

# 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. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

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

---

## S U M Á R I O

Bairro de Previdência do Ferroviário Reformado. — Crónica internacional, Charles Maurras eleito para a Academia Francesa. — A vida da C. P. desde o convénio de 1894, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA — Vida Ferroviária. — Brindes e Calendários. — Os grandes meios de transporte, pelo Eng.º M. BOTELHO DA COSTA. — Linhas estrangeiras. — Imprensa. — Os Caminhos de Ferro, a Camionagem e a Nação. — A C. P. e a crise dos Caminhos de Ferro. — António Sardinha. — Os Caminhos de Ferro em Angola, pelo Coronel de Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO. — Os nossos mortos. — Publicações recebidas. — Ainda a festa de Sapadores em Loulé. — Câmbios. — Teatros e Cinemas. — Termas de Mont-Dore, por A. C. — Há quarenta anos, por L. DE MENDONÇA E COSTA. — Sociedade «Estoril». — Parte oficial.

---

1 9 3 8

ANO 50.º

16 DE JUNHO

NÚMERO 1212



FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA  
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS  
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA  
ARMANDO FERREIRA  
ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO  
DR. AUGUSTO D'ESAGUY  
JOSÉ DA NATIVIDADE GÁSPAR  
Dr. ALFREDO BROCHADO  
ANTÓNIO GUEDES  
JOSÉ A. DA COSTA PINA  
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  
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON  
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS  
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. .	1.00
FRANÇA ( > ) fr. <sup>os</sup>	100
ÁFRICA ( > ) . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre) . . . . .	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



CRÓNICA INTERNACIONAL

CHARLES MAURRAS ELEITO  
PARA A ACADEMIA FRANCESA

Um lacónico telegrama da «Havas» noti-  
ciou-nos a eleição de Charles Maurras para  
sócio da Academia Francesa.

Fica assim premiada a grande obra de  
Charles Maurras; quer como escritor, quer



CHARLES MAURRAS

como político. O seu nome é mundialmente  
conhecido e a influência da sua obra política,  
estende-se não só à França, como ao Mundo  
inteiro. É sem dúvida o chefe dos monárqui-  
cos franceses; é êle a grande alma dessa  
causa, defendendo-a com aquela combati-  
vidade exuberante de polemista, criadora da  
maneira maurrasiana.

A «Action Française» é hoje o sorvedoiro  
do seu trabalho. Através das suas colunas,  
escrevendo páginas de nacionalismo puro,  
Charles Maurras indica à França adormecida  
onde está o perigo para a sua Pátria e para  
a Latinidade.



# A vida da C. D.

## desde o convênio

de

1 8 9 4

### Dificuldades e soluções

Notável conferência do sr. Eng.º Vasconcelos Correia

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

**F**ECHOU com chave de ouro a série das quatro conferências sobre o problema ferroviário feitas pelos Srs. General Raul Esteves e Engenheiro Fernando de Souza, em 11 e 25 de Abril, Dr. Fezas Vital, em 4 de Maio e Engenheiro Vasconcelos Correia em 9 de Junho, todas na Sociedade de Geografia com grande assistência de pessoas cultas, e muitas delas especializadas em caminhos de ferro.

Reproduzimos a primeira na *Gazeta* de 16 de Abril e 1 de Maio, a segunda nos números de 16 de Maio e 1 de Junho e iniciamos hoje a do Sr. Dr. Fezas Vital, depois da qual reproduziremos a do Sr. Vasconcelos Correia. E porque nelas se encontra um corpo de doutrina oportuna, documentada com esclarecimentos valiosos, resolvi fazer a síntese das

quatro numa conferência efectuada em 14 do corrente na Associação Commercial do Pôrto, centro da vida económica e intelectual do Norte e repeti-la-ei com ligeiras variantes na *Ordem dos Engenheiros*, em 20 do corrente com a

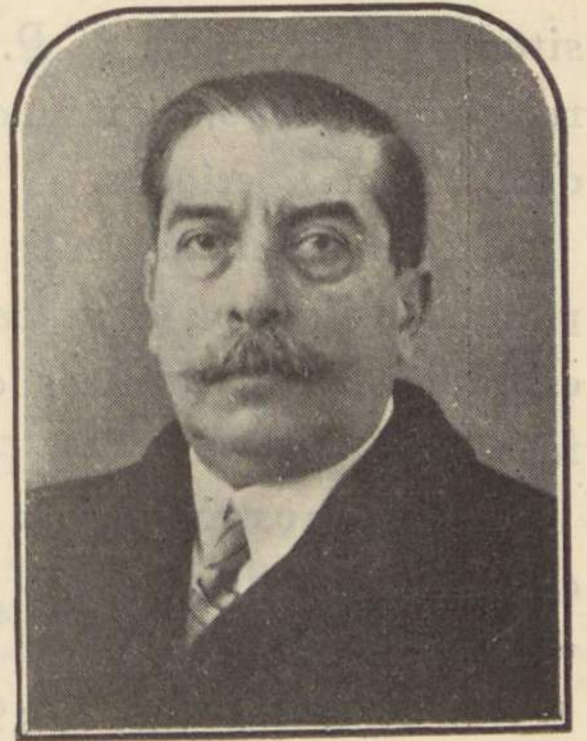
assistência dos ilustres Ministros das Obras Públicas Sr. Duarte Pacheco e Sub-secretário de Estado das Obras Públicas Sr. Espregueira Mendes, que se dignaram aceitar o convite feito pelo conferente. Essa segunda conferência será oportunamente reproduzida na *Gazeta*.

Vou dar hoje notícia sucinta do magistral trabalho do Sr. Engenheiro Vasconcelos Correia, que há 43 anos serve a Companhia, para cujos quadros entrou como simples engenheiro e foi ocupando várias posições de destaque nos seus serviços técnicos, até ser nomeado Administrador em 1911, e ascendeu ultimamente ao cargo supremo de Presidente do Conselho de Administração.

Os seus peregrinos dotes de inteligência, cultura profissional e carácter, fecundados por tão larga experiência da vida da nossa primeira empresa ferroviária, dão-lhe autoridade sem igual para expôr a situação da mesma e contrastar as lendas malévolas architectadas para deprimir a sua administração.

Já o Sr. Dr. Fezas Vital mostrara as causas da crise, que a Companhia atravessa, umas gerais, outras peculiares da sua vida e evidenciara vitoriosamente como ela fizera quanto era possível para debelar ou atenuar a crise. A essa conferência se referiu sumariamente a *Gazeta* em 16 de Maio.

O Sr. Vasconcelos Correia narrou as vicis-



Engenheiro Vasconcelos Correia



situdes da acção da C. P. nos 43 anos decorridos desde 1895, dividindo êsse largo número de anos em 5 períodos.

Expôs os factos mais salientes de cada período e ilustrou a exposição com a análise de interessantes gráficos demonstrativos dos factos frisados.

Assim mostrou que a C. P. desempenhou cabalmente a sua missão através de penosas vicissitudes.

Foi o 5.º período, de 1930 a 1937, durante o qual se desenrolaram as maiores dificuldades, o que mais demorada e ilucidativa análise dos factos lhe proporcionou.

A crise geral produziu os seus efeitos. A concorrência da camionagem contribuiu largamente para a deminuição das receitas. A desvalorização do escudo foi outra fonte de encargos. O arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado foi nefasto para a Companhia pela acção da concorrência, que não existia quando se celebrou o contrato.

De 1930 a 1937 desceram as receitas de exploração 235.702 contos, mas a Companhia

conseguiu reduzir 207.200 contos nas despesas. Essa redução obteve-se em parte pelo adiamento de trabalhos úteis e que terão de se fazer mais tarde e outra parte por fecundas reformas de serviço, na Exploração, na Via e Obras, na Tracção. A organização científica e racionalização do trabalho nas oficinas, a separação de vagões em cadeia, a preparação metódica do trabalho, deram lugar a considerável redução da mão de obra e do tempo necessários à reparação de cada unidade.

A minuciosa e bem ordenada exposição feita pelo conferente foi resposta eloquente a acusações feitas à C. P. e que tiveram eco infeliz no seio da Assembleia Nacional.

Os calorosos e prolongados aplausos com que foi saúdo no fim da sua longa, mas lúcida e bem ordenada exposição foram a justa consagração do seu notavel trabalho, que tão cabalmente correspondeu à expectativa do auditório.

Felicitemos o distinto engenheiro pelo merecido êxito que obteve a sua palavra autorizada.





# Vida Ferroviária

## *A inauguração do "Bairro da Providência do Ferro-Viário Reformado"*

**R**EALIZOU-SE no Pôrto, no dia 28 do mês findo a inauguração do «Bairro da Providência do Ferro-Viário Reformado», acto êste a que assistiram, o sr. dr. Carneiro Pacheco, Ministro da Educação Nacional; dr. Mendes Correia, presidente da Câmara Municipal do Pôrto; representantes do Chefe do Distrito e do Instituto Nacional do Trabalho, srs. drs. Vasco Mourão, Albano de Magalhães, e dr. Pires de Lima, representante da União Nacional. Além, de personalidades de destaque no meio ferroviário; como o sr. general Vasconcelos Pôrto, representando o Conselho de Administração e Direcção Geral da C. P.; o sr. engenheiro Herminio Soares, representante da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, etc., etc..

Também as colectividades mutualistas nortenhas, achavam-se largamente representadas, destacando-se a Providência Ferro-Viária Portuguesa, Ateneu Ferro-Viário, Monte-Pio Ferro-Viário, Lutuosa de Portugal, Associação de Socorros Mútuos Fúnebre Familiar, A Previdente, Sociedade de Beneficência Fúnebre Familiar, Liga dos Combatentes da Grande Guerra, Junta de Freguesia de Campanhã, assim como inumeros delegados e sócios da «Providência do Ferro-Viário Reformado», etc..

O sr. dr. Carneiro Pacheco procedeu à cerimónia inaugural do corte da fita, visitando em seguida algumas das casas concluídas. Depois, o sr. José Júlio Gouveia, presidente da direcção da «Providência do Ferro-Viário», agradeceu a comparência do sr. Ministro de Educação Nacional e outras entidades, manifestando o seu regosijo por vêr concluída uma obra de grande interesse para as classes menos

abastadas. Seguidamente falou, o sr. dr. Mendes Correia e finalizou a série de discursos o sr. Ministro da Educação Nacional que demonstrou o seu interesse pela classe ferroviária, a qual — segundo diz o orador — está integrada dentro do espirito da Revolução Nacional. Uma calorosa salva de palmas coroou esta passagem do seu discurso.

Descerraram-se duas lápides: uma pelo sr. dr. Mendes Correia que dá o nome de «Rua Particular de Providência», outra pelo sr. dr. Vaz Osório, representante do Instituto Nacional do Trabalho, com a inscrição de «Bairro de Providência do Ferro-Viário Reformado». Todos êstes actos foram fartamente sublinhados pela assistência que se manifestou com aplausos entusiásticos.

\* \* \*

O Bairro deverá ter 60 residências, vinte e seis das quais já se encontram concluídas. Cada habitação compõe-se de seis ou sete dependências; em dois corpos de edificios, um dos quais à frente da rua, com dois andares, 1.º e rez-do-chão. Á rectaguarda em plano superior outro corpo de edificio, êste com casas terreas, mais pequenas e baratas.

O esplêndido conforto e preceitos higiénicos mereceram os maiores elogios dos visitantes.



## BRINDES E CALENDÁRIOS

Recebemos da Fábrica de Malhas «La Catalana» de Vila Nova de Gaia uma Guia-telefónica, interessante brinde, muito curioso e útil com o qual fazem o réclame dos seus produtos. Ficamos agradecidos.



# OS GRANDES MEIOS

DE

# TRANSPORTE

Pelo Engenheiro M. BOTELHO DA COSTA

**R**EAIZOU no passado dia 12 de Maio, o sr. Engenheiro Manuel Botelho da Costa, uma conferência na sala do Ateneu Ferroviário versando o tema sobre «Os grandes meios de transporte».

Entre a assistência que era numerosa, tomámos nota dos ferroviários a quem permanentemente interessam os assuntos respeitantes aos caminhos de ferro em Portugal: srs. Engenheiros Pereira Barata; Carlos Santos; Vaz Cintra; Sousa Gomes; Comerciantes Pinto Molêdo; Abailardo da Costa; Simões de Albuquerque; Engenheiro-Agrónomo António Botelho da Costa; Comandante Marques Esparteiro; Major Moraes Castro; e Tenente-Coronel Teixeira; Barbosa Pita; Manuel Nunes; Moreira dos Santos; Vitor Vieira; Feliciano Barral; António Quintanilha; José do Nascimento; Seabra Lopes; Gabriel Russell; João Alves de Almeida; Inspectores Atalaia; José Rodrigues; António Rodrigues; Aparicio Frutuoso; Agostinho Lourenço, etc..

O sr. Presidente da Assembleia Geral fez a apresentação do conferente, convidando em seguida para presidir à mesa, o sr. Vasco Moura, representante do sr. Director Geral da Companhia; êste por sua vez, fez-se secretariar pelos srs. Félix Perneco e Mário Diniz.

Em breves palavras, o conferente sr. Eng.º Botelho da Costa, agradeceu as deferências tidas para com êle, pedindo ao sr. Vasco Moura, transmitisse ao sr. Director Geral da Companhia o seu agradecimento por ter-se dignado representar; passando em seguida à

leitura da sua conferência, que estava dividida em seis capítulos a saber:

**I — Breve introdução histórica:** Primeiro meio de transporte; Lenda da navegação à vela; Aparecimento da roda; Necessidade do acôrdo perfeito entre a estrada e o veículo. Confirmação desta lei no Passado; Invenção da máquina de vapor. Sua aplicação aos meios de transporte aquáticos e terrestres; Invenção do motor de explosão. Sua aplicação aos meios de transporte terrestre e aéreos,

**II — Breve introdução técnica:** O Homem tira a desforra dos elementos dominados; Principais máquinas usadas nos grandes meios de transporte; Principais combustíveis utilizados nos grandes meios de transporte; Aérodinamismo, factor indispensável das grandes velocidades.

