

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

CÔMERIO 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; Pôrto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 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

Sintra, Tôrre do Palácio da Pena. — A Espanha
venceu! — O Congresso Nacional de Transpor-
tes, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. —
Ainda as nossas bôdas de oiro. — Linhas Estran-
geiras. — O problema nacional ferroviário e a
coordenação dos transportes. — Os Caminhos de
Ferro da Polónia. — Parte oficial. — Há quarenta
anos. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Bovril,
Limited. — Publicações Recebidas. — Efemérides.

1 9 3 9

ANO 51.º

1 DE ABRIL

NÚMERO 1231

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 GASPAR
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
Engenheiro AVELAR RUAS
ANTONIO MONTEZ

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

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



A ESPANHA VENCEU!

Com a rendição de Madrid, na manhã de 28 de Março, poz-se termo, finalmente, à luta sangrenta que dividiu a Espanha, durante o espaço longo de três anos dolorosos e inquietantes.

Duas ideologias — talvez mais do que dois partidos — estiveram em guerra. Venceu o generalíssimo Franco e com êle venceram as forças tradicionais da Espanha nacionalista, com a qual nós temos pontos de contacto, e com a qual, também, na era de quinhentos, descobrimos o mundo e iniciámos um novo período na civilização humana.

Dias antes, celebrára-se entre a Espanha nacionalista e o nosso país um pacto de não agressão — cuja notícia foi recebida com simpatia em tôda a Europa.

Portugal e Espanha detêm a chave do Mediterrâneo e se do Mediterrâneo não são senhores absolutos, no entanto podem influir na política mediterrânica. Por isso, não nos pode convir nunca uma Espanha revolucionária ou uma Espanha esquerdista, porém uma Espanha nacionalista, uma Espanha latina e amiga.

Nunca se poderão fundir numa só nação Espanha e Portugal — mas podem conciliar-se alguns dos seus interesses. Do seu mutuo entendimento há-de sair uma Hispania mais forte.

O pacto de não agressão, recentemente celebrado, foi recebido nas chancelarias como um dos factores da segurança da paz da Europa.

Rebello de Bettencourt

O Congresso Nacional de Transportes

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Efectuou-se no Pôrto o *I Congresso Nacional de Transportes* por iniciativa dos importadores de automóveis e com grande concorrência de representantes da camionagem.

Tomaram também parte no Congresso alguns ferroviários de categoria. Pena foi que se não concertassem as companhias de caminhos de ferro para uma acção conjunta.

A C. P. enviou como delegados os distintos engenheiros Henrique Bravo e Carlos Santos, que elaboraram uma tese de valor acêrca da *coordenação dos transportes em Portugal*.

Começava-se nela por fazer do ladrão fiel, segundo a pitoresca locução popular.

Um índice nos aparece prometededor de resultados fecundos e produtivos: o simpático e inteligente título que os organizadores dêste congresso encontraram para seu baptismo. Não mais aviação, automobilismo, navegação ou caminhos de ferro: **Transportes**, simplesmente.

De bom agouro, portanto, o

I CONGRESSO NACIONAL DE TRANSPORTES

Não foi bem assim, como se verá.

Começou a tese por lembrar um voto anterior a favor dessa coordenação elaborada pelo Governo com a mira nos interesses superiores da Economia Nacional e a êsse respeito observa:

O Governo, assoberbado, certamente, com problemas mais transcendentales, não teve tempo ainda de abordar êste assunto, que continua por resolver. E mais fácil e útil lhe será, de-certo, que os próprios interessados estudem e encontrem as bases de uma legislação que seja voluntariamente aceita, de preferência a outra que tenha de ser imposta.

Recorda-se em seguida a tentativa representada pela portaria de 1 de Julho de 1935, que encarregou uma comissão mixta do estudo da concorrência dos diversos meios de transporte especialmente dos automóveis pesados em regime de aluguer e particulares.

Em 15 de Junho de 1936, a maioria da Comissão entregou ao Ministro uma série de trabalhos relativos a êsses assuntos, como complemento do que já apresentara em 1 do mesmo mês.

Não sabemos qual o destino de tais estudos, nem isso pode interessar, agora, à nossa discussão. Apenas desejamos ligar êste nosso trabalho e a última tentativa oficial, informando o Congresso de que muitos, (a maior parte), dos pontos-de-vista que apresentamos agora fôram já expressos no trabalho entregue pela Comissão a que nos referimos e na qual estavam representados os interesses ferroviários.

Após estas informações retrospectivas define a tese a finalidade do congresso: *«apresentar soluções concretas e submeter à discussão idéas claras e precisas tendentes à solução do problema»*.

Refere-se em seguida às vantagens e inconvenientes dos transportes automóveis; o que importa é evitar duplicações nocivas.

Disse algures um Ministro francês, ao tratar dêste assunto, «que a França não era rica bastante para estar a facultar ao país o dôbro dos lugares de que êle precisa». Ora se isto se dá, ou dava, em França, com muita mais razão se deve dar em Portugal.

Pondera-se a deficiência da legislação vigente, que, se algo faz em relação aos passageiros, deixa sem regulamentação eficaz os transportes de mercadorias, que se está fazendo nas mais funestas condições, conforme foi evidenciado em 1937 pelo Ex.^{mo} Sr. Sacramento Monteiro. A situação tem-se agravado, mercê da indiferença dos poderes públicos, o que a tese mostra claramente.

A lei faculta àqueles veículos a possibilidade de oferecerem ao público meios de condução de mercadorias a qualquer distância, sem encargo fiscal apreciável. Isto não quer dizer que não compreendamos que se dêem tôdas as facilidades aos transportes de mercadorias a curta distância, e muito particularmente em tórno e no interior dos grandes centros de população, como, por exemplo, Lisboa e Pôrto.

A insuficiência da polícia de trânsito nas estradas dá ocasião a que nelas circulem muitos veículos que fazem transportes colectivos contrariamente ao que a lei estabelece,

conduzindo cargas muito superiores às que estão autorizadas pelas repartições técnicas oficiais, o que, além de outros prejuízos, põe em risco a segurança da circulação.

Estes factos proporcionaram, à indústria de transporte de mercadorias em automóveis de aluguer, a oportunidade de se desenvolver num regime de liberdade excessiva, que deu origem a que, em numerosas regiões do País, a quantidade de veículos seja muito superior às necessidades do tráfego.

Daqui resulta, como é natural:

- 1) — Redução das tarifas a um preço não compensador;
- 2) — Aceitação de fretes de retorno a preços irrisórios.

Por outro lado, os veículos em regime particular, que só deviam ser empregados na deslocação de mercadorias pertencentes aos donos desses veículos, fazem frequentemente transportes mediante remuneração, umas vezes de um só usuário, mas muitas outras de diferentes proprietários, para isso, iludindo a lei por várias maneiras. Estes veículos, cujo número se aproxima de 10.000 e estão livres de pagamento de encargos fiscais directos, fazem uma concorrência grave e desleal, não só ao caminho de ferro como à restante camionagem.

Mostra em seguida a tese os efeitos desta concorrência na vida económica dos caminhos de ferro pela deslocação do tráfego de mercadoria rica.

Mas o pior é que, nas zonas do País tributárias do caminho de ferro, ficará somente para este o transporte da mercadoria pobre, que não paga hoje o suficiente para, mesmo sem lucro, custear todas as despesas da operação.

Por esta forma, se não se adoptarem medidas que modifiquem a situação, vêr-nos-emos ante este dilema: ou os Poderes Públicos tomam a seu cargo os *deficits* dos caminhos de ferro, se não a própria exploração destes, ou terão de ser levantadas as tarifas aplicáveis às mercadorias pobres, o que certamente provocará a desvalorização destas por, em muitos casos, não poderem suportar os encargos que o transporte lhes trará.

A situação dos caminhos de ferro é agravada pelo imposto ferroviário de 12 %, além do outros encargos que não têm hoje justificação.

Mostra ainda a tese as desigualdades existentes dentro da própria camionagem.

Cita, entre outros factos, o pagamento anual de 6.074\$00. de imposto sobre a gasolina por um carro, que alimentado a óleo paga apenas 95\$00.

As seguintes judiciosas reflexões resumem a análise:

O erro da camionagem, que tanta perturbação está causando, a principiar nela própria, consiste precisamente no facto de ter enveredado pelo caminho do aviltamento dos preços de transporte.

Se mudar de tática, voluntariamente ou por imposição das circunstâncias, e começar a exigir do público preços razoáveis, o seu tráfego diminuirá talvez, alguns veículos terão de mudar de campo de acção, mas verificará, com certeza, ao cabo de pouco tempo, que os seus lucros crescem e que já poderá pagar, sem dificuldades, os novos impostos que equitativamente lhe sejam lançados.

Para modificar esta situação caótica e nociva propõe a tese a nomeação de uma comissão coordenadora dos transportes.

A definição do Congresso Nacional de Transportes, definição feliz como já atrás o dissemos, indica logicamente a necessidade, que existe, de que todos os transportes terrestres sejam orientados por uma única doutrina. Quere dizer, que Direcção Geral de Caminhos de Ferro e Direcção Geral de Viação, (por estrada), devem constituir um organismo único. Mas se porventura fôr julgada conveniente a manutenção dos dois organismos tal qual eles existem hoje, deverá então ser criada uma **Comissão Coordenadora de Transportes**, de funcionamento permanente, e com as atribuições que, de uma forma geral, definimos na conclusão n.º 19 deste nosso trabalho.

Esta comissão, hoje existente na maioria dos países, poderá em muito concorrer para que se consiga a desejada coordenação entre os dois meios de transporte: **Caminho de ferro e Camionagem**.

Fecha a tese as suas tão ilucidativas considerações com a rápida resenha do que se faz em Itália, onde não há carreiras concorrentes aos caminhos de ferro, nem carreiras longas.

Dá-se também notícia da rigorosa regulamentação adotada em França desde que em 1937 se criou a Comissão Coordenadora de Transportes.

A volta de Paris criou uma zona urbana onde a camionagem trabalha livremente. No resto do país criou zonas de trabalho ou redes de estradas, como se quizer compreender, para a exploração da camionagem de mercadorias.

Aplica severas sanções a quem transportar cargas de terceiros, simulando serem próprias.

Estabeleceu uma folha de marcha, *Carnet de Bord*, para as mercadorias transportadas em carros particulares, isto para efeitos estatísticos.

E, pormenor notável, sendo um país com percursos muitíssimo maiores que os nossos, considera de grande distância os trajectos acima de 100 Km.

Aconselha, auxilia e protege por todas as formas o agrupamento de camionistas, a quem deixa o encargo de estudar as suas tarifas e sugerir o que julgarem conveniente.

Seguem-se as importantes conclusões propostas na tese:

CONCLUSÕES

De acôrdo com a doutrina que acabamos de apresentar ao Congresso, temos a honra de submeter à sua apreciação os 19 pontos-de-vista seguintes:

1.º — As maiores facilidades devem ser dadas aos dois meios de transporte — caminhos de ferro e camionagem — sempre que eles pretendam entender-se, nomeadamente quando estabeleçam contratos de serviço combinado.

