

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luíz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

Lisboa, Torre de Belém. — Ecos & Comentários, por
SABEL. — Linha do Sabor, inauguração do trôço de
Mogadouro a Duas Igrejas, pelo Eng.º J. FERNANDO
DE SOUZA. — Caminhos de Ferro de Tete, pelo Eng.º
J. VASCONCELOS E SÁ — Teatros e Cinemas, por
SÓMEL. — Linhas estrangeiras. — Sapadores de Ca-
minhos de Ferro. — Grupo Instrutivo Ferroviário de
Campolide. — Os nossos mortos. — Companhia dos
Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta. — Pu-
blicações recebidas. — Imprensa. — O problema nacio-
nal ferroviário. — Parte oficial. — Há quarenta anos.

1 9 3 8

ANO 50.º

1 DE JUNHO

NÚMERO 1211

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUSA
CARLOS D'ORNELLAS (EDITOR)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

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

COLABORADORES

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

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

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



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES } P B X 20158
 } Direcção 27520



ECOS & COMENTÁRIOS

P o r S A B E L

«CARPIDEIRAS»

UMA Revista defensora do automobilismo, aparece num dos seus últimos números com um artigo lamurioso a propósito do desastre, que há dias se passou em Viana do Castelo, e de que a imprensa diária deu já larga referência ilucidando o público do que foi a horrível tragédia que nada se parece com a tal «Guilhotina da Morte», a que certo semanário fez referência rotográfica.

Mas, surpreendeu-nos a maneira agressiva com que a revista em questão, para defesa dos seus interesses, ataca o caminho de ferro, ou por outra, os caminhos de ferro e as empresas ferroviárias.

Com calma tudo pode ser discutido e de tudo se pode fazer luz; agora trabalhando com um ferro em brasa, três punhais, cinco carabinas e dois canhões, não merece a pena batalhar, quando nos apresentamos sómente com a pena e a consciência da verdade.

A revista do automobilismo defende os interesses dos chauffeurs, dos camionistas, de todas as empresas e casas de vendas de carros e de uma maneira geral dos volantes bons e maus, por esse país fora, isto sem contar com a defesa das grandes empresas ou companhias de gasolinas e óleos; nós, defendemos o caminho de ferro, mas fazemo-lo sem atacar constantemente o automobilismo, a navegação, a aviação e todas as organizações de transporte.

Porque não procede assim este nosso colega, que podia tornar-se simpático aos olhos de todos os portugueses que encaram as coisas tal qual elas são?

É isto que gostaríamos de saber para depois podermos avaliar o raciocínio que possui o nosso brilhante colega ou o redactor encarregado de discutir os problemas terrestres, aéreos ou marítimos dentro dum órgão que tem responsabilidades.

As empresas ferroviárias não devem ser nunca atacadas desde que se parta do princípio que questões pessoais nada têm que ver com assuntos de importância criteriosa, e quando essas sejam atacadas há que descrever o motivo do ataque e as causas da sua responsabilidade.

Há já dez ou doze anos que em Portugal se concorre para actualizar os caminhos de ferro, e, quem concorre, quem trabalha e tem trabalhado para esse fim são as empresas ferroviárias, cuja missão é trabalhar, defendendo sempre os caminhos de ferro, mantendo o seu pessoal disciplinado, tão disciplinado ou mais que muitas companhias estrangeiras e não apregoando publicamente os seus feitos ou conquistas.

Isto é muito diferente do que vir para as colunas de uma Revista tentar desmoralizar, por processos ignóbeis, os subordinados, aqueles cujo direito é defender os seus chefes por que estes defendendo os caminhos de ferro em Portugal, defendem os interesses e direitos do seu pessoal e castigam os que prevaricam.

Diz o artigo do defensor do automobilismo que o que se devia ter feito é nunca se fez a sério era a fiscalização conveniente nos serviços de cancelas, dotando-as de todos os elementos necessários, aumentando o número de guardas, sinalização conveniente, cancelas bem apetrechadas e pessoal em constante e permanente fiscalização.

E acrescenta, em meia dúzia de «larachas», e depois de um ataque à Administração e Direcção da C. P.: E nós, ao lado dos automobilistas — as maiores vítimas do problema das passagens de nível — aguardamos a justiça, etc.

Gostaríamos que a revista das «carpideiras» nos dissesse qual o número de vítimas dos automobilistas durante o corrente ano, e se porventura o caminho de ferro origina a média de 10 0/0 dos casos mortais que do automobilismo é vítima quem anda por seu caminho e no seu trabalho.

No seu logar está o sr. Valadares Botelho que, com bastante critério dá as suas impressões da triste ocorrência e, com decência e honestidade indica o problema que deve seguir, quem de direito, para a supressão das passagens de nível.

(Continua na pág. 263)

LINHA DO SABOR

INAUGURAÇÃO DO TROÇO

DE

MOGADOURO

A

DUAS IGREJAS

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

INAUGUROU-SE festivamente, no domingo 22 de Maio, o troço de caminho de ferro do Sabôr, de Mogadouro às Duas Igrejas, com 33 quilómetros, o que eleva a 106 quilómetros a extensão de linha em exploração.

Falta apenas construir o troço de Duas Igrejas a Vimioso para ficar concluída a linha tal como foi classificada em 1930 no Plano Geral da Rede.

Iniciada a construção há mais de 30 anos, só agora chegou a linha ao coração da região mirandesa, onde mais se alarga a zona tributária.

Convém recordar a história da sua classificação, conforme a esbocei em artigo de *A Voz*, de 22 de Maio:

«A Comissão técnica, encarregada de propôr o plano de linhas complementares a Norte do Mondego, propôs em 1899 a linha de via larga, para transportar sem trasbordo os minérios de ferro de Reboreda e os alabastros do Vimioso e seguir à fronteira, na quimérica presunção do seu prolongamento em Espanha por Zamora e Valladolid. O Conselho Superior de Guerra opôs-se a essa ligação, pelo que o Decreto de 15 de Fevereiro de 1900 classificou a linha de via de 1^m, mas atribuiu-lhe cumulativamente a de 1^m,68 até Carviçais, para serviço dos jazigos de ferro sem baldeação.

Em 1901, o Ministro Vargas mandou contratar a construção das duas pontes para estrada do Pinhão e do Pocinho, a segunda das quais serviria também para a linha férrea.

Depois de várias vicissitudes, contratou-se a ponte em 1903, com taboleiros sobrepostos e independentes para a estrada e o caminho de ferro e com a resistência para via larga, prevendo-se os trasbordos de minério na margem direita do Douro.

Em Março de 1903 promovi os estudos da linha

e numa proposta de lei para a construção de várias linhas, aceita com entusiasmo pelo Conde de Paçô Vieira — que logrou fazê-la aceitar pelo Governo e aprovar pelas Câmaras, apesar de certa oposição de Teixeira de Sousa, receoso de que essa construção atrasasse a da linha da Régua a Chaves pela qual tanto se interessava — inclui a do Pocinho a Miranda.

Após múltiplas dificuldades suscitadas pelo critério do Conselho Superior de Obras Públicas, contrário à baldeação dos minérios, foi aprovado o projecto da linha de via estreita em Abril de 1904.

Iniciou-se a construção dos 34 quilómetros entre o Pocinho e Carviçais, que em princípio de 1911 estava concluída.

Era a parte mais difícil da linha, que importou, até fim de 1910, em 362 contos, sem falar nos 223 contos da ponte. Metade dêste custo deveria ser atribuído à estrada.

Contando com êsses 111 contos e vários trabalhos complementares, pode-se fixar em 500 contos o custo do lanço. Devia ser menos, porque, em rigor, a parte do custo da ponte atribuída ao caminho de ferro deve-se dividir por toda a extensão da linha.

Ao Conde de Paçô Vieira, que deu enérgico apoio à acção da Administração dos Caminhos de Ferro, se deve, pois, a construção da linha.

* * *

Em 1910, quando era Ministro o ilustre homem público Conselheiro Moreira Júnior, na proposta de lei que por indicação sua preparei incluía-se a dotação necessária para prolongar a linha, na sua parte fácil, até às alturas de Mirandela.

A queda do Governo e da Monarquia fez malograr essa iniciativa, pela qual teria ficado concluída a linha em 1914.

Passaram, pois, 28 anos mais, durante os quais a construção se arrastou até Lagoaça primeiro, depois a Mogadouro, para só agora chegar às Duas Igrejas.

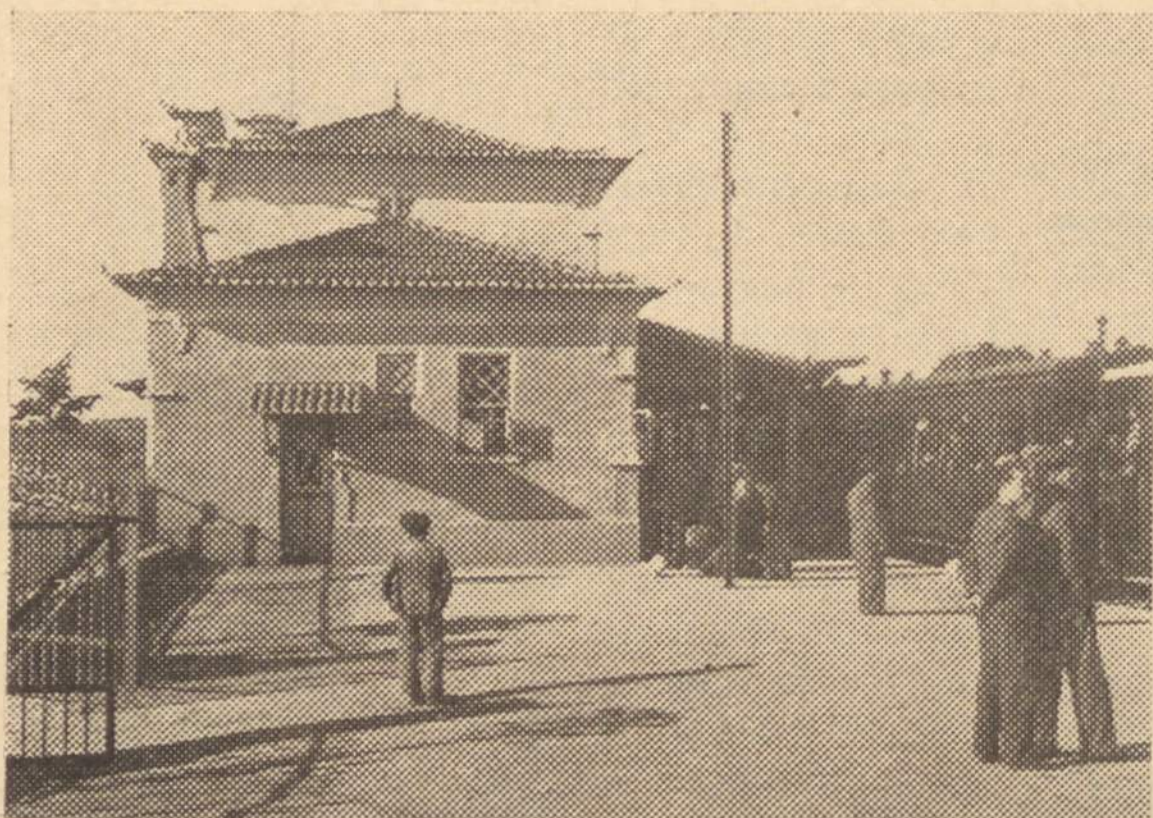
* * *

Construída por troços sucessivos, tem tido a linha exploração limitada a um combóio em cada sentido. Pequeno tem sido pois o tributo do seu tráfego à linha do Douro, mas valoriza-o o longo percurso a 175 quilómetros de Pocinho ao Pôrto.



Conde de Paçô Vieira

Ministro das Obras Públicas que em 1903 fez votar a lei para a construção da linha



Estação de Duas Igrejas

Em 1925, último ano de exploração pelo Estado, de que há estatística publicada, a receita de exploração atingiu apenas 301 contos, enquanto a despesa se elevou a 2.881, o que equivale a coeficiente de exploração de 9,57.

Em 1928 a Companhia Nacional tomou a linha por subarrendamento e reduziu notavelmente as despesas. Foi aberto novo trôço até Mogadouro e a receita subiu em 1936 a 337 contos, enquanto as despesas se reduziam a 637, o que fez descer o coeficiente de exploração a 1,88.

O novo trôço que se abriu a muito custo por falta de material circulante vem beneficiar os 77 quilómetros anteriores e a linha do Douro. É preciso que a sua exploração melhore, que haja mais comboios leves e rápidos em correspondência comoda com os do Douro. Haveria talvez oportunidade para aquisição de automotoras pelo Estado, que as entregaria à Companhia exploradora, aliviando-a ao mesmo tempo de qualquer déficit de exploração, que lhe não pode ser imposto com justiça.

Deve pois o Estado facultar êsses meios de melhorar a exploração.

Ao mesmo tempo é necessário prosseguir a cons-

trução até Vimioso, de modo que se possa ligar a linha, directamente ou por funicular, com as pedreiras dos preciosos abalastros de Santo Adrião.

Não me consta que esteja feito o projecto dêsse trôço. Se o não há, deve ser estudado quanto antes.

Duas directrizes se oferecem: uma, que de Duas Igrejas siga pelo vale de S. Pedro da Silva às pedreiras, atravesse o rio Angueira e suba a Vimioso; a outra, que iria a Miranda a e seguiria por Malhadas e Caçarelhas a Vimioso, aproximando-se o possível das pedreiras. Miranda está à beira do planalto na margem escarpada do Douro e só para um lado ha zona tributária da linha. A ida às proximidades da cidade, já servida a menos de 10 quilómetros, alongaria sensivelmente a linha

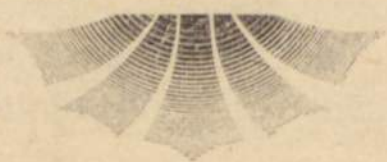


A benção do comboio inaugural na estação de Mogadouro

com aumento do seu custo, e com onus para o tráfego da região. Estudos nunca são demais. Reconheçam-se os dois traçados para se assentar com segurança no que deve ser escolhido com mais vantagens para a região.

* * *

Reproduzimos dois aspectos da festa de inauguração do novo trôço. Numa gravura vê-se a estação de Duas Igrejas; a outra mostra a benção do comboio inaugural à partida de Mogadouro pelo Reverendo Vigário Capitular da Diocese.