**III — O navio mecânico:** Principais estradas marítimas do Mundo; Potência das máquinas e sua repartição pela velocidade e pela tonelagem; Qual deve ser o aparelho motor preferido? O ganho de  $\frac{1}{2}$  dia e o enorme desperdício de potência; Aérodinamismo e hidrodinamismo; «Normandie», padrão de velocidade, tonelagem, potência, segurança, comodidade, conforto e luxo,

**IV — O comboio:** Aspecto da rede ferroviária nos 5 continentes; Extensão da rede ferroviária do Globo; Tráfego ferroviário do Mundo; Potência das locomotivas e sua repartição pela velocidade e pela carga; Qual deve ser o aparelho motor preferido? O aérodinamismo não deve limitar-se à locomotiva. — Comboios aerodinâmicos. Velocidade, tonelagem, segurança, comodidade, conforto e luxo nos comboios modernos.

**V — O automóvel:** Primeiras aplicações. — Carro de luxo e de corridas; Popularização do automóvel; Rede estradal do Mundo. Aspecto e distribuição pelos 5 continentes; Necessidade do acôrdo perfeito entre a estrada e o veículo. Confirmação desta lei no Presente: — A auto-estrada; Importância da circulação automóvel no Mundo; Velocidade, conforto e luxo do veículo moderno.

**VI — Aeronave:** Definição e classificação das aeronaves; Velocidade, mobilidade nas 3 dimensões, facilidade de manobra: — Razões técnicas do triunfo do avião; Principais características dos aviões comerciais actualmente em serviço; Rede aérea transcontinental e intercontinental; Tráfego aéreo do Mundo; Outras razões do rápido triunfo do avião.

A absoluta falta de espaço impede-nos de transcrever o interessante trabalho do sr. eng.º Botelho da Costa, mas vamos no entanto publicar o capítulo IV, que diz respeito ao comboio:

Como se sabe, o primeiro Caminho de Ferro de interesse publico foi inaugurado em Inglaterra em



Setembro de 1825, mas pode dizer-se que a indústria dos Caminhos de Ferro, data apenas de 1829 em que a primeira locomotiva que tal nome merece, *A Foguete*, triunfou no célebre concurso de Rainhill.

Descoberto o motor, adaptados à sua nova função os veículos das minas, faltava apenas que os diversos países construíssem as estradas apropriadas à circulação dos combóios. A princípio, vivas resistências se manifestaram em todos os países, não só do elemento popular como até dos organismos oficiais, contra o desenvolvimento do Caminho de Ferro.

Não é ocasião de nos determos sobre este assunto que saíria fora do tema da palestra. De resto, sabemos bem que em todos os tempos se opuzeram resistências tenazes a tudo o que represente uma inovação, a tudo o que perturbe a cómoda rotina. A bota de elástico teve sempre grandes e ferverosos adeptos e ainda hoje há muita gente que a calça com prazer.

O certo, porém, é que o Caminho de Ferro venceu e, nos dias que vão correndo, a rede ferroviária do Mundo sulca os cinco continentes em quasi todas as direcções apresentando-se, no entanto, com três aspectos distintos que convem focar e se encontram representados no planisfério que vai ser projectado.

Se examinarmos a carta da Europa, notamos nela muito desenvolvida a rede de malhas apertadas. Melhor ideia podereis fazer da característica dessa rede, se consultardes a carta ferroviária da França.

Na Ásia e na América, pelo contrário, notam-se as grandes redes que atravessam o continente de lado a lado, chamadas, por esse motivo redes transcontinentais.

Na África e na Oceania, as redes são dirigidas do litoral para o interior onde penetram cada vez mais, motivo porque se lhes dá o nome de redes de penetração.



Planisfério mostrando as características das redes ferroviárias nos 5 continentes

Mas... mais do que o aspecto com que as redes se apresentam interessa a sua distribuição em quantidade. É o que se encontra resumido no quadro seguinte onde constam também as extensões de linhas férreas por cada 100 Km<sup>2</sup> e por cada 10.000 habitantes.

Nomes dos continentes	Comprimentos explorados em Kms.	N.º de Kms. por 100 Km. <sup>2</sup>	N.º de Kms. por 10.000 habitantes
Europa . . . . .	434 887	4,3	8,5
Ásia . . . . .	138.092	0,3	1,2
África . . . . .	71.838	0,2	4,8
América . . . . .	623 204	1,5	23,8
Oceania . . . . .	49 636	0,6	49,5
Total . . . . .	1.317 657	1,0	6,4

Como se vê o comprimento de linhas férreas em Exploração em todo o mundo em 31 de Dezembro de 1936 era de 1.317.657 Km<sup>ms</sup>.

Apontar-lhes, porém, este número ou dizer simplesmente que o número de quilómetros em exploração é muito grande, corresponde praticamente à mesma cousa! Vou, no entanto, procurar cons'guir que fiquem com uma ideia clara da extensão da rede ferroviária do Globo.

Suponhamos que tôdas as linhas do Mundo tinham a mesma bitola e se encontravam ligadas umas às outras constituindo uma única linha muitíssimo extensa, cujo comprimento seria, por conseguinte, o número muito elevado que há pouco lhes aponte.

Imaginemos agora que, partindo de um dos extremos dessa linha gigantesca, o nosso rápido do Pôrto se destinava a percorrê-la com a mesma velocidade comercial com que percorre actualmente a distância de Lisboa ao Pôrto. Que tempo julgam. V. Ex.<sup>as</sup> que levaria o c.º 51 a percorrer a rede ferroviária do mundo?

Levaria nada menos de dois anos, cinco meses, desassete dias e seis horas!...

Um combóio com a velocidade comercial do nosso rápido do Pôrto gastaria 2 anos, 5 meses, 17 dias e 6 horas para percorrer a rede ferroviária do Mundo.

Parece-me ainda interessante apresentar-lhes para cada Continente o comprimento de linhas férreas em exploração por cada habitante. E' o que se encontra representado no quadro seguinte:

Europa . . . . .	0 <sup>m</sup> ,85 por habitante
Ásia . . . . .	0 <sup>m</sup> ,12 » »
África . . . . .	0 <sup>m</sup> ,48 » »
América . . . . .	2 <sup>m</sup> ,38 » »
Oceania . . . . .	4 <sup>m</sup> ,95 » »
Mundo inteiro . . . . .	0 <sup>m</sup> ,64 » »

Se a distribuição se fizesse por todos os habitantes do Mundo, muitos haveria que nem sequer teriam direito a uma travessa!

E uma vez apresentada a repartição das linhas férreas pelos cinco continentes, vejamos a seguir o



papel importantíssimo que os combóios desempenham na economia Mundial.

No quadro seguinte:

Nomes dos Continentes	Número de passageiros transportados num ano	Número de toneladas de mercadorias transportadas num ano	Número de vezes que as carruagens necessárias ao transporte de passageiros		Número de vezes que os vagões necessários ao transporte de mercadorias	
			dariam a volta à Terra	cobririam a distância da Terra à Lua	dariam a volta à Terra	cobririam a distância da Terra à Lua
Europa . .	6.752.510.000	1.803.710.000	42,3	4,63	34,0	3,5
Ásia . . .	1.945.679.000	221.662.000	12,3	1,2	4,1	0,4
África . .	122.865.000	33.284.000	0,8	0,1	0,6	0,1
América . .	799.353.000	904.750.000	5,0	0,5	17,0	1,7
Oceania . .	396.886.000	124.387.000	2,6	0,2	2,3	0,3
Total . .	10.117.299.000	3.087.793.000	63,0	6,6	58,0	6,0

#### OBSERVAÇÕES:

Distância média da Terra à Lua 384.000 kms.

Comprimento do meridiano terrestre 40.000 kms.

Vagões considerados — carga 10 Toneladas — Comprimento entre tampões 7<sup>m</sup>,5.

Carruagens consideradas — lotação 80 passageiros — Comprimento entre tampões 20<sup>m</sup>.

encontram-se muito grosseiramente aproximados o número de passageiros e o número de toneladas transportados num dos últimos anos.

Esses números permitem fazer apenas uma ideia vaga, mas uma ideia enfim, do valor económico do Caminho de Ferro e para fazer sobressair essa ideia indiquei em colunas separadas os comprimentos que atingiriam as carruagens e os vagões necessários para a efectivação desses transportes tomando como unidades o comprimento do meridiano terrestre e a distância média da Terra à Lua.

Ora... para que o Caminho de Ferro possa desempenhar na época actual a missão que acabamos de pôr em relêvo, forçoso foi que no decorrer de um século se aumentassem continuamente a velocidade e a tonelagem dos combóios e portanto a potência das locomotivas.

Na impossibilidade de lhes mostrar nesta palestra como se deu a evolução da locomotiva, duas fotografias <sup>(1)</sup> permitirão gravar no vosso espírito a variação do perfil dessa fábrica rolante que utilizando como matéria prima o combustível, fabrica a força necessária para rebocar os combóios cada vez mais pesados e mais rápidos:

Na primeira fotografia e de cima para baixo encontram-se a locomotiva de Stephenson (1825) que rebocou entre Stockton e Darlington, na Inglaterra, o primeiro combóio de passageiros; a célebre locomotiva Crampton (1849) tão espalhada na Europa nos meados do século passado e que podia atingir isolada a velocidade de 180 Km/h; a primeira locomotiva de eixos motores acoplados

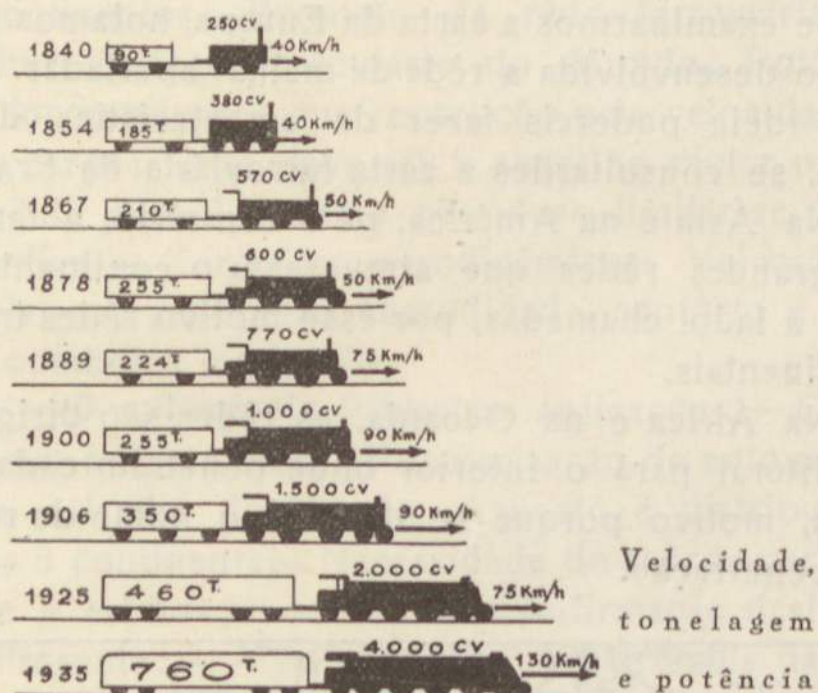
(Forquenot 1864) e finalmente a locomotiva Compound 999 do Caminho de Ferro Central de New-York (1892) que chegava a atingir velocidades de 180 Km/h rebocando um pequeno combóio expresso.

Na segunda fotografia figuram de cima para baixo também: A locomotiva Compound P. L. M. do fim do século passado; a Pacificque P. O. com aplicação simultânea da compoundagem e sobreaquecimento (1911); a Pacificque transformada P. O. (1932), com a potência de 3.400 C. V.; a locomotiva de 4 eixos acoplados para rebocar combóios rápidos e pesados e finalmente a última Pacificque transformada P. O. de 1934.

Entre a primeira locomotiva de Stephenson e a potente máquina dos nossos dias, que mundo de progressos realizados...

Aos combóios de pouco mais de 50 T. que as primeiras locomotivas podiam rebocar à velocidade de 25 Km/h sucederam-se os combóios cada vez mais pesados e cada vez mais rápidos que fazem tremer as estradas férreas dos nossos dias, com as suas 760 T. lançadas à velocidade média de 130 Km/h. A fábrica rolante dos inícios do Caminho de Ferro mais que decuplicou a sua produção.

O gráfico seguinte permite avaliar como se repartiu pela velocidade e pela tonelagem, o aumento considerável da potência das máquinas.



E minhas senhoras e meus senhores, era difícil, sem uma modificação radical, ir mais longe no acréscimo das dimensões das locomotivas de vapor e portanto da sua potência. O aumento da potência exigia o aumento das dimensões e do número de eixos acoplados. À medida que se aumentava este número aumentava-se a rigidez da máquina considerada como veículo e conseqüentemente a sua dificuldade de inscrição nas curvas. Encontravam-se portanto os engenheiros em face de uma nova limitação difícil de vencer o que levou a desenvolver-se o emprêgo das locomotivas articuladas, as Mallet e as Garratt, que em verdade não se espalharam na Europa embora na América se faça delas um uso freqüente.

E depois de um século de existência a locomotiva

(1) A falta de espaço impede-nos de publicar estas fotografias.



tiva a vapor chegou a um estado tal de progresso que parecia não ser possível pedir-lhe mais!