2.º — Devem ser facilitados os transportes por estrada o pequena distância, dificultando-se aqueles que se destinem a fazer grandes percursos.

3.º — Nenhum veículo automóvel pesado poderá circular no País, sem que, da respectiva licença conste a estrada ou rede de estradas que venha a constituir o seu campo de acção.

4.º — Os veículos pesados devem, em regra, pagar imposto de camionagem, mas os de *regime particular*, que prestam serviço apenas ao seu proprietário, devem pagar menos de

que os que circulam em *regime de carreira*, e estes menos do que os inscritos em *regime de aluguer*, aos quais será permitido o transporte colectivo, quer de passageiros, quer de mercadorias.

5.º — O imposto de camionagem, para cada regime, deve ser graduado conforme a classificação das estradas em que circulam os veículos: reduzido (apenas estatístico), quando se trate de serviço combinado com o caminho de ferro; maior, nos casos de circulações afluentes sem serviço combinado, independentes e complementares; e bastante mais elevado, para os serviços concorrentes.

6.º — Em torno de Lisboa e Pôrto, e dentro de um círculo de 30 quilómetros de raio, devem ser criadas, para o serviço de mercadorias, *zonas suburbanas*, no interior das quais não se terá em conta a classificação das estradas e se fixará um imposto de camionagem reduzido.

7.º — Também será estabelecido um regime quasi livre para os veículos que sejam empregados nos transportes rurais a pequenas distâncias.

8.º — Aos veículos de carga, salvo em casos muito especiais, não devem ser consentidos serviços a mais de 100 quilómetros, nem transbordos, a não ser por motivo de avaria do veículo.

9.º — Não devem em regra, ser autorizados, serviços de aluguer nas estradas em que haja serviços de carreira, a não ser quando explorados com veículos pertencentes às entidades concessionárias dessas carreiras, ou por elas contratados.

10.º — Devem ser adoptadas medidas eficazes para se evitar que os veículos de carga transportem tonelagem superior à fixada pelas estâncias oficiais competentes.

11.º — Os veículos dotados de motor utilizando outro combustível que não seja a gasolina devem ficar sujeitos ao pagamento de um imposto que proporcione ao Estado, para uma boa reparação das estradas, uma compensação da receita que deixa de ser cobrada na Alfandega, sobre a gasolina, de harmonia com o Decreto n.º 17.813.

12.º — Devem ser criados os necessários modelos, a preencher pelos camionistas, para se poder organizar uma estatística que, embora simples, seja suficientemente clara.

13.º — Deve ser melhorada a organização da polícia de estradas por forma que a fiscalização se possa exercer tanto de dia como de noite, a-fim-de evitar a transgressão das leis em vigor.

14.º — Todos os veículos, quer ligeiros quer pesados, devem concorrer com a necessária verba para uma boa organização do serviço de polícia das estradas.

15.º — As empresas ferroviárias poderão explorar as carreiras de que obtenham concessão mediante entendimento entre o caminho de ferro e camionistas já existentes.

16.º — As carreiras concorrentes de mercadorias só devem ser permitidas quando exploradas pelas próprias empresas ferroviárias interessadas, como complemento dos seus serviços, sendo sujeitas a um imposto de camionagem reduzido.

17.º — Devem ter preferencia para o transporte de malas de correio os veículos que tenham contrato de serviço combinado com o caminho de ferro.

18.º — O caminho de ferro terá liberdade completa de explorar serviços de camionagem destinados a dar continuidade comoda aos combóios existentes, utilizando para isso, de preferencia, os veículos dos camionistas que façam já serviço na mesma estrada, (se os houver), com os quais estabelecerá contrato de serviço combinado. Não aceitando, porém, os camionistas, os horários e tarifas convenientes, poderá o caminho de ferro contratar serviços com outros camionistas, ou fazer a sua exploração directa.

19.º — Deve ser criada uma *Comissão Coordenadora de Transportes*, com representação do Estado, dos Caminhos de Ferro e da Camionagem, à qual incumbirá, não só o estudo e informação respeitante aos actos e circunstâncias que possam ter influência sobre o estabelecimento de novos serviços de camionagem ou sobre a alteração das condições em que se realizam os já existentes, em qualquer dos regimes estabelecidos pelas Leis, mas, também, o dever de apresentar tôdas as sugestões que julgar conveniente para se conseguir uma mais perfeita coordenação dos transportes.

§ único — Quando a Comissão de Coordenação de Transportes aconselhe a conveniência de se promover a transferência de qualquer carreira concorrente para a empresa ferroviária interessada, com o intuito de se organizar uma melhor coordenação dos transportes, a transferência será obrigatória.

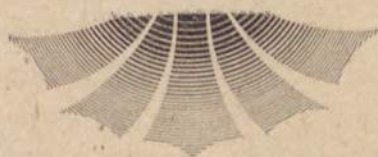
Se não houver acôrdo entre a empresa ferroviária interessada e o concessionário sobre a indemnização a pagar por aquela a este, será a mesma fixada por uma Comissão Arbitral composta de três membros, sendo um designado pela Empresa Ferroviária, outro pelo concessionário e o terceiro pelos dois anteriores, ou, na falta de acôrdo, pelo Presidente da Comissão Coordenadora de Transportes.

Pôrto, Março de 1939.

Henrique Bravo, engenheiro

Carlos Santos, engenheiro

Subseqüentemente daremos notícia dos trabalhos do Congresso no que respeita aos caminhos de ferro.



Ainda as nossas bôdas de oiro

O nosso prezado colega de Ponta Delgada *Diário dos Açores*, o mais antigo diário das ilhas adjacentes, pois acaba de entrar no seu 70.º ano de publicidade, felicitou-nos, também, na sua edição de 10 de Fevereiro, com palavras de boa camaradagem, a propósito do número especial comemorativo das bodas de oiro da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

É com prazer, e com os nossos melhores agradecimentos, que arquivamos a notícia e os cumprimentos do *Diário dos Açores*, em cuja brilhante redacção contamos amigos muito queridos:

«A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que surgiu para a publicidade em 1888, festejou em Dezembro último as suas bodas de oiro.

E fê-lo, dando-nos um número ilustrado, brilhante, quer sob o seu aspecto gráfico, incontestavelmente superior, quer quanto à sua composição literária, firmada por nomes dos mais ilustres, tendo à frente a figura veneranda do sr. Presidente da República, que ali, em pórtico de abertura, traçou estas justas palavras:

«É com prazer que escrevo algumas palavras para comemorar o cincoentenário da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Cincoenta anos de um jornal representam tanto trabalho, tanta tenacidade e tantas arrelias, senão desgostos, que a minha admiração é grande por todos os que cooperam nesta magnifica obra.

Por isso, apresentando aos que actualmente lidam nessa obra, os meus cumprimentos affectuosos, faço votos para que o jornal continue prestando ao país os magníficos serviços que tem realizado até agora.»

Muitas outras figuras prestigiosas rendem, no referido número, o preito da mais sincera justiça ao labor honesto e profícuo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* mas, por certo que nenhum dêesses preitos pode ter valor que vá além do que lhe testemunhou o sr. General Oscar Carmona, como Chefe Supremo da Nação.

A Carlos d'Ornellas, seu actual, inteligente e activo director, envia o *Diário dos Açores* os seus mais cordiais cumprimentos pela data festiva, e faz votos por que possa, ainda, com igual brilho, festejar as bodas de diamante do jornal que com tanta devoção dirige.»

Linhas Estrangeiras

O Japão adotou um sistema de evitar
desastres ferroviários

Logo após o registo dum terrível acidente de caminho de ferro, que causou numerosas vítimas e a destruição completa da composição, o Ministério da Viação japonéz promoveu um estudo sério no sentido de se evitarem novos desastres e patrocinou várias experiências promovidas por algumas instituições industriais e científicas do Império.

O objectivo das experiências e estudos consistiu num dispositivo, instalado dentro da locomotiva, capaz de parar automaticamente ou fazer avançar um combóio, afim de impedir qualquer desastre ferroviário.

Uma fábrica conseguiu inventar um aparelho de sinalização, sistema corda, para ser colocado no interior das locomotivas e que nas experiências efectuadas deu os melhores resultados, tendo sido, em vista do éxito, adoptado imediatamente em todas as vias férreas nipónicas.

De acôrdo com as instruções das autoridades, a marcha de um combóio deve ser assinalada por um controle absoluto, pois a menor confusão de sinais por parte de um maquinista (o que acontece frequentemente), pode acarretar não somente a perda de muitas vidas preciosas, como grandes prejuízos materiais ao país, além do efeito causado por tais desastres na opinião pública. Estudos aturados, mostraram que os sinais colocados às margens das vias férreas não são suficientes para evitar desastres, principalmente nos dias de tempestades, de chuvas fortes, nevoeiro, etc. O novo aparelho japonês destina-se a resolver satisfatoriamente a questão, porque o sinal se imporá à atenção do maquinista.

Graças a uma corrente eléctrica que circula nos rails, aquele aparelho acciona automaticamente e logo que o combóio se aproxima de um sinal um aparelho receptor por sua vez faz acender dentro da cabine do maquinista os sinais vermelho, amarelo e verde, que simbolizam as ordens de parada e avanço. O sinal de atenção (amarelo), é dado por uma corrente de 120 volts, o de avanço (verde), 180 volts e o de parada não faz circular corrente alguma. Com uma sinalização dessa natureza não há possibilidade de o maquinista enganar-se na interpretação dos sinais, pois os mesmos não se acharão mais a grande distância do seu posto.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

O problema nacional ferroviário e a coordenação dos transportes

Síntese doutrinal de quatro conferências

Conferência realizada na «Ordem dos Engenheiros»

em 20 de Junho de 1938

pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Publicou a Gazeta as quatro conferências sobre o Problema Nacional dos Caminhos de Ferro feitas na Sociedade de Geografia pelos Sr. General Raul Esteves, engenheiro Fernando de Souza, Dr. Fezas Vital e engenheiro Vasconcelos Correia.

Para ficar completa a documentação reproduzimos na íntegra a síntese daquelas quatro conferências feita na Ordem dos Engenheiros pelo nosso Director sr. engenheiro J. Fernando de Souza, que é sensivelmente igual à que fez na Associação Comercial do Porto.

Fica assim à disposição dos nossos leitores a colecção completa desses estudos.

Senhor Presidente:

Senhores Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Sub-Secretário de Estado do mesmo Ministério e Chefe do Gabinete do Sr. Ministro do Comércio e Indústria, representando-o.

Senhores e presados colegas:

Cumpre-me, primeiro que tudo, agradecer os termos excessivos em que a amizade do nosso ilustre Presidente a mim se referiu, confundindo-me.

Ao Sr. Ministro das Obras Públicas presto igualmente a homenagem do meu agradecimento pela sua presença.

S. Ex.ª, cuja viva inteligência, faculdades excep-

cionais de trabalho e devoção patriótica se assinalaram na gerência da pasta das Obras Públicas, em que realizou uma grande obra, voltou ao desempenho dêsse alto cargo para a continuar e muito espera o País da sua acção.

