

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS  
— 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, 67-5.<sup>o</sup> — Madrid  
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

---

## S U M Á R I O

Alte, Fonte Grande, Algarve. — Ecos & Comentários, por SABEL. — O Caminho de Ferro da Beira Alta em 1938, pelo Eng.<sup>o</sup> J. FERNANDO DE SOUSA. — Há quarenta anos. — A IX Feira do Livro. — Congresso Internacional de Caminhos de Ferro. — Vida Ferroviária. — Sapadores de Caminhos de Ferro. — Na Escola Profissional de António de Vasconcelos Correia, festa em honra do Governador Civil de Lisboa. — Paris a Hendaya. — O problema nacional ferroviário e a coordenação dos transportes. — Mestre António Martins. — Imprensa. — Linhas Portuguesas. — Viagens e Transportes. — Espectáculos. — Efe- mérides. — Os nossos mortos. — Parte oficial.

---

1 9 3 9

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRETORES

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

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 (trimestre) . . . . .	10\$00
Número avulso. . . . .	2\$50
Números atrasados. . . . .	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1º

TELEFONES | P. B. X 20158  
| Direcção 27520 |

# Ecos & Comentários

Por SABEL

## Festa do Espírito Santo

O nosso colega «Portugal, Madeira e Açores», simpático defensor dos interesses das Ilhas Adjacentes, levou a efecto este ano, mais uma vez, a tradicional Festa do Espírito Santo que nos Açores é ainda a mais popular e mais importante festa regional. E assim, aquele presado colega, compreendendo que os açoreanos que vivem na capital têm ainda, e sempre, a recordação viva das suas terras, proporciona todos os anos aos ilheus a Festa do Espírito Santo tão querida do nosso povo e tão arreigada nas nossas tradições. É de louvar a iniciativa do «Portugal, Madeira e Açores» e mormente a da sua Diretora a sr.ª D. Adelaide Betencourt Pereira que se não poupa a trabalhos e cancelas para que sempre a Festa do Espírito Santo reproduza a nossa verdadeira tradição, porque essa iniciativa vem certamente ao encontro dos desejos de todos os açoreanos residentes no continente.

E pena é que, apesar de toda a boa vontade, carinho e trabalho da sr.ª D. Adelaide Betencourt Pereira, se tivesse notado este ano, no bodo aos pobres a falta do vinho de cheiro, típico dos Açores, que não teria sido, talvez, impossível trazer-se das ilhas, o pão de cabeça, formato do que se lá distribui aos pobres, no bodo, e o reportório musical em que nem ao menos figurou o tão conhecido Hino do Espírito Santo. Mas nós compreendemos e desculpamos estas deficiências, porque realmente uma pessoa só, como tem estado na organização destas festas a sr.ª D. Adelaide Pereira, não pode atender e chegar para tudo. Alvitramos, pois, que para mais facilitar o trabalho daquela sr.ª, se forme, sob o patrocínio do «Portugal, Madeira e Açores», uma comissão auxiliar para que se possa assim, de futuro imprimir maior carácter regionalista à festa dos açoreanos da capital.

Este ano a festa constou de missa, celebrada pelo rev. Padre José de Ávila, a que assistiram os filiados da «Mocidade Portuguesa», vindos dos Açores, com aquele rev. Padre, para tomarem parte nos trabalhos do I Congresso daquela instituição nacional. Organizou-se, depois, um cortejo que levava à frente bandeiras do Espírito Santo e as três crianças coroadas e que percorreu o local onde se fez a distribuição do bodo aos pobres, composto de pão, carne e vinho. A banda das Oficinas de S. José executou, no recinto, alguns números de música.

## Um chinês imortal

JÚLIO Dantas, num dos seus magníficos folhetins de *O Comércio do Pôrto*, revela-nos que um considerável sábio, professor da Universidade de Pekim, descobriu em Kaishen um chinês de 259 anos de idade, chamado Li-Ching-Yun, nascido em 1678, durante o reinado do segundo imperador da dinastia Manchú.

Neste século de vertigem, de velocidade, de «records», a China, cujo sentimento de pátria está despertando assombrosamente, pode apresentar, com orgulho, como uma figura estranha de museu, um homem com cinco séculos de existência.

De que será feito esse homem de extraordinário?

De carne e óssos como todos os mortais, ou de porcelana como esses maravilhosos e encantadores bonecos, que constituem uma das maiores glórias da arte chinesa?

Diz Júlio Dantas, comentando o facto, que se é mau viver de menos, o pior é viver de mais. De facto, este chinês de 259 anos, deve sentir-se imensamente aborrecido, porque em vez de viver uma vida, renovada de dia para dia, está condenado a adorar os mesmos deuses, a conhecer os mesmos homens e a desejar e a adorar as mesmas mulheres.

Pobre chinês — condenado a vê morrer de velhos, os meninos e as meninas a quem vê nascer!

# O Caminho de Ferro

*da*

## Beira Alta

### em 1938

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

**Q**UÁSI meio século da vida profissional consagrado com paixão aos serviços ferroviários justificaria o interesse e perseverança com que deles me ocupo. À força do hábito junta-se porém a primacial importância dos caminhos de ferro na economia nacional. Nem todos lhes dão, ao parecer, o devido apreço a julgar pelo relativo abandono a que tem sido votado o problema ferroviário.

Há cerca da um ano um grupo de competentes procurou esclarecer a opinião por uma série de conferências substanciosas e objectivas. Trabalho baldado! Não há piores cegos que os que não querem ver.

As repercussões de crise geral juntam-se causas especiais abandonadas à sua livre acção e que impelem as linhas férreas para a ruina total. Dir-se-ia que esta é aguardada e antevisão com secreta complacência.

O exame dos relatórios de 1938 é a melhor prova concreta de verdade dessas reflexões genéricas, que a muitos parecerão talvez vagas e inconsistentes.

Analisemos hoje o Relatório da Companhia da Beira Alta, cuja cuidadosa administração é proverbial.

A receita, depois de deduzidos impostos e reembolsos, foi de 11.236 contos ou mais 464 que em 1937.

As despesas atingiram 10.577 contos, ou mais 600 que em 1937, de modo que o exíguo produto líquido se reduziu a 659 contos, menos 136 que no ano anterior.

O resultado foi a diminuição do pagamento dos encargos das obrigações.

É necessário não esquecer que as receitas de 1938 deveram o aumento ao adicional de 10% temporário autorizado pela infeliz lei n.º 1965 de 18 de Março de aquele ano.

Consultando os dados estatísticos vemos que houve 645.681 passageiros contra 679.206 em 1937 ou menos 30.525; se a receita respectiva aumentou 282 contos, foi isso devido ao adicional.

Os passageiros dividiram-se do modo seguinte:

	1938	1937
Nacionais . . .	641.091	673.943
Internacionais . . .	7.590	5.263

Em 1935, primeiro ano antes da guerra em Espanha houvera 9.617 passageiros internacionais.

A grande velocidade acusa em 1938 13.832 toneladas com 1.115 contos de receitas contra 15.036 toneladas e 1.171 contos de receitas no ano anterior.

Vejamos agora a pequena velocidade:

	1938	1937
Toneladas . . .	189.830	192.263 – 2.433
Receita (contos). . .	5.964	5.721 + 232

É sempre o adicional a mascarar parte da quebra do tráfego devida à concorrência do automóvel.

O quadro seguinte das médias anuais do tráfego desde 1925 é bem elucidativo:

Períodos	Média anual de passageiros e receitas			
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Receitas
6 anos, de 1925 a 1930	34.438	119.198	647.664	5.487.122\$65
6 anos, de 1931 a 1936	17.245	68.545	588.877	4.377.006\$49
Ano de 1937 . . .	15.211	45.543	618.452	3.705.676\$09
Ano de 1938 . . .	14.101	43.552	591.028	3.987.919\$92

Reproduzimos agora o quadro análogo relativo às mercadorias:

Períodos	Média anual de receitas de mercadorias e outras		
	Grande Velocidade	Pequena Velocidade	Fóra do Tráfego
6 anos, de 1925 a 1930	1:738.054\$25	6:810.714\$16	191.679\$06
6 anos, de 1931 a 1936	1:240.724\$92	6:827.302\$41	225.237\$76
Ano de 1937 . . .	1:170.863\$04	5:721.514\$72	173.728\$75
Ano de 1938 . . .	1:115.862\$26	5:953.966\$22	178.340\$25

Depois de mostrar que o aumento de receitas em 1938 foi devido exclusivamente ao adicional, pondera judiciosamente o relatório:

«Sente-se através d'estes elementos estatísticos que o público abandonou o caminho de ferro à medida em que se lhe deram estradas em condições de poderem transitar os automóveis; mas que subsiste um mínimo de pessoas que ficam ainda afeiçoadas ao caminho de ferro, pela segurança e pela comodidade incontestáveis que êle oferece sobre o frágil carro de estrada ordinária. São 3.700 contos que a nossa Emprêsa pode ter como receita certa desfa origem.