CAMINHOS DE FERRO

DE

T E T E

Pelo Eng.º J. VASCONCELOS E SÁ

O «Diário do Governo» de 2 do Abril publicou o anúncio abrindo concurso público para a construção, por empreitada geral, dos dois troços do Caminho de Ferro de Tete, na extensão de 101.620 quilómetros, sobre a base de licitação de 53.620 contos e de harmonia com o projecto e caderno de encargos que estão patentes nos locais indicados no mesmo anúncio.

Não podia passar-nos despercebida a extraordinária importância d'êste facto, que não se resume apenas a um comêço de realização de um dos mais urgentes e necessários melhoramentos da colónia de Moçambique, porque outros concursos de igual natureza se lhe seguirão brevemente, à medida que forem sendo aprovados os projectos dos troços subsequentes, até atingirem, pelo menos, a região carbonífera de Moatise, nas proximidades de Tete.

Por isso julgamos oportuno explicar aos nossos leitores o que foi a longa odisseia dos esforços e canceiras desenvolvidos durante largos anos em prol da realização d'êste caminho de ferro, e as circunstâncias que tornaram possível ao actual Ministro das Colónias, dr. Francisco Machado, conceber a feliz iniciativa de financiar, não apenas esta obra inastimável, mas também outras da mais alta importância para o fomento daquela colónia.

O Caminho de Ferro de Tete constitue uma velha e legítima aspiração da colónia de Moçambique, mas, sobretudo, do distrito do mesmo nome.

E para que bem possa avaliar-se o grau dessa legitimidade, faremos, a seguir, algumas considerações sobre o valor económico da região de Tete, sobre as suas auspiciosas perspectivas mineiras e sobre a adap-

tação das suas zonas planálticas à indústria pecuniária, à cultura cerealífera e até à colonização europeia.

Sobre o valor económico do distrito de Tete, falam bem alto os dados estatísticos do segundo quadro:

Valor, em Esc. Ouro, das importações e exportações ruïnidas, nos anos e distritos abaixo mencionados

	Cam. Ferro	1927 V Escudos-Ouro	Médias de 1928-34 M	Coeficiente M V
Inhambane	91 kms.	852.200	355.313	0.418
Quelimane	145 »	2.774.156	2.190.365	0.789
Maçambique	296 »	4.270.437	4.043.839	0.940
Tete	—	277.411	801.063	2.887

É de notar que já no período considerado os três primeiros distritos dispunham das quilometragens de linhas férreas indicadas na 1.ª coluna; e que, apesar disso, o movimento comercial baixou em todos eles depois de 1927; ao passo que no distrito de Tete, ainda hoje inteiramente desprovido de linhas férreas, êsse movimento quási *triplicou* no mencionado período que, como é sabido, abrangeu a maior agudeza da crise mundial.

E se em contrapartida compararmos, nos mesmos distritos e no mesmo período, as receitas aduaneiras de 1927 com a média das cobranças nos sete anos seguintes, verificaremos que ainda foi o distrito de Tete aquele que maior coeficiente de aumento registou.

Estes resultados constituem sem contestação a mais eloquente prova do valor intrínseco do distrito de Tete.

Quanto às suas possibilidades mineiras são elas quási inumeráveis. Ali existem, por exemplo, o COBRE, já descoberto em vários pontos e até em exploração em Kalanga, perto de Moatise, onde já existem preparadas 4.000 tons. de minério rico a 25 % e outras 4.000 de minério a 15 %; o FERRO já reconhecido perto de Moatise em pujantes jazigos de excelente magnetite; o OURO que se encontra disseminado em numerosos pontos da região e designadamente em Kasunça, a 12 km. de Moatise, onde há muitos filões de raca percentagem já confirmada pela análise, em Chifumbaze, na Machinga, etc.; a MICA nas zonas planálticas do Zumbo, Maravia, etc.

CARVÃO: — Mas o maior empreendimento mineiro, até hoje fixado em Tete, é o da exploração da notável bacia carbonífera de Moatise, na margem esquerda do Zambeze e a 22 kms. para leste de Tete, iniciada, em 1922, pela «Société Minière et Géologique du Zambeze», do capital de Belgas 4.420.000, equivalente a cerca de 17.000 contos na nossa moeda.

Os estudos minuciosos realizados por esta sociedade

no triénio de 1920 a 1922 revelaram a existência, na região de Moatise, de um armazenamento de 100 milhões de toneladas quasi à superfície, e de 800 milhões de tons. em profundidade.

Já ali foram reconhecidas numerosas camadas de carvão, cujas maiores presenças vão de 2^m,70 a 7^m,75.

Quanto à sua qualidade, o bom carvão dá: 4 a 16 % de cinzas, 22 % de matérias voláteis, menos de 1 % de enxofre e 8.000 calorías.

O pior carvão dá 20 a 25 % de cinzas.

E todo êle dá coque metalurgico.

Actualmente existem ali em exploração dois poços, sendo um de 66 metros com a capacidade anual de 60.000 toneladas; e outro de 3 metros de diametro que já excede 70 metros, devendo porém, ser profundado até 110 metros, e cuja capacidade anual foi prevista para 300.000 toneladas.

As instalações actuais estão preparadas para uma produção anual de 30.000 toneladas.

Uma linha Décauville de 22 kms. liga estas minas ao carregadouro de Bengo, na margem esquerda do Zambeze, a cerca de 7 kms. a jusante de Tete.

Mas enquanto não chegar a Moatise o caminho de ferro cuja construção se vai iniciar, não é possível dar ali saída a mais de 20.000 tons. por ano, que é o máximo consentido pelo rio Zambeze nos 6 a 7 meses em que êle se conserva navegável.

AGRICULTURA E PECUÁRIA:— Já houve no distrito de Tete inícios de cultura de tabaco, borracha, algodão e milho. Mas desapareceram por falta de meios de transporte. É, portanto, positivo que o novo caminho de ferro as fará renascer e florescer.

Nas regiões planálticas de Tete, Zumbo o Angónia já hoje existem muitos milhares de cabeças de gado bovino pertencente aos indigenas; e muito mais se desenvolverá a sua criação logo que o caminho de ferro torne possível a sua exportação.

CLIMA:— As zonas baixas pouco elevadas do distrito de Tete são insalubres. Assim, entre Baué e o Kilometro 50 (Sinjal), e na margem do Zambeze, entre Mutarara e Bengo, há o empaludismo. Ao longo do traçado entre o Sinjal e a estrada Tete-Blantyre (Km. 209), e no ramal de Moatise, há também o empaludismo, mas ainda agravado pela existência da mosca tzé-tzé.

Em compensação, porém, o clima é excelente nas regiões altas do distrito, em Zobué (fronteira), e nas regiões planálticas de Maravia, Furancungo (Macanga), Angónia e outras. São regiões muito próprias para a cultura de cereais e de todas as frutas da Europa; e

podem considerar-se do melhor que há em Moçambique *para a colonização europeia*; urgindo, portanto, por considerações de ordem social e política que a par da construção do caminho de ferro sejam promulgadas as medidas necessárias para fomentar a valer a colonização daquelas feracíssimas regiões, a tempo de evitar que cresçam e frutifiquem as ambições que o desabrochar das suas inesgotáveis riquezas não pode deixar de suscitar.

MADEIRAS:— Finalmente é também riquíssimo o distrito de Tete em magníficas espécies florestais, cuja valorização e exploração eficaz também permanecerá absolutamente impossível, enquanto o distrito não fôr atravessado na sua maior extensão pelo caminho de ferro que vai agora iniciar-se.

Assim, fica esboçado a largos traços o valor inestimável dos 125.732 quilómetros quadrados de território abrangidos pelo distrito de Tete, e paralelamente posta em evidencia a imperiosa necessidade, há longos anos reconhecida, de o dotar com uma linha férrea de penetração que ligando-o ao litoral, torne possível a legítima ansiedade de expansão provocada pelas suas incalculáveis riquezas naturais, e ponha um termo à deprimente situação que a par dos restantes distritos da mesma colónia lhe era criada pelo seu quasi isolamento, agravada ainda pelo facto de ser sensivelmente perpendicular à costa marítima a sua maior dimensão de cerca de 900 quilómetros.

ANTECEDENTES DA CONSTRUÇÃO 1925 a 1927

Data de 1925 o pedido inicial de concessão feito pelo extinto "Sydicat des Chemins de Fer de Tete" de um caminho de ferro de Tete a Chilomo, na colónia inglesa do Nyassaland, a fim de o ligar ali pela via mais curta à linha já existente de Blantyre à Beira, apenas interrompida ainda então pelo rio Zambeze, que lhe impunha muito precárias condições de exploração.

Em troca da concessão pedida, oferecia aquele Sindicato a construção à sua custa, sem garantia de juros nem dos "déficits" da exploração.

Mas o plano enfermava do defeito de deixar a ligação de Tete dependente de uma colónia estrangeira, o que deu origem a grandes delongas, que levaram o Sindicato a dissolver-se por se ter desinteressado do assunto.

Em 1931, e a propósito da exploração já referida das minas de carvão de Moatise, veio a "Société Mi-

nière" reclamar com insistência a construção do caminho de ferro de Tete como sendo o único meio de ela poder desenvolver com manifesto proveito para a Colónia a indústria que ali tinha instalado desde 1922.

Em repetidos pareceres emitidos sobre a construção desta linha, o extinto Conselho Superior de O. P. e Minas das Colónias exprimiu sempre a opinião de que ela constituia «a obra de fomento mais urgente e necessária que havia a realizar na colónia de Moçambique».

Todos sentiam, e cada vez se sente mais a falta desta linha; e cada dia que passa aumenta, se é possível, a oportunidades das palavras proferidas pelo próprio Governador Geral José Cabral quando, ao entrar no distrito de Tete em 1932, como o Ministro das Colónias, afirmou ser esse «o distrito mais atrasado da colónia de Moçambique».

Entretanto, prosseguem desde 1931, por parte do «Transzambeziam Railway», a construção da notável ponte de 3.600 metros sobre o Zambeze, em Sena, que veio a ser inaugurada e aberta à exploração em Março de 1935, e que constitue, até hoje, a maior ponte do mundo, cobrindo, em toda a sua extensão, a largura de um rio na época das grandes cheias.

Assim desapareceu a deplorável e embaraçosa solução de continuidade a que a falta desta ponte dava lugar na linha da Beira ao Nyassaland, aumentando paralelamente a ansiedade pela construção do caminho de ferro de Tete, a cujo tráfego esta grandiosa obra também vem proporcionar preciosas facilidades.

Simultaneamente se activam também os estudos do caminho de ferro de Tete, hoje concluídos até à região mineira de Moatise.

Mas todas as dificuldades continuam a gravitar em torno do financiamento da avultada quantia necessária para a realização de tão ambicionado melhoramento em curto espaço de tempo, como as circunstâncias impunham.

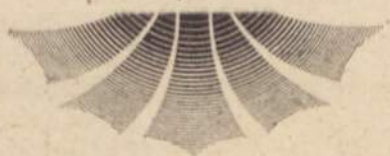
Assim seguiam as cousas sem que uma solução se esboçasse, até que em Fevereiro de 1937 surgiu, como que encanto, o decreto 27.537, da autoria do Ministro das Colónias, dr. Francisco Machado, criando o «Fundo de Fomento da Colónia de Moçambique, do potencial de 300 mil contos, destinado à realização em 6 anos de oito empreendimentos de grande vulto, mencionados no mesmo decreto, e entre os quais figura o Caminho de Ferro de Tete.

Aquela importante quantia é obtida pela seguinte forma:—125.000 contos de saldos da Colónia anteriores a 1937, 20.000 contos a sair durante 5 anos das receitas da Colónia e 15.000 contos a sair durante o mesmo período das receitas dos portos e caminhos de ferro da Colónia.

Nenhuma preferência aquele decreto assegura a qualquer das obras nele especificadas, visto que cada uma, ou todas, se irão executando à medida que para elas forem existindo projectos aprovados, assim mostrando o Governo a sua absoluta e imparcialidade em relação a todos os distritos da Colónia.

E' porém, incontestável que o Caminho de Ferro de Tete constitue, de entre esse conjunto magnifico de melhoramentos de grande envergadura, aquele que maior repercussão ha-de vir a ter na economia da Colónia, porque vai transformar num riquíssimo empório comercial e industrial uma vasta parcela do seu território, cujo valor já deixámos expressado em numeros, mas que, apesar disso, se arrastava até hoje quasi abandonada dos poderes públicos.

Por todos os títulos deve ter ficado registado nos anais da colónia de Moçambique esse notável diploma, verdadeira e legitima corôa de louros do seu autor, e que dando plena satisfação às reivindicações do distrito de Tete, dotou ao mesmo tempo toda a Colónia com um vasto plano de realizações destinadas a um grande impulso no seu progresso e bem estar.



TEATROS E CINEMAS

EDEN — «Uma mulher a mais...»

A seriedade e o bom gosto com que o Eden está organizando os seus espetáculos, conquistou o público o qual não lhe regateia aplausos. Uma grande parte desses aplausos dirigem-se para «Os Complementos Vivos»; merecendo êstes últimos citação especial.

O abrir dos «Complementos» é uma interessante e feliz realização coreográfica. Principiamos a assistir a um documentário musical, projectado no «écran»; aparecendo depois detrás do mesmo um grupo de «girls». É um número de grande efeito coreográfico. Segue-se, um bailado clássico de René de La Cerda, com acompanhamento dum quarteto de harpas. Depois Anita, bailarina excêntrica, que demonstra possuir uma ginástica assombrosa. Uma dança de Lina e Salvador e por último, Manolita e Guilherme Kjörlnner, êste último cantando uma «granadina». É para êste que se dirigem os aplausos da noite. Cantou a primor, transparecendo o cultivo da sua voz.

O filme de Carol Reed — «Uma mulher a mais...» é uma comédia inglesa, derivando daí também um «homour» inglês. Contudo, tem cenas dum cunho áustriaco — a velha égua na tipoia vienense e o recanto amoroso das valsas.

Nos papeis principais, Frances Day que canta duas canções muito interessantes; Betty Stockfeld, Vic Oliver, Romney Brent.

Documentários de bom gosto, destacando-se os desenhos coloridos de Walt Disney. Parabens a Lopo Lauer!

SÓMEL

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

APOLLO — 20,45 e 23 — «Rebenta a Bexiga!».
VARIEDADES — 20,45 e 23 — «Sempre em pé!».