Tem a coadjuvado um distinto engenheiro de nobres tradições de família com brilhante folha de serviços.

O Sr. Ministro do Comércio, ilustre professor, e cuja acção governativa lhe conquistou justo prestígio, impedido, por doença, de vir aqui, segundo tencionava com tanta gentileza, fez-se representar pelo seu Chefe de Gabinete, engenheiro conceituado.

A presença de tão distintas personalidades, todos membros desta Ordem, que tão cativante-mente acederam ao convite recebido, constitue para mim honra, que confunde, mas representa ainda mais um testemunho de justa consideração para com a Ordem, em cuja sede nos encontramos, e o reconhecimento da transcendente importância e actualidade do problema que venho estudar, problema de comunicações e ao mesmo tempo comercial e industrial.

A todos, os meus efusivos agradecimentos e saudações.

Entra infelizmente nos domínios da banalidade a afirmação da crise grave que atravessam os nossos caminhos de ferro, crise cuja realidade é tristemente manifesta. Por outro lado, a discussão travada na Assembleia Nacional acerca de um adicional de 10% sobre as tarifas, paliativo de eficácia duvidosa, veio revelar o errado conceito, a que muitos espíritos cultos com influência na vida pública pagam tributo, acerca do problema ferroviário, das causas e responsabilidades da

grave situação da nossa rede e dos meios de a contrastar.

Surgiu pois a idéa de esclarecer tão momentoso assunto por uma série de conferências, de que se encarregassem individualidades que podessem alegar o saber de experiência feito e cujo depoimento no processo, que está correndo no tribunal de opinião pública e nas esferas governamentais, não fôsse despiciendo.

Fizeram-se, por isso, na Sociedade de Geografia, sempre acolhedora para todos os estudos de interesse nacional, quatro conferências sem concerto prévio acerca dos aspectos do problema que em cada uma devessem ser encarados.

O Sr. General Raul Esteves, com uma longa e brilhante folha de serviços ferroviários militares na paz e na guerra e civis de direcção em momentos calamitosos de greves e desordens e de administração em período bem difícil, veio versar, na sua generalidade, o assunto no campo dos princípios e defrontar especialmente com o candente problema da camionagem. A sua notável conferência, feita em 11 de Abril último, fixou indelevelmente o carácter nacional da rede de caminhos de ferro, adstrita a um serviço público, bem diverso da feição particularista dos transportes por automóvel, organizados e realizados por meras iniciativas privadas.

Seguiu-se, em 25 do mesmo mês, a minha conferência, para a qual me fôra lembrado o estudo especial das linhas de via estreita, mas que entendi dever preceder do dos princípios jurídicos e económicos, que devem orientar o exame do problema ferroviário e pautar as relações do Estado e das empresas concessionárias. Julguei também necessário acrescentar a essa introdução doutrinal a breve exposição dos princípios que presidem à organização das tarifas, à sua reforma e à aplicação dos recursos delas provenientes. Algum valor, como elemento de informação, podia ter o depoimento de quem consagrou, dos 61 anos de labor profissional, 48 ao serviço dos caminhos de ferro em variadas situações e podesse, em ocasiões determinadas, suscitar e seguir na aplicação uma reforma profunda dos Caminhos de Ferro do Estado pela administração autónoma e criação de um fundo especial e conseqüente realização de empréstimos, construção de linhas, aquisição de material circulante e obras complementares em 11 anos de fecunda actividade.

Promovi mais tarde a criação da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, do respectivo Conselho Superior, a unificação dos impostos, a generalização do Fundo especial a toda a rede ferroviária e a revisão do plano geral desta.

Essa actividade, que relembro sem a mínima jactância, exercida sempre com amor e entusiasmo — e só assim se cumpre cabalmente o dever pro-

fissional—era acompanhada de correlativo trabalho jornalístico paralelo em jornais diários e revistas da especialidade ou em conferências de ocasião.

Obedeci pois ao honroso apêlo que me foi feito, cumprindo um dever sem ilusões acerca do valor do meu depoimento.

Seguiu-se a brilhante conferência do sr. dr. Fezas Vital, ilustre professor de viva e culta inteligência, disciplinada pela ciência jurídica a fundo possuída e que se tem familiarizado com os problemas ferroviários na administração da nossa principal empresa, por delegação do Estado. A sua conferência foi a vitoriosa defesa da C. P. e nela se entremearam, com a proficiente exposição dos factos, a luminosa invocação dos princípios, pelo que foi uma lição magistral realçada pela elegância e clareza de forma.

Em 9 do corrente fechou com chave de ouro a série das conferências o nosso ilustre Presidente, que veio trazer o depoimento dos seus 43 anos de ferroviário sempre ao serviço da C. P., onde desempenhou as mais variadas funções técnicas até conquistar merecidamente o bastão de marechal no seu supremo cargo administrativo.

Essa conferência admirável foi uma lição de história e crítica da vida da grande Companhia, que desde 1927 explora a maior e melhor parte da nossa rede, cerca de 2.500 quilómetros. Os copiosos e metódicos esclarecimentos prestados tinham o seu complemento e ilustração em numerosos gráficos sobremodo elucidativos.

Seria útil reunir em corpo de doutrina essas quatro conferências, inteiramente harmónicas sem concerto prévio, tal era a força lógica da análise dos factos.

Esse trabalho de síntese, propuz-me fazê-lo e levei-o a efeito em 14 do corrente na Associação Comercial do Porto perante numerosa e selecta assistência, que acolheu a minha conferência com benévolo aplauso. Assim procurei esclarecer a opinião no principal centro da vida económica do Norte do País.

Pareceu-me útil tentativa de síntese em Lisboa, no seio da Ordem dos Engenheiros, a cuja autoridade profissional venho submeter o meu modesto trabalho. Será porventura a última vez que nesta sala erguerei a minha voz com o fim de exemplificar o tributo que todos devem pagar para intensificar a vida social.

Era já mais que tempo de guardar o silêncio próprio da idade proecta. Não mo consente, porém, o ânimo e se Deus quizer, trabalharei enquanto tiver um sopro de vida para poder afirmar, como o Apóstolo, o «*Bonum certamen certavi*».

Se errar na minha deficiente exposição, venham outros mais competentes igualar o valor do seu estudo à magnitude do assunto.

Sei todavia que a benevolência do auditório

será indulgente para com essa deficiência, o que me basta e, de antemão, agradeço.

I PARTE

A crise dos caminhos de ferro

Factos e princípios

Decrescem desde 1929 as receitas do tráfego das nossas linhas férreas, de 327.000 contos em 1929 a 289.000 em 1936, último ano cuja estatística está publicada. A diferença para menos foi de 38.000 contos.

Mercê do adiamento de certos trabalhos de conservação e renovação e de reformas de serviços fizeram-se descer as despesas de 284.000 a 251.000. Essa economia de 33.000 contos foi inferior em 5.000 à quebra das receitas, mas dará lugar mais tarde a gastos adiados de reparação.

O ano de 1937 agravou a situação: As receitas desceram ainda para 279.000 contos e as despesas atingiram 256.000 e a receita líquida diminuiu para 33.000. Para isso contribuíram as consideráveis elevações de preço do carvão, dos óleos e dos metais.

Como exemplo frisante citarei as linhas do Vale do Vouga, que tinham razoáveis saldos anuais de exploração, com os quais ocorriam aos encargos financeiros, e que em 1937 entraram na fase da exploração deficitária, com o saldo negativo de 21 contos, e tiveram que reduzir o número de dias de trabalho do pessoal da via e das oficinas, à custa portanto da conservação.

* * *

Póde-se atribuir essa crise inegável ao retraimento do tráfego por causas mundiais, como a crise económica, que se atravessa em toda a parte, agravada ultimamente pelos receios da guerra generalizada e pela consequente febre de armamentos e encarecimento de materiais.

Juntam-se-lhe, como causas gerais, entre nós:

a) O estabelecimento de uma rede telefónica de malhas cada vez mais apertadas, que permite numerosas relações com economia de viagens e corresponde portanto a um grande melhoramento público;

b) A concorrência desordenada da camionagem, crescente à medida que se melhora a rede de estradas e que assumiu proporções inquietadoras;

c) finalmente, prejuizos erróneos acerca da função económica dos caminhos de ferro, que transviam a opinião e contrariam uma política ferroviária racional e oportuna.

Outras causas especiais em relação a cada empresa serão apontadas na devida altura, como a seu tempo será analisada a concorrência anárquica a que estão sujeitos os caminhos de ferro.

Frisarei desde já o grave erro, assás generalizado, de considerar o caminho de ferro mero empreendimento industrial e comercial, subsidiado em certos casos pelo Estado, e que não tem razão de ser quando não pode ocorrer com as receitas aos encargos, pelo que deve ser abandonado à sua sorte. Tem que se sujeitar à concorrência e baixar os preços de transportes. Se vem a falência, fica demonstrado que a empresa não tem razão de ser e morre para ceder o lugar a outros meios de transporte.

É o critério quasi exclusivo do rendimento líquido o que em geral se aplica à construção de novas linhas.

A esse erro nocivo e fundamental é preciso opôr a noção do serviço público e o carácter nacional do caminho de ferro.

A sua utilidade social, económica, administrativa e militar deve ter a primazia no juízo formado.

Utilidade Social dos caminhos de ferro

Em 1936 tínhamos a seguinte extensão de linhas em exploração:

Via larga	2.768 km.
» estreita	724 »
Total	3.492

Transportaram-se:

Passageiros	25.684.000
Mercadorias g. V.	140.000
Toneladas p. V.	4.114.000

A população do continente é de 6.341.000 almas; fazem-se pois pouco mais de 4 viagens por habitante.

Aquele movimento deu lugar às seguintes receitas em contos:

Imposto para o Estado.	35.028
Passageiros	106.940
Mercadorias g. V.	23.312
» p. V.	158.281
Total	323.561

O confronto desses números com os referentes a 1877, primeiro ano de estatística oficial dos caminhos de ferro, é frisante.

Em 1877, em 952 quilómetros houve, 60 anos antes:

Passageiros	1.893.000
Mercadorias (ton.)	467.000

Enquanto a extensão da rede apenas quadruplicou, o número de passageiros subiu a 13 vezes e o de mercadorias a 9 vezes.

(Continúa)

Os Caminhos de Ferro da Polónia

Os homens de Estado, engenheiros, empregados e ferroviários a quem incumbia a tarefa de organizar, ou melhor criar em 1918 o sistema ferroviário na Polónia, encontraram no seu caminho dificuldades enormes. — Êste trabalho verdadeiramente gigantesco foi efectuado muito mais pelas forças morais dum povo vibrante de patriotismo, do que pelos meios técnicos e financeiros. — É preciso notar que dois têtços da Polónia actual foi o teatro das operações militares durante a Grande Guerra. Tudo na Polónia apresentava o exemplo clássico de guerra: gares queimadas, rails levantados, oficinas arruinadas, etc. numa palavra uma devastação quási completa e desoladora. — O que existia não correspondia em nada às necessidades estratégicas e económicas do país, e estava ainda num estado tão precário, que a sua exploração apresentava verdadeiro perigo. — Graças ao sacrifício patriótico dos ferroviários, que trabalhavam muitas vezes debaixo das balas do inimigo, arrostando a morte, — foi possível crear o sistema ferroviário, que é hoje duma perfeição modelar.