Os combóios, porém, têm que ser cada vez mais pesados e mais rápidos. o passageiro exige velocidade, conforto e limpeza. Insurge-se contra a poeira e contra o fumo, quer poder comer, dormir e ler ou escrever em viagem como se estivesse comodamente instalado no melhor hotel. Por outro lado os comerciantes de mercadoria grossa não cessam de reclamar às Companhias de Caminhos de Ferro, combóios de mercadorias, rápidos e de grande capacidade, que permitam o abaixamento do preço de custo da tonelada-quilómetro, mesmo em linhas de perfil difícil, enquanto o comerciante de mercadoria rica foge para a camionete, retirando assim ao Caminho de Ferro alguma receita que pudesse compensar o abaixamento das tarifas de mercadorias pobres e permitisse satisfazer as exigências do Público.

Procurou-se então um novo engenho de tracção, ao mesmo tempo mais potente e mais económico que correspondesse a todas essas exigências.

Foi a tracção eléctrica.

Mas, apesar-das suas vantagens, a locomotiva eléctrica que pareceu em certa época preparar-se para destronar a locomotiva a vapor não o conseguiu ainda.

É certo que o motor de combustão interna tomou ultimamente um desenvolvimento tal que é de prever num futuro próximo a sua aplicação prática ao Caminho de Ferro.

Infelizmente, porém, a dupla transformação de energia, de mecânica em eléctrica e desta novamente em mecânica exige por enquanto transmissões muito pesadas.

A tracção ferroviária apresenta-se hoje portanto com 3 tipos diferentes que disputam entre si a primazia.

## Vapor-electricidade e diésel-eléctrico

Qual a solução preferível? Não é fácil dizê-lo de uma forma geral. Cada país, cada região poderá escolher por mais económica a tracção a vapor ou a eléctrica conforme os recursos. Quanto ao diésel eléctrico, enquanto se trata de combóios leves será preferível ao vapor; para combóios pesados, porém, no estado actual das coisas, o único ponto que não merece discussão é a extrema sobriedade de água da locomotiva diésel eléctrica sobre a de vapor.

Nestas condições é difícil fazer prognósticos. Se o diésel tem tendências a tornar-se mais leve, paralelamente a locomotiva a vapor aperfeiçoa-se e tende também a diminuir de peso, não tendo dito ainda a última palavra.

A tracção ferroviária encontra-se pois num período

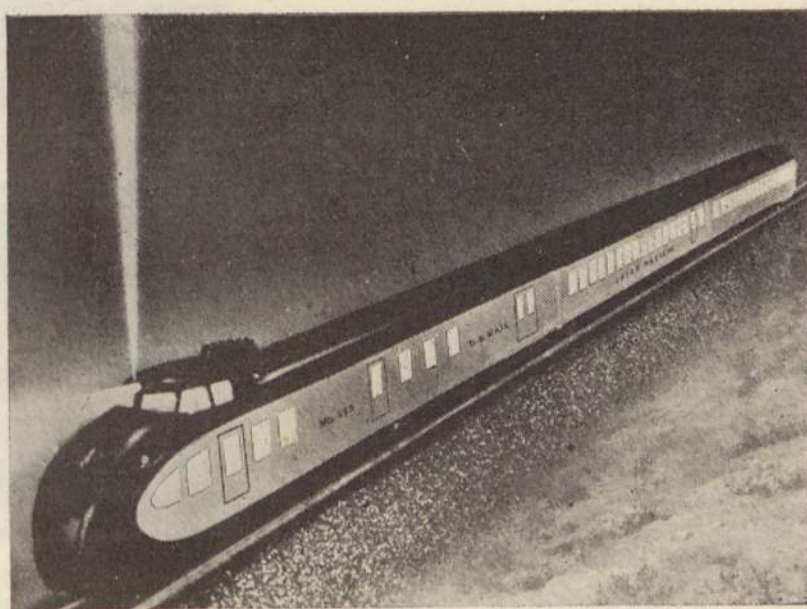
agitado de experiências não podendo portanto admirar, que nos encontremos em frente de uma série de engenhos novos sem que se saiba qual o melhor.

O técnico conserva-se reservado e deixa que a experiência se pronuncie no que respeita à tracção como à exploração.

Por outro lado o aerodinamismo encontra nos combóios um vasto campo de experiências e não apenas na locomotiva como erradamente a princípio se supôs.

É preciso de facto reduzir todos os turbilhões que se produzem nas partes salientes e na cauda do combóio o que levou à concepção do combóio aerodinâmico de que as principais Companhias de Caminhos de Ferro começaram há uns anos a fazer ensaios.

E as Companhias que não podem fazer experiências caras têm de aguardar pacientemente os resultados colhidos nas experiências efectuadas pelos outros. E desta subordinação à sorte quantas vezes resulta serem maltratadas pelo Público que não sabe ou não quer saber que a culpa não é das Companhias.



Concepção ultra-moderna: combóio aerodinâmico nos Estados Unidos da América do Norte

Como se vê na fotografia, a locomotiva é completamente carenada bem como o tender e o restante material. Uma série de portas permite a fiscalização da marcha, a lubrificação durante as paragens e a revisão dos eixos e rodas nos postos de revisão. Foles de caucho reúnem as carruagens evitando toda a solução de continuidade e finalmente em muitos casos a composição tem a forma aerodinâmica nas duas extremidades que indistintamente podem portanto ser ligadas ao tender.

Mas o passageiro de todos os tempos não tem exigido somente velocidade, tem exigido e exige cada vez mais, conforto e até luxo. O aumento contínuo da potência das máquinas teve precisamente o duplo fim de permitir o aumento de velocidade e de tonelagem rebocável, esta última necessária nos combóios de passageiros para o aumento de conforto. O material circulante corrente

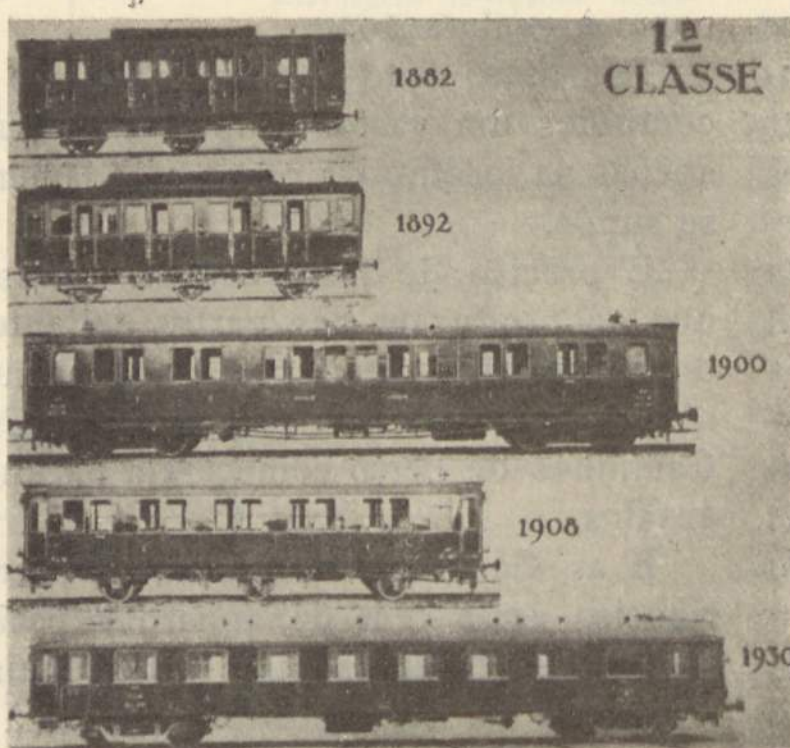


evoluiu por consequência no sentido sempre de apresentar ao público o máximo de comodidade e de conforto.

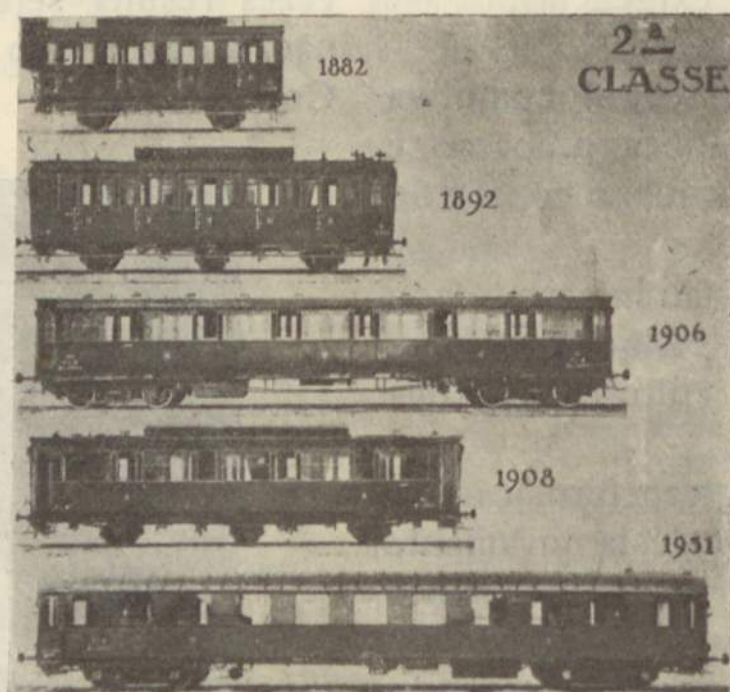
Vou apresentar-lhes a seguir a evolução da carruagem de 1.<sup>a</sup> classe de 1882 até os nossos dias.

de ter portas laterais, uma por compartimento, generalizam-se os foles de intercomunicação surgem a iluminação elétrica e o aquecimento.

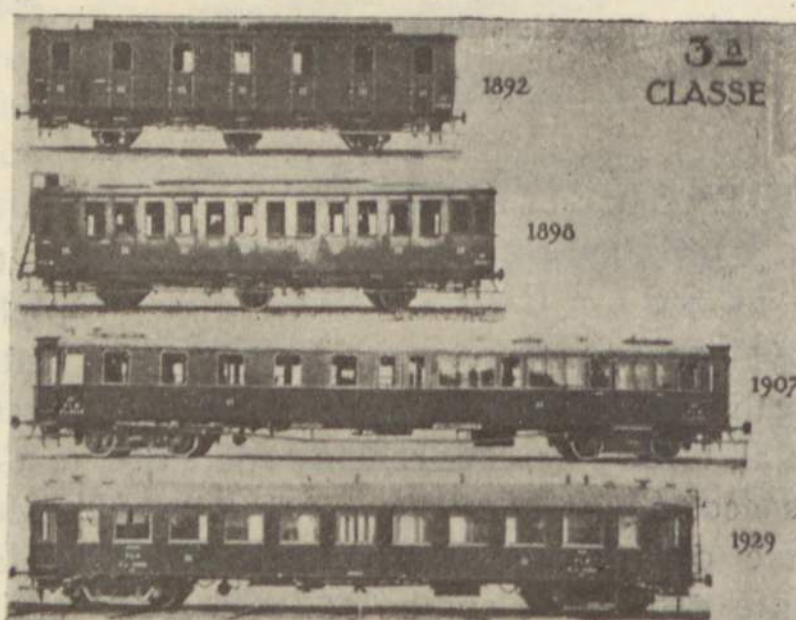
De aí por diante, o aumento de comodidade e de conforto tem consistido apenas no aumento do



Evolução das carruagens de 1.<sup>a</sup> classe



Evolução das carruagens de 2.<sup>a</sup> classe



Evolução das carruagens de 3.<sup>a</sup> classe

A carruagem normal dos primeiros tempos do Caminho de Ferro assentava apenas sobre dois eixos. Em 1882 a carruagem já assentava sobre 3 eixos e era de compartimentos isolados. Iluminação a óleo. Em 1892 surge o corredor lateral e o W. C. com toilette, inovações altamente apreciadas pelos passageiros. A iluminação passa a ser a gaz. O aquecimento continua por escalfetas. Em 1900 o bogie, faz a sua aparição na Europa, as carruagens deixam

espaço destinado aos passageiros, do espaço do WC. e toilette, no melhoramento da iluminação, aquecimento, ventilação e no emprêgo de carruagens metálicas.

Quanto à segunda classe cuja evolução lhes apresento na fotografia acima, as carruagens acompanharam de perto, com pequeno atraso, no entanto, os progressos do material de 1.<sup>a</sup> classe.

A 3.<sup>a</sup> classe sofreu também melhoramentos im-



## LINHAS ESTRANGEIRAS

**FRANÇA** O aumento de velocidade com o dispêndio mínimo de capital, continua preocupando as grandes Companhias de Caminhos de Ferro. Assim, os engenheiros do P. L. M., acabam de fazer uma adaptação e transformação ao antigo material «Atlântico», «Pacific» e «Mautain», baseando-se no aerodinamismo.

A composição destes combóios-rápidos não vai além de seis carruagens, incluindo locomotiva e «tenders». As carruagens são de construção metálica; tendo a de primeira classe, capacidade para 48 passageiros, as duas de segunda para 144 passageiros e um «fourgon-restaurant», antiga carruagem de segunda classe.

Dizem as revistas estrangeiras que a velocidade desta composição é de 140 quilómetros horários, chegando mesmo a obter máximas de 156. A velocidade comercial é de 95,8, isto é, no trajecto em que actualmente circula — Paris-Marselha.

Entre as transformações que sofreu este material, nota-se a dos freios, que a uma velocidade de 140 quilómetros conseguem parar o combóio em 900 metros.

Já circulam várias composições desta natureza, o que nos leva crer em bons resultados.

portantes como se notam na gravura que publicamos na página anterior.