Mas quanto às mercadorias, vê-se pela baixa média anual da grande velocidade, que veio de mais de 1.700 contos a uns 1.100 contos, por ano, que possivelmente há uma receita perdida de 600 contos, ou talvez substituída por outra que se classifica na pequena velocidade, porque a mercadoria pode expôr-se aos perigos da estrada, que o passageiro quer evitar.

Na pequena velocidade, batem-se com decisão o caminho de ferro e a camionagem; mas nós sentimos o golpe desta, tão rudemente que a receita desceu de 6.800 contos a 6.000.»

Por outro lado a compressão das despesas, feita em geral com prejuízo da exploração não pode ultrapassar limites além dos quais periga a segurança da circulação. Foi assim que na renovação da via houve que dispender 630 contos em 1938.

No relatório apenas se faz breves referências às causas da crítica situação actual expostas já anteriormente.

«Será escusado repetir neste relatório o que dissemos no referente a 1937, quanto às causas do mau resultado do ano de 1938: o desenvolvimento do automóvel no transporte de passa-

## HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Junho de 1899

### Automobilismo em Portugal

Foi pedida á camara municipal de Lisboa a concessão do exclusivo da viação por automoveis durante 50 annos para uma companhia que se organisaria para a exploração do privilégio.

Queremos crêr que tal concessão se não fará nem por um anno só. Basta o que por ahi ha. Monopolizar a viação em automoveis, que tamanhos progressos vae fazendo e que ainda não chegou á sua formula definitiva, não seria zelar os interesses dos municipes, mas prejudical-os.

Ainda havemos de vêr pedir o monopólio das carroças, dos trens de praça, das bicycletas e talvez o do calçado de coiro.

As finanças da camara estão apertadas; ha lá muitos empregados e ha também muitos influentes que desejam os predios desafrontados de edificações e querem expropriações para jardins e outros benefícios publicos.

Mas isto não é motivo para que, com a miragem na participação de lucros dos monopolios, se permitta a gananciosa exploração dos pobres alfaias. Antes um jardim defronte da casa de cada influente.

### Linhos Portuguesas

**Tremvias do Porto** — No vapor *Hermes* veiu de Antuerpia uma machine Fancot de 500 cav. vap. que a Companhia Carris de Ferro resolveu installar na sua fonte electrica ou central da Arrabida para o serviço dos tremvias electricos. Logo que esteja assente e a funcionar far-se-ha o serviço de tracção electrica nas ruas dos Clerigos e de Santo Antonio.

**Caminho de ferro na Bahia dos Tigres** — O sr. engenheiro hydrographo Baldaque da Silva como representante de varios capitalistas requereu a concessão d'uma linha que, partindo da Bahia dos Tigres ou de Porto Alexandre, se dirija ao interior.

Não se pede subsidio nem garantia de juro, mas alguns terrenos, e conjuntamente a concessão de docas, caes, pontes de carga.

A companhia seria para todos os efeitos portugueza.

Esta linha, como a pedida pela companhia de Mossamedes, é uma linha de penetração.

geiros e de mercadorias, e a guerra de Espanha que perturbou a circulação internacional.

Não se pode calcular por quanto tempo as suas conseqüências continuarão a influir na economia das emprêsas ferrovírias.

Ficam por isso pendentes as soluções que precisamos de dar a alguns problemas instantes da nossa Companhia.»

Porque se não tomaram providências estudadas e propostas há quatro anos?

É ociosa a resposta: porque se não quiz.

# A IX FEIRA DO LIVRO

A Associação dos Livreiros de Lisboa organizou este ano, no Rossio, a IX Feira do Livro.

Empreendimento louvável, a Feira tem contribuído não só para a propaganda dos principais escritores nacionais e estrangeiros como tem sido, também, um elemento de primeira ordem para o levantamento do nível cultural do nosso povo.

Na verdade, hoje lê-se muito mais do que há dez anos; há mais gôsto pelos livros; formam-se pequenas bibliotecas; há mesmo, em certas classes, o orgulho de possuir livros, que são os melhores



Sua Ex.<sup>a</sup> o Chefe do Estado, recebendo um livro editado pela Livraria «Portugália»

companheiros da vida e regista-se também o facto de nas camadas operárias haver já pessoas de cultura apreciável. É um bom sintoma. Há-de ser o livro que há-de enriquecer o espírito da nação.

Sua Ex.<sup>a</sup> o Sr. General Carmona dignou-se comparecer no dia da inauguração da IX Feira do Livro, tendo recebido as homenagens da Associação dos Livreiros.

O sr. Raúl Dias, sócio da importante Livraria «Portugália», da Rua do Carmo, ofereceu ao Chefe da Nação um exemplar do belo livro «As Senhoras Infantis», edição recente daquela casa.

## Congresso Internacional de Caminhos de Ferro

Ao contrário do que publicaram todos os jornais da manhã, excepto *A Voz*, o sr. General Raúl Esteves e capitão Mário de Oliveira Costa foram para Paris em serviço da Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e não com o fim de assistirem ao Congresso Internacional de Caminhos de Ferro que só tem logar no próximo ano de 1940, em Berlim.

# Vida Ferroviária

## Escola de praticantes de 1914 do Minho e Douro

Por iniciativa dos srs. Augusto Carneiro e António Sousa, chefes em Campanhã, e António P. Teixira, fiel na Estação do Pôrto, deve realizar-se no dia 2 de Julho próximo, um almoço de confraternização, Estação do Bom Jesus de Braga, para comemorar as «bodas de prata» da vida ferroviária dos alunos que há 25 anos freqüentaram a escola de praticantes do Minho e Douro.

## Ao serviço da C. P.—Aposentação dum ferroviário exemplar

O sr. José António Rodrigues, chefe da 1.<sup>a</sup> Circunscrição da Exploração da C. P. acaba de solicitar a sua reforma de funcionário daquela companhia.

Retira-se o sr. José António Rodrigues com o activo de 50 anos de serviço exemplar, pois entrou para a C. P. em Março de 1889, como praticante na estação de S. Martinho do Pôrto, de onde é natural.

A sua folha de serviços é bastante honrosa, enriquecida com inumeros elogios recebidos e o registo das promoções por distinção, de que foi alvo.

Estimado e considerado por seus superiores, colegas e subordinados, o sr. José António Rodrigues deve apresentar as suas despedidas ao pessoal da Estação de Santa Apolónia, no fim do corrente mês.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta ao sr. J. António Rodrigues os seus melhores cumprimentos.

## Sapadores de Caminhos de Ferro

### Homenagem aos Mortos da Grande Guerra

Os recrutas do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, homenagearam no passado dia 12, os militares tombados nos Campos de França e África, depondo um ramo de cravos, no Monumento aos Mortos da Grande Guerra.

Pelas 16 horas, a Companhia de Recrutas, comandada pelo sr. capitão Henrique Santa Clara da Cunha, formou em frente do Monumento e ao toque de continência apresentou armas, enquanto dois soldados depunham uma crôa de flôres.

O aprumo e a correção dos movimentos despertaram no público admiração e entusiasmo.

A cerimónia assistiram, além dos primeiro e segundo comandantes da unidade, srs. coronel José dos Anjos e major Peres, numerosa oficialidade e os representantes da Liga dos Combatentes, srs. coronel Carvalho Meneses e capitais Gomes e Almeida.