O Estado Polaco herdou dos antigos ocupantes 15.800 quilómetros de linhas permanentes à via normal, mais de cêrca 800 quilómetros de linhas estratégicas, construídas durante a guerra, bem como 3.000 quilómetros de via estreita, na sua maior parte também construídas durante a guerra. Mas os rails eram velhos, usados e insuficientes para suportar o movimento intenso, as agulhas adaptadas provisoriamente eram duma segurança medíocre, as travessas pregadas e repregadas não seguravam. — Convem acrescentar que as rêdes ferroviárias dos três trêços da Polónia divididas foram construídas segundo as necessidades estratégicas e económicas de três potências respectivas: Alemanha, Áustria e Rússia. — Portanto era preciso reconstruir e construir tudo de novo. — Assim foram reconstruídos e construídos perto de 40.000 metros de pontes. Segundo lugar ocupam os rails. De 1922 a 1934 foram postos 5.200 quilómetros de rails pesados tipo "S" de 42,5 quilómetros e "C" de 48 quilómetros, substituindo os velhos rails das linhas magistrais. A questão de travessas foi também resolvida positivamente. — Os caminhos de ferro do Estado Polaco forneceram um esforço notável, substituindo desde 1919 a 1936 mais de 44 milhões de travessas. Continua-se a substituir cada ano cêrca de 2 milhões de travessas.

Mais de 20 % das linhas tornaram a ser de pedra

triturada e 71 % de saibre. Para a revisão e a conservação da via são empregadas instalações modernas como os aparelhos Hallado, Olekiewicz e Dorpmüller. Outros aparelhos pneumáticos e mecânicos servem para os trabalhos de viação.

Durante a Grande Guerra a Polónia sofreu a destruição de perto de 4.000 edifícios, o que representava 80 % dos depósitos de água, 65 % de gares e 60 % de armazens e ateliers. — Foi preciso reconstruir 574 gares, 506 armazens de mercadorias, 489 depósitos de água, 78 ateliers e perto de 3.000 edifícios para habitação.

A unificação dos caminhos de ferro polacos foi duma importância capital, visto que havia três sistemas de administração, três sistemas monetários e enfim três sistemas de exploração. — Actualmente os caminhos de ferro do Estado Polaco possuem uma administração única e homogênea, bem como as prescrições de exploração e de serviço em vigôr em todo o país.

Entre as questões normalizadas é preciso citar, entre outras, o horário fixo para os combóios de mercadorias — êstes combóios na Rússia não tinham horário — as características das locomotivas e sua eficiência para o serviço, as tabelas de afastamento dos eixos, sistema de contabilidade, estatística, regulamentação do trânsito, etc., etc..

A organização dos caminhos de ferro do Estado Polaco têm como órgão central e superior o Ministério das Comunicações, englobando tôda a engrenagem de comunicações a saber: os caminhos de ferro, estradas, vias navegáveis, aviação civil. — A rêde dos caminhos de ferro é dividida em oito regiões ou direcções: Varsóvia, Radom, Kraków/Cracovia/, Poznan Torun, Lwów/Leopol/, Wilno e Katowice. — As direcções regionais estão encarregadas da administração directa, bem como da exploração de suas rêdes

respectivas sob os auspícios do Ministério das Comunicações.

O material rolante apresentava ao princípio uma variedade incomparável, sendo quasi tudo defeituoso. — Entre 160 séries de locomotivas havia muita coisa para fazer um verdadeiro museu. Encontravam-se ali as máquinas alemãs, austriacas, húngaras, americanas, russas, inglesas, romenas, suíças, japonesas, belgas, abandonadas na Polónia pelos ocupantes. No momento da restauração da Polónia independente havia no seu território cerca de 2100 locomotivas, das quais metade estava incapaz de servir, 2900 carruagens para passageiros e 11.500 wagons para mercadorias — tudo em estado desgraçado. As fábricas polacas de locomotivas e carruagens estavam destruídas ou imobilizadas em consequência da guerra, e a Polónia restaurada viu-se obrigada a comprar este material no estrangeiro. Assim já em 1919 veio a primeira remessa de 400 locomotivas francesas, 1.000 carruagens de passageiros e 6.500 wagons para mercadorias. — No ano de 1924 a Polónia já possuía o novo material comprado composto de: locomotivas, 4.762; carruagens de passageiros, 10.370; wagons de mercadorias, 111.092. — Mas como a compra no estrangeiro necessitava um grande esforço financeiro e sem lucro económico directo para o país, as autoridades polacas encararam logo do princípio a construção de locomotivas e wagons dentro do país.

As três partes da Polónia possuíam os estabelecimentos necessários ou fáceis de transformar para este efeito.

Os estabelecimentos "Lilpop, Rau e Loewenstein" de Varsóvia, há muito tempo antes da Grande Guerra forneciam as carruagens e wagons de mercadorias aos caminhos de ferro da Polónia-russo, Rússia, Itália e outros países. — Os estabelecimentos "L. Zieleniewski" em Sanok forneciam o material rolante à Austro-Hungria. Três outros estabelecimentos foram organizados e ampliados: "H. Cegielski" em Poznan, Sociedade "O Wagon" em Ostrów e a "Sociedade dos Estabelecimentos" de Ostrowiec.

Os caminhos de ferro polacos decidiram então encomendar nas fábricas polacas, durante 10 anos, 2.600 locomotivas e 80.000 wagons. Assim três fábricas, "A Primeira Fábrica de Locomotivas na Polónia" de Chrzanow, "A Sociedade Varsoviense "Parowóz" e firma "H. Cegielski" de Poznan começaram em 1923 a produção de locomotivas. — Crearam seis tipos-séries de locomotivas: locomotivas para os combóios de mercadorias médias, para combóios de mercadorias pesadas, para os combóios de passageiros e expressos-ligeiros, locomotivas-tender, para combóios de arrabaldes, para expressos-pesados e muitos outros, bem como tipos de carruagens de passageiros inteiramente metálicos, wagons-correios, quebra-neves, wagons-cisternas, etc., etc.. — Os resultados das locomotivas e das carruagens foram muito satisfatórios. A

medida que as novas unidades entravam em serviço, o velho material era riscado do inventário.

Os estabelecimentos citados cobriram não só as necessidades do país mas trabalham também para a exportação. Forneceram as suas produções para Marrocos, 12 locomotivas; Bulgária, 22 locomotivas; Letónia, 91 locomotivas; Rússia, 25 locomotivas; China, algumas; para a Companhia Internacional Wagons-Lits, 10 wagons-restaurantes, etc..

As fábricas polacas especialisaram-se também na produção das automotrizes para o serviço ultra-rápido. Estas automotrizes de diferentes tipos são munidas de motores Diésel-Saurer e desenvolvem uma velocidade de 130 quilómetros por hora, sendo um precioso auxiliar dos caminhos de ferro, tanto para as grandes linhas de intercomunicação como para a via estreita e normal. Dêste modo o país vai estando coberto por uma rede de comunicações rápidas, permitindo fazer de dia e em poucas horas qualquer trajecto no interior do país, o que facilita muito a ligação entre os principais centros industriais e administrativos.

A obra verdadeiramente gigantesca dos caminhos de ferro do Estado Polaco é bem apreciada pelos meios competentes nacionais e internacionais, pelo seu funcionamento, segurança, velocidade e instalação confortável e moderníssima.



O SENHOR PRESIDENTE

DA REPÚBLICA VISITARÁ ESTE ANO

MOÇAMBIQUE E CABO VERDE

Do Ministério das Colónias recebemos a seguinte nota oficiosa:

Era intenção de Sua Excelência o Senhor Presidente da República que a sua primeira viagem às Províncias do Ultramar abrangesse também Moçambique; todavia a necessidade de o Chefe do Estado não se conservar muito tempo ausente da Metrópole impediu a realização deste propósito.

Animado do mais alto pensamento que determinou a sua visita a S. Tomé e Príncipe e a Angola, resolveu Sua Excelência o Senhor Presidente da República realizar este ano a sua viagem a Moçambique. O Chefe do Estado visitará também Cabo Verde.

O Governo, na consciência do profundo significado desta viagem presidencial tomou já todas as providências necessárias para que ela se realize, partindo Sua Excelência o Senhor Presidente da República no mês de Junho.

O Chefe do Estado será acompanhado pelo Ministro das Colónias.

PART E OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 62, II série, de 16 de Março, publica o seguinte:

Por portaria de 2 do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 7:

Concedida a reforma, 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, aos funcionários dos mesmos Caminhos de Ferro abaixo indicados, que ficam com as pensões mensais adiante mencionadas:

Da rede do Sul e Sueste:

Domingos Rodrigues Medeiros Júnior, bilheteiro principal — 438\$80.

Da rede do Minho e Douro:

Bernardino Alves Chaves, chefe de 3.ª classe — 483\$36.

Álvaro Pinheiro da Fonseca, condutor fiscal — 781\$05.

António Pereira, guarda-freio de 2.ª classe — 259\$25.

António Pinto, encarregado de pedreiros — 438\$41.

Agostinho Belisário Pereira da Silva, sub-chefe de depósito — 956\$93.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 60, II série, de 14 de Março, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de 9 de Março:

Manuel Gonçalves Malhado Júnior, engenheiro civil de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 65, II série, de 20 de Março, publica o seguinte:

Por despacho de 15 de Março:

Arnaldo Júlio Xavier da Fonseca, engenheiro de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 67 II série, de 22 de Março, publica o seguinte:

Por despacho de 17 de Março:

Raúl Machado Lopes de Barros, chefe de secção do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministor

das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeito do artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação de nove parcelas de terreno junto à pedreira de Chão de Maçãs, para depósito de terras provenientes da limpeza dessa pedreira, conforme está indicado nos desenhos apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a seguir mencionados:

Desenho n.º 11:142. — Parcela A, com a superfície de 475 metros quadrados, situada na freguesia de S. Silvestre (Bezelga), concelho de Tomar e distrito de Santarém, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul com Manuel Alves Pinheiro, ao nascente com Ana Leonor e ao poente com Joaquim dos Santos.

Desenho n.º 11:143. — Parcela A-1, com a superfície de 325 metros quadrados, situada na freguesia de S. Silvestre (Bezelga), concelho de Tomar e distrito de Santarém, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul com Manuel Alves Pinheiro, ao nascente com Joaquim Feliciano de Oliveira e ao poente com Manuel Miguel.