Embora só em 1907 passe a ter bogies, desde 1898 que possuía já corredor lateral e WC. Para melhor ideia fazerem do aumento de comodidades interiores das carruagens, basta dizer-lhes que o peso morto por passageiro de 3.<sup>a</sup> classe de 1875 até os nossos dias passou de 175 kg. para 525 kg.

E a ideia que colheram das fotografias que lhes mostrei, ressalta muito mais ao examinarem a fotografia seguinte:



Carruagens de 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes em 1840

em que estão representadas uma carruagem de 1.<sup>a</sup> classe uma de 2.<sup>a</sup> e uma de 3.<sup>a</sup> de um dos primeiros combóios que circularam na Europa.

\* \* \*

Como atrás deixamos dito, a falta de espaço impede-nos de publicar mais fotografias, que permitiriam a V. Ex.<sup>as</sup> uma ideia mais ampla da segurança, comodidade, conforto e luxo com que hoje se viaja por caminho de ferro.

## IMPRESSA

SUB-DIRECTOR DO «DIÁRIO DE NOTÍCIAS»

Tomou posse na sexta-feira, 4 do corrente, do cargo de sub-director do jornal «Diário de Notícias», o nosso presado amigo sr. dr. João do Amaral, deputado à Assembleia Nacional e jornalista ilustre.

Ao acto assistiu o sr. Eduardo Schwalbach, director do «Diário de Notícias» e o administrador delegado da Empresa Nacional de Publicidade, sr. dr. Beirão da Veiga além de muitas personalidades de destaque no jornalismo.

«COMÉRCIO DO PORTO»

E

«JORNAL DE NOTÍCIAS»

A imprensa nortenha acaba de comemorar simultaneamente o aniversário dos seus dois mais ilustres representantes — «Comércio do Porto» e «Jornal de Notícias». — O primeiro com oitenta e quatro anos e o outro, com meio século... A cidade do Porto e todo o Norte muito lhes devem: os seus interesses e causas importantes têm sido debatidas nas suas colunas.

Aos corpos directivos e redactoriais de ambos os jornais, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta o seu cartão de felicitações desejando-lhes igualmente uma longa vida.

«DIÁRIO DO ALENTEJO»

Entrou no sexto ano da sua publicação o «Diário do Alentejo», de Beja, que em comemoração de mais um aniversário editou um número especial, digno de todos os louvores.

Ao corpo redactorial do nável alentejano, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta o seu cartão de parabens, fazendo votos para que continue defendendo os interesses regionalistas; missão assaz muito difícil.



## Os Caminhos de Ferro, a Camionagem e a Nação

O Sr. Engenheiro Plirio Silva, antigo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ex-Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e Presidente da Direcção da Auto-Mecânica de Portugal, vai brevemente realizar uma conferência subordinada ao título que encima esta notícia.



# AC.P. e a crise

dos

## Caminhos de Ferro

(Conferência realizada na Sociedade de Geografia, de Lisboa, em 4 de  
Maio de 1938, pelo  
**DOUTOR DOMINGOS FEZAS VITAL**  
administrador da Companhia dos  
Caminhos de Ferro Portugueses)

Ex.<sup>mo</sup> Sr. Presidente,  
Minhas Senhoras,  
Meus Senhores.

Raúl Dautry, antigo Director Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, em França, numa conferência sobre «Le Rail, la Route et l'Eau», pronunciada na Sorbonne em 25 de Fevereiro de 1935 e incluída, parcialmente, no seu livro «Métier d'homme», que tem, para portugueses, o sabor especial de abrir por duas frases de Oliveira Salazar, disse o seguinte:

«Do caminho de ferro todos sabem que as carruagens «estão sempre *sujas e mal aquecidas*, os empregados *mal humorados*, as tarifas sempre *proibitivas*, a Administração «sempre *burocrática e rotineira*. Estas noções fazem parte, «ao que parece, dos dados imediatos da consciência francesa.»

Tais palavras podiam bem ter sido escritas por um português a propósito de Portugal e, porventura, com mais flagrante verdade ainda.

É que entre nós — e o mesmo sucederá em França? — nem só as *massas*, nem só o *grande público* assim pensam.

As *élites* regra geral, são também, para este efeito, *grande público*, integram-se nas *massas*, com a agravante de colocarem ao serviço da sua por vezes quasi absoluta ignorância todo o prestígio de uma suposta competência *científica* ou *técnica* noutros domínios, quando não o próprio prestígio das instituições que representam ou de que fazem parte.

Sucede-lhes, de resto, o que a quasi todos sucede, quando falam do que só superficialmente conhecem: a crítica surge agressiva e violenta, porque, desconhecadora da complexidade real das coisas e, portanto, da complexidade dos problemas, a solução destes aparece-lhe tão simples, para não dizer evidente, que só uma indesculpável incúria poderá, em seu critério, explicar a aparente inacção alheia.

Por experiência própria sei que o domínio das nossas grandes dúvidas coincide precisamente com o das nossas preocupações intelectuais mais constantes.

Ora, quantos, dos que fora do meio ferroviário discutem a crise dos caminhos de ferro, se deram ao trabalho de estudar, colhendo informações, folheando estatísticas e rela-

tórios, lendo o que noutros países se tem sugerido ou feito para debelar crises semelhantes, etc.?

Bem poucos, por certo.

E, no entanto, bem poucos serão também os que não criticam, e ásperamente, as Administrações e os Serviços, pela sua incapacidade, pela sua inércia, pela sua inadaptação às circunstâncias, pela sua incompreensão do progresso económico e técnico e, como consequência, pela ineficácia dos meios empregados na luta.

Quantas vezes, ao ouvir, como administrador da C. P., amigos, aliás queridos, discreatearem sobre a concorrência da camionagem e, acima de tudo, sobre os meios *infallíveis* de a impedir, onde não exista, e de a destruir, onde tenha surgido, me vejo forçado a comentar: «Meu caro, consegue do Governo que te nomeie, ou dos accionistas que te elejam, põe em prática as tuas ideias e, dentro dum ano, para não dizer seis meses, terás alcançado este resultado maravilhoso: libertar o país do *canero* da C. P. e os obrigacionistas... dos juros das obrigações. E se não me refiro aos accionistas, é porque êsses — e a-pesar-de publicamente se haver dito que as empresas ferroviárias só com *lucros fabulosos* se contentam — já estão *libertos* de receber dividendo desde 1894, com excepção do dividendo de 2%, cativo de impostos, distribuído em 1911.

Todos temos ouvido que o meio mais simples e decisivo de liquidar a camionagem é lançarem-se as empresas ferroviárias numa guerra sem tréguas de tarifas!...

É claro que quem assim raciocina supõe, decerto, que as companhias de caminhos de ferro são empresas mastodônticas, com colossais disponibilidades de tesouraria, só semelhantes às dos grandes e prósperos *trusts* americanos, e, por isso mesmo, com robustez financeira suficiente para resistirem aos *déficits* resultantes de semelhante luta, aliás, no seu pensamento, pouco duradoura e de imprevisível ressurreição.

Pois tais soluções, ou outras de igual valor, em absoluto ulheias aos imperativos do Interêsse Nacional, ouvem-se a cada canto e formam opinião.

E formam opinião, porquê?

Em primeiro lugar, porquê — escreveu-o Boileau — «un sot trouve toujours un plus sot qui l'admire» e, em segundo lugar, porque poucos, muito poucos conhecem a situação real das companhias e os esforços empregados para vencer as dificuldades dos últimos dez anos.

Dai, esta conferência, determinada pelo exclusivo intuito de contribuir para que, de futuro, o desconhecimento seja menor e as críticas menos injustas ou, quando não, menos irrisórias.

Não ignoro, porém, que uma conferência, para o ser no pleno sentido desta palavra, necessita de combinar, em doses equilibradas, ciência e arte; e sei que, talvez por isso, poucos são os grandes conferentes.

Procurarei portanto, e unicamente, ser preciso e ser claro, pondo nas minhas palavras e nos meus raciocínios a mesma essencial objectividade e a mesma intencional isenção que neles poria, se nenhuma responsabilidade me coubessem na administração da mais importante empresa ferroviária do país.

É evidente que nada do que vou dizer impedirá, de futuro, as críticas daquêles que, ao focarem a crise nacional dos caminhos de ferro, a vêem à luz dos recheados envelopes, dos invejados sobrescritos que, no fim de cada ano, segundo apregoam, os administradores da C. P. subrepticamente guardam, elevando os respectivos honorários de centenas de contos.

Esses... continuarão a criticar, talvez esperançados — quem o sabe? — em que tais críticas os porão algum dia em contacto directo com tão ambicionados sobrescritos.

As minhas palavras dirigem-se apenas aos que, como V. Ex.<sup>as</sup>, desejam ser esclarecidos, para melhor poderem ajuizar duma crise que só á luz do Bem Comum deve ser encarada e resolvida.



I

## A C. P. e a opinião pública, antes e depois de 1931

### 1 — O conferente quando estudante, os caminhos de ferro do Estado e a C. P.

Nos recuados tempos da minha mocidade, quando, estudante do liceu no Pôrto, me despedia, em Campanhã ou em S. Bento, de amigos que iam para Coimbra ou vinham para Lisboa, não deixava de sentir certa inveja, ao confrontar os cómodos e velozes rápidos da C. P., ou o luxuoso «Sud-Espress», com os bem menos rápidos e bem menos cómodos expressos do Minho, de que me servia nas já saídas viagens entre a terra que me viu nascer e a Capital do Norte.

E, não raras vezes, pensava: Por que não entregar à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses a exploração da rede do Minho e Douro? Não ficaríamos melhor servidos?

Mais tarde — já estudante de Coimbra — não me contentava com estes pensamentos íntimos e discretos e antes os exteriorizava, sempre que, em viagem de férias e depois de abandonar em Campanhã o rápido ou o «Sud», tomava qualquer comboio que me conduzisse à encantadora vila de Caminha.

### 2 — O arrendamento das linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste

Decorreram anos, mesmo bastantes anos, sem que a razão de ser, talvez aparente, dos meus confrontos e dos meus desejos houvesse desaparecido. Até que, em 1926, o Governo resolveu arrendar as linhas do Estado: Minho e Douro e Sul e Sueste, abrindo para tanto concurso público.

Concorreram sete empresas: Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes; Companhia União Fabril; Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães; Banco Burnay; Companhia Industrial Resineira; Companhia Geral de Construções; Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Obtido o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, deliberou o Governo adjudicar à C. P. a exploração das linhas, celebrando-se o contrato de arrendamento em 11 de Março de 1927 e iniciando-se a nova exploração em 11 de Maio seguinte.

E creio não faltar à verdade se disser que, pouco tempo volvido, era geral o reconhecimento de que os serviços haviam melhorado, quer no material, quer no pessoal, surgindo a esperança de os ver progredir rapidamente nas mãos de uma empresa que sempre, com voluntário sacrifício, soubera colocar o *bem do Serviço público*, confiado à sua guarda, acima dos interesses, aliás legítimos, mas particulares, dos seus accionistas.

E tudo se obteve sem *déficits*, sem prejuízos, fechando as contas de 1927, 1928, 1929 e 1930 com os saldos positivos de 984, 720, 195, e 8 contos, respectivamente.

E não imaginem V. Ex.<sup>as</sup> que, no meu pensamento de hoje, a causa real da inferioridade relativa da exploração pelo Estado se encontrava na incompetência do pessoal dirigente ou na incúria das administrações.

De modo algum.

Sei bem que engenheiros dos mais distintos estiveram e alguns continuaram ao serviço do Estado e não ignoro que louváveis e inteligentes esforços foram por algumas Administrações empregados no sentido de obter sensíveis melhorias nos serviços.

A engrenagem político-administrativa, a mentalidade partidária da época, graves erros iniciais, a insuficiência do tráfego, o próprio traçado das linhas, etc., impediram, porém, que se colhessem todos os frutos da real competência e indiscutível boa vontade, do pessoal dirigente.

Por isso: *honny soit qui mal y pense*.

A verdade, no entanto, é que, nessa época, a transição

das linhas do Estado para as linhas da C. P. — como, em parte, ainda hoje sucede — deixava-nos a impressão de uma travessia de fronteiras, tais eram as diferenças notadas, quer no aspecto externo e na comodidade e luxo interior das carruagens, quer no aprumo e correcção dos empregados, quer nas velocidades atingidas, etc..

E foi por certo a confiança no êxito técnico da exploração pela Companhia que levou o Conselho Superior de Caminhos de Ferro e, como êle, o Governo de 1927 a preferirem a sua proposta, quando, sem dúvida, outras apareceram que, no ponto de vista estritamente financeiro, lhe eram superiores.

### 3 — A C. P. e os usuários depois de 1931

Afinal, decorridos dez anos, parece que tudo mudou.

O usuário — passageiro ou expedidor — queixa-se, quando não protesta, e dos elogios passou às críticas, senão acerbos pelo menos constantes.

É que — diz — as carruagens, em lugar de melhorarem, pioraram; o número de comboios, longe de subir, decresceu; as tarifas, em vez de diminuírem, aumentaram; as velocidades não satisfazem as necessidades da época, etc.

E tudo isto — acrescenta — no momento em que a camionagem se lança na mais desenfreada, na mais desregrada concorrência, roubando diariamente ao caminho de ferro passageiros e mercadorias; e tudo isto no momento em que o automóvel particular afasta do comboio o cliente mais apeteído, por mais rico: o cliente das classes superiores; e tudo isto no momento em que os hábitos generalizados de comodidade e conforto no lar exigem maior comodidade e maior conforto na viagem; e tudo isto no momento em que é fácil o confronto com os progressos introduzidos nos grandes rápidos estrangeiros.