NA ESCOLA PROFISSIONAL DE ANTÓNIO DE VASCONCELOS CORREIA

# Festa em honra do Governador Civil de Lisboa

Temos presenciado festas, sessões e outras cerimónias na Escola de Campolide; ali escutámos o elogio da obra do Senhor Doutor Oliveira Salazar, no aniversário da sua posse da pasta das Finanças; assistimos à inauguração do Crucifixo e, simultaneamente, dos retratos dos Senhores Presidentes da República e do Conselho. Sempre a mesma ordem se nota nas coisas, sempre o mesmo escrupulo nas afirmações das pessoas que falam, sempre um espírito de honestidade firme e sóbrio impregna a atmosfera da Escola.

Tudo ali se passa debaixo do governo assisado dos ferroviários e sob a orientação de professores dedicados, uns e outros colaborando pacatamente, sem reclamos, na maior obra que porventura pode ser levada a efecto em prol dos filhos dos empregados no Caminho de Ferro — a instrução. A instrução e a educação pois, a par de conhecimentos relativos à sua formação profissional, os estudantes recebem constantemente lições inspiradoras duma sã moral. É assim que (este é um exemplo), para lhes incutir sentimentos de solidariedade e hábitos de administração, eles gerem a Caixa Geral, fiscalizados por um Director do Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide.

Em 4 do corrente, a pretexto de prestar culto às qualidades beneméritas do Sr. Governador Civil de Lisboa e de lhe agradecer generosidades havidas para com a instituição, efectuou-se na sede da Escola uma curta cerimónia que deixou S. Ex.<sup>a</sup> muito bem impressionado pelo que viu suscitando palavras de justo aprêço e de incentivo dirigidas a todos quantos trabalham em obra tão louvável.

O sr. Coronel Lôbo da Costa chegou cerca das 11 horas acompanhado dum secretário. Cumprimentado pelos corpos directivos, srs. Carlos Rodrigues Parreira,

## Paris a Hendaia

Foi inaugurada em 24 de Maio a linha férrea electrificada de Paris a Hendaia.

É a mais extensa da Europa, pois tem a extensão de 814 quilómetros.

O comboio eléctrico efectuou o percurso Paris-Bordeus (582 quilómetros) em cinco horas e quinze minutos.

Ernesto Duarte e Silva, José Geraldo Lopes, José Maria Figueiredo, João Duarte Vitorio e Carlos Parreira e pelos professores do Curso Técnico, examinou a decoração de duas salas de aula, onde, depois, as professoras, coadjuvadas por alunas, serviram um lanche aos pequenos das primeiras classes.

Aberta a sessão, falou em primeiro lugar o presidente da Direcção sr. Ernesto Duarte e Silva, chefe do Depósito de Campolide, que resumiu a vida da Escola justificando quanto merecedor é do apoio das entidades oficiais e da C. P. um estabelecimento escolar hoje freqüentado por 280 alunos primários e, mercê e através das maiores dificuldades, apenas por 80 no curso técnico. Referindo-se ao Estado Novo proferiu estas significativas palavras: «Completamente integrado na Ordem Nova — posso afirmá-lo — está o pessoal da C. P., disciplinado, compenetrado dos seus deveres e sem outro ideal que não seja o do trabalho honesto. Por isso, o Sr. Governador Civil entendeu dever auxiliar a Escola onde os filhos dos ferroviários vêm aprender a ser homens de bem, hábeis empregados e bons portugueses.

Passou depois a explicar, em breve resenha, o que se tem feito: excursões de estudo (poucas porque os estudantes, de dia estão nas suas ocupações); lições e conferências feitas por individualidades de fora; envio de bibliotecas ambulantes às estações de toda a rede, oficinas, depósitos de máquinas, escritórios regionais; resposta a consultas abrangendo assuntos de ordem técnica ou de cultura geral; prática de actos de fraternidade humana, por intermédio da Caixa Escolar, que auxilia os mais necessitados...

Terminando por desculpar-se de ter feito tal descrição de factos, alega que «de vez em quando são devidas estas satisfações às pessoas que consideramos amigas para as ter ao corrente dos nossos progressos e para verem que não desmerecemos do seu interesse».

Seguem-se rápidas considerações do sr. Fernando Santos de Almeida, finalista do curso profissional, que agradece em nome dos alunos o auxílio dado à Escola pelo Sr. Governador Civil e exprime o desejo de ele e os seus colegas ao concluir os estudos, não percam o contacto com a Escola, não se demitem de

sócios da Associação Escolar, nem se desliguem da sorte dos que venham a carecer do amparo que ela lhes costuma dar. O sr. Santos de Almeida faz com inteligência esta dedução acertada: viu «durante cinco anos de freqüência, dentro do edifício de Campolide, pessoas de elevada posição social, individualidades oficiais — entre elas o já então Senhor Ministro da Educação Nacional, Dr. Carneiro Pacheco, dirigentes da C. P., professores estranhos ao serviço escolar... Da qualidade dos visitantes e do interesse carinhoso que têm manifestado pelo que se passa na Escola, conclue-se que somos felizmente acompanhados por uma corrente de opinião favorável de pessoas cuja amizade muito nos honra e serve de estímulo ao nos-

Distrito resolveu imediatamente com a maior generosidade. O sr. Geraldo Lopes termina as suas palavras dizendo que a instituição de que faz parte «tinha o dever de homenagear o sr. Coronel Lôbo da Costa até porque, ao destacar a sua prestigiosa figura, tem ocasião de apontar aos seus associados e alunos da Escola um exemplo padrão que deve ser imitado».

Seguidamente foi descerrado o retrato do ilustre Chefe do Distrito, acto que justamente todos os presentes sublinharam com uma prolongada salva de palmas.

Por último, o Sr. Governador Civil agradeceu, num breve e elegante improviso, a manifestação de reconhecimento de que foi alvo, incitando aqueles que têm contribuído para os progressos da Escola de «Campolide» a prosseguirem no caminho traçado.

S. Ex.<sup>a</sup> ouviu, interessado, algumas canções, graciosas recitações e o hino da «Mocidade Portuguesa» entoado por 280 crianças e retirou-se acompanhado até à porta pela direcção da instituição e professores presentes.

A Gazeta dos Caminhos de Ferro associa-se à homenagem dos ferroviários ao Sr. Governador Civil de Lisboa e felicita os dirigentes da Escola Profissional de António de Vasconcelos Correia pelo exito da sessão de 4 do corrente, que foi ao mesmo tempo uma festa escolar proficientemente organizada pelas professoras oficiais srs.<sup>as</sup> D. Fernanda Soares Moutinho, Luzia Leite Brandão, Emilia Augusta Valente e Eugénia Fonseca, que revelaram a sua dedicação pelo ensino, pela Escola, e um escrupuloso trabalho na preparação das crianças que, assim, contribuíram para tornarem muito agradáveis os momentos que ali passámos.

## Falta de espaço

Por absoluta falta de espaço somos obrigados a deixar para o próximo número, alguns artigos entre os quais os dos nossos prezados colaboradores, «O 1.º Congresso Nacional de Transportes e o problema dos transportes terrestres», pelo sr. Eng.<sup>o</sup> Avelar Ruas; e «Em defesa do património ferroviário português», pelo sr. Dr. João Barros Santos.



O Sr. Governador Civil na Escola Vasconcelos Correia, rodeado das alunas

do trabalho. Há, portanto, quem, fora da Escola, siga os seus passos e — quem sabe? — reconheça o valor da obra já efectuada».

Em terceiro lugar usou da palavra o sr. José Geraldo Lopes, director do Grupo Instrutivo Ferroviário de «Campolide» e defensor ardente da instrução da classe ferroviária. Foca a personalidade do sr. Coronel Lôbo da Costa como amigo dos desamparados, dos infelicitados e desprotegidos da sorte e relata, com pormenor e diante da maior curiosidade e admiração da assistência, um caso ocorrido com uma desgraçada viúva que, rodeada de dez filhos menores, confiadamente bateu à porta da Escola, caso que o Chefe do

# 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

(Conclusão)

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

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

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

«Desafogue-se a situação das actuais emprêsas, estudada de acôrdo com elas e com larguesa de espírito, que deriva da recta noção do interesse público.