Desenho n.º 11:144. — Parcela A-2, com a superfície de 2:454 metros quadrados, situada na freguesia de S. Silvestre (Bezelga), concelho de Tomar e distrito de Santarém, e confronta ao norte com Joaquim Feliciano de Oliveira e Joaquim dos Santos, ao sul com António de Oliveira Marta, ao nascente com Ana Leonor e António de Oliveira Marta e ao poente com António de Oliveira Marta e Manuel Miguel.

Desenho n.º 11:145. — Parcela A-3, com a superfície de 1:025m²,50, situada na freguesia de S. Silvestre (Bezelga), concelho de Tomar e distrito de Santarém, e confronta ao norte com João Veríssimo, Manuel Lopes e Ana de Jesus, ao sul com Joaquim dos Santos, ao nascente com António de Oliveira Marta e ao poente com o ribeiro.

Desenho n.º 11:146. — Parcela A-4, com a superfície de 909m²,35, situada na freguesia de S. Silvestre (Bezelga), concelho de Tomar e distrito de Santarém, e confronta ao norte com Manuel Miguel, ao sul com Manuel de Sousa, ao nascente com Manuel Miguel e António de Oliveira Marta e ao poente com o ribeiro, Joaquim Rodrigues e José Lopes Bento.

Desenho n.º 11:147. — Parcela A-5, com a superfície de 570 metros quadrados, situada na freguesia de S. Silvestre (Bezelga), concelho de Tomar e distrito de Santarém, e confronta ao norte com o caminho de ferro e Manuel Miguel, ao sul com Ana de Jesus, ao nascente com Manuel Miguel e ao poente com o ribeiro.

Desenho n.º 11:148. — Parcela A-6, com a superfície de 2:156m²,30, situada na freguesia de S. Silvestre (Bezelga), concelho de Tomar e distrito de Santarém, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul com Ana de Jesus, João Veríssimo e Manuel Lopes, ao nascente com Manuel Alves Pinheiro e Joaquim dos Santos e ao poente com Joaquim Rodrigues e José Lopes Bento.

Desenho n.º 11:149. — Parcela A-7, com a superfície de 195 metros quadrados, situada na freguesia de S. Silvestre (Bezelga), concelho de Tomar e distrito de Santarém, e confronta ao norte com Manuel Miguel e Manuel Alves Pinheiro, ao sul com António de Oliveira Marta, ao nascente com Manuel Alves Pinheiro e ao poente com Manuel de Sousa e João Veríssimo.

Desenho n.º 11:150. — Parcela A-8, com a superfície de 329m²,65, situada na freguesia de S. Silvestre (Bezelga), concelho de Tomar e distrito de Santarém, e confronta ao norte com Manuel Alves Pinheiro, ao sul com António de Oliveira Marta, ao nascente com Joaquim dos Santos e ao poente com Manuel Alves Pinheiro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 16 de Março de 1939. — Pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Roberto Espregueira Mendes*, Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações.

O «Diário do Governo», n.º 60, III série, de 14 de Março, publica o seguinte :

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (Minho e Douro)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS.

A contar da publicação dêste 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 Reinaldo José Maria da Paixão, chefe de estação, reformado, falecido em 28 de Janeiro de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Júlia Morais Paixão, Maria do Carmo Morais Paixão, Cândida Morais Paixão e Estefânia Morais Paixão Borges, viúva e filhas do aludido reformado.

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

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste 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 Pedro Maria Cardoso, chefe de estação, reformado, falecido em 6 de Fevereiro de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Augusta Cardoso e Elvira Cardoso, filhas do aludido reformado.

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

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por José Alves da Silva, chefe de brigada, falecido em 25 de Janeiro de 1939, à qual se habilita, nesta data, Rita da Graça, viúva do aludido operário.

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

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste 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 Alcindo de Carvalho, chefe de 3.ª classe, falecido em 12 de Janeiro de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Deolinda da Fonseca Veiga e Fernando de Carvalho, viúva e filho do aludido chefe.

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

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste 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 Ana de Jesus, guarda, reformada, falecida em 6 de Outubro de 1938, à qual se habilitam, nesta data, Amélia Malheiro Mendonça, Carolina Malheiro Mendonça e Maria Malheiro Mendonça, filhas da aludida guarda.

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

O «Diário do Governo», n.º 62, III série, de 16 de Março, publica o seguinte :

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por José Maria Tenedório, capataz de partido, reformado, falecido em 3 de Fevereiro de 1939, a qual se habilita, nesta data, Genoveva Rosa, viúva do aludido reformado.

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

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por José Ferreira de Figueiredo Leitão, inspector reformado, falecido em 25 de Janeiro de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Maria Rosa e Artur Ferreira de Figueiredo Leitão, viúva e filho do aludido reformado.

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

O «Diário do Governo», n.º 66, III série, de 21 de Março, publica o seguinte :

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por António Carlos Gonçalves Pavão, escrevente reformado, falecido em 13 de Fevereiro de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Engrácia da Conceição Silva Pavão e Felicidade da Silva Pavão, viúva e filha do aludido reformado.

Findo êste 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.^{da}
AVENIDA 24 DE JULHO, 16
LISBOA

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Abril de 1899

Projectos de Caminhos de Ferro em Africa

O sr. ministro da marinha e ultramar apresentou ao parlamento as suas propostas de lei.

Apesar de conhecermos de ha muito a intelligencia do nobre ministro, e a sua grande actividade, confessamos que nos maravilhou tamanho trabalho. Parece que viveu sempre orientado nas questões que interessam o ultramar constituindo se uma especialidade na administração colonial, pois só assim se explica a facilidade de absorpção que revela na sua obra.

Pelo annexo d'este numero poderá vêr o nosso leitor uma parte do plano ministerial que é vasto, completo, constituindo quinze decretos em que se attende por uma fôrma que se nos afigura completa, ao fomento das nossas colonias.

Viu que a maneira de tirar partido das riquezas do ultramar é esta — valorisar essas riquezas, favorecendo a sua exploração e trafego.

Concluiu que o caminho que havemos seguido é ruinoso para o reino que tem de cobrir os *deficits* da administração ultramarina, e pernicioso para as colonias que não logram desenvolver-se como devem.

Atentou na concorrência que estão fazendo as colonias vizinhas, que podem servir-nos de ensinamento e que constituem uma ameaça á expansão do nosso commercio e até á continuação da nossa soberania.

D'ali uma serie de medidas de fomento, que são da maior oportunidade.

Não podemos occupar-nos de todas ellas, nem mesmo das que de mais perto affectam este jornal.

Fal-o-hemos mais tarde e com o necessario desenvolvimento. Agora limitamo-nos a prestar a nossa homenagem ao bem intencionado trabalho do ministro.

A epocha vae adeantada para que possa esperar-se que o parlamento se occupe, estude e vote todas estas propostas. Não cabem no espaço de uma sessão parlamentar.

O que ficou affirmada, e definida, todavia, foi a *diritta via* que tem de seguir qualquer governo que deseje occupar-se a serio da nova administração ultramarina.

Pertence-lhe indiscutivelmente esta gloria.

* * *

Em S. Thomé e Príncipe o governo propõe-se mandar estudar o plano geral de viação para satisfazer ás necessidades da agricultura d'aquellas prosperas ilhas, onde a iniciativa particular tanto se tem desenvolvido.

O plano comprehende as vias ferreas e as estradas ordinarias subsidiarias na ilha de S. Thomé e só as estradas ordinarias na ilha do Principe.

O plano não se esboça sequer. Comprehende-se que só possa traçar-se depois dos reconhecimentos technicos feitos no terreno.

Na proposta pede-se uma auctorisação para se contrahir um emprestimo destinado á construcção das obras.

E' o systema ordinario, sabemos, mas nas circumstancias em que estamos e que provavelmente ainda se conservam por largos annos, achamos que haverá difficuldades em se conseguir. Por isso preferiríamos que a base d'essa uma auctorisação mais ampla ao governo afim de que elle pudesse negociar n'outras condições. Uma simples concessão feita a uma companhia, tendo como garantia o excedente da receita das alfandegas, dava porventura maiores garantias de exequibilidade para a construcção do caminho de ferro e de algumas estradas de servidão d'essa arteria.

Em S. Thomé ha os grandes lavradores, de fortunas fabulosas, á americana, habituados a ousados empreendimentos e podendo com despesas consideraveis. Elles que são os interessados, facilmente se moveriam n'este patriotico intuito.

Depois, uma empreitada geral para a construcção de estradas ordinarias ultimaria a obra do progresso com os recursos provenientes da construcção das principais linhas ferreas.

Não temos grande amor pelas linhas funiculares, que estão constantemente a substituir-se pelas de cremalheira e electricas. São de entretenimento caro e difficil. Não podem ter grande extensão essas linhas, de expediente ou de recurso á falta de outras, só em casos muito especiaes se aconselham mais na industria mineira do que na agricola. Para os transportes agricolas em terrenos ravinados antes as linhas aéreas.

Pela ideia que fazemos das necessidades das duas ricas ilhas parece-nos que o que alli convem é linhas ferreas como drenos principaes irradiando em estradas proprias para a tracção animal, estradas modestas, com rampas desusadas no continente, mais estreitas do que as nossas, sem luxos de construcção, mas proprias para servir as propriedades agricolas e as povoações incipientes do interior da ilha.

Conformamo-nos inteiramente com o pensamento da base 4.^a quanto á construcção por empreitada. Só queriamos que fosse uma empreitada geral para uma construcção mais rapida, uniforme e economica que convide os grandes empreiteiros e não absorva grandes sommas na fiscalisação como é uso nosso.

Um imposto especial na exportação dos productos que sahem dos portos, exclusivamente applicado á aviação e arrecadado por uma junta dos principaes commerciantes, queremos crêr que seria recebido com aplauso e contribuia para facilitar a resolução do problema.



A Victória de Berlim

Foi fundada em 1853

especialmente para riscos de caminho de ferro : : :

Hoje

mercê das garantias oferecidas pelas suas modalidades de seguros de vida, todos podem viajar, sem receio que uma fatalidade leve a desgraça ao seu lar. : : :

A VICTÓRIA DE BERLIM

possui um activo de cerca de TRÊS E MEIO MILHÕES DE CONTOS e administra uma carteira de seguros superior a DEZ MILHÕES DE CONTOS

Direcção para Portugal:

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 6

LISBOA

A nossa opinião resume-se em poucas palavras. No que toca ás florescentes ilhas de S. Thomé e Príncipe, em que a iniciativa particular tem feito tanto, deve-se aproveitar essa iniciativa, oriental-a estimulal-a.

* * *

O caminho de ferro de Benguella é uma das obras mais necessarias e importantes a que alludem as propostas do ministro.

Já aqui, n'este jornal, nos referimos ao primeiro troço d'esta linha, estudada pela distincto engenheiro Costa Serrão.

A realisação d'este melhoramento é inadiavel. O estado conta com propostas para a construcção da linha. Em Lisboa e no Porto anda a estudar-se o assumpto.

Parece que as cousas se encaminham levando os capitais portuguezes a este trabalho.

A empresa é arrojada. Uma linha grande e as obras do porto de Benguella ou Lobito.

As bases estão bem delineadas e desenvolvidas. Tem ares de ser um trabalho já a valer.