E o pior é que esse usuário, enquanto se limita à observação dos factos e à indicação das exigências, tem em grande parte razão, só a perdendo, regra geral, quando dos factos passa à indicação das suas causas e à determinação das correspondentes responsabilidades; só a perdendo quando, no rotineirismo dos dirigentes técnicos e na inércia e incapacidade das administrações, pretende haver encontrado a causa íntima da decadência visível — e mais real, ainda, do que visível — dos serviços ferroviários; só a perdendo quando, por desconhecimento de realidades fundamentais, julga ter descoberto — aliás com a maior facilidade — meios não só decisivos, mas simples, de impedir semelhante decadência.

Na verdade, quanta injustiça nas críticas! Quanta ingenuidade nos remédios!

II

## Causas gerais da crise da C. P.

### 1 — Ampliação das redes telefónicas inter-urbanas

Não me proponho tratar da crise dos caminhos de ferro, mas sim, e apenas, da crise da C. P.

É, porém, evidente que essa encontra a sua origem não só em causas peculiares e privativas, mas ainda em causas gerais, isto é, em causas que actuam, em maior ou menor grau, sobre todas as empresas ferroviárias do país e, mesmo, sobre quasi todas as empresas ferroviárias do Mundo.

Agrupá-las-emos, por isso, em duas categorias:

a) — Causas gerais;

b) — Causas privativas ou particulares.

Começaremos... pelas primeiras: as causas gerais. Reduzem-se elas fundamentalmente a três:

a) — Crise económica mundial;

b) — Concorrência de outros meios de transporte, particularmente o automóvel;



- c) — Ampliação das rês telefônicas internacionais e inter-urbanas, que actua apenas sobre o tráfego de passageiros, mas nem por isso deixam de contribuir sensivelmente para o decréscimo das receitas.

De quantas viagens, na verdade, e por vezes longas e dispendiosas, não nos liberta uma simples conversa telefónica?!

Ora, de 1929 a 1937, o número de estações telefônicas inter-urbanas do País subiu de 80 para 500, atingindo o número de chamadas a avultada cifra de 3:354.646.

E no entanto — convém notá-lo — nunca as companhias de caminhos de ferro pensaram em, de qualquer modo, obstar à ampliação de tal rede e antes, reconhecendo as suas vantagens e a série de benefícios colectivos dela resultantes, consentiram na instalação de postos públicos em algumas das suas estações. Haja em vista a do Rossio.

## 2 — Crise económica mundial

E que dizer das duas primeiras causas indicadas?

Que a elas se deve — em grau máximo — a ruína do nosso sistema nacional de caminhos de ferro, como a elas se deve a crise de quasi todas as explorações ferroviárias de além-fronteiras.

De resto, intensificada, sem dúvida, por causas próprias e privativas, a crise da C. P. mais não representa do que um aspecto da crise mundial dos caminhos de ferro.

E, para o testemunhar, bastará referir a V. Ex.<sup>as</sup> os *déficits* que, segundo um estudo da Câmara do Comércio Internacional, sofreram, em 1934, os caminhos de ferro dos seguintes países:

*Suíça* — (Mercadorias) 25.000.000 de francos suíços, ou sejam 181.000 contos;

*Bélgica* — (Société National des Chemins de Fer Belges): 480:000.000 de francos belgas, ou sejam 503.040 contos;

*Itália* — (Mercadorias): 400:000.000 de liras, ou sejam 764.800 contos;

*Inglaterra* — 16:000.000 de libras, ou sejam 1:760.240 contos;

*Alemanha* — 300:000.000 de Rmks., ou sejam 2:697.000 contos;

*França* — 3:500.000.000 de francos, ou sejam 5:162.500 contos, isto é, mais do dôbro das nossas receitas públicas.

Quere dizer, se o *déficit* nas linhas da C. P. fôsse proporcional ao *déficit* das linhas francesas, referidos um e outro ao número de quilómetros de via em exploração, atingiria êle, em 1934, cerca de 300.000 contos, ou seja mais — e mais umas boas dezenas de milhares de contos — do que o total das suas receitas.

E não se pense que os *déficits* diminuíram nos anos seguintes. Em França, por exemplo, foram êles de 4.012:000.000 de francos em 1935 e 4.250:000.000 em 1936.

Nos Estados Unidos, embora o conjunto das explorações ferroviárias não tenha conhecido *déficits*, companhias houve que viram desaparecer os tradicionais dividendos, quando não viram a falência, verificando-se, ainda, que, no total das rês, as receitas brutas decresceram em 1932, comparativamente a 1929, nada menos de 47 %.

E como é ilucidativo o estudo de Grodinski, professor da Universidade de Pensilvânia, sobre «A Indústria dos caminhos de ferro a vapor nos Estados Unidos»!...

Dêle se vê que só resistiram — e, por vezes, até com lucros crescentes — as companhias cujo tráfego, praticamente monopolizado, abunda em carvão e ferro ou, num caso especial, em frutas congeladas.

As outras... vegetam ou faliram.

Será, então, de admirar que as receitas do tráfego tenham descido na C. P. de 281.631 contos, em 1929 — último ano de boa exploração — para 274.376, em 1930, 249.983, em 1931, 248.298, em 1932, atingindo em 1937 o máximo de decréscimo, com 240.719 contos, que o mesmo é dizer com uma baixa de

# ANTÓNIO SARDINHA

A Vila de Monforte terra natural  
do grande poeta e escritor vai  
erigir-lhe um monumento

Ainda há quem não esqueça os homens que ao nosso país têm dado uma parcela grande do seu esforço. António Sardinha a figura do nacionalista português, vai ter na sua terra natal — Vila de Monforte — um monumento. É uma homenagem terna e interessante a que se deveriam associar todos os bons nacionalistas.



Quantos e quantos portugueses errantes, António Sardinha conquistou com o seu espírito de poeta notável, cantando-lhes ao seu coração o amor a Portugal e ao seu passado hemorrodoiro.

Não devia ser na sua vilasinha, perdõem-nos os seus conterrâneos, mas sim no bêrço do nacionalismo — em Braga —. Era aí que se devia edificar um monumento digno de António Sardinha; grande, muito grande, tão elevado como a sua figura. Haja em vista a sua obra incompleta, fonte inexgotável donde brotou o renascimento do Portugal de hoje.

receitas, em relação a 1929, de 41.000 contos, números redondos?

Imagine-se o que seria hoje o serviço ferroviário da Companhia Portuguesa, se a crise a não tivesse impedido de o melhorar progressivamente, como era sua tradição!

Mas poder-se-á duvidar de que uma crise, de tal modo generalizada, não é da responsabilidade das Administrações dos caminhos de ferro? E poder-se-á duvidar, ainda, de que só uma adequada e enérgica intervenção do Estado será capaz de lhe pôr termo ou, pelo menos, de a atenuar?

\* \* \*

Não insistiremos porém nos efeitos da crise económica mundial, que se traduziram, quer numa redução geral do tráfego de passageiros e mercadorias, afectando, por consequência, todos os meios de transporte, quer num *déclassement* da primeira para a segunda classe e de uma e outra para a terceira.

(Conclue no próximo número)



# OS CAMINHOS DE FERRO

EM

# ANGOLA

(Continuação)

Pelo Coronel de Eng.<sup>a</sup> ALEXANDRE LOPES GALVÃO

## AS RECEITAS E AS DESPESAS DOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

As receitas, em contos, cobradas pelos dois caminhos de ferro de Luanda e de Mossamedes, no decénio que vai de 1921 a 1931, foram as seguintes, segundo se lê no Orçamento da Colónia:

Anos	Caminhos de Ferro		Soma
	Loanda	Mossamedes	
1921-1922 . .	?	1.754	1.754
1922-1923 . .	?	3.505	3.505
1923-1924 . .	270	2.630	2.900
1924-1925 . .	2.794	1.845	4.639
1925-1926 . .	?	1.900	1.900
1926-1927 . .	11.947	1.714	13.661
1927-1928 . .	8.758	1.903	10.861
1928-1929 . .	10.010	1.017	11.027
1929-1930 . .	7.011	2.843	9.854
1930-1931 . .	9.064	1.715	10.779
Totais . .	50.054	20.826	70.880

Nenhuns comentários é necessário fazer à contabilidade dos caminhos de ferro do Estado, no período decorrido, mormente à dos caminhos de ferro de Luanda. E se as coisas assim caminharam neste lapso de tempo, depois dêle ainda caminharam pior.

Do ano de 1932 em diante, parece ter sido impossível apurar as contas de receita, por isso que os orçamentos publicados as não registam. Veja-se por exemplo, o volume do Orçamento de 1938.

Para este ano, a previsão de receitas está assim feita:

Receitas	Cam. <sup>o</sup> de Ferro de Luanda	Cam. <sup>o</sup> de Ferro de Mossamedes	Total
Tráfego . .	7.965	1.740	9.705
Outras . .	311	59	369
Soma . .	8.776	1.798	10.074

Dêstes números pode concluir-se que nos últimos 10 ou 12 anos as receitas dos caminhos de ferro do Estado andaram à volta de 10.000 contos.

Mais difícil parece fazer-se um apuramento das despesas. Mas talvez se não ande longe da verdade dizendo que têm andado à roda de 15.000 contos ocasionando um *déficit* anual de 5.000 contos, só na exploração.

Segundo o orçamento, as despesas para o ano de 1938, estão assim computadas:

Porto e Cam. <sup>o</sup> de Ferro de Loanda . .	10.211 contos
» » » » » Mossamedes . .	3.238 »
Soma . . . .	13.449 contos

A previsão do *déficit* para este ano é pois de 3.375 contos.

Adicionando a esta verba a despesa com a Administração Geral dos serviços, na importância prevista de 1.307 contos, tem-se uma despesa total de 14.816 contos, o que comprova que o *déficit* da exploração continua à volta dos 5.000 contos.

A este encargo que pesa sobre as finanças da Colónia, há que juntar o encargo do capital do primeiro estabelecimento e as percentagens para a renovação de material, aposentação do pessoal, etc. O material não dura indefinidamente. Gasta-se e até em período bastante limitado. É pois necessário amortizá-lo para não se repetir a desastrosa situação de 1921.

*Capital do primeiro estabelecimento*—Supomos que não existe o inventário de património ferro-viário. Sabe-se o número de quilómetros construídos; sabe-se, talvez, o material circulante e de tracção que existe; mas supomos que não se sabe o que tudo isto custou.

Quando esse indispensável inventário se faça, talvez se chegue à conclusão de que a linha de Luanda a Malange com os seus ramais, e a linha de Mossamedes ao Lubango, com o material circulante e de tracção de ambos e com o, aliás, modesto equipamento dos portos, etc., terão custado cerca de 6 milhões de libras.

Segundo a Memória publicada em 1909 pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro através d'África, o Estado afirmava ter-se dispendido com a linha de Ambaca, até 1909, cerca de 4 milhões de libras (17.853 contos). E se se apura a exactidão desta cifra, pode talvez elevar-se o computo do



custo dos portos e caminhos de ferro do Estado a 7 milhões de libras.

Ora, o dispêndio de 7 milhões de libras ao modesto juro de 2% acarreta um encargo de 140.000 libras. Não se conhecendo o capital investido no material circulante e de tracção, não é fácil prever a verba anual necessária para amortização do mesmo.

Não se andará, porém, muito longe da verdade, computando o encargo total dos Caminhos de ferro do Estado na Colónia, na cifra anual de 20.000 contos.

É certo que o Estado magnanimamente, suspendeu a cobrança de juros da dívida da Colónia; mas o que se não pode suspender é o desgaste que o material vai tendo e que obrigará a despesas avultadas com a sua renovação, se não se fôr amortizando a pouco e pouco e renovando, quando necessário.

## OS SERVIÇOS QUE OS CAMINHOS DE FERRO PRESTAM À COLÓNIA

Todos os caminhos de ferro de Angola: os do Estado e os das Empresas particulares, transportaram, no ano de 1936, 468.583 toneladas de mercadoria e 216.736 passageiros.

Os caminhos de ferro do Estado contribuíram para estes números com 57.377 passageiros e com 146.508 toneladas de mercadorias.

Dez anos antes, os números relativos à totalidade dos caminhos de ferro da Colónia, eram: 361.106 passageiros e 306.473 toneladas de mercadoria. Houve pois declínio no movimento de passageiros e houve incremento notável no transporte de mercadorias.

Nos passageiros a diminuição representa cerca de 43% e nas mercadorias o aumento foi de uns 33%.

Nos caminhos de ferro do Estado a percentagem na redução dos passageiros foi mais sensível como mais sensível foi a percentagem no movimento de mercadorias transportadas.

A diminuição no número de passageiros tem a natural explicação no desenvolvimento da Camionagem, que tem afectado muito mais este tráfego do que o das mercadorias, embora este esteja já sentindo também os efeitos da concorrência.

## NATUREZA DO TRÁFEGO TRANSPORTADO

Um facto que surpreende desde logo, quem compare as quantidades de tráfego com as receitas por ele produzidas, é a falta de correspondência entre uns números e outros. Tendo a tonelagem de mercadorias aumentado de cerca de 60% nos últimos 10 anos, era de esperar que nas receitas houvesse um acréscimo correspondente. Mas os

números registados nos volumosos orçamentos da Colónia, não o registam.

As receitas dos dois caminhos de ferro, Loanda e Mossamedes, eram em 1927, de 10.861 contos e em 1938 estão computados em 10.074 contos como se viu.

Fácil é concluir daqui que na exploração do sistema há anomalia e anomalia grande.