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Uma mulher a mais»,
S. LUIZ — 21,30 — «A Irlanda em fogo»,
TIVOLI — 21,30 — «A noiva de vermelho»,
CENTRAL — 21,30 — «Noites do Oriente»,
CONDES — 15 e 21,30 — «Herói à força»,
POLITEAMA — 21,15 — «Canheci-o em Paris»,
TRINDADE — 21,30 — «Fábrica de ilusões»,
OLIMPIA — Das 14 às 24 horas — Sempre novos programas,
CAPITÓLIO — 21 — Programas variados,
ODÉON — 21,30 — «Os Fidalgos da Casa Mourisca»,
PALÁCIO — 21,30 — «Os Fidalgos da Casa Mourisca»,
LYS — 21 — Programas variados com filmes escolhidos,
CHIADO TERRASSE — 15 e 21,15 — Filmes de grande metragem,
PARIS — 21 — Sempre bons filmes,
SALÃO PORTUGAL — Travessa da Memória,
PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100,
REX — 21,15 — «O grito de 1938»,
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO»,
PROMOTORA — Largo das Fontainhas, 19,
IMPERIAL — Rua Francisco Sanções.

LINHAS ESTRANGEIRAS

BELGICA

Em cumprimento dum acôrdo realizado entre a Sociedade Belga de Exploração da Navegação Aérea e a Sociedade Nacional das Estradas de Ferro Belgas, um determinado número de estações de caminhos de ferro vendem bilhetes para o tráfego aéreo, Não só vendem bilhetes, como ainda informam os horários, tarifas e proporcionam vantagens tanto no transporte de passageiros como no de mercadorias.

Longe de fazerem concorrência, estas duas companhias entreajudam-se, demonstrando claramente que ainda há na terra lugar para todos; a questão é haver entendimento e boa vontade...

E. U. A.

O Presidente Roosevelt, depois de analisar convenientemente a situação dos caminhos de ferro, propôs ao Congresso um determinado número de medidas que segundo o seu pensar, considera de urgência, atendendo ao estado precário económico da maioria das companhias americanas. Essas medidas urgentes são:

1 — Colocar perto de 300 milhões de dolares dos fundos do govêrno à disposição das companhias para a compra de material, servindo êste material de garantia ao empréstimo;

2 — Autorizar a Associação de Créditos Federal «Reconstruction Finance Corporation» a realizar, nos proximos doze meses, empréstimos às companhias de estrada de ferro, suspendendo a comissão federal de transportes a exigencia, segundo a que as companhias devem equilibrar os seus erçamentos:

3 — Examinar outras formas de crédito federal que possa ser concedida às companhias;

4 — Pagar o transporte federal às taxas communs, em vez de faze-lo às taxas preferenciais actuais;

5 — Cessar as recomendações, por intermédio da comissão federal de transportes, sobre salários dos empregados ferroviários;

6 — Simplificação do processo judiciário no caso de companhias falidas.

CINE ROSSIO — Programas variados.
EDEN-CINEMA — Alcântara.
CINEMA RESTAURADORES — Restauradores.
CINE ORIENTE — Avenida General Roçadas.
EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 63.
CINE BELGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Rêgo).
SALÃO IDEAL (Loreto) — Das 18 às 24 — Sempre novos programas
MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.
JARDIM-CINEMA — Avenida Pedro Álvares Cabral.
BELEM JARDIM — Rua Bartolomeu Dias, 25-27.
SALÃO LISBOA — Rua da Mouraria, 4.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

Os componentes do antigo Batalhão de Sapadores, acompanhados pelo seu comandante General Raul Esteves são recebidos triunfantemente no Algarve

(Conclusão)

O BANQUETE DE CONFRATERNIZAÇÃO DOS COMBATENTES

A's 13 horas e 45 realizou-se na Sala do Tribunal o banquete de confraternização entre oficiais, sargentos, cabos e soldados.

Formada a mesa principal pelos srs. General Esteves que dava a sua direita aos sr. Presidente da Câmara, Tenente-coronel Jesus, Majores Barradas, Bastos e Amado, e à esquerda os srs. dr. Avelino de Figueiredo, Assis Machado, Majores Serrano, Carlos Alves e Figueiredo, fizeram parte da mesma todos os componentes da Comissão Administrativa, Câmara Municipal e 250 combatentes, e imprensa da capital e local.

Decorreu o repasto em verdadeira animação usando da palavra em primeiro lugar o sr. Major Bastos, em nome da Comissão Executiva da festa anual, que leu o discurso que segue:

Meu Ex.^{mo} General — Saüdando-o, dir-lhe-ei: que é V. Ex.^a o expoente máximo da grandesa desta nossa festa, que sem a vossa presença perderia tôda a beleza, todos os encantos, todos os esforços e as boas vontades que se conjugam para levar a bom fim com brilho e relêvo êste acto de confraternização.

E, é natural que assim seja, porque todos os que sob as vossas ordens serviram, os próprios governos da nação, enfim todo o país, reconhecem os importantes e relevantes serviços prestados por V. Ex.^a a

bem da ordem e do país, pondo, nessa luta, acima de tudo, o engrandecimento da nossa muito gloriosa, querida e amada pátria que é Portugal.

Portanto, muito nos honra, o vosso fraternal convívio que, sem distinção de classes, V. Ex.^a de muito boamente nos dispensa; mas, fique sabendo meu General: foi assim que se criou o espírito de corpo, e que há dedicações que vão até à morte, por que o reconhecimento tem de ser profundo.

Ex.^{mo} Sr. Presidente da Câmara Municipal de Loulé: dirigindo-me a V. Ex.^a e à Ex.^{ma} Câmara da vossa presidência, para em nome da comissão executiva vos saüdar e agradecer todo o auxílio que se dignaram prestarnos, para o engrandecimento da festa dos combatentes, auxílio que imprimiu realce às qualidades de moral e de civismo desta briosa corporação do "Sempre Fixe", vacilo ao cumprir esse dever, porque para dirigir-me ao representante dum Povo duas vezes titular, o de Honrado concedido por El-rei D. Manuel e o de Notável por

El-rei D. Sebastião, sendo a Honradez a primeira das virtudes que nobilita, que dá nobreza e define as excelsas qualidades de um Povo; O de Notável que lhe dá distinção, que o reconhece consideravelmente importante e o torna dignos da consideração e do respeito, vacilo, porque também para corresponder às excepcionais qualidades de Character de V. Ex.^a e o fino trato que tive ocasião de apreciar durante as vezes que comnosco privou nas reuniões da Comissão, necessitava de uma inteligência lúcida, de uma cultura vasta e dom de palavra, para bem sintetisar, com clareza e expressão, os agradecimentos que são devidos a V. Ex.^a, a toda a Ex.^{ma} Câmara e ao Povo Louletano desta Honrada e Notável Vila.



Major Dr. Amado

Acredite, sr. Presidente, que a hospitalidade que nos foi dispensada, com tanta gentileza, franqueza e lealdade, gravou bem fundo no nosso coração de combatentes, habituados aos revezes nas lutas que traçamos para o restabelecimento da ordem e da paz, muitas vezes observadas e apreciadas com indiferença daqueles a quem guardamos a vida e lhes proporcionamos o cego e tranqüillidade. E assim, ao Honrado e Notável Povo Louletano que prima em prestar homenagem aos que pela Pátria se sacrificam, apresentam



Capitão Jaime Galo

os combatentes a expressão sincera do seu mais profundo reconhecimento.

É com a alma transbordando de alegria que vos saúdo, agradecendo a Deus ter-nos dispensado, até hoje, a sua Divina Protecção, concedendo-nos, ainda que por uma só vez, de ano a ano, o prazer consolador das vossas companhias e êste animado e belo convívio espiritual. São estes os momentos que mais me animam na vida, porque aqui, podemos, com a Graça de Deus, testemunharmos ainda a nossa existência, apesar de estarmos já a 20 anos de distância dessa tremenda hecatombe, que foi a Grande Guerra, a maior de todos os tempos, aonde tantos camaradas, no cumprimento de deveres que a Nação lhe impôs tombaram varados pela bala inimiga, essa bala perversa, causa do despotismo e da ambição.

Camaradas — Quem faltou à chamada a êste acto solene de confraternização? É de acreditar que só faltassem os que por estado grave de saúde ou por imposição das suas funções de serviço não podessem comparecer e, para vos constatar esta convicção, citavos-ei um grande exemplo: Sua Ex.^a o Sr. Raul Esteves que já de há bastantes dias vem sofrendo de uma pertinaz doença que o força a uma rigorosa dieta, encontra-se entre nós apesar do seu médico o aconselhar a não se expor aos rigores e inconvenientes da longa viagem que teve de fazer para nos acompanhar. É que, Sua Ex.^a o General Raul Esteves, tanto na Guerra como na Paz, esteve sempre onde estavam os seus oficiais, os seus sargentos, os seus cabos e os seus soldados.

Como hoje nesta nobre vila são solenemente celebradas grandes festas religiosas em honra de Nossa

Senhora da Piedade, e como fui sempre e serei um cristão com Fé daqui rogo à Mãe Soberana, como é designada pelo povo louletano, pelo rápido restabelecimento da saúde do nosso Ex.^{mo} General Raul Esteves, e do Ex.^{mo} Sr. Major João José de Andrade e Silva Abranches, que não nos poudes acompanhar em pessoa por motivo de doença; rogo também pela conservação da saúde de todos os "Sempre Fixes" e pela saúde de todos aqueles que aqui se encontram para homenagear os combatentes e, ainda, pela saúde de todos os entes que nos são queridos.

A Pedro de Freitas, que é um modelo das sublimes qualidades do Povo Louletano e que encarna bem de forma exemplar as virtudes dêsse honrado e notável mesmo Povo, que não se poupou a fadigas para ver coroado do melhor êxito esta festa de homenagem aos seus companheiros combatentes do "Sempre Fixe".

Como agradecimento às suas fecundas faculdades de trabalho e à boa colaboração que deu à Comissão, envio-lhe dêste meu lugar um grande abraço; quero também aqui salientar de forma iniludível e fazer justiça ao esforço, boa vontade, dedicação e desejo de bem conduzir todos os assuntos que à Comissão incumbe para a realização desta festa, e que são os ex.^{mos} srs. Carlos d'Ornellas e o nosso infatigável Vaz Bandeira que bem merecem a gratidão de todos os camaradas combatentes.

À digna imprensa que tanto auxílio nos tem prestado contribuindo grandemente para enaltecer e valorizar o significado desta festa, vai tôda a nossa gratidão.

Viva Portugal.

Falou a seguir o antigo capelão do Batalhão padre dr. Avelino de Figueiredo que contou algumas das fases interessantes passadas no C. E. P., quando a organização duma banda de música, que mais tarde veio a tornar-se oficial, e que o destino a fez desaparecer, com saüdade para todos os portugueses.

Em seguida usa da palavra o sr. Presidente da Câmara de Loulé que num improvisado fez o elogio do B. S. C. F. admirando que perto de 300 homens reunidos num banquete de confraternização se mantenham numa ordem e disciplina o que só honra os seus superiores e o Exército Português.

Usa a seguir da palavra o General Raul Esteves.

Faz-se silêncio em tôda a Sala.

É uma oração de Amôr Pátrio que o General profere aos soldados da Ordem.

Uma prolongada salva de palmas e vivas

impede por longo tempo que o brioso Comandante do "Sempre Fixe" fale naquela linguagem militar apreciada por todos os que amam a disciplina e o character.

Principia por saudar de novo o sr. Presidente da Câmara de Loulé a quem transmite os agradecimentos sinceros dos combatentes que ali reunidos na "Sala do Tribunal" da encantadora vila de Loulé, n'um ambiente fidalgo de generosidade, não podem esquecer a maneira gentil como foram recebidos.

"Este grupo — diz o orador — está aqui afirmando a boa harmonia e a união que existe entre os militares amigos da ordem e da disciplina.

"Foi com estes predicados e com o espírito



...E nós todos soldados...

(diz o General Raul Esteves)

nacionalista que conseguimos a união destes combatentes, camaradas e amigos prontos à primeira voz, se necessário for para a defesa da Nação"!... (Palmas).

Finalizando diz o orador: — "E nós todos soldados que tanto na Paz como na Guerra temos demonstrado sempre o heroismo da raça portuguesa continuaremos a manter as tradições deste Portugal grande e imortal".

"Relembremos o passado e sempre companheiros e camaradas do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro ponhamos os olhos no futuro da vossa querida Pátria".

"Viva Portugal"!

(Aplausos e vivas).

Foi depois lido o expediente pelo chefe

do Protocolo sr. Carlos d'Ornellas, que constituiu do seguinte:

Telegramas: Major Joaquim Abranches, Ministro das Obras Públicas; Ferreira David; Major Leal de Faria; Capitão Fernando Arruda, Director dos Caminhos de Ferro da Beira Alta; Capitão Luís Acciaioli; Coronel Vasconcelos; Domingos Ribeiro; Fonicher; Dr. Ferreira Deusdado; José de Oliveira Jorge; Nogueira, representando os combatentes da Grande Guerra de Montemor-o-Novo.

* * *

O sr. major Joaquim Abranches, ilustre Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que fez parte do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro e que devia acompanhar os seus camaradas a Loulé, como, de resto, chegou a anunciar-se, não pôde tomar parte na festa, por não se encontrar ainda completamente restabelecido da doença que ultimamente o atacou.

* * *

Pela tarde, os visitantes assistiram nas sacadas do edifício camarário à grande procissão em honra de Nossa Senhora da Piedade, tendo tomado também lugar em recinto reservado, junto ao Santuário, para assistir à tradicional ascensão do andor, que é a cerimónia mais interessante e característica de toda a romaria. Esta, revestiu também um brilhantismo excepcional, tendo sido extraordinariamente concorrida.

No sítio denominado *O Serro*, presenciam o impressionante espectáculo da ascensão da imagem até ao Santuário:

Uma "lança" da "Legião Portuguesa", fez a guarda de honra ao pátio, e um "castelo" da "Mocidade Portuguesa", que fez a guarda de honra ao andor, pré-gando o sr. padre dr. Mendes de Matos. A filarmónica local "Artistas de Minerva", a banda da P. S. P. de Lisboa, e a filarmónica local "União Marçal Pacheco", deram concertos durante a noite, e pelas 24 horas, foi queimado um vistoso fogo de artifício.