As concessões que se fazem á empresa constructora e as fundadas esperanças que se teem no futuro da linha, levam-nos a crêr que a execução d'esta via ferrea não deverá protelar-se por muito tempo, e oxalá assim aconteça, para bem do nosso commercio e da nossa industria e para a restauração economica do paiz.

* * *

Muito estimáramos que a reconhecida intelligencia do sympathico ministro possa tirar partido d'esta circumstancia de modo a realisar-se este utilissimo melhoramento, que tanto pôde influir no desenvolvimento d'aquelle porto do nosso imperio colonial e na restauração economica da metropole.

Estamos de ha muito convencido que no nosso paiz não podemos abstrahir das causas coloniaes. Muito é para sentir que este convencimento não entre no animo de todos rapidamente e que a propria mocidade das escolas não comece n'ellas a orientar para as terras que ainda nos restam no ultramar a sua actividade e os seus estudos.

Se os portuguezes pensarem menos nos empregos publicos e mais no exercicio do seu trabalho nas róças, nas minas, nas plantações, no commercio, na industria e na navegação ultramarina, pôde esta velha e gloriosa nacionalidade conquistar para si dias melhores dos que atribuladamente vive.

A phrase do sr. conselheiro Moraes de Carvalho é certa. Urge que Portugal se salve com as colonias para que não fique sem colonias.

O meio mais eficaz para exercer a sua posse e auferir a vantagem que d'ahi derive, civilisando-as, enriquecendo-as, povoando-as, explorando-as e formando mercados para os productos da metropole, está em rasgar os seus sertões ferazes pelas trincheiras das linhas ferreas, transpôr com a locomotora as suas ravinas, salvar os seus rios com as rotulas das pontes.

O silvo do vapor faz o que o troar da artelharia não consegue. Hoje, é ali mais necessario o aço fosco dos carris humildemente prostrados no ballastro, do que o aço polido a brilhar ao sol nas laminas das espadas.

A Russia civilisa e povôa a Siberia com o transsiberico; a França vae extendendo as malhas da sua rede da Guiné a Argelia; as poderosas nações da Europa e as suas serventurias que cahiram sobre a China com euphemismos de arrendamentos forçados, com que disfarçam as conquistas incruentas das suas chancellarias habilidosas e corruptoras, disputam a primasia na construcção das linhas ferreas do Celeste Imperio.

Na Africa andam á compita allemães e inglezes, prodigos

de oiro que semeiam largamente para a construcção das suas longas e delgadas linhas de penetração.

Assim é que se domina.

Se não fizermos o mesmo seremos expropriados e commetemos um erro economico irremediavel.

O commercio intelligente já o comprehendeu, e despertou.

E' um bom symptoma e bom será tambem que se pense no beneficio que d'ahi derive sem querer ordenhar a teia depaupêrada do magro orçamento que mal dá para os juros da divida e entreter a debilidade dos funcionarios que se vingam das deducções, comendo pouco e trabalhando menos.

Benguella é um districto riquissimo, riquezas naturaes que a linha ferrea valorisará e multiplicará.

O governo tem fundamentos para acreditar que o concurso que abre para a sua concessão não ficará deserto.

Pois mãos á obra. *Time is money.*

E se o sr. ministro do Ultramar conseguisse, na sua passagem pelo poder, ao menos a realisação d'este só beneficio, tem direito á estima e á consideração dos seus concidadãos.

* * *

Já a construcção do caminho de ferro no *enclave* de Cabinda nos não deixa a mesma impressão. Ahi é o estado quem tem de proceder directamente á execução dos estudos e das obras, contrahindo-se para este fim um emprestimo de 300 contos, cujos juros e amortisação serão pagos pelo rendimento do imposto do alcool na provincia de Angola.

Parece-nos representar uma aspiração digna de louvor, mas aspiração apenas, e, como tal, irrealisavel por enquanto.

Linhas Portuguezas

Lourenço Marques. — O praso para as contestações no pleito do caminho de ferro de Lourenço Marques terminou hoje. O nosso governo já ha dias remeteu ao ministro de Portugal, em Berne, as ultimas contestações.

Minho e Douro. — A direcção tem empregado os maiores esforços para attender com a possivel brevidade ás reclamações do commercio sobre o servico do ramal da Alfandega.

Foram dadas já providencias para se proceder quanto antes á cobertura de mais um caes na estação de Porto-A, ficando assim resguardadas da intemperie, mercadorias alli depositadas.

Tambem se trata do alargamento da estação, havendo já para esse fim negociações pendentes.

Quanto ao material circulante, vae tambem ser augmentado, não só com os wagons que já se acham promptos a sahir das officinas em Campanhã, depois de terem soffrido os necessarios reparos, como outros que vão ser adquiridos, de fôrma a satisfazer todo o movimento de mercadorias.

Queluz á Ericeira. — O sr. Eurico Allen, concessionario do caminho de ferro de via reduzida, denominado «Queluz Bellas» requereu para que o mesmo caminho de ferro seja prolongado até a Ericeira, servindo os logares de Talla, Molhapão, Telhal, Algueirão, Granja do Marquez, Vila Verde, Terrugem, Montelavar, S. João das Lampas, Lage, Zambujal, Carvoeiro e Cazalinho.

Engraxe só com

MIMI

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.^{da}

Avenida 24 Julho, 16



LISBOA

Ecas & Comentários

P o r S A B E L

"Escola Profissional de A. Vasconcelos Correia", dos Ferroviários de Campolide

EM Campolide, como toda a gente sabe, existe o maior centro de instrução ferroviária da C. P.. É a «Escola Profissional de António Vasconcelos Correia», do Grupo Instrutivo Ferroviário, reconhecida instituição de beneficência por despacho ministerial de 5 de Junho de 1936, nos termos do decreto n.º 23.447.

Freqüentam-na, no presente ano lectivo, 364 alunos, sendo 263 de instrução primária.

A um estabelecimento de ensino da importância da Escola do Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide impõe-se uma higiene rigorosa. Infelizmente, sob esse aspecto, essa escola deixa muito a desejar, como se vai vêr, por informações que por várias vezes nos são fornecidas.

Nas trazeiras do edificio, que deviam servir para recreio dos alunos, amontoa-se um depósito de imundicies, que para ali são atiradas durante a noite e nos degraus das escadas que dão acesso ao terreno vago encontram-se igualmente dejectos e porcarías.

As paredes encontram-se riscadas e com bocados de reboco arrancados; os vidros são constantemente estilhaçados pela malandragem do bairro e os stores das janelas do 1.º do chão aparecem também partidos com freqüência, em virtude do edificio se encontrar completamente devassado.

A esta falta de higiene e a este desrespeito por uma propriedade que devia merecer o maior carinho de toda a gente, acresce ainda o perigo moral em que vivem as crianças que freqüentam a escola.

É o caso, que se verifica tanto de noite como de dia, de a malandragem do bairro se acercar do edificio e subir aos parapeitos das janelas, interrompendo as aulas em funcionamento com gestos indecentes e de, também, com freqüência, promover jogos de cartas, cujas partidas são comentadas com frases obscenas.

A digna Direcção daquela benemérita Instituição tem por vezes solicitado a intervenção das autoridades, mas se a garotada hoje é afugentada, dias depois, quasi o caso esquecido, volta a aparecer e a provocar as mesmas cenas indecorosas a que nos referimos.

Verifica-se ainda que estando, pelo menos 100 crianças dentro da escola, à mesma hora, em diversas aulas, sucede que metade destas saiem para o recreio e a outra metade fica ainda nas aulas. Se o tempo está bom, as crianças passam o seu recreio na via pública e ali ficam em contacto, por vezes, com a mesma malandragem. Em dias de chuva são obrigadas a passar o seu recreio nos corredores da escola. Evidentemente que, por muita ordem que haja, o barulho deve ser sempre de maneira a incomodar as aulas em funcionamento. Tudo isto seria remediado com a vedação do edificio e do terreno anexo, de maneira que ficasse completamente isolado do público e no referido terreno se construísse um barracão onde as criancinhas podessem passar os seus recreios sossegadamente. De resto sabemos que é hábito da C. P. vedar ao público as suas propriedades, e ali, parece-nos, não seria preciso grande dispendio de capital para dotar aquela escola de tão grande e urgente melhoramento.

Sobre este assunto ouvimos a Direcção da mesma Escola, que nos informou já ter solicitado da C. P. este grande benefício, contando

com o seu deferimento, devido à boa vontade dos srs. engenheiros António de Vasconcelos Correia e Álvaro de Lima Henriques, respectivamente, Presidente do Conselho de Administração e Director Geral da C. P., a quem aquela instituição já muito deve.

Fazemos votos para que tal pretensão seja deferida, para bem da instrução e das crianças filhas dos ferroviários.

O Papa João XXI era português

QUANDO faleceu Sua Santidade Pio XI, que foi simultaneamente um dos maiores Chefes da Igreja Católica e um dos mais hábeis e inteligentes diplomatas do nosso século,—porque não deixou nunca de ser um vencedor, mesmo quando os seus adversários mais ferozes tinham a ingenuidade de o supôr vencido —o «Diário de Notícias» escreveu que no estrangeiro se admitia a possibilidade de ser eleito para o lugar do supremo representante de Cristo, o nosso eminente Cardial Patriarca de Lisboa — figura das mais nobres do País, quer como Ministro da Igreja quer como intelectual.

A propósito, recordaremos que até hoje Portugal só deu um Pontífice — Pedro Julião ou Pedro Hispano, que se sentou na cadeira de S. Pedro com o nome de João XXI.

Pedro Hispano foi uma das mais notáveis figuras do século XIII. Natural de Lisboa, freguesia de S. Julião, estudou em Paris Dialéctica, Astrologia e Medicina, revelando em todos os seus estudos «viuvez de engenho e felicidade de memória». Foi filósofo e médico célebre. Dante no canto XII do «Paraíso» faz-lhe referência e Martinho de Fulda elogia-o nestes termos honrosos: *Fuit magnus medicus*.

Foi eleito Papa a 13 de Setembro de 1276, com o nome de João XXI, num período difícil, pela intranquilidade proveniente dos graves conflitos entre o Sacerdócio e o Império.

Quando voltará Portugal a dar a Roma um novo Papa?

Os pombos do Corpo Santo

TODOS conhecem já que na igreja do Corpo Santo foram colocados uns espetos, nas orlas da fachada, afim de evitar a permanência dos pombos que há dezenas de anos ali se abrigaram.

Os protestos do «Diário de Lisboa» levaram as autoridades competentes a chamar à ordem o autor de tão deshumana obra que originou os protestos das pessoas conscientes e de coração.

A Câmara Municipal, pela respectiva repartição, intimou a retirada dos referidos espetos, intimação esta de que não se fez caso, motivo porque a 4.ª repartição dos Serviços Urbanos e Obras da Câmara Municipal informou o respectivo director, sr. engenheiro Arantes e Oliveira, da falta de cumprimento da determinação da Câmara Municipal, pelo que foi aplicada a multa correspondente.