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

#### V PARTE

##### Situação da C. P.

##### Reformas empreendidas

A brilhante conferência do sr. dr. Fezas Vital e a magistral monografia da vida da C. P. nos últimos 43 anos, ilustada com grande número de preciosos gráficos, elaborada pelo sr. engenheiro Vasconcelos Correia, mostraram exuberantemente como a nossa principal emprêsa de caminhos de ferro, que dos três mil e quinhentos quilómetros de rede explorou cerca de dois mil e quinhentos de via larga, procurou vencer as dificuldades com que tem lutado, filhas umas de causas gerais, outras de concorrência da camionagem, da desvalorização do escudo, do novo convénio com os credores e do arrendamento das linhas do Estado.

Não é possível incluir na presente síntese de quatro conferências largo resumo desses estudos.

Vêem-se por êles os progressos realizados, as reduções de despesas efectuadas, as modificações dos serviços técnicos para acelerar e embaratecer as reparações da via e do material circulante.

O sr. dr. Fezas Vital citou os déficits colossais dos caminhos de ferro em diversos países:

Suiça . . . . .	181 mil contos
Bélgica . . . . .	503 » »
Itália . . . . .	705 » »
Inglaterra . . . . .	1:760 » »
Alemanha . . . . .	2:697 » »
França . . . . .	5:162 » »
França em 1933	4 biliões de francos

Em tôda a parte se procurou manter o crédito das companhias.

A C. P. viu descer a receita de 281.000 contos em 1929 a 240.000 contos em 1937, menos 41 mil contos.

O convénio deu lugar a um encargo de 7.500 contos e a desvalorização de escudos 8 mil.

São precisas 38 carruagens nas linhas da C. P. e 35 e 162 vagões nas linhas arrendadas, e 35 locomotivas material que custa 48 mil contos. O reforço exige 48 mil contos.

O arrendamento das linhas do Estado determinou o encargo de déficits, que somaram 43.856 contos (o de 1937 foi de dez mil novecentos e trinta e dois contos).

O Estado, pelo contrário, recebeu 58.442 contos de renda fixa e mais o imposto no valor de 116.446 contos. Pois autorisou a concorrência, que não havia antes.

Entretanto os corpos gerentes da C. P. receberam pelas gerências das linhas do Estado 64 contos, em média, por ano!

A C. P. realizou grandes economias. Nos agentes do quadro diminuiu 1.553 na importância de 12.400 contos; 47 empregados superiores foram suprimidos. Há 62 engenheiros (diziam 600) e desde

1928 não há admissões. Em mil contos de despesa com pessoal há 11 contos com pessoal dirigente. As gratificações são de 150 contos por ano para 20.187 agentes. Reformas, socorros, assistência, saúde, custam à companhia 20.000 contos.

Como exemplo dos esforços para desenvolver o tráfego observou o conferente:

«1.º — que o número de agentes comerciais tem aumentado progressivamente;

«2.º — que aos Serviços se deve já a organização, desde 1933 a 1937, de 115 «Expressos Populares», 24 «Combóios Mistérios», 21 «Combóios Turísticos», 76 «Combóios de Excursão», ou sejam 236 combóios, com um total de 104.834 passageiros, e isto para não falar nos combóios especiais por motivo de festas e romarias, que, só em 1937, atingiram o número de 57, transportando 183.241 passageiros;

«3.º — que, na parte respeitante a mercadorias, se estudaram e celebraram numerosos contratos especiais, de forma a prender ao caminho de ferro tráfego que começava a abandoná-lo ou mesmo a recuperar tráfego perdido.

«E assim, sob este regime, foram transportadas em 1937, 871.119 toneladas.»

Estudou-se o problema das automotoras.

A regularidade crescente dos serviços é acusada pela diminuição da percentagem das irregularidades em relação ao número de expedições de 0,73 em 1929 a 0,26 em 1936.

A percentagem das indemnizações sobre as receitas baixou no mesmo período de 0,51 a 0,77.

Por ocasião da exposição colonial do Pôrto fizeram-se num dia 30 combóios extraordinários e transportaram-se 30.000 passageiros.

O movimento exigido pelas manobras do Alentejo mereceu o elogio das autoridades militares.

Mantêm-se dois rápidos diários entre Lisboa e Pôrto, apesar de custar um combóio de ida e volta 3.077 contos. 87 % dos bilhetes vendidos têm reduções.

Os impostos são pesados (12 %).

Quanto à concorrência da camionagem, o conferente deu conta das soluções adoptadas em diversos países.

Em Inglaterra as companhias de caminhos de ferro são as maiores accionistas das de camionagem e ficaram assim senhoras da estrada.

Na Suiça os caminhos de ferro criaram duas companhias de transportes por estrada, que trabalham de acordo com êles.

Na Itália regularizam-se os serviços e há uma fiscalização severa.

Nos Estados Unidos sujeitam-se a regras rígidas os transportes por estrada para proteger os caminhos de ferro.

Em França procede-se do mesmo modo.

Chega a altura de dar notícia, infelizmente sumária, da notável monografia do sr. engenheiro

Vasconcelos Correia, que abrange 43 anos da vida da C. P..

Esse tempo foi dividido em 5 períodos; para cada qual se inclue o valor médio da Libra:

1905—1913 . . . . .	4\$582 a 7\$106
1914—1919 . . . . .	5\$663 a 8\$120
1920—1923 . . . . .	18\$339 a 70\$971
1924—1929 . . . . .	13\$395 a 10\$850
1930—1937 . . . . .	10\$825 a 11\$000

Houve o incêndio das oficinas em 1895.

A partir de 1899 há um período de progresso: máquinas Compound, rápidos, carruagens, vagões e automotoras Purrey.

Em 1905 introduziram-se as carruagens de corredor.

Em 1907 passou a haver três rápidos diários do Pôrto.

Aplicaram-se 10 % das receitas ao estabelecimento; média geral 7,5 %.

1915 — Começa a sobretaxa 10 % e o consumo de lenha com os seus inconvenientes.

1916 — Sobretaxa 25 %.

1917 — » 40 %.

3-1919 — Acabou o uso da lenha.

1920 — Sobretaxa 100 %; redução de combóios.

20-21 — Descalabro do escudo.

1921 — Sobretaxa 300 %; houve saldo negativo de 862 contos.

Melhorou o serviço nas oficinas.

Aumentou o percurso.

1924-29 — Foi um período de prosperidade.

Passou para os multiplicadores 11-10,5 e 10 para passageiros e 10 para mercadorias.

É de mencionar a aquisição de material para conclusão da 2.ª via.

O percurso aumentou 53,4 %.

Restabeleceu-se a disciplina.

As demissões nas oficinas desceram de 39 a 0.

Percorso chegou a 5.108.000 quilómetros.

As receitas foram 180.434 contos em 1929, mais 14.60 que em 1926.

1930-37 — Dá-se o declínio das receitas.

Na Divisão de Exploração há menos 710 agentes pelas baixas realizadas.

Elaborou-se um sistema de exploração económica para 755 quilómetros e outra de exploração simplificada para 649. Total 1.404.

Introduziu-se o Dispatching sistem.

Na da Via as economias somaram 111.000 contos por adiamento de obras e execução mais económica dos serviços.

Crearam-se oficinas de porcas, parafusos, etc..

Fez-se a reparação de crossimas e agulhas por soldadura eléctrica.

A Divisão de Tracção economizou 82.000 contos, fazendo grande economia no carvão e óleo.

A despesa de reparação de locomotivas desceu 31.749 contos, assim como o número de avarias. O estado do material de tração melhorou.

Em 1929 houve 33.132 quilómetros de percurso por cada avaria. Em 1937, 67.335.

Melhorou o funcionamento das oficinas.

1929—Carvão por quilómetro maq. 17<sup>k</sup>,639.

1938—» » » 16<sup>k</sup>,231.

1925-1927—Faz-se a transformação das oficinas.

Acelerou-se a reparação das máquinas, que estão mais tempo em serviço.

Procedeu-se à organização científica de trabalho e à sua racionalização, mediante estudo preparatório do material.

Introduziu-se o *Planing* para a grande reparação de vagões e o trabalho à cadeia.

O número de horas de reparação por vagão desceu de 872 a 480.

A Tracção tem menos 2.000 agentes.

No ano 1920-23 o tráfego manteve-se sem depressão.

A actual crise afetou o tráfego.

Desenvolveu a Companhia a instrução prática dos engenheiros mediante estágios e a instrução do pessoal da C. P. contuará a sua obra de progresso.

Não pede dinheiro para novos meios de acção sem ter a certeza de o poder pagar.

