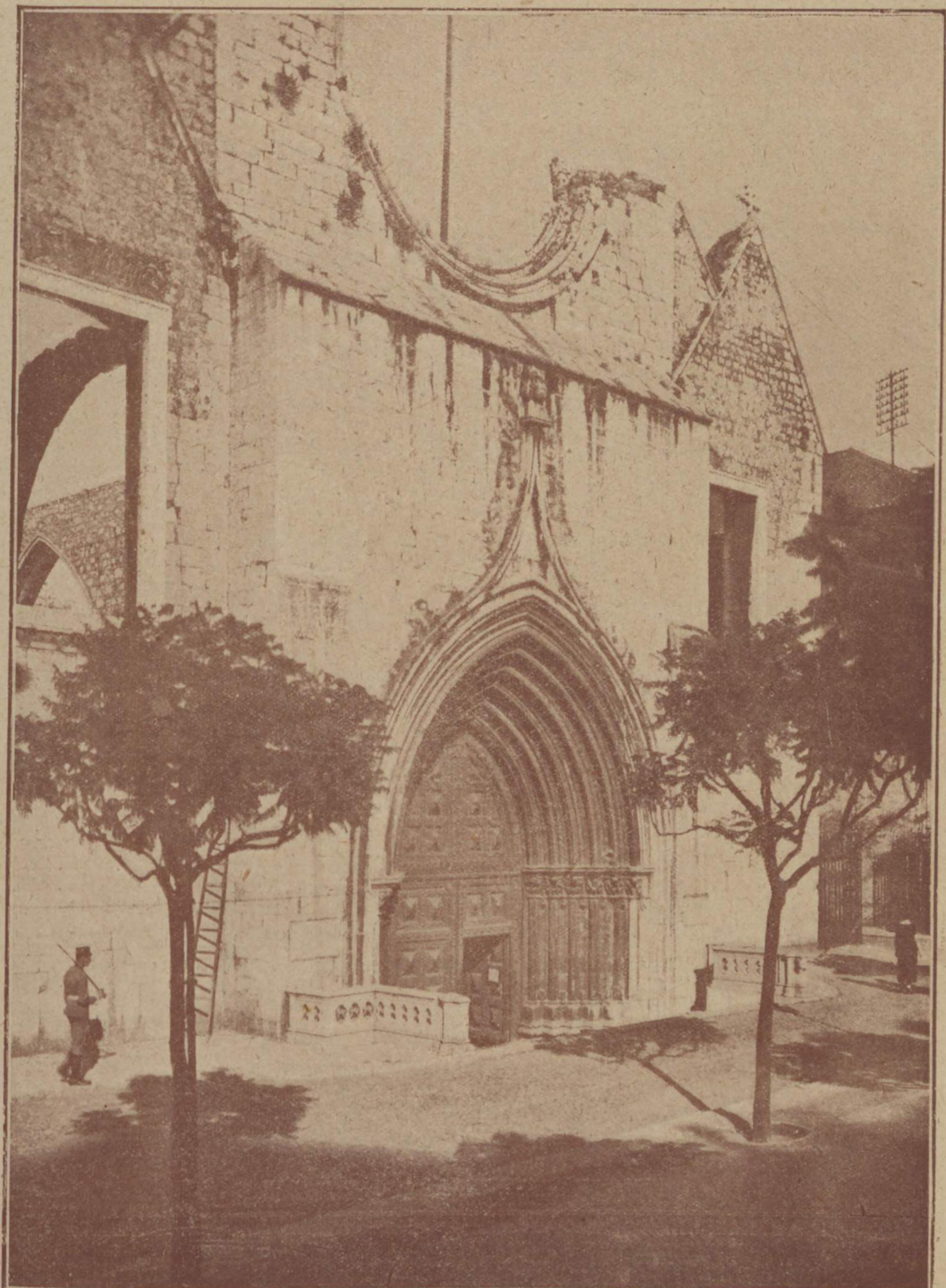
— Da Companhia de Seguros «A Nacional» da Avenida da Liberdade recebemos 6 exemplares de um interessante, comodo e portatil «Atlas», muito util para as pessoas praticas.

— Da Vacuum Oil Company, recebemos 100 calendarios afim de serem distribuidos, como é costume, pelas estações dos Caminhos de Ferro de 1.ª classe.

— Da «Portugal Previdente» com sede na Rua do Alecrim, recebemos 10 exemplares do seu calendario para 1932.

— De Pedro Franco & C.ª L.ª, Rua de Belém, recebemos um calendario.

A todos, reconhecidamente agradecemos.



Lisboa — Museu do Carmo