Os combatentes regressaram a Lisboa em

GRUPO INSTRUTIVO FERROVIARIO DE CAMPOLIDE

ESCOLA PROFISSIONAL
DE
ANTÓNIO VASCONCELOS CORRÊA

ESTA Escola fundada em 1925 por um grupo de ferro-viários da C. P. do Depósito de Máquinas de Campolide, continua afincadamente a cumprir a missão de instruir e educar os filhos dos seus associados e de espalhar a cultura profissional numa classe que tem prestado ao País valiosos serviços.

Já nos temos referido à Escola que tem a sede em Campolide e que tornou por patrono o nosso presado amigo sr. eng.º António de Vasconcelos Corrêa illustre Presidente do Conselho de Administração da nossa primeira Empresa de Caminhos de Ferro. Hoje voltamos a fazê-lo para noticiar duas solenidades ali realizadas: Aquela em que foi comemorado o décimo aniversário da investidura do Sr. Doutor Oliveira Salazar, na pasta das Finanças, e a colocação do Crucifixo.

Em 27 de Abril, passado efectuou-se uma sessão a

que presidiu o sr. Vasco Dias Ferreira de Moura, secretário-adjunto da Direcção Geral da C. P. e que tinha a ladeá-lo todo o corpo docente e a Direcção da Escola.

O professor do Curso Profissional, sr. dr. Vasco da Penha Coutinho, fez a conferência oficial em que explicou largamente aos alunos e pessoas de família, que enchiam o vasto salão, o que tem sido a obra do Sr. Doutor Oliveira Salazar. Discursaram ainda, na mesma ordem de ideias, os srs.: Director do Curso, dr. Ivo Xavier Fernandes, e Vas Dias Ferreira de Moura, que foram no final muito aplaudidos pela assistência.

No dia 3 de Maio, do mês findo, perante tôdas as crianças das duas escolas primárias que funcionam no esplendido edifício de Campolide, procedeu-se à colocação do Crucifixo na sala de aula.

Presidiu à cerimónia o sr. Matoso Serrano, Director do Distrito Escolar de Lisboa, que dava a direita ao Reverendo Prior de S. Sebastião da Pedreira e a esquerda ao sr. Vasco Dias Ferreira de Moura.

Usaram da palavra, as professoras das duas Escolas, sr.ªs D. Luzia Leite Brandão e Fernanda Soares Moutinho, bem como as individualidades que compunham a mesa, para mostrarem aos pequenos estudantes a imagem de Jesus como símbolo de virtudes que devem tomar como exemplo e a doutrina cristã como base da moral da Nação Portuguesa.

Algumas meninas e rapazes das várias classes recitaram poesias e no final a Direcção do G. I. F. C. ofereceu um lanche aos 140 alunos das suas Escolas primárias.

Ao dar conta das últimas duas sessões realizadas em Campolide, devemos ainda felicitar a Direcção do G. I. F. C. e o seu Corpo Docente pelo cunho verdadeiramente escolar que sabem imprimir às suas festas e que revela o sentido educativo que possuem em alto grau.

combóio especial, que saiu daquela vila pela 1 hora, tendo sido acompanhados à estação do caminho de ferro por muitas centenas de pessoas.

UM BANQUETE EM CASA DO SR. PRESIDENTE DA CAMARA

Às 8,30 horas, foi pelo presidente da Câmara sr. José da Costa Guerreiro, oferecido na sua residência um banquete à Comissão Organizadora da festa.

Presidiu o sr. General Raul Esteves que rodeava a mesa Madame Marieta Guerreiro, e os srs. José da Costa Guerreiro, dr. Bernardo Lopes, dr. Guerreiro Frade, dr. Marrei-

ros Neto e esposa, tenente Vaz Bandeira, dr. Jaime Rua, major Rosa Bastos, Raul Pinto, secretário da Câmara, José Claudim Mendes, José Ribeiro Ramos, Anibal Dias da Silva, João Pontes e Carlos d'Ornellas.

* * *

No teatro Louletano a Banda da P. C. L. dirigida pelo seu maestro sr. tenente Armando Fernandes, deu um concerto cujo benefício reverteu a favor da Misericórdia local.

* * *

Todas as fotografias referentes aos festejos dos combatentes em Loulé podem ser requisitadas nesta redacção.

Os Nossos Mortos

D. JULIETA DE MENDONÇA E COSTA

Ainda a propósito do falecimento da Ex.^{ma} Sr.^a D. Julieta de Mendonça e Costa, filha do fundador desta *Revista* L. de Mendonça e Costa, recebeu o nosso director Carlos d'Ornellas, uma sentida carta de condolências do nosso antigo colaborador, escritor e jornalista distinto sr. Manuel de Seixas.

Também foram recebidos na nossa redacção cartões do sr. General Fernando Borges, Dr. Amorim Ferreira, António Soares, capitão Tadeu da Silveira e José das Neves.

DR. RICARDO BORGES DE SOUZA

Em 20 do mês findo acompanhámos à sua última morada o Dr. Ricardo Borges de Souza, uma figura, a todos os títulos respeitável, que desapareceu no número dos vivos.

A notícia simples que publicaram os jornais da capital chocou-me profundamente. Deu-me a ideia de ter sido esquecido o nome de uma figura fidalga, que uma esmerada educação e fino trato fez conquistar amizades seguras, merecida homenagem ao seu grande carácter de bom português.

Baixo, forte, apoiado em rijos músculos que não vergaram nunca, desde os bancos de Coimbra, Ricardo Borges de Souza teve por companheiros a gente nobre, fidalgos fadistas, rapazes do povo, capas de Coimbra, daquela Coimbra das velhas tradições.

A sua dedicação pelas pessoas amigas, os sorrisos de dois rapazes, as lágrimas de uma mulher, rezavam nos seus olhos brilhantes bem como a nobreza de carácter que possuía um homem honrado, trabalhador, elegante no seu tratar.

Quem estas linhas escreve recorda um passado já um pouco distante e cheio de ilusões. Recorda um cantinho de terra, cheio de amor e de encantos onde religiosamente a vida passava sem tormentos; e, quando o auge de um repasto parecia quebrar alegremente a nota elegante e fidalga desse cantinho, ouvia-se dedilhar um instrumento minúsculo cujas cordas advinham sempre um dia funesto para aqueles que sentem a vida.

Fica-nos na memória outro cantinho — O Penedo Sintrão — onde o espírito do homem da *élite* apreciou e fez-nos apreciar um fado que não é uma canção

banal, doentia nem viciosa, mas sim o fado do povo, aquêlê fado apreciado e descrito pelo Dr. Pinheiro Chagas.

Cumpram os amigos de Ricardo Borges de Souza a dívida bem sagrada: o respeito pela sua memória.

C. O.

* * *

O Sr. Dr. Ricardo Borges de Sousa, era formado pela Universidade de Coimbra; defendeu causas importantes donde lhe veio o seu grande prestígio entre a gente do fôro. Quanto ao desporto, foi um cultor distinto em cada ramo a que se dedicava. Várias vezes campeão nacional no *ténis*, atirador dos mais distintos, e um dos introdutores do *foot-ball* no nosso país; tendo sido presidente da Associação de Foot-ball de Lisboa. Na guitarra foi um *virtuoso*, deixando algumas composições de valôr.

O seu carácter genuinamente português, fê-lo contemporâneo do Conde de Vimioso, e de D. João de Noronha (Paraty).

Recorda-nos ainda outros companheiros como o Dr. Alves de Sá, Matos Moreira, Taylor, etc..

À família enlutada, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, apresenta o seu cartão de pêsames.



Comp.^a dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta
Serviço dos Armazens Gerais

VENDA DE BARRIS VASIOS

Esta Companhia tem para vender na sua estação de Mangualde cerca de 170 barris vãos, servidos a creosote.

Recebe propostas até ao dia 4 de Junho p. futuro, dirigidas à Direcção da Exploração em Figueira da Foz, e encerradas em dois envelopes, o segundo dos quais deve dizer: propostas para o concurso de barris.

As propostas devem indicar o preço oferecido por cada barril e para a totalidade, ficando a Companhia com o direito de adiar a venda se os preços lhe não convierem.

Os preços devem entender-se sobre vagão em Mangualde. Devem também as propostas mencionar a data até à qual são válidas.

Os concorrentes, para que possam ser admitidos a este concurso, deverão depositar a quantia de Esc. 250\$00, importância a que perderão o direito se não aceitarem a adjudicação que de conformidade com a sua proposta lhe seja feita.

Este depósito poderá ser feito nos seguintes locais: Em Figueira da Foz, na Tesouraria da Companhia; em Lisboa, na Administração da Companhia — Rua Victor Cordon, n.º 1 —, e no Porto, no Escritório dos srs. Lobo & Freitas, L.da — Rua do Infante D. Henrique, n.º 39.

Aquella importância será restituída aos concorrentes a quem não fôr feita a adjudicação dos barris.

O adjudicatário entregará todo o valor da venda, logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 14 de Maio de 1938.

O Engenheiro Director da Exploração,
a) Fernando d'Arruda

Não se esqueça dos serviços que pode obter pelo telefone

3 3

Serviço informativo telefónico — Com este número pode obter todas as indicações sobre comboios, vapores, malas postais, farmácias, serviços públicos, horários, etc.... Recados para assinantes que não se encontrem em casa quando procurados pelo telefone...

5 9

Hora exacta... dada automaticamente por um sistema mecânico reproduzindo a voz humana.

9 2

Serviço de despertar — Pedindo nas estações manuais «Chefe da Estação», ou marcando 92 nos automáticos qualquer assinante é despertado pelo telefone à hora que indicar.



O (zero)

Navios atracados — Marcando o zero ou pedindo **TRONCAS**, obtem-se comunicação com os paquetes atracados.

Brevemente novos serviços

INSTALE TELEFONE

USE O TELEFONE

FALE AO TELEFONE

Companhia dos Telefones R. Nova da Trindade, 43
== LISBOA ==

ECOS & COMENTÁRIOS PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

(Continuação da pág. 250)

O CONGRESSO AÇOREANO

NÓS não fomos convidados para o «Congresso Açoreano», mas, apesar disso, não deixámos de dar algumas notícias nesta Revista, e estamos sempre prontos a publicar, dentro das nossas posses tudo quanto seja em defesa do turismo em Portugal, e defesa dos Açores, Madeira e Colónias Portuguesas, provas que sobejamente temos dado.

Realizou-se o Congresso Açoreano dirigido pelo presidente do Grémio dos Açores, sr. dr. Armando Nárscio, clínico ilustre por quem temos bastante simpatia, e admiração pelo seu talento.

Mas, surpreendeu-nos que durante o Congresso Açoreano, onde de tudo se falou, não houvesse quem recordasse os nomes de alguns açoreanos fundadores do Grémio como por exemplo o coronel Astolfo da Costa e Manuel Silveira de Lemos, já falecidos; o dr. Leopoldo do Vale, um sr. Fernandes, continental, etc..

Parece que os fundadores do Grémio deviam merecer da sua Direcção uma homenagem simples no I Congresso Açoreano.

Quem escreve estas linhas tem a autoridade precisa para poder exprimir aos directores do Grémio dos Açoreanos o seu desgosto por ver esquecidos os que tanto trabalharam para o engrandecimento das ilhas dos Açores.

E, fica por aqui o antigo sócio número 1.

OS ACIDENTES DE VIAÇÃO

CONTA-NOS o sr. Georges Marcavi que durante o ano de 1936, os acidentes resultantes da aglomeração de automóveis em Paris, causaram a morte de 435 pessoas contra 463 em 1935.

ACIDENTES MORTAIS DE PARIS

	Mortos					
	1936	1935	1934	1933	1932	1931
Paris.	211	237	236	230	237	—
Suburbios.	224	226	262	251	218	—
Total.	435	463	498	481	455	499

Damos a seguir quais as categorias de usuários que mais sofreram, e também as responsabilidades de cada uma.

AS VÍTIMAS DE ACIDENTES E AS RESPONSABILIDADES

Categorias	Mortos	Por própria culpa
Pedestres.	197	100 ou seja 51 %
Ciclistas.	87	47 ou seja 54 %
Motociclista.	52	35 ou seja 67 %
Viajantes.	40	29 ou seja 72 %
Condutores particulares.	22	12 ou seja 54 %
Taxis.	2	1 ou seja 50 %
Condutores de camiões.	6	1 ou seja 16 %
Auto-omnibus.	6	1
Carros nípomóveis.	1	1 ou seja 100 %
Total.	413	227 ou seja 55 %

Quais são os que provocam os acidentes e a parte de responsabilidades que cabem a cada um dos modos de locomoção. Eis os dados:

OS AUTORES DE ACIDENTES E AS RESPONSABILIDADES

Categoria	Mataram	Responsáveis de
Condutores particulares.	188	111 ou sejam 59 %
Condutores de camiões.	126	62 ou sejam 49 %
Auto-omnibus.	34	9 ou sejam 26 %
Taxis.	31	24 ou sejam 77 %
Motocicletas.	24	19 ou sejam 79 %
Bondes.	8	1 ou sejam 12 %
Carros nípomóveis.	8	1 ou sejam 12 %
Ciclistas.	16	10 ou sejam 62 %
Total.	435	237 ou sejam 54 %

As causas dos acidentes são muito diferentes umas das outras,

O PROBLEMA NACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO, pelo General Raul Esteves

Está publicada a conferência do sr. General Raúl Esteves, proferida em sessão inaugural na Sociedade Geografia, abrindo uma série de conferências realizadas nessa mesma Sociedade sobre o grave problema dos Caminhos de Ferro em Portugal.

«O Problema Nacional dos Caminhos de Ferro», assim se intitula a sua publicação, é um estudo notável tanto no campo económico, como no técnico; sobressaindo a sua maneira lúcida de exposição em face dum assunto tão complexo.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» que ao referido trabalho já deu a publicidade devida, transcrevendo na integra essa valiosa lição, felicita S. Ex.^a por tão bela obra que vem enriquecer a biblioteca ferroviária.



I M P R E N S A

«REPÚBLICA»

Conta mais um ano de existência este nosso colega; por tal facto, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», apresenta à Redacção o seu cartão de felicitações com os desejos de longa vida.



O Problema Nacional Ferroviário

Na conferência que com este título noutra lugar inserimos, da autoria do nosso director sr. Eng.^o Fernando de Sousa vem errada a estatística de exploração pelo Estado relativa a 1925 que deve ser substituída pela que segue, devidamente rectificada:

	Corgo	Sabor	Total
Receitas.	2 057	301	2.358
Despesas.	8.242	2 830	11.100
Receita líquida.	-6.185	-2.559	-8.744
Coeficiente de exploração.	4,01	9,50	4,70

Engraxe só com

MIMI

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.da

Avenida 24 Julho, 102



LISBOA

mas averiguou-se que 16 % são devidos a condutores de veículos que não estavam muito senhores da velocidade desses mesmos veículos ou que não a diminuíam nas passagens perigosas; 17 % são devidos à imprudência dos condutores; enfim, 11 % à inobservância do direito de procedência.