Fechou a conferência com a grata notícia de que, se se der certo acontecimento, haverá no próximo ano algumas automotoras nas linhas da C. P.

\* \* \*

Tal foi em breve resumo, essa proficiente exposição da vida da C. P.

## CONCLUSÕES

Importa resumir em algumas conclusões as doutrinas expostas:

Segundo o prejuízo fundamental corrente entre nós, mesmo nas esferas oficiais, o caminho de ferro é um serviço privado, meramente industrial e comercial, sujeito a livre concorrência para a melhoria dos transportes.

Na verdade os caminhos de ferro constituem essencialmente um monopólio de serviço público.

*A utilidade económica e social de uma linha férrea mede-se, não pelo rendimento líquido que produz, mas pelos serviços que presta e por eles se devem aquilatar os encargos que a sua construção impõe.*

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

Constituem um serviço público útil e necessário de primacial importância, cujo funcionamento e progresso o Estado deve assegurar, defendendo-o, coordenando-o com outros meios de transporte,

suprimindo concorrências nocivas e suprindo as deficiências de recursos financeiros das empresas nos termos que o interesse público aconselhar.

Seja o Estado, ou uma empresa, o transportador, os requisitos de segurança, rapidez, igualdade de tratamento e perfeição dos serviços têm de ser impostos e modificados pelo Estado, quando o interesse público o exija.

O Estado tem direitos soberanos e pode fazer exigências ditadas pelo interesse geral, mas tem que compensar os novos encargos não previstos no contrato.

É, pois, este susceptível de revisão. Na essência trata-se de uma associação, em que o Estado delega a exploração na acção privada, mais pronta e liberta de peias burocráticas e abusivas intromissões políticas. A empreza melhor imprime à execução dos serviços públicos, nela delegada, a feição industrial e comercial mais adequada.

Para manter o serviço público nas condições devidas o Estado tem o dever de auxiliar as empresas, no caso de deficiência de disponibilidades:

a)—adquirindo e pondo à sua disposição material circulante;

b)—chamando a si déficits de exploração;

c)—construindo linhas complementares necessárias e entregando-as à exploração.

Resume-se essa acção na intensa cooperação financeira para manter o serviço público, aproveitando a experiência das empresas e pondo-as nas circunstâncias de honrarem os seus compromissos.

Ao findar a minha conferência de 25 de Abril último fiz minha a audácia oratória do nosso grande prosador, o P.<sup>o</sup> António Vieira num sermão célebre.

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

«Deixai-nos, repudiai-nos, desfazei-vos, acabai-nos!

«Mas só digo e lembro a Vossa Magestade, Senhor, que estes mesmos, que agora desfavoreceis e lançais de vós, pode ser que os queirais algum dia e que os não tenhais.»

A vós, Senhores Ministros, prestigiosos representantes dos poderes públicos, não farei a injúria de dirigir essa eloquente apostrofe.

Devo, pelo contrário, formular um voto de esperança e confiança, expressas nestes termos pelo sr. dr. Fezas Vital:

Que o Estado, abstraindo dos «desejos» do público, sempre ilimitados e inconscientes, para olhar, com visão profunda, para as suas «necessidades» e para o Bem Geral, encare este problema e o resolva em nome

# Mestre António Martins

O ATENEU COMERCIAL DE LISBOA  
resolveu consagrar a memória do grande mestre

Por iniciativa da direcção do Ateneu Comercial de Lisboa — instituição que no proximo mês comemora o seu 59.º aniversário — realizou-se no dia 7, à noite, no seu gabinete, uma reunião a que assistiram os srs. Júlio Ferreira Alves, Eurico Ferreira Cabecinha, Orcar de Abreu Castelo Branco, Franklin Pereira e Francisco Ferreira, daquele corpo directivo; António Montez, Augusto Soares, Godofredo Bravo Dias, Jaime Gomes e Alvaro Leitão, da secção de tiro do Ateneu, e os representantes dos jornais diários de Lisboa e Pôrto, jornais desportivos e «Gazeta dos Caminhos de Ferro», especialmente convidados para ouvirem da comissão de tiro da mesma instituição, e tomarem conhecimento da homenagem que vai preparar-se à memória do saudoso desportista e inteligente mestre que foi o dr. António da Silva Martins.

Ouvidas algumas opiniões do presidente do Ateneu e do sr. António Montez que faz parte da Direcção, o sr. Augusto Soares, da secção de tiro, expos a largos traços o programa das festas que serão iniciadas no proximo dia 24 com uma sessão solene de homenagem ao mestre atirador a que assistem o sr. Ministro da Educação Nacional, Eng.º Nobre Guedes e outras entidades civis, militares. Será descerrada uma lápide com o seu nome na carreira de Tiro do Ateneu, seguindo-se o começo da disputa de uma prova a 50 metros para a taça

«Inauguração» e, depois, em Outubro, disputar-se-à outra entre todos os clubes e atiradores portugueses que queiram inscrever-se — a taça «Mestre dr. António Martins», trofeu monumental que perpetuamente será disputado entre todos esses atiradores.

A comissão de honra será presidida pelo sr. Ministro da Educação Nacional — que para tal efeito vai ser convidado — fazendo também parte dessa comissão os srs. general director da Arma de Infantaria; eng.º Francisco Nobre Guedes; o presidente da Câmara Municipal de Lisboa; o presidente do «Comité» Olímpico Português; o presidente da Federação Portuguesa de Tiro; o presidente da Associação dos Atiradores; o director da Carreira de Tiro de Pedrouços e todos os directores dos jornais e Revistas de Lisboa, Pôrto, Coimbra, Setúbal, Evora e Beja, assim como os directores dos jornais desportivos.

Vão ser expedidos, igualmente, convites às pessoas que mais de perto conviveram com o dr. António da Silva Martins e foram seus companheiros de pugnas desportivas para constituirem a comissão de propaganda da homenagem, da qual farão parte, entre outros, os srs. coronéis Pereiro Coelho e Jaime Feliciano de Azevedo; tenentes-coronéis Francisco António Real, Lapa e António Andréa Ferreira; capitão Seguro, Heitor Ferreira, Felix Bermudes, Adolfo Ferreira Lima, Rodrigo Peixoto, Leigorio Silvestre da Silva, António Maria de Carvalhosa, Francisco Paulo dos Santos Mendonça, Alberto Maria Bravo, António Severino Alves, dr. José de Ayala Boto, Jorge Burnay, Manuel Castelo Branco e outros.

O Ateneu solicitou a cooperação de toda a Imprensa, afim de que a homenagem seja revestida da maior imponencia e solenidade.

das exigências de uma economia equilibrada, são os meus votos de português.

Confiemos em quem superiormente dirige os destinos da nossa Pátria, certos de que o problema nacional dos transportes será, como os demais, resolvido à luz clara e sem mancha do Bem comum, do Bem da Nação.

Com o sr. General Raúl Esteves proclamarei o lema fundamental, chave da solução do problema ferroviário:

A solução do problema pode ficar plenamente integrada na fórmula que hoje se proclama:

Tudo pela Nação! Nada contra a Nação!

Disse.

## Regimento de S. Caminhos de Ferro

Por lapso, na crónica que fizemos no último número desta «Revista» sobre a visita de um comboio militar a Setúbal, para prova final dos cursos de especialidade ferroviária, deixámos de citar que as gravuras publicadas foram feitas das fotografias que o sr. capitão Francisco Salgueiro, do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, gentilmente nos cedeu.

Fica feita pois a rectificação, com as nossas desculpas e agradecimentos ao ilustre oficial.

— ESTE NÚMERO FOI VISADO —

— PELA COMISSÃO DE CENSURA —

## IMPRENSA

## "DIÁRIO DO ALENTEJO"

Completou sete anos de existência o nosso preso colega "Diário do Alentejo", que se publica em Beja sob a direcção proficiente do sr. A. Engana. O facto foi comemorado com um brilhante número extraordinário, com variada e distinta colaboração.

O "Diário do Alentejo", ao qual se devem várias campanhas regionalistas, de interesse para tôdas as províncias do país, incluiu neste número um artigo de propaganda da Madeira e de S. Miguel.

Felecitamos o nosso colega de Beja, desejando-lhe longa vida.