O bem elaborado Relatório do Chefe da Repartição dos Caminhos de Ferro da Colónia, dá-nos a chave do enigma. Em primeiro lugar, verifica-se que o tráfego principal dos dois caminhos de ferro é constituído pela lenha e pelo carvão vegetal que as populações do litoral consomem. A areia, a terra e a pedra, têm também tonelagem de importância no volume do tráfego transportado.

Noutros tempos, a exploração da lenha e do carvão para abastecimento das populações, fazia-se, principalmente, nas margens do rio Zaire. Números de barcos à vela se empregavam nêsse tráfego. Os caminhos de ferro entraram depois em concorrência com eles e o tráfego marítimo quasi deve ter desaparecido. De passagem diremos que se nos afigura esta deslocação da exploração das lenhas, das margens dos rios para o interior do país, como altamente prejudicial. O arvoredor, nas margens dos rios reconstitue-se com relativa rapidez. Outrora não acontece nas regiões planálticas do interior, onde o desaparecimento da vegetação arborea causa prejuízos sensíveis. Mas um tal problema é para ser considerado pelos serviços florestais da Colónia.

Mas, como se o transporte de lenha, de carvão e de terra não fossem suficientes para justificar o baixo rendimento dos caminhos de ferro, outras mercadorias de elevado valor são transportadas pelas tarifas mínimas. Assim, o algodão é transportado pela tarifa da areia! Isto lê-se no Relatório atrás referido.

Em vão se procura obter aqui um livro de tarifas que permita ajuizar da classificação das mercadorias para efeitos da aplicação de tarifas. Em Lisboa não é possível obtê-lo, se é que existe.

A amostra anterior, da classificação do algodão, faz-nos supôr que o sistema tarifário deve ser desordenado.

Pequena é ainda a tonelagem de mercadoria que os caminhos de ferro têm de levar do litoral para o interior, consequência da falta de colonização.

O caminho de ferro de Benguela tem dedicado ao problema de colonização especiais cuidados. E, em parte, devido à sua acção é que a linha está já marginada de ridentes povoações que são a alegria de quem viaja nos seus combóios.

Os caminhos de ferro do Estado não se preocupam com tal problema, apesar de para a sua vida, ser ele de capital importância.



## Os Nossos Mortos

DR. ANTÓNIO JOAQUIM  
DE SOUSA JÚNIOR

No dia sete do corrente faleceu na capital do Norte, o sr. dr. Sousa Júnior, major médico de valôr, combatente, e político.

Não pode esquecer-se a sua acção em 1908; quando a peste bubónica graçava na Ilha Terceira, oferecendo-se voluntariamente para ir para as zonas infestadas organizar os serviços de saúde. Já em 1918 no Pôrto, também quando da peste bubónica, a sua acção humanitária fez-se sentir. Durante a Grande Guerra foi o chefe dos serviços médicos da base do C. E. P. em França.

Na política teve acção notável, tendo sido deputado às Constituintes, senador e mais tarde, Ministro da Instrução da República em 1913; voltando a ocupar este mesmo lugar em 1924; neste mesmo ano foi depois nomeado Reitor da Universidade de Coimbra.

Formou-se no Pôrto em 1891, na Escola Médico-Cirúrgica, sendo em 1903 nomeado lente-substituto da secção de cirurgia, e mais tarde, lente catedrático de medicina operatória. Finalmente, em 1910, director da mesma Escola onde se formara.

Desempenhou vários cargos, como o de presidente do Senado, do Município do Pôrto, da Junta Autónoma; director geral da Estatística e do Laboratório Bacteriológico do Hospital de Bonfim.

A sua colaboração científica encontra-se dispersa

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

### “PROVÍNCIAS CLIMÁTICAS”

Recebemos do sr. dr. Armando Narciso, ilustre professor do Instituto de Hidrologia e de Climatologia de Lisboa, o seu trabalho entitulado “Províncias Climáticas”, compilação de palestras de divulgação que, há dois anos, vem realizando brilhantemente ao microfone da Emissora Nacional. É uma separata da revista “A Terra”. Agradecemos.

### FEDERAÇÃO NACIONAL DOS PRODUTORES DE TRIGO

Relatório de contas das gerências de 1935-1936. Uma luxuosa edição com 84 páginas nos apresenta a Direcção da Federação Nacional dos Produtores de Trigo.

No seu relatório vem explicado os motivos porque estão reunidas as gerências de 1935/36 e ainda, as dificuldades que motivaram o atraso na apresentação das contas que, explicitas, estão demonstradas nos mapas juntos ao relatório.

por revistas da especialidade nacionais e estrangeiras.

Foi membro da Sociedade Internacional de Cirurgia, possuindo várias condecorações. Tinha a medalha de ouro da Real Sociedade Humanitária, medalha esta que não mais foi concedida e que só a possuiria o rei D. Luiz.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta à família enlutada o seu cartão de pêsames.

O caminho de ferro de Benguela, tem agentes comerciais que procuram o tráfego e estimulam a produção. O director de Exploração e os seus agentes, dispõem de automóveis em que se deslocam com inteira liberdade, em serviço e em benefício de exploração. Onde existe um colono, ou a possibilidade dê-le se instalar, ahi comparece um agente para explorar e valorizar a possibilidade.

Nos caminhos de ferro do Estado nada disso existe, segundo supomos. E assim, o tráfego que eles transportam para o interior quasi se limita ao rancho de um ou outro colono que lá anda perdido pelo mato, à procura da permuta com o indígena.

Independentemente da natureza do tráfego, que, no caminho de ferro de Benguela e até no do Amboim, provem, em grande parte, das actividades económicas, e que nos Caminhos de ferro do Es-

tado resulta das necessidades de abastecimento de combustível e outras, das populações do litoral, ha a notar que no caminho de ferro de Benguela o aumento da tonelagem é, de ano para ano, muito maior. Nem admira. As actividades desenvolvem-se, progridem no interior de Benguela, ao passo que as populações de Luanda e de Mossamedes sofrem evolução lenta.

Em 1936 o caminho de ferro de Benguela transportou 319.000 toneladas, enquanto que os caminhos de ferro do Estado transportaram apenas 149.516. Só o milho transportado pela linha de Benguela deu uma tonelagem que quasi igualou a totalidade da mercadoria transportada pelos outros caminhos de ferro.

(Continua no próximo número)



## AINDA A FESTA DE SAPADORES EM LOULÉ

Na noticia publicada no número de um do corrente, por um lamentável esquecimento, deixamos de incluir como convidados ao banquete oferecido pelo sr. José da Costa Guerreiro, ilustre Presidente da Câmara Municipal de Loulé os nomes dos nossos queridos amigos e companheiros, srs. Conego Dr. Avelino de Figueiredo e Pedro de Freitas. Fica assim feita a rectificação à noticia acima aludida.

\* \* \*

O mensário «Vida Ferroviária», órgão dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte, Centro e Sul de Portugal, iniciou no seu número do mês corrente uma desenvolvida reportagem a propósito da festa de confraternização dos combatentes de Sapadores de Caminhos de Ferro, que este ano teve lugar em Loulé, fazendo na mesma algumas referências agradáveis ao nosso director sr. Carlos d'Ornellas, o que agradecemos.



## Câmbios do dia 14 de Junho de 1938

PRAÇAS	COMPRA	VENDA
Londres . . . . .	110\$17	110\$19
Nova York. . . . .	22\$17,5	22\$18,8
Paris . . . . .	\$61,7	\$61,8
Berlim. . . . .	8\$89,8	8\$95,3
Madrid . . . . .	1\$33,9	1\$34,4
Holanda. . . . .	12\$29,5	12\$30,2
Bélgica . . . . .	3\$76,4	3\$76,7
Itália . . . . .	1\$16,2	1\$16,7
Suiça . . . . .	5\$08,4	5\$08,7
Brasil . . . . .	1\$28,6	1\$29,2
Suécia. . . . .	5\$67,9	5\$68,3
Noruega. . . . .	5\$53,4	5\$53,5
Dinamarca. . . . .	—	4\$92
Praga . . . . .	\$77,1	\$77,2
Buenos Aires . . . . .	4\$50	5\$00
Kobé . . . . .	—	5\$50
Agio do ouro . . . . .	65,83 %	—
Libras ouro . . . . .	182\$41,3	—
Ouro fino gr. . . . .	24\$91	—

## TEATROS E CINEMAS

ROSALINA SAYAL

Depois dum horrível sofrimento, que durava há três anos, faleceu no passado dia 14, a distinta actriz Rosalina Sayal.

Tomou parte em várias companhias de opereta, comédia e revista, tendo-se estreado aos 20 anos no teatro «Águia d'Ouro», do Pôrto, na peça «O dinheiro». Logo se principiou revelando artista de valor, a par duma simpatia e dotes pessoais, que a tornaram estimadíssima de toda a gente do teatro e daqueles que de perto privaram com ela.

Rosalina Sayal era alentejana; filha dum pintor de mérito, Adolfo Sayal, que mais tarde deixou a sua arte para se dedicar ao teatro, constituindo com os seus seis filhos uma «troupe» dramática.

São enormes os seus êxitos nos seus vinte anos de artista, dedicados especialmente ao teatro ligeiro. Entrou nas revistas, «Paz Armada», «Chá e Torradas», «Saúde e Fraternidade», «Aqui d'El-Rei», «Bomba Real», e nas operetas «O Fado» e «Alegria do Bairro»; etc.. A sua última representação foi na revista «Pão Salão», apresentado no Apolo.

### CARTAZ DE HOJE

#### TEATROS

MARIA VITÓRIA — 21 e 25 — «Os garotos».  
VARIEDADES — 20,45 e 25 — «Sempre em pé!».  
APOLO — 21 e 25 — «Rebenta a Bexiga!».  
COLISEU — 21,30 — «Conquista de Lisboa aos mouros».

#### CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Dois aldrabões».  
S. LUIZ — 21,30 — «Os rapazes da marinha».  
TIVOLI — 21,30 — «Sete dias de epopeia».  
CENTRAL — 21,30 — «Homem que se rehabilitou».  
CONDES — 15 e 21,30 — «A canção da terra».  
POLITEAMA — 21,15 — «Que drama!».  
OLIMPIA — Das 14 às 24 horas — Sempre novos programas.  
CAPITÓLIO — 21 — Programas variados.  
ODÉON — 21,30 — «A alegre locandeira».  
PALÁCIO — 21,30 — «A alegre locandeira».  
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 Sanches.  
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.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.



NO MASSIÇO CENTRAL

# As Belezas

DE

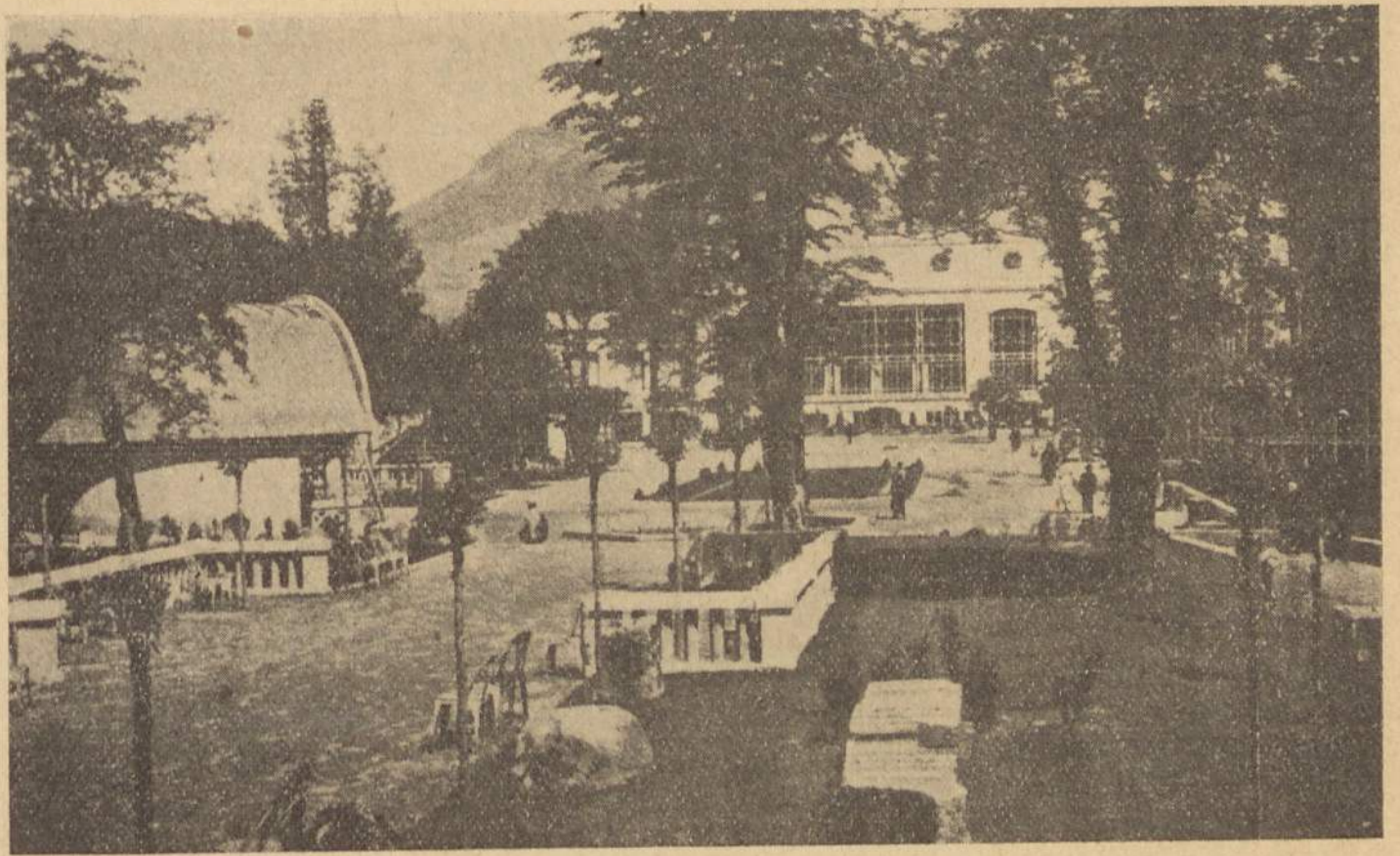
# Auvergne

E AS

## GRANDES TERMAS

DE

# MONT-DORE



Edifício do Casino e um trecho do Parque de MONT-DORE

A região do Massiço Central, é, sem dúvida das mais bem caracterizadas da França. Esta região compreende duas das mais antigas províncias: "AUVERGNE E BOURBONNAIS".