As estatísticas da direcção geral da polícia municipal, ensinam-nos também que é à tardinha que se verifica a maioria dos acidentes mortais: contam-se 138, um por cada três, entre as 17 e 20 horas. À noite é justamente que eles são mais escassos, 33 da meia-noite às seis horas da manhã, num ano inteiro.

O PROBLEMA NACIONAL FERROVIÁRIO

RELAÇÕES DO ESTADO E DAS EMPRESAS
— TARIFAS FERROVIÁRIAS — AS LINHAS
DE VIA ESTREITA

(Conferência feita em 25 de Abril último, na Sociedade
de Geografia pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA)

(Conclusão)

Além disso, esse preço nunca impediria o transporte de mercadorias que só comportassem preços inferiores a $O P_1$.

Suponhamos agora que se fixam preços múltiplos $O P_1$, $O P_2$, $O P_3$, $O P_4$, que têm a parte comum do custo $O C$ e os excessos crescentes CP_1 , CP_2 , CP_3 , CP_4 , correspondentes a portagem.

(O preço $O P_2$ do segundo gráfico corresponde a $O P_1$ preço único, do primeiro).

Vê-se assim que deixariam de ser cedidas aos clientes as receitas de taxas das portagens representadas no primeiro

tarifas não impeçam nenhum transporte e obtenham o máximo das portagens, tanto quanto fôr praticamente possível.

A considerações análogas se presta o serviço de passageiros, cujas condições de transporte e portanto de preços variam.

E' instrumento indispensável de aplicação das tarifas a classificação geral das mercadorias distribuídas pelas suas diversas classes, de modo que se evitem divergências de critério na aplicação das taxas.

Tarifa geral e tarifas especiais e a sua multiplicidade

A multiplicidade de taxas e tarifas permite, como vimos, aumentar, quanto possível, a receita líquida sem diminuir os serviços económicos prestados pela linha, nem impedir o transporte de mercadorias pobres.

Além disso, as condições de transporte variam com a natureza da mercadoria, com as dificuldades e requisitos de acondicionamento e com a rapidez exigida.

Tudo isso se reflete no custo da operação e, portanto, no preço.

E' claro que se deve proceder com largueza e ter em conta encargos médios, simplificando quanto possível as tarifas, de acordo com os ditames do senso prático.

Para atender, pois, esta multiplicidade de circunstâncias diversificam-se as tarifas, tanto de passageiros como de mercadorias.

As tarifas dividem-se em geral e especiais. A primeira corresponde às condições normais dos transportes e estipula as taxas máximas legais, que não podem ser excedidas.

Para atender o valor do transporte e as suas condições discriminam-se geralmente três classes de passageiros ou duas nalgumas linhas — tendência que se acentua para baratear a exploração — e várias classes para as mercadorias, com distinção de grande e pequena velocidade, mercadorias leves e volumosas, valores, gado, veículos, etc.

Além da tarifa geral, há tarifas especiais com reduções de preço conexas de certas facilidades, incluindo o alargamento do prazo de transporte.

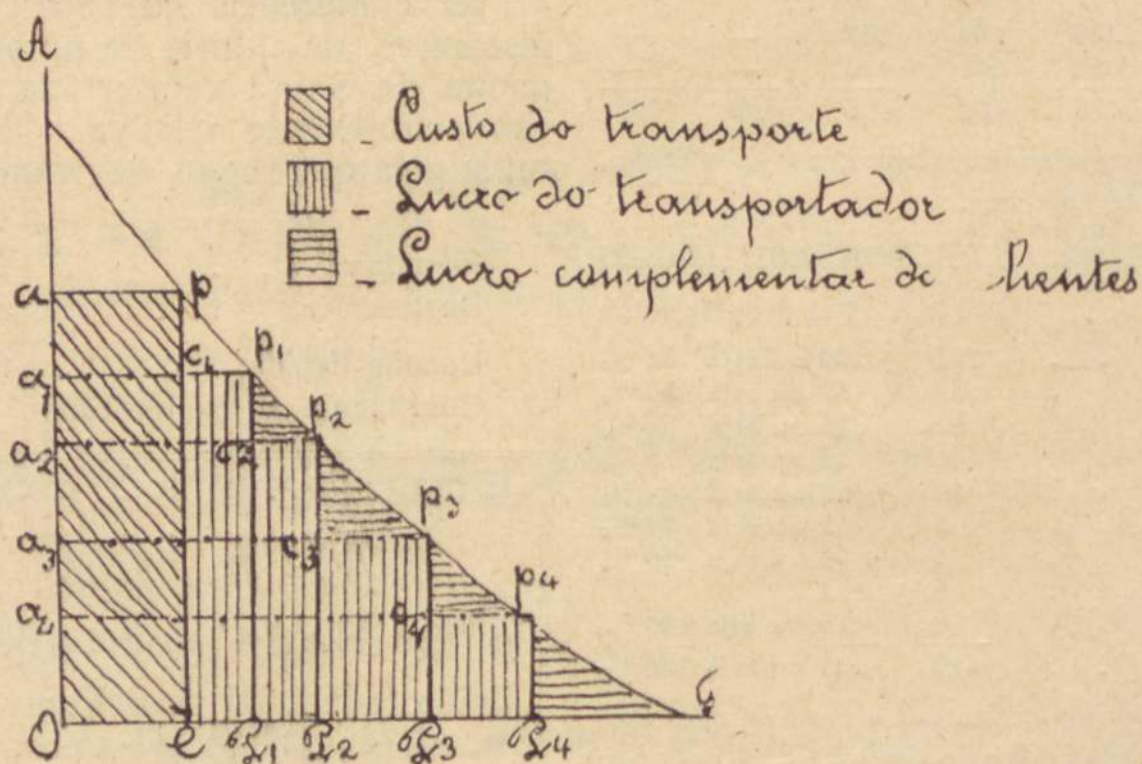


Gráfico N.º 2 — Preços múltiplos

gráfico e que a cedência as reduz aos triângulos $P_4 P p_4$, $c_4 p_4 p_3$, $c_3 p_3 p_2$, $c_2 p_2 p_1$, revertendo para o transportador, como é racional, o resto do que era cedida.

Se houver preços abaixo do da tarifa única, como por exemplo $O P_1$ (2.º gráfico) certas mercadorias, que não comportavam o preço $O P_2$ serão transportadas e a sua portagem beneficiará o transportador.

Vê-se pois a multiplicidade dos preços aproxima o lucro do mesmo do máximo a que pode aspirar, de modo que as

As tarifas especiais adaptam-se às circunstâncias de cada região e às particularidades do seu tráfego e por isso variam com elas, em contraposição da tarifa geral, que é uniforme para todas as empresas.

E' utopia querer uniformisar aquelas em absoluto, o que não impede simplificações desejáveis nesse sentido, como por exemplo a fixação de condições comuns.

Os preços das tarifas, tanto geral como especiais, variam com a distância, salvo excepções para certas zonas a-fim-de

ter em conta o valor económico do transporte, por vezes independente da distância.

De modo geral, é esta o principal elemento de variação e para isso as tarifas são proporcionais ou, de preferência, diferenciais por diversos sistemas para reduzir as taxas aplicáveis aos grandes percursos.

* * *

Há, finalmente, a tarifa de despesas acessórias, correspondentes a operações complementares do transporte e estranhas à distância, como evoluções e manobras de vagões, carga e descarga, armazenagens e depósitos, transmissões, transbordos, uso de guindastes em estações flúvias ou marítimas, etc..

Conviria eliminar, compensando-as quanto possível, essas taxas, que oneram consideravelmente as expedições a curta distância, exactamente as mais sujeitas à concorrência.

Tem de se proceder com prudência nessas simplificações, por causa da receita avultada a que a tarifa dá lugar.

Assim, em 1925, as receitas de transportes líquidas de impostos somaram em toda a rede 197.400 contos e as receitas acessórias 25.700, ou 12 % das primeiras.

* * *

Não compreendo a insistência com que se tornou dependente da revisão da tarifa geral a última concessão de um adicional de 10 %, imperfeito paliativo, que favorece a concorrência da camionagem e finda automaticamente ao cabo de poucos meses, ainda que durem as circunstâncias que o provocaram.

Foi pedido unicamente na falta de providências mais largas e profundas e perante a urgência de remediar a considerável elevação do custo do carvão e dos metais por um aumento de tarifas de pronta aplicação.

Mas que se lhe ponha por condição a revisão da tarifa geral?! Que influência capital pode ter esta na situação das empresas?

Todos reconhecem a necessidade de lhes dar maior liberdade de acção em vista da concorrência, que suprimiu quasi o monopólio que usufruíam e tem de ser devidamente regulada. Como se modificam, na tarifa geral, os preceitos de carácter policial, que nela figuram e se inspiram nas prescrições dos diplomas fundamentais: lei de 1864 e regulamento de polícia e exploração de 1868, cuja revisão se prepara há muito?

Quais são as bases dessa revisão de tarifas? Renuncia-se à unidade assegurada há bastante tempo?

Porque fica fora da revisão a tarifa comum de despesas acessórias, conexas da tarifa geral e seu complemento?

A proposta do adicional — fraco paliativo temporário após tanto tempo de crise — desacompanhado de outras providências, aliás alvitadas, e a sua discussão na Assembleia Nacional, muito abaixo do notável parecer da Câmara Corporativa — elaborado com tanta proficiência pelo sr. dr. Rui Ulrich, da mais alta competência — mostraram que o problema ferroviário, apesar da sua pungente acuidade, permanece sem solução eficaz e sem estudo profundo feito de acordo com as empresas. Nem ao menos o sistema de tarifação foi encarado com plena visão da realidade.

As tarifas perante a concorrência

A gravidade da concorrência do automóvel ao caminho de ferro cresce de dia para dia. Minorada, é certo, para o passageiro, reveste forma caótica e desordenada para a mercadoria.

O sr. general Raul Esteves indicou lucidamente o que o interesse nacional exige.

Nada acrescentarei às suas considerações; apenas observarei que a redução de tarifas não remediará o mal; em muitos

casos é inútil capitulação do caminho de ferro e sacrificio sem compensação.

O seu aumento serve, quasi só, para estimular uma concorrência não regulada nem fiscalizada, e por isso não determina melhoria sensível.

Não quer isso dizer que se não deva proceder à revisão criteriosa, que remova embaraços e delongas, simplifique e harmonise tarifas, sem sacrificio, porém, ao prurido da unidade, receitas de valia.

Há que desenvolver por multiplas combinações o chamado transporte de porta a porta em coordenação do caminho de ferro com a camionagem, seu útil complemento.

Essa revisão tem que ser feita, não porém de afogadilho, e outras providências a devem preceder, como são a reforma do regulamento de policia e exploração e o regulamento da camionagem em coordenação com os caminhos de ferro. Urge conceder os auxilios precisos para assegurar a imediata regularização dos trabalhos de conservação das linhas e material e proceder à aquisição de material circulante.

TERCEIRA PARTE

As linhas de via estreita

Origem e justificação da via estreita — Característicos técnicos e valor económico — A sua introdução e desenvolvimento entre nós

Quando se iniciou a construção de caminhos de ferro, deu-se à via a largura de 1^m,44 entre carris, igual à distância das rodas nos veículos ordinários.

Esse tipo de via generalizou-se, com raras excepções, em toda a Europa.

A Russia, porém, isolou-se, por motivos de ordem militar e mediante a via de 1^m,523.

O mesmo fez a Espanha, que por preocupação da defesa, acobertadas, porém, sob o pretexto de maior capacidade do material circulante e potencia das locomotivas, adoptou a via de 1^m,676 em vez da normal, que era, sob esse ponto de vista, julgada satisfatória por toda a parte.

Portugal, ao entrar decididamente, em 1852, na fase das realizações tentadas em 1845, foi seduzido sobretudo pela miragem das grandes comunicações internacionais.

Já em 1845, em artigo da *Revista de Obras Públicas*, dirigida pelo economista Oliveira Marreca e órgão da *Companhia das Obras Públicas de Portugal*, se visionava «no trço do Cais dos Soldados a Santarém, o inicio da grande linha vertebral dos caminhos de ferro da Europa, de Lisboa, por Madrid, Bordeus, Paris, Bruxelas, Colonia, Berlim, Dantzig a Koenisberg, com 3.420 quilómetros».

Nem mais nem menos.

Essas ilusões ácerca da grande intensidade do futuro trafego internacional através da Espanha mantêm-se apesar dos desmentidos da experiência. Em 1934, antes da guerra de Espanha, houve apenas cerca de 60.000 passageiros que atravessaram a fronteira e 7.000 no *Sud Express*.

As linhas de Leste até à ponte de Asseca, as do Sul e Sueste até Vendas Novas e Setúbal, foram construídas com a via normal de 1^m,44.

Chegamos a ter 130 km. dessa bitola em exploração.

Em 1859 e 1860 adoptámos a via espanhola de 1^m,676 para assegurar a unidade peninsular e alargámos os troços construídos. Tornaram-se assim as linhas menos adaptáveis aos accidentes do terreno e portanto mais cara a construção.

Como é sabido, a resistência devida à passagem das curvas cresce à medida que os raios diminuem, mas, para o mesmo raio, diminue com o estreitamento da via, o que torna possível a adaptação da via estreita a terrenos acidentados, com grande economia da construção em relação à via larga.

Há o inconveniente do transbordo nos pontos de encontro das linhas de bitola diferente, que para os passageiros existe,

aliás, na maioria dos casos, nas relações das linhas principais com as secundárias da mesma bitola.

Deve-se ainda notar que as resistências diminuem com o emprego do material circulante articulado mediante vários artificios, aplicáveis com qualquer tipo de via.

É certo que a via larga pode ser construída em condições relativamente económicas, desde que os raios das curvas desçam a 180^m ou 200^m. Na via estreita considera-se limite razoável o raio de 100^m, embora se desça, como se fez entre nós, a 75^m e mesmo a 60^m excepcionalmente da Régua a Vila Real.

Em linhas secundárias e em terreno acidentado é pois de aconselhar a via estreita.