Raul de Oliveira

SUPREENDEU-NOS no dia 25 do mês findo a desagradável notícia do desastre de automóvel que vitimou o conhecido jornalista Raul de Oliveira, director de «Os Sports», a quem foi amputado o braço direito.

Apressamo-nos a enviar ao nosso presado colega um telegrama, lamentando a triste ocorrência.

Carlos de Vasconcelos e Sá

ENCONTRA-SE felizmente em via de convalescença o nosso presado amigo Carlos de Vasconcelos e Sá, ilustre cronista mundano dos jornais de Lisboa, que há dias foi vítima de um desastre de automóvel.

Fazemos votos pela continuação das melhoras do nosso ilustre colega.

Bovril, Limited Publicações Recebidas

**Aumento de 200% nas vendas
do Bovril durante o último ano**

Presidindo à 42.^a Assembleia Geral de BOVRIL, LTD., realizada em Londres, em 22 de Fevereiro de 1939, Lord Luke, presidente, K. B. E., depois de se ter ocupado das contas da Companhia, disse encontrar-se em viagem da Inglaterra para a América durante a crise de Setembro passado e que à sua chegada a Londres, em Outubro, notou nos jornais a fotografia de uma colecção de produtos alimentares angariados para venda com fins de caridade. Eram designados por "alimentos de reserva" e neles se verificava haver aparentemente mais frascos de Bovril que qualquer outro produto. Tal facto não se afigura surpreendente, mas o que efectivamente é para surpreender é que se considere reserva para as donas de casa a compra extraordinária de Bovril, a não ser que esta seja feita à última hora, apressadamente. A espécie de reserva que poderia censurar-se seria a que se efectua no último momento, quando a crise se declara, em que apressadamente se vai comprar e armazenar uma grande quantidade.

Por outro lado, comprar uma razoável quantidade de BOVRIL *antes* que a crise se manifeste parece ser um procedimento acizado. Aqueles que compraram Bovril para certo tempo estão em melhor posição perante uma crise do que aqueles que não fizeram provisão confiando poder comprar nas lojas no momento oportuno.

Bovril nas emergências

Em Setembro passado, Bovril Ltd. e suas associadas tiveram em Inglaterra encomendas correspondentes a dois anos normais de vendas. Em tempo de crise é evidentemente mais difícil satisfazer as encomendas da última hora. Por isso é prudente obter um fornecimento extra antes da crise se declarar e conservar este reserva na dispensa. Presentemente os fornecimentos que a Companhia efectua são até mais importantes que os efectuados em Setembro, por estarmos aptos a satisfazer os pedidos extraordinários sem deslocar a distribuição normal, visto todas as pessoas sensatas desejarem ter uma certa reserva de Bovril.

A Companhia esforça-se para que os fornecimentos

**Aviação, Exército, Marinha, Legião Palestras
do capitão aviador Humberto Delgado**

O ilustre capitão aviador sr. Humberto Delgado, adjunto da Legião e Comissário da Mocidade Portuguesa, reuniu em volume as suas interessantes palestras, proferidas ao microfone da Emissora Nacional, na qualidade de chefe dos Serviços de Propaganda Militar da revista "Defesa Nacional". São palavras eloquentes, vibrantes de mocidade viril, em que o sentimento das realidades presentes encontrou, para maior beleza, a expressão justa e patriótica.

Agradecemos o exemplar oferecido.

«Auxiliar do Graduado da Legião»

Também recebemos um exemplar deste volume, escrito pelo capitão aviador Humberto Delgado e pelo tenente do Batalhão de Caçadores 2, Fernando de Oliveira. É uma obra valiosa, de 500 páginas e 80 gravuras, cuja leitura se impõe a todos os legionários.

de Bovril para os fins habituais, tais como bebidas, cosinha e medicamentos para os casos de fraquesa e convalescença sejam suficientes, e valioso auxílio lhe prestaria o público fazendo as suas compras gradualmente sem esperar pela emergência da crise.

Aumento na exportação de Bovril

Apesar das condições perturbadas do mercado mundial, a exportação do Bovril aumentou em relação ao ano anterior.

Observações do Duque de Atholl

O Duque de Atholl (Vice-Presidente) disse: O Mundo encontra-se numa situação terrível, moral, financeira e comercialmente, mas o produto da Companhia ocupa uma boa posição apesar destes tempos difíceis, por ser genuíno, fácil de manejar, conservando-se bem, e dando conforto nestes períodos de adversidade. É muito agradável saber que o Bovril é bem recebido em todas as partes do Mundo.

Os agentes, para Portugal, desta importante Companhia são os nossos amigos Srs. A. L. SIMÕES & PINA, LDA., Rua das Flores, 22 — Lisboa.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

**Rua do Amparo, 51
LISBOA**

Sempre Sortes Grandes!

EFEMERIDES

1888

(Continuação)

1938

1913

16 de Novembro. Está concluído o assentamento da linha do troço de Mhuamba a Inharrime.
— Encontra-se em estudo o projecto da ponte cais na margem espanhola do Guadiana.

1 de Dezembro. Tem actualmente 140 quilómetros o Caminho de Ferro de Malange, abertos à exploração.

16 de Dezembro. Vão muito adeantado os trabalhos de Construção da linha do Vale do Sado.

1914

1 de Janeiro. Há o maior empenho em que se realize a ligação pela linha férrea entre Inhambane e a testa da actual linha de Mutamba a Inharrime.

16 de Janeiro. A linha férrea Central da Argentina tem em construção, em Buenos-Aires, uma nova estação terminus, para passageiros e mercadorias.

1 de Fevereiro. Está sendo ultimado o novo projecto da ligação do Minho com Leixões.

16 de Fevereiro. Acha-se concluída a construção do último troço da linha do Vale do Vouga, entre as estações de Vouzela e Bodiosa.

1 de Março. Vão ser colocados para revestimento do vestibulo da estação do Pôrto, os painéis de azulejos pintados pelo grande artista Jorge Colaço.
— Prosseguem os trabalhos de estudo do Caminho de Ferro de Tomar à Nazaré.

16 de Março. Ficou mais uma vez deserto o novo concurso para a construção da linha férrea de Portalegre.

1 de Maio. Foi apresentado no Parlamento um projecto autorizando o Governo a construir um troço de Mora a Rui Vaz, incluindo a ponte sobre o Raia, na linha de Évora a Ponte de Sôr.

16 de Maio. Pela segunda vez deve reunir-se no Rio de Janeiro o Congresso Ferroviário Sul-Americano.

1 de Junho.

Está concluído o novo edifício da estação de Contenças, procedendo-se agora ao assentamento da linha de desvio.

16 de Junho.

Vai ser publicado um decreto determinando que seja adicionado ao plano das linhas férreas do Norte do Mondego um ramal de via longa que, partindo da estação de Ermesinde, na linha do Douro, vá encontrar-se no Caminho de Ferro de circumvalação do Pôrto, nas proximidades de de S. Miguel.

1 de Julho.

Vai realizar-se em Berna o segundo Congresso Internacional de Engenheiros Consultores.

16 de Julho.

Chega-nos a notícia do falecimento, em África, do nosso antigo director sr. Raúl Mesnier, português de lei, auctor do projecto da notável obra: — O elevador de St.^a Justa.

1 de Agosto.

Vão muito adeantados os trabalhos de construção da linha de Évora a Reguengos.

16 de Agosto.

Está-se procedendo à ampliação do Cais de mercadorias da estação de S. João da Madeira (Vale do Vouga).
— Já entraram em serviço na linha do Douro as novas ambulâncias postais, construídas nas oficinas da Companhia Portuguesa.

1 de Setembro.

Está sendo montado o último tramo da ponte do Barreiro, no Caminho de Ferro desta vila a Cacilhas.

16 de Setembro.

Por Lousada e Felgueira, foi inaugurado o último troço do tremvia a vapor de Penafiel a Lixa.

1 de Outubro.

Funcionou pela primeira vez a telegrafia sem fios no Expresso da Pensilvânia, que recebeu radiogramas dos acontecimentos que naquêl momento se estavam desenrolando no México.

16 de Outubro.

Consta que a Companhia Portuguesa vai proceder à construção da linha de Setil a Peniche, por Rio Maior.

1 de Novembro.

O Governo Geral da Província de Moçambique vai apresentar uns projectos de reorganização completa dos serviços de Caminhos de Ferro e pôrto de Lourenço Marques.

16 de Novembro. Estão concluídas as obras da estação da Granja, uma das mais elegantes no género, em linhas portuguesas.

1 de Dezembro. Um dos mais valiosos elementos de colaboração na «Gazeta» acaba de se sumir na campa: o general Alberto de Oliveira.

16 de Dezembro. Mais um auxiliar, amigo do nosso jornal, a lamentar hoje: — Horácio Jauncey, um dos fundadores da Associação dos Bombeiros Voluntários de Lisboa.
— Está quasi concluída a linha do Seixal.

1915

1 de Janeiro. Vai ser montada na estação de Montemor-o-Novo uma placa giratória.
— Vai ser iluminada a acetilene a estação de Ermezinde.

16 de Janeiro. Entre os numerosos atractivos que oferece a Suíça, figura em lugar de destaque a linha de Jungfrau.

1 de Fevereiro. Fôram entregues ao Governo nove ambulâncias postais, construídas nas oficinas da Companhia Portuguesa. Três dessas carruagens fôram para o Minho e Douro, duas para a Beira Alta e quatro para o Sul e Sueste.

16 de Fevereiro. Em Espanha, abriram-se à exploração 114 quilómetros de linhas novas, ou sejam ao todo 15.091.

1 de Março. Acha-se quasi concluída a estação do Pôrto. Jorge Colaço, o eminente artista, tem sido muito felicitado, como pintor dos azulejos que se encontram colocados no vestíbulo.

16 de Março. É inaugurada brevemente a segunda via da linha férrea do Norte, entre as estações da Pampilhosa e Mogafôres.

1 de Abril. Trata-se de estabelecer na Guarda, junto ao Sanatório Sousa Martins, um hospital congénere para os empregados dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

16 de Abril. Vai em construção adiantada o primeiro lanço do último trôço da linha do Corgo, compreendida entre Vidago e Moura.

1 de Maio. Na estação de Mogofores está sendo montada uma placa giratória para máquinas.

16 de Maio. Está em activa construção a conclusão da linha de Avila a Salamanca, o que encurta o trajecto Pôrto-Madrid e Beira Alta-Madrid.

1 de Junho. Na India Inglesa foram ultimamente construídos três combóios-hospitais para o transporte de militares indios e feridos vindos da guerra.

16 de Junho. Faleceu o nosso antigo redactor sr. Melo de Matos, que era sócio da Academia de Ciências, do Instituto de Coimbra e Associação dos Engenheiros. Também Melo de Matos foi um dos fundadores da Sociedade Propaganda de Portugal.

1 de Julho.

A questão das tarifas em Espanha merece vivos comentários da Imprensa Portuguesa.

16 de Julho.