Geològicamente é um dos pontos do globo que desperta imenso interêsse.

O vulcanismo atingiu ali um tal desenvolvimento que é possível seguir no seu solo a evolução do mundo através de milhares de séculos.

Orogràficamente a natureza acumulou sôbre o Massiço Central, montanhas interessantíssimas, como se podem ver, examinando a enorme massa circular do "Cantal" — que foi um dos mais extensos vulcões da terra — até a fantástica cadeia dos Puys, com os seus extintos setenta vulcões, alinhados sôbre uma extensão de cinquenta quilómetros.

A linda província de "Auvergne" é hoje uma das regiões que os franceses e estrangeiros procuram, não só pelas suas afamadas termas de águas medicinais, como pelas emoções e encantos que o turista encontra, nos seus privilegiados rincões.

Os excelentes centros para cura de repouso, também ali abundam, devido à sua situação, altitude, conforto hoteleiro e bondade dos habitantes.

As maravilhas do Massiço Central, são hoje de fácil visita, graças às diversas linhas do Caminho de Ferro d'Orleans que a percorrem em todos os sentidos.

Como é bem conhecido, as Termas que se encontram nesta região, tem hoje renome mundial e entre elas destaca-se uma das mais famosas da França "Mont-Dore" cognominada pelos seus conhecidos benefícios "A Providência dos Asmáticos".

O magnífico estabelecimento Termal de "Mont-Dore" é modelar; pela sua grandeza, pelas suas instalações e pelas excelentes águas que brotam das 12 fontes que nascem na rocha vulcânica dentro do grande balneário, o que permite que as águas sejam bebidas e aplicadas à saída das nascentes, e portanto carregadas com tôdas as qualidades medicinais.

O vasto Estabelecimento Termal com os últimos melhoramentos que a "Compagnie Fermier du Mont-Dore" lhe introduziu, ficou sem dúvida não só o melhor da França, como dos mais completos que existem.

A cura pela bebida ocupa um lugar primacial, pelos resultados observados nos doentes das vias respiratórias.

As inalações obtidas pelos nevoeiros do vapor das águas medicinais, é um tratamento original de "Mont-Dore" e é hoje universalmente conhecido pelas magníficas curas nas doenças dos bronquios.

Os banhos de imersão, os banhos de vapor, os duches, os demi-banhos e os banhos aos pés, formam dos melhores complementos do tratamento, "Mont-dorien".

Também são notáveis as instalações do gaz termal, captado no próprio lugar onde os doentes os aplicam com grandes resultados, nos seus padecimentos.

A reeducação respiratória, por exercícios racionais, é aplicada de forma, que assegura uma melhor ventilação pulmonar, e facilita o tratamento termal.

"A Compagnie Fermier du Mont-Dore" para corresponder ao constante aumento de população infantil que procura estas termas para fortificar as vias respiratórias das crianças, creou o belo Parque Infantil, junto ao Casino.

Êste Parque de Saúde e Alegria, está munido de material completo para todos os jogos e compreende também, um vasto abrigo fechado, para no caso de mau tempo, ou quando a montanha esteja enevoadada, não permitam os exercícios ao ar livre.

Como Mont-Dore está situado a 1.050 de altura o valor climatérico desta altitude, aliado às emanções das suas fontes, torna o ar puríssimo e benéfico, para todos que sofrem das vias respiratórias.

Todos êstes conjuntos fazem de Mont-Dore uma estação "Termal" sem rival, podendo classificar-se de:

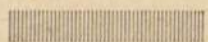
**Terra de Saúde. Terra de Turismo. Rincão de raras belezas.**

A. C.



# HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Junho de 1898



## Lourenço Marques e os empreiteiros estrangeiros

Por L. DE MENDONÇA E COSTA

Tem-se reconhecido em Portugal que não ha uma empreitada de construcção concedida a estrangeiros que não traga, como consequencia, uma intervenção diplomatica e graves complicações que nos custem rios de dinheiro.

Nem por isso nos penitenciamos, antes persistimos no erro.

A inveja local, uma certa inercia e falta de arrojo para as grandes empresas, a mingua de capitaes, as exigencias impostas aos empreiteiros nacionais e até, muitas vezes, o pequeno escrupulo no cumprimento dos contractos feitos com empresas portuguezas, alheiam aos grandes trabalhos de obras publicas as iniciativas do paiz.

Em compensação abrem-se despreocupadamente, de par em par, as portas dos ministerios aos empreiteiros estrangeiros; fazem-se-lhes as concessões, e quando comecem as exigencias da fiscalisação, quando se faz a entrega, quando se verifica que os lucros são inferiores á expectativa, em qualquer altura, sob qualquer forma aproveitando qualquer ensejo, apparecem as exigencias, logo patrocinadas pelos seus governos com uma tenacidade e uma insistencia que roçam ás vezes as raias da descortezia.

Sabendo isso, os estrangeiros invocam constantemente os seus representantes, que se constituem tão facilmente em verdadeiros procuradores.

Ha tempos, sabemos nós, que entrou uma reclamação d'um governo estrangeiro, contra a admissão n'um concurso d'um fabricante nacional, sob o pretexto de que o producto a fornecer estava patenteado por um seu subdito, o que importava que só este podia concorrer!

Esta doutrina, peregrina de si, pois que o fornecedor podia apresentar um producto estrangeiro, mais estranha se torna, quando se souber que nas questões judiciais movidas pela casa estrangeira a que alludimos, foi sempre condemnada em Portugal.

Pois, nem assim. E o caso é que se não realisou o concurso. Fez pressão e logrou o que queria.

Nas grandes empreitadas, por maioria de razão, visto serem muito mais consideraveis os interesses, teem os empreiteiros sempre razão; o thezouro paga as differenças.

Foi assim no caminho de ferro do Sul e Sueste.

Foi-o tambem no porto de Leixões, no porto de Lisboa, em Ponta Delgada, em todas as grandes obras em que intervieram inglezes, francezes, belgas, allemães, etc.

Sempre indemnisações! A do caminho de ferro da Beira Alta está latente. *Latel anguis!*

Deviamos estar curados. Mas não.

Em Lourenço Marques repete-se o facto.

O governo, com grande imprevidencia, concede ao *americano* Mac Murdo a linha férrea de Lourenço Marques á fronteira do Transvaal com 90 kilometros de extensão.

Uma companhia ingleza encarrega-se da construcção, assentando as travessas e os carris na areia.

Mas essa construcção, seguia, mesmo assim, frouxamente. Mac Murdo occupava-se mais da valorização das acções em Londres do que da collocação dos carris na Africa.

Estava esgotado o praso da construcção.

O ministro da marinha fez como o das obras publicas a respeito do contracto Hersent. Em harmonia com

as clausulas do contracto foi rescindida a concessão. Um acto pombalino, deliberação energica.

Seguia-se pôr em hasta publica, no praso de seis meses, a linha. Fazendo-se assim, a importancia que fosse paga marcaria a cifra da indemnisação a pagar a Mac Murdo.

Mas, o ministro pombalino não se lembrou de que a intervenção estrangeira pudesse apparecer, e surgiu logo.

Vieram os Estados Unidos e veio a nossa fiel alliada. Portugal terminou á sua custa a linha e fez quasi que a construcção completa da parte já executada, mas imperfeita. Trocam-se notas e notas diplomaticas enquanto Portugal cahia no regimen das notas de papel em substituição da moeda metallica.

Consegue-se que a questão seja derimida n'um tribunal composto de juizes federaes da Suissa, srs. Blasi, Soldan e do professor de Basilica, sr. Hensler.

Protela-se a contenda. Redigem-se memorias. Nomeiam-se engenheiros peritos que vão a Lourenço Marques visitar a linha.

E o ouro continúa subindo.

Os governos tinham delado alguns valores, facilmente realisaveis, destinados ao pagamento da indemnisação.

Estes valores, em virtude de instantes necessidades, somem-se na voragem das bolsas estrangeiras, dando logar a grandes discussões intestinas.

Escrevem-se relatorios e avalia-se a linha. Os interessados, sequiosos da indemnisação, que vae engordando, impacientam-se.

Activam-se os preliminares do processo, que já não pôde dilatar-se muito.

Portugal prestava-se a pagar aos concessionarios todo o dinheiro gasto pela companhia constructora na execução das obras, quantia que, segundo o relatorio dos peritos Stockalper, Nicole e Dietler, ascende a 6.370.000 francos. Mas os estrangeiros, beneficiados pela rescisão, pois estavam em vespas de fallencia, exigem seis vezes mais, isto é, o pagamento do capital acções com um premio de cem por cento, e o do capital obrigações, o que dá 47 milhões de francos, mais os juros desde 25 de junho de 1889. Podiam pedir mais!

Com o cambio que está, chega a parecer uma indemnisação de guerra.

As ephemerides d'este celebre pleito, sobre um ponto em que não devia haver duvidas, são as seguintes:

Em 1 de fevereiro de 1882 fixou-se o modo de proceder; a 14 de maio de 1895 foram entregues as memorias elaboradas pelas partes; a 3 de junho de 1895 foram convidados os litigantes a apresentarem as suas provas e os resumos dos argumentos; a 24 de fevereiro sentença sobre provas complementares e convite para se prestarem novos esclarecimentos; a 31 de março de 1896 nomeação do perito, engenheiro Stockalper; a 13 de maio de 1896 sentença a favor de Portugal que pedia 3 peritos, sendo nomeados os dois restantes; a 7 de novembro de 1896 partida do sr. Nicole para Lourenço Marques.

Não se pôde dizer que tenha corrido vertiginosamente esta demanda.

Felizmente começa a fazer-se luz sobre a questão, luz que só beneficia Portugal, tão extraordinarias são as exigencias.

A imprensa suissa reflecte já este aspecto da contenda d'uma maneira mais favoravel para nós.

Confiamos na imparcialidade do tribunal, mas estamos certos de que não aproveitará aos nossos governantes.

Todavia, a lição é cara, principalmente se tiverem de pagar-se em bom ouro as acções de uma companhia que nunca as chegou a liberar, nem mesmo a pagar por conta d'essas acções cousa que se visse.

Que bom negocio ser empreiteiro estrangeiro em Portugal!



## SOCIEDADE "ESTORIL"

Horário—Assinaturas—Passeios  
Excursões—Tarifas—Regalias diversas

Um folhêto recentemente publicado pela Sociedade «Estoril», e que é distribuído gratuitamente nos seus escritórios, contém indicações da maior utilidade para os passageiros da linha. Vejamos, rapidamente, as suas informações essenciais:

I—Os compradores de bilhetes com limite de viagens não carecem de desembolsar o preço de uma assinatura anual para beneficiarem da redução correspondente a êsse período. Adquirindo uma série cada mês viajarão na linha durante um ano quasi pelo mesmo preço que pagariam se tivessem feito aquele desembolso.

II—A diferença considerável entre os preços da tarifa ordinária e os das assinaturas com limite de viagens pôde ser avaliado por êste exemplo: um bilhete de 1.<sup>a</sup> classe entre Cais do Sodré e Cascais custa 9\$00 pela tarifa ordinária; ao passo que a mesma viagem, nas assinaturas por séries, custa apenas 2\$52.

III—É concedida nessas assinaturas a redução de 50 % aos estudantes, que possam viajar do Cais do Sodré a Cascais por cerca de 60 centavos, ou seja pouco mais que o correspondente a uma zona nos carros eléctricos de Lisboa.

IV—A validade de uma assinatura de 52 viagens, ou seja pelo período de um mês, pode ser ampliada até um ano se na família do assinante houver alguém com uma assinatura por aquele período.

V—Foram diminuídos os preços das assinaturas sem limite de viagens. Uma assinatura anual de 3.<sup>a</sup> classe entre Lisboa e Cascais, que custava 1.364\$35, baixa para 1.104\$90. Por pouco mais de 3\$00 diários o passageiro pode viajar em toda a linha as vezes que quizer.

VI—Estas assinaturas podem ser adquiridas por 1, 2, 3, 6 ou 12 meses. Como acontece com as assinaturas por séries, os preços vão baixando de harmonia com as diferenças estabelecidas entre os diversos períodos, o que equivale à faculdade concedida ao passageiro de dividir por 5 prestações o pagamento de uma assinatura anual.

VII—Desde o segundo domingo de Junho até ao segundo domingo de Outubro, um bilhete de ida e volta do Cais do Sodré à Cruz Quebrada, em 3.<sup>a</sup> classe, custa, aos domingos, apenas 2 escudos.

VIII—Por 12\$50 compra-se um *carnet* que dá direito a uma viagem de ida e volta ao Estoril em 2.<sup>a</sup> classe, ao transporte em auto-car entre a estação e o Casino, à entrada no Casino, e a uma despesa de 2\$50 no restaurante ou no bar. Exceptuam-se os dias de festa no Casino, nos quais será necessário pagar a sobretaxa do preço de entrada.