Num elucidativo opusculo, publicado em 1930 pelo distinto engenheiro o sr. Francisco de Lima, à cerca do *Valor económico das linhas de via estreita*, frisa-se a expansão que tem tido este tipo de via no mundo inteiro e o seu predomínio em muitos países. Assim, há na Africa 54.000 quilómetros de via estreita contra 6.500 de via larga e 55.000 na América, o Japão tem cerca de 11.000 quilómetros de via estreita.

Na Suíça, a par da via normal, há linhas de grande tráfego, como os Caminhos de Ferro Réticos, de via estreita. A França e a Bélgica tem extensa rede de 1^m.

* * *

Se os países de via normal de 1^m,44 julgaram vantajoso o emprêgo concomitante de 1^m,0, por maioria de razão a devíamos preferir em certas linhas à de 1^m,676.

Enquanto se tratou da construção das linhas principais: Beira Alta, Minho e Douro, seguiu-se o critério inicial do recurso à via larga. Por maioria de razão no Alentejo, pouco acidentado, salvo na passagem das serras do Algarve, tudo justificava a unidade de via de 1^m,676.

A via estreita começou entre nós por mero incidente.

A iniciativa privada suscitou esse tipo em linhas suburbanas do Porto, como foram as do Porto à Póvoa e Famalicão em 1873 a 1876 com via de 0^m,90 e a do Bougado a Guimarães, de 1872 a 1880, com via de 1^m.

No plano da rede estudado pela Associação dos Engenheiros Civis em 1876 e 1877, figuravam em larga escala as linhas de 1^m, enquanto Oliveira Martins planeava o prolongamento da da Póvoa até Chaves e Vila Real.

Em 1884 e 1885 concederam-se os troços do Tua a Miranda e de Santa Comba a Viseu em condições largas de construção: curvas de 150^m e rampas máximas de 18 m/m.

Em 1886 Emilio Navarro mandou estudar numerosas linhas de via estreita entre o Mondego e o Minho.

Em 1889 foi concedida a linha de Espinho à Torre de Eita perto de Viseu, mas só em 1901 se publicou o alvará de concessão e mudou para Viseu o termo da linha e em 1907 se tornou definitiva a concessão com garantia de juro. Construiu-se a linha e desde 1914 está em exploração.

Em 1900 Elvino de Brito decretou, após inquérito, o plano de linhas complementares ao Norte do Mondego, constituído quasi todo por linhas de 1^m.

Parte desse plano foi gradualmente realizado após a lei de 14 de Julho de 1899, que criou o Fundo Especial e a Administração Autónoma dos Caminhos de Ferro do Estado.

Construiu-se o prolongamento da linha do Tua até Bragança, e a linha do Corgo, da Regoa a Chaves; do Tamega; Livração a Celorico e seu prolongamento; do Sabor, do Pocinho a Miranda.

São linhas afluentes da do Douro e não tem entre si ligações, que tornem possível a passagem de material de umas para outras e a sua concorrência a oficinas comuns.

* * *

Entretanto a linha de Guimarães fôra prolongada a Fafe e em 1927 fundiam-se as duas Companhias: Póvoa e Guimarães, para formarem, pela acção de um homem de larga iniciativa, Eduardo Plácido, a Companhia do Norte de Portugal, que

obteve várias concessões e construiu a linha da Trofa à Senhora da Hora e alargou para 1^m, a do Porto à Póvoa e Famalicão.

Construiu a segunda via entre a Boa Vista e a Senhora da Hora.

Tanto sofreu por isso! À sua memória presto saúdosa homenagem.

Após demorado inquerito foi revisto o plano geral da rede ferroviária, e aprovado por decreto de 1930, no qual se incluíram numerosas linhas de via estreita.

* * *

Dada esta notícia sumária da constituição do que imprópriamente chamemos rede de via estreita, composta de linhas e troços dispersos, que se acham divididos por empresas, importa definir a economia de cada uma, os serviços que presta e a situação em que se encontra.

Está sendo construída pelo Estado a linha da Regoa por Lamego a Tarouca e Vila de Ponte, adiantada na infraestrutura até Lamego.

Está construída a infraestrutura da linha do Lima de Viana até Ponte do Lima, que deve ser concluída até Ponte da Barca e os Arcos.

Não faço menção detida da linha do Lena, designada para nucleo de um grupo. O seu character de linha mineira e as incertezas acerca do valor do jazigo carbonifero fizeram adiar resolução definitiva.

Deve-se, porém, construir a linha de Tomar à Nazaré, pelo menos na parte do Porto de Mós a Chão de Maçãs, que, junta ao troço existente da Martingança a Porto de Mós, facilita as comunicações com Fatima.

As empresas existentes, a sua história, a sua função económica e financeira — A crise que atravessam

São três as empresas que actualmente existem:

a) *Companhia Nacional*, concessionária das linhas do Tua a Bragança e de Santa Comba a Viseu, com garantia de juro, cuja extensão soma 185 quilómetros e arrendatária das antigas linhas do Estado: Corgo e Sabor, a primeira de 98 quilómetros e a segundo com 78 quilómetros até Mogadouro, ao que se acrescentarão dentro de poucos dias 33 quilómetros de Mogadouro a Duas Igrejas. Somam as duas 204 quilómetros. A extensão dos dois grupos perfaz 389 quilómetros.

Aspira, há muito, a Companhia à concessão da linha de Viseu ao Tua, que fez estudar para ligar as duas primeiras citadas e que mede cerca de 120 quilómetros em parte de construção difficil, com uma ponte sobre o Douro e poucas probabilidades de tráfego intenso.

Enquanto essa linha não existir, terá a C. N. quatro explorações isoladas.

b) *Companhia Portuguesa de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro*, concessionária da linha de Espinho a Viseu, com ramal para Aveiro, prolongado ao canal de S. Roque. A concessão foi feita em 1901 e completada pela garantia de juro em 1907. Após vários incidentes concluiu-se a construção em 1914.

Obteve a Companhia, em 1927, a concessão do prolongamento do ramal de Aveiro a Cantanhede, mas nunca se procedeu à celebração do contrato a-pesar-das suas instâncias.

Pediu a concessão de um troço da Arrifana à Senhora da Hora, que foi incluído no plano de 1930, para ligar as suas linhas com as da Companhia do Norte e suprimir os transbordos em Espinho de ou para o Porto.

c) *Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal*, na qual se fundiram as da Póvoa e Guimarães e, por contratos vários de 1927, é concessionária, com garantia de anuidade, das linhas da Trofa à Senhora da Hora, da Póvoa a Esposende, Braga e Guimarães e do troço da Boa Vista à Trindade.

Encontram-se em exploração as antigas linhas, que medem:

Pôrto à Pova e Famalicão e Ramal de Leixões	64
Trofa a Fafe	56
	120
Com garantia do juro, Trofa à Senhora da Hora	23
	143

Está em construção o trôço da Boa Vista à Trindade para trazer a linha ao centro do Pôrto.

Explora por arrendamento o trôço da linha do Tamega, da Livração a Celorico, na extensão de	36
Total em exploração	179

É obrigada a tornar independente da linha do Minho a sua entre Trofa e Lousado em vez do leito comum, para o que tem garantia de juro.

Depois desta sinopse, analisemos a situação de cada empresa.

a) Companhia Nacional

As três linhas concedidas, que somam 185 quilómetros, têm garantia do juro, cuja soma deu lugar, no Balanço de 1936, ao débito de 5.137 contos.

Nesse ano recebeu 81 contos do complemento garantido, que chegou, anos atrás, a 212.

O Estado recebeu, de imposto ferroviário, em 1936, 379 contos das três linhas.

Se compararmos as receitas e despesas da exploração em 1929, primeiro ano antes da crise, com as de 1936, teremos em contos:

	1929	1936
Receitas	4.171	3.620
Despesas	3.682	3.317
Receita líquida	489	303
" fora do tráfego	121	138
Garantias de juro	42	87
	862	628
Encargos de obrigações	216	217
Disponibilidades	485	311

De 1929 para 1936 as receitas desceram 551 contos e as despesas 361, o que traduz, todavia, deficiências ou adiamento dos trabalhos de conservação, como não podia deixar de ser.

A Companhia, se estivesse entregue unicamente à exploração das linhas de que é concessionária, poderia melhorar a situação destas, mas para largas renovações do material teria de recorrer ao crédito.

O contrato de 27 de Janeiro de 1928, de sub-arrendamento, ou antes de arrendamento das linhas do Corgo e Sabor, criou-lhe, porém, uma situação difícil.

Segundo a última estatística publicada da exploração pelo Estado, relativa a 1925 houve:

	Sabor	Corgo	Total
Receitas	2.057	8.301	2.358
Despesas	8.242	2.860	11.100
Receita líquida	-6.185	-2.559	-8.744
Coeficiente de exploração	4,01	9,50	4,70

A C. P., que fizera o arrendamento global dos C. F. E., entendeu e muito bem que devia entregar as linhas de via estreita a empresas especializadas na exploração económica das dêsse tipo. Os resultados corresponderam à expectativa, como o prova o confronto das receitas e despesas, em contos,

nas duas linhas em 1929, primeiro ano completo de exploração, com as de 1936, último cuja estatística está publicada:

1929

	Corgo	Sabor	Total
Receitas	2.712	337	3.049
Despesas	2.794	637	3.431
Receitas líquidas	-82	-300	-392
Coeficientes	1,03	1,88	1,12

1936

Receitas	2.432	46	3.178
Despesas	2.410	868	3.278
Receitas líquidas	22	-122	-100
Coeficiente	0,99	1,16	1,03

Deve-se notar que a linha de Sabor está no período de exploração provisória com a construção em andamento. A extensão em exploração passou, de 50 quilómetros em 1929, a 73 em 1936 e vai dentro de dias ser de 106. Por isso a receita subiu de 337 contos a 746.

É preciso frisar que a Companhia conseguiu:

- 1.º aumentar de 280 contos a receita da linha do Corgo;
- 2.º reduziu os coeficientes de 4,01 e 9,50 a 0,99 e 1,15.

Que recompensa desse relevante serviço, mancebo de um contrato injusto, que cometeu o erro de firmar?

Os *deficits* de exploração, de 1928 a 1936, somaram, em contos:

Renda fixa, juros das obrigações especiais e reservas para material	2.310
Total de encargos	6.960
Recebido do Estado como participação nos <i>deficits</i>	1.703
Total dos prejuízos	5.257

Esse prejuízo absorveu todas as disponibilidades, que resultaram da exploração das linhas próprias desde o começo do arrendamento e ainda em 1936 a conta de Ganhos e Perdas fechou com um *deficit* de 254 contos.

Requeru a Companhia o juízo arbitral para se fixar a participação do Estado nos *deficits* do período seguinte ao que deu lugar ao pagamento dos 1.703 contos. Ao contrário do primeiro julgamento, que declarava aplicável à doutrina da sua equitativa sentença às contas futuras, a segunda sentença, firmada em estranhos considerandos, recusou a comparticipação do Estado nos *deficits*.

A Companhia devia ter interrompido, há muito, a exploração, pois não é obrigada a suicidar-se por ter aliviado o Estado de pesados encargos.

Como se geraram as ilusões que determinaram o sub-arrendamento?

Esperava-se o rápido prolongamento da linha do Sabor; estava-se no período, anterior à crise, do crescimento de receitas; a Companhia confiava nos resultados da sua exploração económica, e êsses, não faltaram, como vimos.

Honrou assim as suas tradições. É de toda a justiça compensá-la da totalidade dos *deficits* injustamente suportados e auxiliá-la na transformação e aquisição de material circulante.

Deve-se também fazer o possível para pôr termo, em futuro próximo, ao isolamento das suas quatro explorações.

b) Companhia Portuguesa para a construção e exploração de caminhos de ferro

As linhas do Vale do Vouga: Espinho a Viseu e ramal de Sernada a Aveiro, prolongado ao canal de S. Roque, medem 179 quilómetros e tem a garantia de juro de 5% sobre o capi-

tal de 20 contos por quilómetro. Encontra-se, há muito, no período de reembolso, pois de 1.203 contos, que recebeu, já reembolsou 606.

Foi construída em condições económicas, pois desceram os raios a 80^m e subiram as rampas até 25 m/m.

A-pesar disto, transportou em 1936, 728.000 passageiros e 121.000 toneladas.

Confrontemos os resultados da exploração em 1929, último ano antes da crise com os de 1936, última da estatística publicada:

	1929	1936	Diferenças
Passageiros . . .	858.000	729.000	—124.000
Mercadorias . . .	127.800	121.000	— 6.800
Receita-passageiros.	2.409	1.871	— 538
Mercadorias . . .	3.340	2.967	— 373
Total da receita . .	5.749	4.838	— 911
Despesa-exploração	5.311	4.557	— 754
Receita líquida . .	438	281	— 157

Em 7 anos houve uma quebra de receitas de 911 contos, quasi por igual proveniente de passageiros e mercadorias. E em 1937 houve ainda menos 360 contos, o que eleva a diminuição desde 1929 a 1.271 contos. Por isso em 1937 houve, pela primeira vez, *deficit* de exploração de 37 contos, reduzido a 22 pelas receitas fora do tráfego.

As despesas de exploração já desceram abaixo do razoável no que respeita a conservação da linha e do material, pois está parte do respectivo pessoal reduzido a quatro dias de trabalho por semana. O carvão e os metais encareceram enormemente. Que será da linha dentro de poucos anos, se tal regime continua?

E, todavia, o Estado viu aumentado o seu património com 179 quilómetros de linhas, que nada lhe custaram, pois a garantia de juro em reembolso está reduzida a cerca de 600 contos. Tem recebido do imposto ferroviário milhares de contos desde o início da exploração, pois em 1936 esse imposto representava 542 contos. Viu surgir muitíssimas fábricas ao longo da linha, quasi todas posteriores à construção desta. Construíram-se numerosas casas de habitação. Cresceu consideravelmente o rendimento colectável da região sob as mais variadas formas.

Como se justifica então a ruína da Companhia, cujos corpos gerentes exercem, há tempos, gratuitamente, as suas funções e que não têm meio de ocorrer aos encargos das obrigações? Das acções é ocioso dizer que nunca tiveram dividendo.

É aflitiva a situação de tesouraria.

A explicação está na depressão das receitas pela concorrência desenfreada da camionagem em estradas que serpenteiam ao longo da linha; no agravamento do custo do carvão e dos metais; na exigência do pagamento de 2.362 contos de material alemão, que podia ter-lhe sido entregue sem encargo, ficando desde logo propriedade do Estado. Ainda lhe falta pagar 504 contos.