## "RENASCENÇA"

Saíu o n.º 197 da revista ilustrada: "Renascença". Recomenda-se pelas suas páginas de actualidades, crónicas, críticas, reportagens, assuntos femininos e de cinema.

São magníficas as fotos que ilustram a página dedicada à peregrinação a Fátima e ainda as de "28 de Maio".

Sumário: As comemorações do 28 de Maio. Em Fátima a 13 de Maio. "Tristezas não pagam dívidas..." (crónica do Porto) — Frederico de Monforte. Cinema e Rádio. Crónicas de... Vista Alegre — Mofino Mendes. Actualidades. Quinzena Artística — Adelaide Félix. Vida Literária. Santarém e a Escola Agrícola. Crónica Musical — Gomes da Silva. A Festa da Família em Vila Real. Secção Feminina — Dirigida por Nelly. No Cadaval. Na Capa — "Brincando" — Foto João Martins.

**Linhos Portuguesas**

## Transportes de Leiria

Os preços dos transportes entre a estação e o despacho central de Leiria, de harmonia com o estabelecido no 45.º complemento à tarifa de camionagem, passaram a ser os seguintes:

Da estação de Leiria a Leiria-Central, ou vice-versa: bilhete simples, 1\$50; bilhete de ida e volta, 2\$40.

O prazo de validade dos bilhetes de ida e volta no caminho de ferro é ampliado por mais um dia.

Bagagens (por fracção indivisível de 10 quilos): da estação de Leiria a Leiria-Central, ou vice-versa, \$40; mínimo de cobrança, 2\$00.

Mercadorias em grande e em pequena velocidade (por fracção indivisível de 100 quilos): da estação de Leiria a Leiria-Central, ou vice-versa — preços e mínimos, até 200 quilos, \$25, 1\$50; de 201 até 1.000 quilos, \$20, 5\$00; de 1001 até 3000, \$15, 20\$00; de 3001 até 6.000, \$10, 45\$00; de mais de 6.000, \$08, 65\$00.

## Viagens e Transportes

## Horário Anual da Carreira de Passageiros entre Viseu e Porto

Pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, — Linhas de Vale do Vouga — foi-nos fornecido o novo horário anual da carreira de passageiro entre Vizeu e Pôrto, concessionário Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal, que a partir de 1 de Junho do corrente ano se encontra em vigor, anulando dêste modo, todos os horários anteriormente aprovados; assim:

	Chegada	Partida
Vizeu . . . . .	6,25	
S. Pedro do Sul . . . . .	7.00	7.06
Santa Cruz da Trapa . . . . .	7.24	7.25
S. João da Serra . . . . .	7.55	7.56
Junqueira . . . . .	8.36	8.36
Macieira de Cambra . . . . .	9.09	9.10
Vale de Cambra . . . . .	9.20	9.25
Oliveira de Azeméis . . . . .	10.05	10.10
S. João da Madeira . . . . .	10.25	10.30
Pôrto . . . . .	11.30	—

	Chegada	Partida
Pôrto . . . . .	—	17.45
S. João da Madeira . . . . .	18.45	18.45
Oliveira de Azeméis . . . . .	19.00	19.05
Vale de Cambra . . . . .	19.45	19.50
Macieira de Cambra . . . . .	20.00	20.01
Junqueira . . . . .	20.39	20.39
S. João da Serra . . . . .	21.24	21.25
Santa Cruz da Trapa . . . . .	22.00	22.01
S. Pedro do Sul . . . . .	22.20	22.25
Viseu . . . . .	23.00	—

Efectuam-se às 2.ªs, 4.ªs, 5.ªs e sábados

## ESPECTACULOS

## CARTAZ DE HOJE

## TEATROS

AVENIDA — 21,45 — «Consciencia».  
APOLÔ — 21 e 23 — «Lá vai Lisboa!..».  
VARIEDADES — 20,30 e 22,45 — «Ribatejo».

## CINEMAS

EDEN 21,30 — «Kildare, médico moderno».  
TIVOLI — Sempre estreias.  
OLÍMPIA — 15 e 21 — «Lobos do mar».  
SÃO LUIZ — Bons filmes.  
CAPITÓLIO — Parque Mayer.  
ODÉON — Programas de bom agrado.  
PALÁCIO — Estupendos programas.  
CENTRAL — Restauradores.  
CONDES — Programas de fino agrado.  
LYS — Programas variados com filmes escolhidos.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

# EFEMÉRIDES

1888

1938

(Continuação)

1928

**16 de Outubro.** Os Caminhos de Ferro na Itália e a sua electrificação continuam a ser encarecidos pela Imprensa mundial.

**1 de Novembro.** A Associação dos Engenheiros Civis entende que se deve concluir as linhas de Vila Viçosa a Elvas; Reguengos à Fronteira Espanhola; S. Tiago de Cacem, a Sines, e, da Fronteira a Tôrre das Vargens.

**16 de Novembro.** No fim do ano corrente o Governo Espanhol, pela sua folha oficial, convidará vários concorrentes à electrificação de 5 mil quilómetros de linhas férreas em regiões várias.

**1 de Dezembro.** Foi concluída a construção da segunda via entre Mogofores e Oliveira de Bairro, na linha do Norte tendo já sido iniciados os trabalhos do seu prolongamento até Aveiro.

**16 de Dezembro.** A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha acordou estabelecer rápidos especiais de Madrid a Santander, Gijon e S. Sebastian, a exemplo do que se tem feito em Portugal a título de bilhetes de banhos para as suas longínquas praias.

1929

**1 de Janeiro.** Pelas classes económicas de Nelas é feita uma representação à Comissão Revisora do Plano da rede ferroviária do País, instando pela inclusão nesse plano da linha de penetração da Serra da Estréla, que servirá centros importantes, como Covilhã, Unhais, Loriga, S. Romão, Seia, Nelas e Vizeu.

**16 de Janeiro.** Solicita-se que a linha férrea Setil-Peniche, tenha entroncamento na linha do Norte, Setil, e na de Oeste, nas Caldas da Rainha.

**1 de Fevereiro.** A exposição de Sevilha e a ligação Lisboa-Sevilha pelo Algarve constitue grande interesse na Imprensa Luso-Espanhola.

**16 de Fevereiro.** A Companhia dos Caminhos de Ferro Paulistas eleva o seu capital, a fim de construir ramais, na aquisição de material etc, ou seja a electrificação da linha até Rináco.

**1 de Março.**

Segundo consta, é projecto da Companhia Portuguesa construir em breve uma via dupla entre o Barreiro e Setúbal.

—A «Gazeta», recordando, com profunda saudade, o falecimento do seu director sr. L. Mendonça e Costa publica uma gravura à largura de toda a página.

**16 de Março.**

No decurso dos últimos 15 anos os Caminhos de Ferro do Estado Dinamarquês tem transformado um grande número de passagens de nível em passagens subterrâneas e supermontadas.

**1 de Abril.**

O projecto do túnel da Mancha, que ligará a França à Inglaterra, continua na tela da discussão, embora se preconise a sua realização a breve trecho.

**16 de Abril.**

Projecta-se o serviço directo entre Lisboa e Sevilha, comportando, além do rápido diário, via Barreiro (Setúbal), o do Rossio — Vendas Novas — Beja, tendo como terminus Vila Real de S. António.

**1 de Maio.**

Vai ser imediatamente construída a estação férrea da cidade do Vaticano, cujos trilhos entroncarão com os da rede geral da linha férrea do reino de Itália.

**16 de Maio.**

A imprensa refere-se à linha férrea de Valparaíso a Bueno-Aires, que é considerada um dos mais acidentados trajectos ferroviários.

É uma única linha que atravessa a América (o Chile e a Argentina) numa extensão de 1.400 quilómetros, ligando por via terrestre o Oceano Pacífico ao Oceano Atlântico.

**1 de Junho.**

Luca de Têna, que acaba de falecer, foi um dos maiores jornalistas não só da Espanha, mas de todo o mundo.

—Morre em Ponta Delgada o escritor e jornalista sr. Mariano Victor Cabral, um dos directores do nosso preso colega «Diário dos Açores».

**16 de Junho.**

Portugal ergue mais um grande padrão de glória na sua vida colonial com a inauguração do Caminho de Ferro de Benguela e marca o seu lugar primacial com a Inglaterra e a Bélgica.

1 de Julho.