IX—Gastando mais 3\$50, ou sejam 16\$00, o passageiro tem direito à passagem de ida e volta, em 2.<sup>a</sup> classe, do Cais do Sodré ao Estoril, ao transporte no auto-car entre a estação e o Casino e a jantar ou ceiar no Casino, gorgêta e taxa de turismo incluídas.

X—Para as pessoas que prefiram as refeições nos hotéis estabeleceram-se quatro preços, de 25 a 45 escudos, conforme a classe no comboio e o número de refeições, uma ou duas.

XI—Por meio de uma combinação de tarifas com a C. P. e a Cooperativa Lisbonense de Chafeurs, a Sociedade «Estoril» vende bilhetes para um percurso que abrange o triangulo de turismo Lisboa-Cascais-Sintra. Os preços vão de 11\$70 e 48\$70, incluindo êste último a viagem em 1.<sup>a</sup> classe e o custo do almoço e jantar com gorgêta e taxa de turismo.

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



**VASSOURARIA DA ESPERANÇA**  
De **BERNARDINO SILVA SOLNADO**  
Fornecimentos completos em escovas  
**INDÚSTRIA NACIONAL**  
Avenida Presidente Wilson, 98  
Tel. 6 2627—LISBOA



Para limpar tubos de caldeiras

Catrabucha para polir ferro

Engraxe só com

MIMI

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.<sup>da</sup>  
Avenida 24 Julho, 102



**LISBOA**

**Quereis dinheiro?**  
**JOGAI NO**

Gama

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



# PART E OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 116, II série, de 21 de Maio publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, aprovar o 1.º aditamento às instruções provisórias sobre a sinalização automática para a circulação dos combóios *Blok System* automático, apresentado pela Sociedade Estoril, para vigorar na linha do caminho de ferro do Cais do Sodré a Cascais conforme o exemplar que fica arquivado na referida Direcção Geral.

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 17 do corrente, o projecto do aditamento (2.º) ao 2.º complemento à tarifa especial n.º 22 de grande velocidade, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 118, II série, de 24 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 19 do corrente, o projecto de aviso ao público anunciando a venda de bilhetes especiais de ida e volta para viagens de fim de semana, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

O «Diário do Governo», n.º 122, II série, de 28 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 24 do corrente, o projecto do 2.º aditamento do 1.º complemento à tarifa especial n.º 22 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 próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 24 do corrente, o projecto do 1.º aditamento à tarifa especial interna n.º 22 de grande velocidade, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

O «Diário do Governo», n.º 126, II série de 2 de Junho 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 25 do corrente, o projecto de aviso ao público referente a redução de preço dos bilhetes semanais para operários, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

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 30 do corrente, o projecto do 1.º aditamento à tarifa especial interna n.º 22 de grande velocidade, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

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 30 do corrente, o projecto do 3.º aditamento ao 2.º complemento da tarifa especial n.º 22 de grande velocidade, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 113, II série, de 18 de Maio publica o seguinte :

### Repartição dos Serviços Gerais

#### Secção de Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por portaria de 4 de Maio corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 10:

Reformados, nos termos dos artigos 21.º, 26.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, os funcionários dos mesmos Caminhos de Ferro abaixo indicados, ficando com as pensões mensais adiante mencionadas :

#### Da rede do Sul e Sueste :

Inácio Banha de Oliveira, factor de 2.ª classe — 179\$59 ;  
Joaquim António Chouriço, revisor de bilhetes de 1.ª classe — 501\$82 ;  
Manuel da Costa, condutor de 1.ª classe — 573\$58 ;  
Angelo Alves das Neves, condutor de 2.ª classe — 415\$40 ;  
António da Azenha, guarda-freio de 1.ª classe — 464\$75 ;  
José Martins Caeiro, maquinista de 2.ª classe — 578\$63 ;  
Manuel Mesquita, maquinista de 3.ª classe — 515\$89.

#### Da rede do Minho e Douro :

Custódio José Onofre Barbosa, fiscal de revisores — 759\$86 ;  
Bernardino da Cunha e Silva, condutor-fiscal — 722\$25 ;  
Antonio Augusto Nogueira, condutor de 1.ª classe — 630\$21 ;  
Manuel da Costa Pereira, condutor de 2.ª classe — 523\$56 ;  
Joaquim Gonçalves Pereira, maquinista de 2.ª classe — 766\$38 ;  
José Pinto (2.º), maquinista de 2.ª classe — 728\$83.  
(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 116, II série, de 21 de Maio publica o seguinte :

Por portaria de 4 do corrente mês, visado pelo Tribunal de Contas em 14 :

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral — nomeado, ao abrigo do disposto no artigo 23.º do decreto n.º 24:124, para, em missão de estudo, visitar os caminhos de ferro italianos, com direito a transportes pagos pelo Estado e ao abono da ajuda de custo diário de £ 4, num período máximo de trinta dias, a abonar por conta da verba descrita no artigo 12.º, alínea b), do orçamento do Fundo especial de caminhos de ferro. (Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).



Por portaria de 12 do corrente mês, anotada pelo Tribunal de Contas em 16:

Carlota Teixeira, dactilógrafa do quadro permanente desta Direcção Geral — desligada do serviço para efeitos de aposentação, nos termos do § único do artigo 13.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, e n.º 1.º do artigo 7.º do decreto n.º 16:669, de 27 de Março de 1929, a contar de 28 de Março último, data em que foi julgada incapaz do serviço.

O «Diário do Governo», n.º 118, II série, de 24 de Maio publica o seguinte:

Por contrato de 29 de Abril do corrente ano, aprovado por despacho ministerial de 12 do corrente mês e visado pelo Tribunal de Contas em 18:

Carlos de Castro Pereira Pais, engenheiro contratado — nomeado, precedente concurso, engenheiro mecânico de 3.ª classe, contratado, do quadro permanente desta Direcção Geral, ao abrigo dos artigos 21.º e 23.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, cessando por êste efeito a sua situação de contratado ao abrigo do artigo 10.º do decreto n.º 13:510, de 12 de Abril de 1927. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 119, II série de 25 de Maio publica o seguinte:

Por despacho ministerial de 20 do corrente mês:

Salvador de Almeida, condutor de material circulante do quadro transitório — concedidos sessenta dias de licença sem vencimento, ao abrigo do artigo 14.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931. (São devidos emolumentos).

O «Diário do Governo», n.º 121, II série, de 27 de Maio publica o seguinte:

Por despacho de 24 Maio:

Cândido Ferreira, mestre de obras, adido, dos Caminhos de Ferro do Estado — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Nos termos do disposto nos artigos 1.º e 3.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se faz público que está aberto concurso documental, pelo prazo de trinta dias, contados da data da publicação dêste aviso no *Diário do Governo*, para o preenchimento das vagas de condutores de exploração de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, durante o prazo de dois anos, em conformidade com o disposto na parte final do artigo 3.º do mencionado decreto n.º 27:236.

Os requerentes dos candidatos, dirigidos ao director geral de caminhos de ferro, serão entregues na Repartição dos Serviços Gerais desta Direcção Geral, indicando o nome, naturalidade, filiação, residência, número e data do respectivo bilhete de identidade e serão instruídos com os seguintes documentos:

a) Bilhete de identidade ou certidão narrativa do mesmo bilhete;

b) Certidão de identidade, pela qual prove não ter menos de vinte e um anos de idade nem mais de trinta e cinco, excepto no caso de haver sido combatente da Grande Guerra, pois o limite máximo é o de quarenta anos, ou ser já funcionário público, caso em que não está sujeito a tal limite;

c) Certificado do registo criminal e policial, passado com antecedência não superior a seis meses;

d) Documento comprovativo de ter satisfeito os preceitos do recrutamento da legislação militar em vigor;

e) Comprovando ter qualidades físicas necessárias para o desempenho do cargo a que se destina, o que mostrará pelos atestados médicos a que se refere o decreto-lei n.º 15:518, de 29 de Maio de 1928, passados com antecedência não superior a três meses, devendo um deles ser passado pelo delegado de saúde, provando todos três que o candidato não sofre de doença contagiosa, particularmente de tuberculose contagiosa ou evolutiva e que possui condições físicas para o desempenho de funções públicas. Estes atestados, que devem indicar o número e data do respectivo bilhete de identidade do candidato, além do papel selado devem ter colados e inutilizados os fiscais da taxa de 10\$20 cada, devendo as assinaturas dos médicos ser reconhecidas, à excepção do atestado passado pelo delegado de saúde. Estes atestados podem ser substituídos pelo boletim de inspecção médica a que se refere a alínea b) do artigo 21.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, a requerimento do interessado, endereçado a S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações;

f) Pública-forma da carta de curso de agente técnico de engenharia;

g) Declaração de honra a que se refere a lei n.º 1:901, de 21 de Maio de 1935, nos termos da portaria n.º 8:127, de 5 de Junho do mesmo ano (modelo n.º 3), devendo a assinatura do candidato ser feita sobre um selo fiscal da taxa de 2\$50 e reconhecida pelo notário;

h) Declaração a que se refere o decreto n.º 27:003, de 14 de Setembro de 1936, feita em papel selado e reconhecida por notário a assinatura;

i) Atestado provando ter sido revacinado há menos de sete anos;

j) Quaisquer documentos que os candidatos entendam que devem ser apreciados pelo júri, designadamente os respeitantes a trabalhos elaborados pelos concorrentes.

Para os devidos efeitos se publica que, por despacho de 19 do corrente mês, foi determinado superiormente que, nos termos do disposto na alínea c) do artigo 19.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, o júri do concurso para condutores de exploração de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral tenha a seguinte constituição:

Presidente — engenheiro chefe da 4.ª Repartição, Rodrigo Severiano do Vale Monteiro.

Vogais — engenheiros civis de 2.ª classe Mário Dias Trigo e engenheiro de minas de 2.ª classe Luiz da Costa.

O «Diário do Governo», n.º 118, II série, de 24 de Maio publica o seguinte:

#### Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 4 da linha do Vale do Tâmega, de execução de pavimentação da estrada de acesso ao apeadeiro de Gatão, de que é adjudicatário João Monteiro Peixoto, aprovar o referido auto, e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do mesmo contrato.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de



22 de Maio de 1931, que sejam declaradas sobranças, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933, três parcelas de terreno com as superfícies de 52m<sup>2</sup>,50, 147m<sup>2</sup>,25 e 892m<sup>2</sup>,15, existentes à esquerda da linha férrea do Cais de Sodré a Cascais, respectivamente, entre os quilómetros 13,502.00 e 13,519.50, 13,504.00 e 13,536.00 e 13,583.00 e 13,848.00.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Paço de Arcos, concelho de Oeiras, distrito de Lisboa, e confinam: a primeira, ao norte e poente com caminho público, ao sul com caminho de ferro e ao nascente com herdeiros de Carlos Alberto de Brito Luz; a segunda, ao norte e sul com caminho de ferro, ao nascente com caminho público, e ao poente com baldio; e a terceira, ao norte e poente com caminho de ferro e ao sul e nascente com caminho público e baldio.

#### Repartição de Exploração e Estatística

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, que seja aprovada a liquidação definitiva da garantia de juros da linha da Senhora da Hora à Trofa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, relativa ao ano de 1937, e que à mesma Companhia seja paga a quantia de 2.645\$55.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta da garantia de anuidade (juros e amortização) da linha férrea da Senhora da Hora à Trofa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, relativo ao 1.º semestre do corrente ano (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 587.108\$35.

#### ANÚNCIOS OFICIAIS

O «Diário do Governo», n.º 114, III série de 19 de Maio publica o seguinte :

##### Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

#### ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de José Maria Monteiro Quina Almeida, escrivão principal, Divisão de Exploração, reformado n.º 2010, à pensão de sobrevivência por ele legada, como contribuinte da Caixa de reformas e Pensões da referida Companhia nos termos do regulamento de 1887, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de sua viúva, Zulmira das Dores Barros de Almeida.

Findo este prazo, será tomada deliberação na conformidade das disposições do citado regulamento, para os devidos efeitos.

O «Diário do Governo», n.º 115, III série, de 21 de Maio publica o seguinte :

#### 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 sub-chefe de exploração, refoamado, do Minho e Douro, António Coelho de Lacerda, aos quais se habilitam, nesta data, Rosa Cândida da Silva Lacerda, Celeste Aurora Lacerda, Maria de Lourdes Lacerda de Brito, Rosa Margarida Lacerda, Jacinto Fernando Coelho Lacerda, José Rofino Coelho de Lacerda e Aníbal Augusto Coelho de Lacerda, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo o prazo sem contestação, serão resolvidas estas pretensões.

O «Diário do Governo», n.º 119, III série, de 25 de Maio publica o seguinte :

#### 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 304 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), guarda rondista Domingos António da Silva, aos quais se habilita, nesta data, Maria da Conceição Roderio, viúva do referido reformado.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

#### ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de António Pereira Barra, maquinista de 2.ª classe, Divisão de Material e Tracção, contribuinte n.º 58, reformado n.º 1:370, à pensão de sobrevivência por ele legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia nos termos do regulamento de 1887, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de Júlia Pereira dos Santos Barra, que também é conhecida por Júlia Pereira Barra, viúva.

Findo este prazo, será tomada deliberação na conformidade das disposições do citado regulamento, para os devidos efeitos.

##### 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 Domingos António da Silva, guarda rondista, reformado n.º 304, falecido em 27 de Abril de 1938, à qual se habilita, nesta data, Maria da Conceição Roderio, viúva do referido reformado.

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



O tempo passa...  
...mas os saltos **GALO** ficam!  
prefira pois os saltos **GALO**  
**Leacock (Lisboa), L.<sup>da</sup>**  
**AVENIDA 24 DE JULHO, 102**  
**LISBOA**