Carece a Companhia de 1.150 contos para ocorrer a atrasos de conservação e mais 600 para melhoramentos nas oficinas e construção de casas de guarda e outras obras.

Pediu e obteve a concessão da linha de Cantanhede, que mede 48 quilómetros e traria valioso tráfego as linhas em exploração.

Pediu também a da arrifana ao Pôrto, de grande valor e que se pode reduzir a 43 quilómetros e ir à Trindade. O desenvolvimento do pôrto comercial e de pesca de Aveiro será factor valioso do seu desenvolvimento. Nenhum de aqueles pedidos surtiu efeito.

c) Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

Como atrás referi, há que distinguir:

1.º — as linhas concedidas, com 120 quilómetros, construídas sem auxílio do Estado: Pôrto a Pova e Famalicão e ramal de Leixões; 64 quilómetros com via de 0^m,90, e Trofa

a Guimarães e Fafe com 56 quilómetros de via de 1 m., a que se acrescentaram 23 quilómetros, com garantia de juro de 9 e 7,5 %, de Trofa à Senhora da Hora em exploração desde 1932, o que eleva a extensão a 142 e mais o curto troço, quasi construído, da Boavista à Trindade.

2.º — A linha arrendada do Tamega, desde 1928, com 28 quilómetros, que subiram a 36 em 1932, em que ficou em exploração da Livração a Celorico.

A extensão total das linhas elevou-se gradualmente de 220 quilómetros a 179.

Eis os resultados da exploração nos anos de 1926, antes da fusão; 1927, antes do arrendamento; 1929, antes da crise de receitas; 1936, último da estatística publicada:

Linhas próprias

	1926	1927	1929	1936
Receitas . . .	6.399	6.939	6.480	6.448
Despesas . . .	6.222	6.738	6.012	6.502
Receitas líquidas.	177	261	468	—60

Linha arrendada

Receitas . . .	298	250
Despesas . . .	556	556
Receitas líquidas.	—258	—303

Vê-se que, apesar da ligação e unificação de bitola das antigas linhas e da maior extensão explorada, a receita diminuiu consideravelmente por efeito da concorrência de camionagem.

Assim, o movimento foi o seguinte:

Linhas próprias

Quantidades	1929	1936
Passagens . . .	2.021.000	2.211.000
Mercadorias . . .	139.300	129.200
<i>Receitas em contos</i>		
Passagens . . .	3.803	3.657
Mercadorias . . .	2.682	2.785

Linha arrendada

Quantidades	1929	1936
Passageiros . . .	69.700	61.300
Mercadorias . . .	12.142	6.400
<i>Receitas em contos</i>		
Passageiros . . .	137	124
Mercadorias . . .	161	126

Na linha do Tamega foi pois grande a diminuição, a-pesar-de mais 14 quilómetros explorados.

Além da quebra de receitas deram-se vários factos desfavoráveis à situação financeira.

A Companhia alargou a via de 0^m,90, modificou o material e faz grandes despesas de reparação de ambos.

Construiu a segunda via da Boavista à Senhora da Hora. Aceitou a redução de cerca de 7.250 contos nas bases da garantia das duas linhas a construir, e assim se obrigou a obter sem garantia os recursos complementares precisos.

Teve graves prejuizos na linha arrendada, cujos *deficits*, o contrato lhe imputou, injustamente. Esses *deficits* somaram, de 1928 a 1936, 2.415 contos, menos 170 pagos pela C. P.; o prejuizo foi de 2.245.

O Estado não lhe concedeu o juizo arbitral.

Houve demoras de várias resoluções, que se traduziram em prejuizos consideráveis.

Tudo isso causou situação difícil de Tesouraria, cerca de 10.000 contos de débitos e a interrupção das obras da Boavista à Trindade.

A Companhia tinha preparado um financiamento baseado

na conversão das obrigações de 9 e 7 1/2 % para 5 % sem alteração da anuidade do Estado e que dava lugar à colocação das acções em carteira e das obrigações garantidas, suficiente para pagamento integral das dívidas e conclusão do trôço, já adiantado, da Boavista à Trindade.

Não estava em falência. Não tinha letras protestadas.

Negou-se-lhe o adiantamento, por algumas semanas, do complemento garantido de um semestre, e só mediante suprimimento bancário a curto prazo pôde pagar o cupão do semestre, a despeito de todos os esforços feitos para lhe tolher os recursos precisos e atirá-la para a falência.

Por decreto de 5 de Julho de 1933 tomou o Estado conta da sua administração, sem lei que o autorizasse, e confiou-a a uma Comissão administrativa; proibiu a assembleia geral, que devia pronunciar-se sobre a operação financeira; adiantou fundos à Comissão; mandou preparar em seis meses um acôrdo com os credores, que se arrastou mais de três anos, e a reforma das concessões e dos estatutos. O Estado adquiriu a baixo preço as acções em carteira precisas para dispor da assembleia geral e ao cabo de quatro anos reuniu esta para votar novos estatutos e as bases da reforma das concessões e para aprovar a conversão decretada das obrigações e o acôrdo com os credores mediante redução dos débitos a 60 e 50 %.

Nove meses vão passados sem se elegerem corpos gerentes. É a Comissão delegada do Estado que está negociando a fusão das três empresas de via estreita. Protelou-se a conclusão do trôço da Boavista à Trindade, que podia estar concluído há quatro anos e assim se perderam avultadas receitas.

Entretanto deixou-se reconstruir a ponte do Ave só para via larga e não se providenciou para a independência das linhas do Minho e de Guimarães, como estava prescrito pelos contratos.

Não se remodelou a Caixa de aposentações e socorros, que impõe excessivo gravame à Companhia.

* * *

Não entro em mais pormenores, nem repito apreciações largamente feitas na Imprensa ácerca deste caso sem precedentes.

O que deixo dito mostra a difícil situação da Companhia.

Evoco saudosamente a memória do seu fundador, de tão rasgadas iniciativas e tão cruelmente vituperado.

Remédios da crise — Construção de linhas — Agrupamento e fusão

Ao analisar a situação de cada linha, indiquei providências que se impõem. Mais algumas breves reflexões apresentarei ainda.

Primeiro que tudo, deve ser reformado o contrato de arrendamento das linhas do Estado: Corgo, Sabor e Tamega, libertando as empresas de *deficits* de exploração iniquamente suportados e reembolsando-as dos que pagaram, devendo os respectivos reembolsos ser aplicados à reparação das linhas e material.

Deve-se proceder pela mesma forma em relação ao material alemão, destinando-se a importância restante a reparações e à compra de novo material, que fique também pertencendo ao Estado.

Urge também modificar a situação, como atrás se ponderou, no que respeita à concorrência desregrada do automóvel, substituída pela coordenação racional dos transportes.

Construção de linhas

É certo que se impõe a prudência na construção de novas linhas para pôr termo ao isolamento dos vários grupos de via estreita. Julgo, porém, que se devem construir:

1.º — A linha de Viseu ao Tua, possivelmente suprida, no trôço Vila da Ponte ao Tua, pelo da Régua à Vila da Ponte

e o trôço de Vila Pouca ou Pedras Salgadas a Mirandela, o que deixaria ligadas as linhas de Santa Comba a Vizeu, do Corgo, do Tua e do Vouga.

2.º — As linhas de Aveiro a Cantanhede e a da Arrifana ao Porto, que liga as do Vouga às do Norte.

3.º — A linha do Ave até Arco de Baulhe para ligação das do Minho com a do Tamega, adiando-se, porventura, a construção do Arco às Pedras Salgadas para mais tarde.

É grande o dispendio a realizar no prazo de 6 a 10 anos, mas a melhoria obtida na rede seria considerável pela utilidade das linhas, embora possam ser algumas deficitárias.

Agrupamento e fusão

É manifesta a utilidade do agrupamento de linhas com unidade de administração e redução de despesas desta e de oficinas comuns.

É preciso porém que estejam ligadas. Não se agrupam racionalmente linhas, deixando-as isoladas.

A solução simplista de obrigar ao agrupamento as três empresas existentes, como condição prévia de qualquer auxílio do Estado, é a inteira inversão da ordem que pode ser seguida frutuosamente.

Apenas as linhas do Vouga estão ligadas com a de Santa Comba.

As da Companhia do Norte não têm ligação com as outras. As linhas do Tua e do Sabor estão isoladas. Todas as três empresas se encontram em regimes diversos de garantia de juro. Duas delas têm contratos ruinosos de arrendamento de linhas, que há muito deviam ter abandonado desde que não fôssem aliviadas dos *deficits* pela reforma dos contratos.

Como se pode chegar a fusão sobre bases inadequadas, por muito boa vontade e espírito conciliador que haja?

A fusão desvantajosa não pode ser imposta; daria lugar ao resgate, oneroso para o Estado e que faria entregar a administração das linhas ao próprio Estado, que não foi feliz nos últimos 17 anos da sua gerência, ou a outra empresa, que só aceitaria a exploração em condições mais onerosas para o Estado.

Desafogue-se a situação das actuais empresas, estudada de acôrdo com elas e com largueza de espírito, que derive da recta noção do interesse público.

Comprometa-se o Estado a construir as ligações necessárias e entregá-las às empresas e só então se poderão realizar vantajosamente agrupamentos e fusões dignas desse nome.

Em estudo há muito feito e publicado em 1933 na *Voz* e na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* formulei o meu modo de ver, subordinado, é claro, à construção de certas linhas de ligação, que indicava:

Um grupo que abranja todas as linhas ao Norte do Douro, tendo por núcleo as da Companhia do Norte;

Outro grupo de linhas ao sul do Douro, tendo por núcleo as do Vouga.

Ambos os grupos iriam do litoral à zona fronteiriça.

Essa fórmula seria gradualmente realizada, quando as circunstâncias a aconselhassem e por meios que não ferissem legítimos interesses.

As vantagens da reunião dos dois grupos num só podiam ser obtidas por úteis combinações.

Os factos ultimamente ocorridos mais me confirmam neste juízo.

CONCLUSÃO

É mais que tempo de pôr termo à dura prova a que submeti a paciência do meu benévolo auditório com a minha longa e fastidiosa exposição de tão vasto e complexo assunto.

Por tanta bondade os meus efusivos agradecimentos.

As conclusões foram esboçadas perante cada aspecto do

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 106, II série de 10 de Maio publica o seguinte:

Declara-se que no despacho publicado no «Diário do Governo» n.º 102, II série, de 5 do corrente mês, relativo à aprovação do 6.º aditamento à tarifa especial n.º 2-A de grande velocidade proposto pela Sociedade Estoril, onde se lê: «projecto do 6.º aditamento», deve ler-se: «projecto do aviso ao público anulando o 6.º aditamento à tarifa especial interna n.º 2-A».

O «Diário do Governo», n.º 108, II série, de 12 de Maio publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de hoje, o novo quadro de distâncias quilométricas de aplicação na linha do Sabor, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por des-

problema ferroviário e especialmente no que respeita às linhas de via estreita.

Seja-me lícito porém sintetisa-las num grito de alma, de-sassombrado e sincero, ditado unicamente pelo patriótico desejo de vêr assegurar aos caminhos de ferro o desempenho cabal da importante função que lhes incumbe na vida nacional.

* * *

A rede ferroviária e os seus diversos elementos não são mero empreendimento industrial e comercial, que o Estado deva abandonar à sua sorte.

Constituem um serviço público útil e necessário, de primordial importância, cujo funcionamento e progresso o Estado deve assegurar, defendendo-o, cordenando-o com outros meios de transporte, suprimindo concorrências nocivas e *suprindo as deficiências de recursos financeiros das empresas nos termos que o interesse público aconselhar.*

* * *

Não queira o Estado que perante a ruína dessa rede a Nação possa repetir o grito pungente do grande Augusto após a derrota e morte de Varus por Armínio: «**Varus, Varus, que fizeste das minhas legiões?**»

É preciso que os nossos caminhos de ferro não se sintam tentados a dirigir aos poderes públicos a audaciosa e eloquente imprecação do Padre António Vieira a Deus, ao prègar acerca das guerras com os holandeses no Brasil:

Deixai-nos, repudiái-nos, desfazei-nos, acabai-nos!

Mas só digo e lembro a Vossa Majestade. Senhor, que estes mesmos, que agora desfavoreceis e lançaís de vós, pode ser que os queirais algum dia e que os não tenhais!

Disse.

pacho desta Direcção Geral de hoje, o projecto de aviso ao público, anunciando o serviço que prestam as estações e paragens, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de hoje, o projecto de aviso ao público, fixando quais as linhas das estações não afectas às operações de carga e descarga de vagões, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Em conformidade com o artigo 5.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de hoje, o projecto do 2.º aditamento à tarifa especial interna n.º 3 de grande velocidade, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano passado, foi aprovado por despacho desta Direcção Geral de hoje, o projeto do 4.º aditamento à tarifa especial interna n.º 4 de grande velocidade, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

O «Diário do Governo», n.º 105, II série, de 9 de Maio publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de 4 do corrente mês:

Américo Augusto, fiscal de exploração, via e obras de 1.ª classe da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 107, II série, de 11 de Maio publica o seguinte:

António Pinto Serra, primeiro oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Por despacho ministerial de 4 do corrente mês:

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral — concedidos vinte e dois dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, referente ao ano de 1937.

O «Diário do Governo», n.º 108, II série, de 12 de Maio publica o seguinte:

Por despacho de 7 de Maio:

José Filipe, escriturário de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos vinte e sete dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo», n.º 111, II série, de 16 de Maio publica o seguinte:

Por despacho de 11 de Maio:

António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento, engenheiro electrotécnico de 2.ª classe — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Francisco José Nobre Biscaia, segundo oficial — ídem, ídem, ídem.

O «Diário do Governo», n.º 104, III série, de 17 de Maio publica o seguinte :

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão nomeada por portaria de 12 de Abril próximo findo, que vistoriou o trôço da linha do Sabor compreendido entre as estações de Mogadouro e Duas Igrejas, na extensão de 32,656.64 quilómetros, que seja aberto à exploração o referido trôço.