É inumado no cemitério no Alto de S. João o sr. conselheiro Luiz António dos Reis, antigo chefe dos serviços das Alfândegas.  
—A Companhia Portuguesa acusou para o corrente ano um saldo superior a 2.500 contos.

16 de Julho.

A direcção dos Caminhos de Ferro Holandeses empreendeu a electrificação da linha Amsterdão Rotterdam e de vários ramais desta linha.  
—Os empregados das linhas Sul e Sueste e Minho e Douro que se encontravam aguardando reforma, receberam, a partir de hoje, os seus vencimentos pela Caixa Geral dos Depósitos, Crédito e Previdência.

1 de Agosto.

A Comissão Executiva da Companhia Portuguesa resolveu que aos seus empregados sejam garantidas, quando na situação de reforma, as mesmas regalias em que fôram submetidos às juntas médicas.

16 de Agosto.

Vai ser aberta à exploração a segunda via que está sendo construída na linha do Norte.

1 de Setembro.

Vão partir para Barcelona, a fim de assistirem ao V Congresso Internacional da Imprensa Técnica, o redactor da «Gazeta», sr. Carlos d'Ornellas e o representante da «Revista Insular e de Turismo», sr. dr. Diogo Ribeiro.

16 de Setembro.

A Companhia da Beira Alta tem ao seu dispor um grupo financeiro que se dispõe a realizar as obras do pôrto da Figueira da Foz — obras que muito devem interessar à Companhia Portuguesa.

1 de Outubro.

Prosseguem os trabalhos de construção do novo sanatório para tuberculosos que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses mandou edificar na Covilhã.

16 de Outubro.

É aguardada com ansiedade a reforma dos projectos ferroviários espanhóis, isto é: os agrupamentos de rês, regime definitivo de tarifas, e desenvolvimento financeiro das Companhias.

1 de Novembro.

Dos Estados Unidos, informam à «Gazeta», que há cerca de uma centena de carruagens particulares, pertencentes a milionários.

16 de Novembro.

Estabelece-se um novo plano de linhas férreas entre o Douro e o Tejo.  
—Os Caminhos de Ferro na Dinamarca aperfeiçoam os serviços da direcção à distância do funcionamento de um grande número de cancelas, sobretudo à entrada e saída das estações.

1 de Dezembro.

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga monta uma carreira de camionetas entre a estação daquela vila e a da Régua, ligando assim os Caminhos de Ferro do Vale do Vouga aos do Douro e do Vale do Corgo.

16 de Dezembro.

Concluem-se os trabalhos de construção, da nova estação de Vila Franca de Xira, melhoramento que há muito se impunha.

(Continua)

# Os nossos mortos

## VISCONDE DE ASSECA

Faleceu no passado dia 12 vitimado por uma hemorragia cerebral, na sua quinta da Vigia, em S. Pedro de Sintra, o sr. Salvador Corrêa de Sá Benevides Velasco da Câmara (Visconde de Assêca).

Ao proclamar-se a República demitiu-se, sendo a sua actividade consagrada inteiramente à causa monárquica e em especial ao ramo constitucional da família Brigantina.

Em missão de serviço, acompanhou o Sr. General Raúl Esteves, na sua visita à Alemanha, Suécia e Noruega. Era nessa altura Capitão da arma de engenharia, arma a que prestou valiosa colaboração.

Foi Oficial-Mór da Casa-Real, Par do Reino e Secretário particular do Senhor D. Manuel, quando este se encontrava no exílio.

Possui numerosíssimas condecorações nacionais e estrangeiras, tendo recebido na Alemanha, ao assistir ao casamento de S. M. El Rei D. Manuel, a Gran Cruz da Ordem da Conceição de Vila Viçosa.

Recebeu do Senhor D. Carlos, a 25 de Julho de 1903, o título de «9.º visconde de Assêca, com a grandesa que compete aos condes, de Juro e Herdade. . »

Quando da morte de S. M. El-Rei D. Manuel, representou nas exequias a Senhora D. Amélia e a viúva sr.ª D. Vitória, tendo nesta qualidade sido, o único português que acompanhou o féretro régio a bordo do cruzador inglês.

O funeral realizou-se no dia seguinte, de S. Pedro de Sintra para o cemitério dos Prazeres, onde ficou em jazigo de família. Incorporaram-se imensas pessoas amigas do falecido, diplomatas, correligionários, oficiais do Exército e inúmeras famílias titulares.

Recorda-nos ter avistado os srs. Marqueses de Belas, Lavradio, Rio Maior; Condes de Monte Real, Alcaçovas e Seixal, representante da Senhora Dona Amélia de Orleans e Bragança, o sr. dr. José Duarte Figueiredo, pelo sr. Ministro da Educação; embassador de Inglaterra; ministros da Alemanha e Holanda; General Raúl Esteves, capitão Botelho Moniz, Fred Abecassis, Eduardo Ferreira Pinto Basto, José Viana, Eduardo Perestrelo, Jaime Thomson, Vasco Sampaio, etc.

Foram a Sintra depor ramos de flores sobre a urna, os administradores e funcionários da Companhia de Refinação e Petróleos, a cujo Conselho Administrativo pertencia o falecido.

A toda a família enlutada, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», apresenta as suas sentidas condolências.

# PARTE OFICIAL



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 126, II série, de 1 de Junho, publica o seguinte:

#### Repartição dos Serviços Gerais

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

Por portaria de 18 do corrente mês, anotada pelo Tribunal de Contas em 22:

António Gonçalves Areias, escrivário de 2.ª classe do quadro permanente — concedida licença ilimitada, ao abrigo do artigo 14.º e seu § 1.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, a contar de 27 do corrente mês. (Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Por despacho de 24 de Maio:

Manuel António Júnior, fiscal de 2.ª classe do quadro transitório — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Por despacho de 27 de Maio:

Demóstenes Freitas Romeu de Oliveira, segundo oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Domingos Meireles de Sousa, fiscal de 2.ª classe do quadro transitório — idem, idem, idem.

Por despachos de 27 do corrente mês:

Domingos José Mendonça e Joaquim Manuel Mendonça, fiscais de obras a executar por conta do Fundo especial de caminhos de ferro, contratados ao abrigo do artigo 3.º do decreto-lei n.º 26:117, de 25 de Novembro de 1935 — rescindidos os respectivos contratos, a contar de 27 do corrente mês. (Não necessitam de visto ou anotação do Tribunal de Contas).

O «Diário do Governo», n.º 128, II Série, de 3 de Junho, publica o seguinte:

Por portaria de 25 do corrente mês, anotada pelo Tribunal de Contas em 29:

Manuel Gonçalves Malhado Júnior, engenheiro civil de 2.ª classe, do quadro permanente — colocado na situação de licença ilimitada, ao abrigo do artigo 14.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, a contar de 27 também do corrente mês. (Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 129, II Série, de 5 de Junho, publica o seguinte:

Por despacho de 31 de Maio:

Francisco Moraes Ferreira, servente do quadro permanente — concedidos 30 dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo» n.º 130, II série, de 6 de Junho, publica o seguinte:

#### Repartição de Estudos, Via e Obras

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, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 89<sup>m²</sup>,585, à esquerda da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 252,735,50 e 252,780,00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Bairro do Mogo, freguesia e concelho de Oliveira do Bairro, distrito de Aveiro, e confronta ao norte, sul e nascente com o caminho de ferro e ao poente com Feliciano José de Almeida.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

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, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 42<sup>m²</sup>,93, à esquerda da linha férrea de Arganil, entre os quilómetros 27,465,90 e 27,482,30, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia e concelho da Lousã, distrito de Coimbra, e confronta ao norte com caminho público, ao sul e nascente com o caminho de ferro e ao poente com Armando Trindade.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, declarar sobrantes, nos termos do § 1.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933, nove parcelas de terreno a seguir discriminadas, situadas na freguesia de Leça do Balio, concelho de Matozinhos, distrito do Porto, que foram expropriadas de harmonia com o projecto da linha de cintura do Porto de 15 de Agosto de 1904, perfis 28 do quilómetro 9 e 18 do quilómetro 10, e que não foram utilizadas na construção da linha, por virtude da variante de Janeiro de 1930, entre o quilómetro 8,510 do projecto de 1904 e Leixões:

Parcela n.º 197. — Com a superfície de 157 metros quadrados, que confronta: ao norte e nascente com caminho de ferro, ao sul com herdeiros de Manuel Domingos dos Santos e ao poente com herdeiros de José António da Silva.