Nova lei foi votada para prorrogar o praso de construção do ramal de via larga na linha do Norte a Tomar, concedida à Câmara Municipal da cidade.

1 de Agosto.

Estuda-se e discute-se a legalidade do convénio feito para a construção da linha férrea directa de Madrid a Valência.

16 de Agosto.

Está de luto a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo falecimento de um dos mais antigos agentes: José da Costa.

— Está-se procedendo junto à estação da Pampilhosa ao rebaixamento desta linha no ramal da Figueira.

1 de Setembro.

Vai começar imediatamente, a construção da linha Contumil a Leixões.

16 de Setembro.

Continua com toda a actividade a construção da linha do Sado, parecendo que em Março próximo abrirá à exploração desde Lousal a Alcácer do Sal.

16 de Outubro.

Falece, em S. Pedro de Sintra, o sr. general de divisão, Henrique de Lima e Cunha, secretário superior do Concelho de Obras Públicas.

16 de Outubro.

A renovação da linha de Sintra está quasi a chegar ao Cacém, na via ascendente.

1 de Novembro.

Estão sendo construídas casas para habitação do pessoal junto às estações de Paialvo, Chão de Maças e Pombal.

16 de Novembro.

Vão ser restabelecidas as paragens de Oronho, Casal de Albaro e Aguieira, no ramal de Aveiro.

1 de Dezembro.

Foi adjudicada a construção do Caminho de Ferro Vidago a Chaves.

16 de Dezembro.

A Direcção dos Caminhos de Ferro de Minho e Douro mantém a cobrança das sobretaxas estabelecidas por motivo das circunstâncias anormais criadas pela guerra.

1916

1 de Janeiro.

A Companhia da Beira Alta representou ao Governo para que seja feita a estrada da estação de Vila Fernando a Adão, ligando com a do Sabugal.

16 de Janeiro.

Está quasi concluída a expropriação dos terrenos por onde deve passar o último trôço da linha da Régua a Chaves.

1 de Fevereiro.

O Governo mandou estudar o ramal da estrada da estação de Vila Fernando à povoação do Adão, para ali ligar à estrada que conduz ao Sabugal.

16 de Fevereiro.

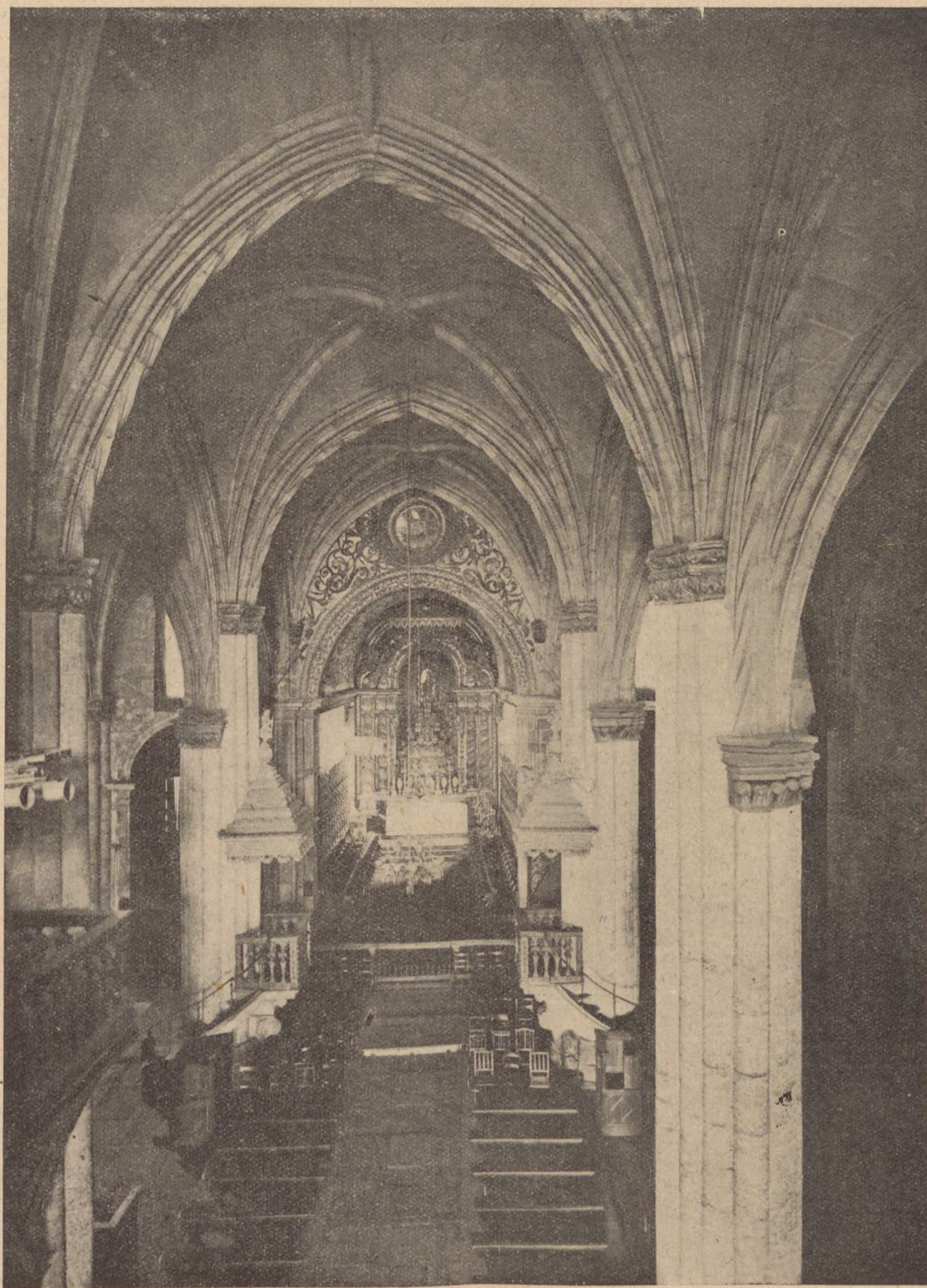
Estão muito adeantados os trabalhos de reconstrução da estação de Aveiro.

- 1 de Março.* Parece que vai ser ampliada a estação da Guarda, com mais linhas e com plataformas centrais.
- 16 de Março.* Sem cerimonial algum, foi aberto à exploração o trôço da linha do Caminho de Ferro de Irum a Sant'Esteb.
- 1 de Abril.* Foi assinado o alvará para a construção do Caminho de Ferro de Tomar à Nazaré e seu ramal para Leiria.
- 16 de Abril.* Fica completo o plano de ampliações de melhoramentos das estações de Barcelona para passageiros e mercadorias.
— Está quasi concluída a nova estação de Aveiro.
- 1 de Maio.* Está-se trabalhando activamente na terraplanagem e obras de Arte dêste novo Caminho de Ferro: Estremoz a Portalegre.
- 16 de Maio.* Foi votada pelo Parlamento a concessão à Câmara Municipal de Tomar para a construção do caminho de ferro daquela cidade à Lamarosa.
- 1 de Junho.* Está concluída na estação de Marvão, uma ampliação que é destinada à agência aduaneira da Companhia.
- 16 de Junho.* Está sendo edificada a linha férrea de Lules a Nawik, que é a linha mais setentrional da Europa.
- 1 de Julho.* Brevemente será inaugurado mais um trôço da linha do Vale do Sado, entre Lou-sal e Grondola, compreendendo as estações do Canal e Bairros.
- 16 de Julho.* A Companhia do Vale do Vouga devido à alta do carvão suprimiu alguns combóios.
- 1 de Agosto.* Presta a «Gazeta» homenagem à memória de Miguel Querial, cujo nome fica registado em letras de ouro na história dos Caminhos de Ferro em Portugal.
- 16 de Agosto.* É também prestado respeito de saúde à memória do sr. general José Joaquim de Paiva Cabral Couceiro um dos mais distintos ornamentos da engenharia portuguesa.
- 1 de Setembro.* Morre Edmond Bartissol, que em Portugal tomou a empreitada geral da construção da estação de Lisboa-Rossio, do túnel e das linhas de Sintra e Torres.
- 16 de Setembro.* O empréstimo externo russo do caminho de ferro de 4,5 % será de 300 milhões de rublos, emitidos ao preço de 80 % aproximadamente, e é reembolsável em 80 anos.
- 1 de Outubro.* O comércio italiano continua a preocupar-se muito com a recrudescência dos roubos e avarias nas diversas linhas férreas, sem conseguir qualquer indemnização pelos prejuízos que êsses casos lhe acarretam.
- 16 de Outubro.* Vai inaugurar-se oficialmente o primeiro trôço de Estremoz à Fronteira.
- 1 de Novembro.* Passou a ser iluminada a electricidade a estação de Braço de Prata.
- 16 de Novembro.* Estão concluídas as novas estações do Barreiro-Terra e Seixal, no prolongamento da linha a Caeilhas.
- 1 de Dezembro.* Começa novamente a ligação do rápido da Companhia Portuguesa da Beira Alta para além fronteiras.
- 16 de Dezembro.* Estuda-se um novo traçado do caminho de ferro de Grândola a Sines.

1917

- 1 de Janeiro.* A estação de Macêde, situada na linha de Évora, passou a denominar-se Sousa da Sé, por determinação da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.
- 16 de Janeiro.* São electrificadas as linhas férreas secundárias e complementares da Sicília.
- 1 de Fevereiro.* Falece o tesoureiro geral da Companhia Portuguesa, grande amigo da «Gazeta», sr. D. José Navarro.
- 16 de Fevereiro.* Sabe-se que a mais antiga linha férrea da província de Angola é a de Ambaca.
- 1 de Março.* Vai ser feita a emissão de um empréstimo destinado à conclusão da construção do trôço da linha férrea da Lousã a Arganil, cuja Companhia Concessionária é a do Mondêgo.
- 16 de Março.* O sr. Ferreira de Mesquita, director da Companhia Portuguesa, declara publicamente que há falta de material circulante nas novas linhas férreas.
- 1 de Abril.* Consta que vão ser suprimidos alguns combóios de longo curso e *tramways*, em quasi tôdas as linhas de Espanha e França.
- 16 de Abril.* Anúncia-se que a linha férrea subterrânea de Buenos-Aires é a mais moderna de tôdas as linhas férreas subterrâneas.
— Acha-se novamente suspenso tôdo o serviço de pequena velocidade para as linhas francêsas.
- 1 de Maio.* Os rápidos Lisboa-Pôrto continuam a circular até ao fim do mês.
- 16 de Maio.* Foi pedida ao Governo a aprovação do projecto de ampliação da estação do Entroncamento.
- 1 de Junho.* Fazem-se as experiências, com óptimo resultado, da nova chaminé para locomotivas, a qual evita os constantes incêndios que se têm verificado nos combóios.
- 16 de Junho.* Do plano do desenvolvimento dos Caminhos de Ferro na província de Moçambique, faz parte a construção de uma linha destinada a ligar o pôrto de Quelimane com o Niassa Inglês.

(Continúa).



VISEU = Altar-mór e interior da Sé