ANÚNCIOS OFICIAIS

O «Diário do Governo», n.º 100, III série, de 2 de Maio de 1938, publica o seguinte :

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por João Fernandes Contente, maquinista de 1.ª classe, reformado n.º 762, falecido em 1 de Abril de 1938, à qual se habilita, nesta data, Maria das Dores Henriques Contente, viúva do referido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Domingos Pais, assentador de 2.ª classe, reformado n.º 837, falecido em 16 de Outubro de 1937, à qual se habilitam, nesta data, Maria de Guadalupe Carrasco e Maria Helena Mota Pais, filhas do referido reformado, representada esta por sua mãe, Maria Antónia Mota.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 762, dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), maquinista de 1.ª classe João Fernandes Contente, aos quais se habilitam, nesta data, Maria das Dores Henriques Contente, Maria José e Rosa, viúva e filhas do referido reformado.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses,

todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 837 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), assentador de 2.ª classe Domingos Pais, aos quais se habilitam, nesta data, Maria de Guadalupe Carrasco, Maria Helena e Manuel José, filhos do referido reformado, representada a segunda por sua mãe, Maria Antónia Mota.

Findo o prazo sem contestação, serão resolvidas estas pretensões.

O «Diário do Governo», n.º 104, III série, de 7 de Maio publica o seguinte :

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de ferro do Estado (Sul e Sueste)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por José da Conceição Sempão, carregador, reformado n.º 1:970, falecido em 30 de Março de 1938, à qual se habilitam, nesta data, Joaquina Esteves e Maria Cândida, viúva e filha do referido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por António Carlos Catapirra, condutor de 2.ª classe, contribuinte n.º 3:654, falecido em 17 de Março de 1938, à qual se habilita, nesta data, Lucinda do Carmo Xabregas viúva do referido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

(Minho e Douro)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Custódio Rodrigues Ramos, condutor de 1.ª classe reformado, falecido em 29 de Março de 1938, à qual se habilitam, nesta data, Maria da Graça Veiga Ramos e Berta da Veiga Ramos, viúva e filha do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por José Maria Lopo, limpador reformado, falecido em 11 de Março de 1938, à qual se habilita, nesta data, Maria de Souza, viúva do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1:970 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), carregador José da Conceição Sempão, aos quais se habilitam, nesta data, Joaquina Esteves e Maria Cândida, viúva e filha do referido reformado.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

O «Diário do Governo», n.º 105, III série, de 12 de Maio publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo», correm éditos de trinta dias para se habilitarem perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses,

tôdas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido agulheiro de 1.ª classe da estação de Pocinho, Cassiano Augusto da Fonseca, aos quais se habilita, nesta data, a viúva, Olinda Augusta Ferreira.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

O «Diário do Governo», n.º 112, III série, de 17 de Maio publica o seguinte:

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Marcos da Silva, carregador, reformado n.º 240, falecido em 16 de Março de 1938, à qual se habilita, nesta data, Maria Joaquina, viúva do referido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

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

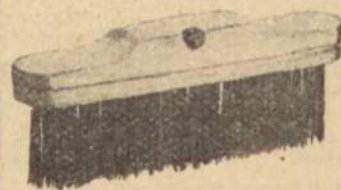


TINTALUSA

TINTAS, ESMALTES,
VERNIZES E SECANTES

Os nossos vernizes são os melhores que se fabricam em Portugal

Quinta do Almargem á Junqueira
LISBOA TELEF. 81 432



De palheta de aço
para estradas

VASSOURARIA DA ESPERANÇA
DE

Bernardino Silva
Solnado

INDUSTRIA NACIONAL
Avenida Presidente Wilson, 98. Tel.
6 2627 — LISBOA



Em arame redondo
para cantaria e fundição

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

L U S A L I T E

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalisações de água, gaz e vários produtos químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes subterraneas electricas e telefonicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L. DA

RUA DE S. NICOLAU, 123 — LISBOA — Telefones 23948 e 28941

Enderêgo telegráfico: LUSALITE

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Junho de 1898

Vias ferreas africanas — Africa Oriental

Por OLIVEIRA SIMÕES

O continente africano, que ainda ha pouco, estava cheio de mysterios apenas devidados pelos ousados peoneiros e por impavidos sertanejos portuguezes, está attrahindo cada vez mais a attenção das nações, que procuram expandir a sua população e collocar os seus productos.

Sabemol-o muito bem em Portugal por dolorosas experiencias.

A posse e dominio d'estas vastas regiões vae sendo realisada, não já pelos processos antigos de colonisação directa, pela catechese de missionarios, pela conquista á mão armada.

Essas praticas, que foram as portuguezes, davam muita gloria, mas escassos resultados.

Hoje effectua-se a conquista por meio das estradas commerciaes, e não é com o troar dos canhoes que se domina, mas pelo silvo das locomotivas das vias ferreas, que dia a dia se vão internando no sertão negro.

Pareceu-nos por isto conveniente dar conta do estado actual da viação ferrea na Africa Oriental, dando ao mesmo tempo noticia das linhas que ahi se projectam, seguindo os interessantes artigos publicados recentemente no *Moniteur des intérêts matériels*.

Desde o golfo de Suez até ao Zambeze não há nenhum grande curso de agua que desemboque na costa oriental. Por isso, os caminhos de ferro que se projecta construir ou que teem já secções promptas, são principalmente linhas de penetração, tendo por fim ligar á rêde do Egypto ao Mar vermelho ou ao Oceano Indico, a bacia do Nilo, a Abyssinia e os lagos Victoria, Nyanza, Tanganika e Nyassa.

O Nilo superior, cuja conquista parece ser um dos principaes objectivos da polica ingleza, é cortado por uma serie de seis cataractas que embaraçam a navegação.

Só com o estabelecimento de caminhos de ferro se poderá explorar esta região privada de vias de comunicação.

Até ha pouco, a linha do Cairo parava em Assint; em 6 de março foi aberta até Luxor, termino da via normal de 1^m,5. Começa ahi a via de 1^m,05 que chega a Assouan, ponto que 10 kilometros da primeira cataracta. Tem-se pensado em ligar Assouan com Berenice, communicando o Nilo com o Mar Vermelho. Berenice ficaria a 48 horas do Cairo e a 60 de Eden, e assim o trajecto de Brindisi a Bombay se reduzir a 9 dias.

Como o Nilo, o montante de Berber, é navegavel em 2.000 kilometros, projecta-se ligar Berber com Suakim no Mar Vermelho, linha que teria 420 kilometros e que abriria uma grande extensão de territorio. Tambem se tem pensado em ligar Berber com Kassala que a Italia cedeu á Inglaterra.

O Negus, por seu lado, vae construir a linha de Harrar ao porto francez de Djibuti com mais de 300 kilometros, caminho de ferro estrategico e commercial.

O caminho de ferro de Uganda é um dos mais importantes de Africa pelas suas dimensões e pela audacia da sua construcção. Tem 1.057 kilometros e liga o lago Victoria Nyanza com o oceano Indico. O traçado parte do porto de Mombaça, atravessa o deserto de Toru durento 160 kilometros, transpõe uma portella com 2.600 metros de altitude entre Kenia e Kilimandjaro e chega a Port-Victoria na Bahia Bekerley.

Para a sua construcção foram votados creditos de 75 milhões de francos.

Tem a bitola de 1^m,0 e deve cus'ar 40 a 45.000 francos por kilometro.

Já tem 200 kilometros feitos. Linha de penetração, enriquece o porto de Mombaça, valorisa Uganda e Unyoro, ricas em cereaes e marfim, abre para a influencia europeia a bacia do maior mar interior do continente negro com mais de 66.000 kilometros quadrados e satisfaz até á vaidade patriotica dos inglezes que pensam atravessar a Africa desde o Cabo a Alexandria em linhas da sua nação.

Os allemães delinearam vastos projectos que parece estarem longe de realisação. Só se fez uma secção de 42 kilometros entre Tanga e Mohesa da linha de Tanga a Pungue, Mohesa e Korogwe que devia prolongar-se até Arasusha proximo de Kilimandjaro.

A principal via de comunicação natural da colonia portuguesa de Monçambique é o Zambeze. Infelizmente as difficuldades da sua navegação não permitiam que este rio respondesse ás exigencias d'um movimento commercial consideravel.

Além das quedas e rapidos que fecham o rio a montante de Tete, ha ainda os bancos de areia que quasi impedem a navegação durante uma parte do anno. O governo portuguez concedeu á *companhia dos caminhos de ferro da Zambezia* a auctorização para construir uma linha de 250 a 300 kilometros, de Quelimane ao confluente do Ruó, pequeno tributario do Shiré, situado na fronteira ingleza, com a garantia do juro de 3 % e diversas vantagens finaceiras. As despesas elevar-se-hão a 35 milhões de francos.

O Zambese recebe importantes afluentes que não são vias commerciaes de grande valor. Assim o Shire, emissario do lago Nyassa, é obstruido pelas quedas entre Impimbi e Katungo, e a secção Katungo-Shiromo não é accessivel aos barcos a vapor no estio. Por isso a sociedade ingleza *African Lakes Corporation* tem estudado a possibilidade de ligar Shiromo no Shiré inferior, a Blantyre, grande centro de culturas.

D'ahi a linha dirigir-se-hia para Impimbi, no Shiré superior, como o desenvolvimento de 208 kilometros, sendo 136 de Shiromo a Blantyre e 72 de Blantyre a Impimbi.

O traçado atravessa uma região rica de plantações de café e tem pequenas difficuldades naturais a vencer.

Graças a esses dois troços, de Quelimane ao Ruó e de Shiromo a Impimbi, a vasta bacia do Nyassa ficará ligada ao mar. Estas linhas contituirão, além d'isso, uma via de penetração, permitindo atingir facilmente o lago Tanganika, o Moero e a região de Katanga.

Os inglezes propõem-se ainda prolongar, seguindo um meridiano, a linha do Cabo a Buluwayo por Fort Salisbury, que tem 933 kilometros, ligando-a ao lago Tanganika e portanto ao Victoria e ao Nilo.

A rede do Cabo comprehende 3 systemas que partem o 1.º de Capetown, o 2.º de Port-Elisabeth, o 3.º de Cast-London, e são ligados por varias transversaes. Deixando a rêde, avança uma linha pelo Estado de Orange, Bloemfontein e vae servir Johannesburgo e Pretoria, cidades que se ligam com o Oceano indico pela linha de Lourenço Marques e pela de Durban que atravessa o Natal.

São estas as principais linhas projectadas ou a construir na parte oriental do grande continente negro, linhas que hão de contribuir efficaçmente para a sua civilisação.



O tempo passa...
...mas os saltos **GALO** ficam!
prefira pois os saltos **GALO**
Leacock (Lisboa), L.^{da}
AVENIDA 24 DE JULHO, 102
LISBOA

COKE - LENHA - SOBRO

e todos os combustíveis de cozinha ao domicílio

Taboada Rodrigues — Rua da Arrabida, 112
Telefone 6 3031 ENTREGAS RÁPIDAS**FABRICA PORTUGUESA DE ENCERADOS****E. Florentino, L.^{da}****Encerados — Toldos — Barracas — Chapéus de sol**

71, Rua do Vale de Santo António, 73 — Telef. 2 4085 — LISBOA

CASA DE VENDAS

Rua Caes de Santarem, 66 — Telefone 2 4086 — LISBOA

HENRIQUES, IRMÃOS, LimitadaPremiados com a medalha de ouro na Exposição
Industrial Portuguesa de 1888Manufatura de cobre e bronze, aparelhos de destilação continua
e bagaços, encanamentos para vapor e vinhos, tubos de borracha
e lona, válvulas e torneiras para toneis, bombas de todos os sistemas**94, RUA DO ARSENAL, 96****LISBOA****Poços artesanais**Poços de escavação revestidos de tejo ou cimento armado,
minas, sondagens para reconhecimentos geológicos, pesquisas de
águas e outros minerais, furos para estacarias, de cimento armado,
fundações melhoramentos, limpezas, etc.. Execuções mecânicas e
as melhores referências.**JOSÉ LEIRIA FERNANDES**

Campo 28 de Ma'o, 165, 2.º E.

Telef. 5 7243

**O ALL-BRAN KELLOGG'S**é a maneira natural de combater a prisão
de ventre. Não é um medicamento. É um
alimento pronto a servir, à venda nas
boas mercearias. CADA PACOTE 8\$00Depositários: **Figueira & Almeida** R. da Madale-
na, 88 — Lisboa**TELEFONE 2 2297**Quem em melhores condições
vende prédios em Lisboa é o**Damião**

R. do Amparo, 102, 3.º

LISBOA**Mercearia CONTINENTAL**Sortido completo de mercearias finas.
Especialidade em Chá e Café, Manteigas,
Queijos, Conservas e Carnes, Vinho e Licores**R. DA BETESGA, 7 e 9 — Telefone 2 7733****Rocha Cabral & Chaves, L.^{da}****ALFAIATES****COM ATELIER DE MODISTA****A PRESTAÇÕES****Rua Aurea, 220, 3.º — Telefone 26975 — LISBOA****PELVE**

REGISTADO

LOÇÃOPARA EVITAR
A QUEDA DO CABELO
CARLOS MARTINS
LISBOAÀ venda em toda
a parte. Depósito:
Rua da Madalena,
287, 2.º-D. Telef.
2 9623 — LISBOA**Armando José Simões**

Avenida Almirante Reis, 190, 1.º-D.

Telefone 5 1023**LISBOA**Encarrega-se da conferência das importâncias cobradas
pelas Empresas Ferro-viárias, reclamações, Bonificações,
etc. Camionetes de carga de preferência para o Algarve**AGUA DAS LOMBADAS****GASOSA NATURAL**A única de efeitos absolutamente imediatos
Medicinal e de mesa A venda em toda a parte

Dep. em LISBOA: 114, Avenida da Liberdade, 118 - Telef. 2 4240

**SOCIED. INDUST.****Toldos e Encerados**

Telf. 2 5357

R. Vale S.to António, 59**barracas, sombreiros, toldos, tendas,
encerados, vestuário de oleado, etc.****5 canetas--5 sucessos**Vacuum Gold, modelo pequeno cada 10\$00—Vacuum Extra, cada 12\$00—Vacuum Gold, modelo grande, cada 15\$00—Vacuum Rapid, cada 20\$00
Vacuum Rapid, n.º 8, cada 27\$50.—Todas com depósito transparente, completamente desmontável, e APARO INOXIDÁVEL

EXECUTAM-SE PEDIDOS À COBRANÇA

Colossal sortido de Biojuterias-Cutelarias-Quinquilharias e Brinquedos—GRANDES DESCONTOS AOS REVENDEDORES

Dirigir ao importador exclusivo: **M. ROSENSTEIN** — Rua da Palma, 126—LISBOA—Telefone n.º 2 3668