Parcela n.º 198. — Com a superfície de 1:248 metros quadrados, que confronta: ao norte e sul com herdeiros de José António da Silva e ao nascente e poente com caminho.

Parcela n.º 199. — Com a superfície de 1:584 metros quadrados, que confronta: ao norte e sul com José da Silva Barros, ao nascente com caminho e ao poente com herdeiros de Manuel Domingos dos Santos.

Parcela n.º 200. — Com a superfície de 425 metros quadrados, que confronta: ao norte e sul com herdeiros de Manuel Domingos dos Santos, ao nascente com José da Silva Barros e ao poente com caminho.

Parcela n.º 202. — Com a superfície de 750 metros quadrados, que confronta: ao norte e sul com Joaquim da Silva Castelhano, ao nascente com herdeiros de José António da Silva e ao poente com a estrada municipal.

Parcelas n.ºs 203 e 204. — Com a superfície de 1:243 metros quadrados, que confrontam: ao norte e poente com José da Silva Barros, ao sul com Júlio da Silva Seabra e ao nascente com a estrada municipal.

Parcela n.º 205. — Com a superfície de 2:175 metros quadrados, que confronta: ao norte e nascente com José de Barros, ao sul com Avelino Martins de Carvalho, Aurélio Gárido, Eduardo Ferreira e Manuel Gomes dos Santos e ao poente com António Luiz.

Parcela n.º 206. — Com a superfície de 696 metros quadrados, que confronta: ao norte e poente com António Luiz, ao sul com António Luiz e José de Barros e ao nascente com José de Barros.

Parcela n.º 207. — Com a superfície de 276 metros quadrados, que confronta: ao norte, sul e nascente com António Luiz e ao poente com a estrada nacional n.º 1-1.a.

As referidas parcelas de terreno devem ser vendidas em hasta pública, nos termos do artigo 6.º do referido decreto-lei n.º 22:562, em virtude de não lhes serem aplicáveis as disposições dos artigos 4.º e 5.º do mesmo decreto-lei, por as parcelas de terreno estarem excluídas de reversão por terem sido expropriadas antes de 1 de Janeiro de 1927.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro 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, aprovar o projecto de uma passagem superior a construir ao quilómetro 5,496,60 da linha férrea de Leste (Cabo Ruivo), apresentado pela Sociedade Anónima Concessionária da Refinação de Petróleos em Portugal (Sacor).

Por ter saído com inexactidão, novamente se publica uma portaria no «Diário do Governo» n.º 114, 2.ª série, de 18 de Maio do corrente ano:

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, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a super-



Quereis dinheiro?  
JOGAI NO

Gama

fície de 2:602<sup>m²</sup>,85, à direita da linha férrea de Tua a Bragança, entre os quilómetros 13,455,50 e 13,592,50, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Pombal, concelho de Carrazeda de Ansiães, distrito de Bragança, e confronta ao norte com João Rocha, ao sul com António Pinto Magalhães, ao nascente com João Rocha, Amândio Pinto e António Pinto Magalhães e ao poente com o caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 129, III série, de 5 de Junho, publica o seguinte:

Anuncia-se, nos termos do § 1.º do artigo 2.º do decreto n.º 24:422, de 28 de Agosto de 1934, haver requerido Anadia Ludovina Alves de Oliveira, na qualidade de viúva do desenhador, contratado, desta Direcção Geral, António Pinto Salgueiro, por si e como representante de seus filhos menores Jofre, Gracinda, Lectícia, Adelino, Ercília e Jaime, o pagamento dos vencimentos em dívida que competiam ao falecido, no período decorrido de 1 a 13 Abril do corrente, num total de 303\$30.

Qualquer pessoa que também se julgue com direito a parte dêste crédito pode requerê-lo por intermédio desta Repartição no prazo de trinta dias, findo o qual será resolvida a pretensão.

O «Diário do Governo» n.º 127, III série, de 2 de Junho, publica o seguinte:

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses**

Serviço de Contabilidade Central

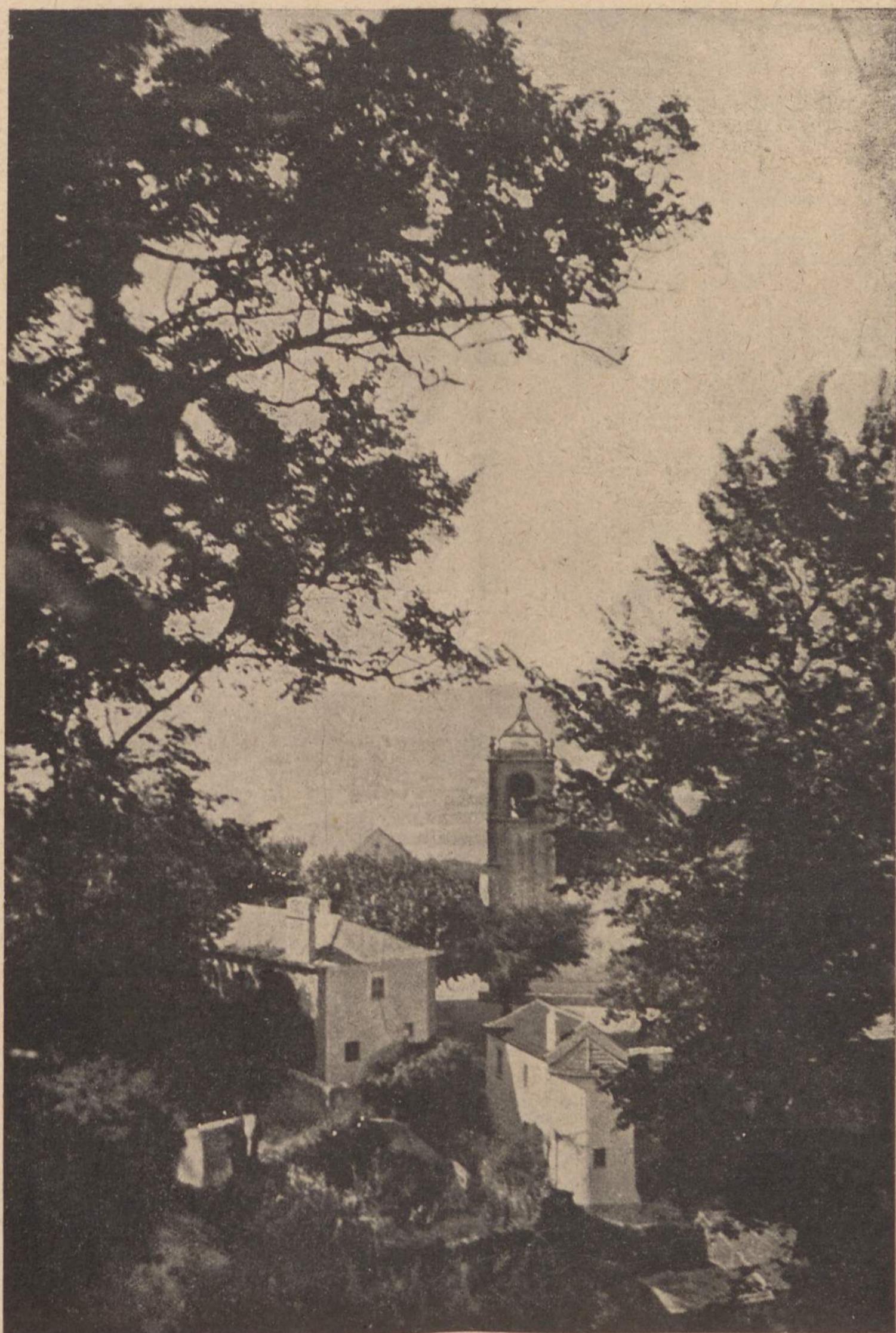
**ÉDITOS DE TRINTA DIAS**

A contar da segunda publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1.866 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), carregador José Manuel Torrado, aos quais se habilita, nesta nata, Joaquina Rita Baptista, viúva do mesmo.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.



Rua do Amparo, 51  
LISBOA  
Sempre Sortes Grandes!



SINTRA—Santa Maria