

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, 67-3.^o—Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

A Praça de S. Marcos em Veneza.—Livros novos.—
Em Defesa do Património Ferroviário Português, entrevista com o sr. tenente de engenharia
ALEXANDRE NOBRE DOS SANTOS. — Uma manifestação turística. — A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses em 1938, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA. — De bom humor, por REBELO DE BETTENCOURT. — Dr. José Bruno Carreiro. — Há quarenta anos.— Imprensa. — Engenheiro Bandeira Vaz. — Ateneu Comercial de Lisboa. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Decálogo do Grupo «Os Carlos». — Figuras Nacionais. — Linhas Estrangeiras. — Parte Oficial. — Efemérides. — Publicações Recebidas. — Os nossos mortos. — Espectáculos.

1 9 3 9

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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:

Engº 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.^{os} 100

ÁFRICA () . . . 72\$00

Empregados ferroviários (tri-
mestre) 10\$00

Número avulso. 2\$50

Números atrasados. 5\$00

LIVROS Novos

Vidas Intimas — Romance de Edgard Marques.

A Livraria «Portugália» dá-nos a conhecer com este volume não só um novo romance como também um novo romancista. Com efeito, Edgard Marques entra na profissão das letras com o romance «Vidas Intimas».

Não conhecemos ainda o nome de Edgard Marques, nunca tinhamos lido nada da sua autoria, nem crónica nem simples artigo. No entanto, a-pesar-da sua nenhuma convivência com o público, o sr. Edgard Marques revela um grande treino na arte de escrever, tal o desembaraço e a facilidade com que a sua pena corre sobre o papel.

O romance é um dos géneros literários mais difíceis. Escritores de grande talento nunca conseguiram fazer senão novelas. O próprio Camilo Castelo Branco, mestre inconfundível da língua portuguesa, se analisarmos rigorosamente a sua obra, não nos deixou mais do que dois ou três romances, entrando na categoria de novelas tudo o mais. E Fialho de Almeida, prodígio semeador de imagens, orquestrador de novos ritmos, foi um admirável novelista e contista, mas nada nos deixou que nos fizesse advinhar o arcaboiço dum romancista.

Na geração nova há dois ou três nomes, que se apontam com admiração e se leem com interesse. Mas terão já subscrito uma obra prima? Terão já traçado um roteiro original, definitivo do romance contemporâneo?

Todo este preâmbulo não se destina a dizer que o sr. Edgard Marques falhou por completo ao escrever o seu romance «Vidas Intimas».

O novo escritor dispõe de qualidades de observação, a ironia é manejada com espontaneidade e o desenho das figuras apresentadas é traçado com interesse. Mas, como dissemos acima, o novo romancista escreve com desembaraço e facilidade. Essas qualidades, todavia, prejudicam-no bastante, pois nenhuma das suas figuras saiu com o vigor necessário, para que o romance seja, de facto, um verdadeiro romance. O prosador tem que ser maior prosador, e o observador tem que escolher e trazer para as páginas dos seus livros aquelas figuras fortes que sejam a síntese dessas pessoas por quem passamos diariamente, que transportam consigo um drama ou que representam mais ou menos conscientemente a farsa da vida.

Edgard Marques pode ser em breve um nome ilustre na literatura contemporânea. O seu romance, que não podemos de modo algum considerar uma obra prima, é, no entanto, uma magnífica promessa. O seu contacto com o público há de desenvolver-lhe o dom da auto-crítica. Um mais íntimo convívio com os grandes mestres de todos os tempos da prosa portuguesa, ha de apurar a sua sensibilidade, as suas exigências de artista.

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

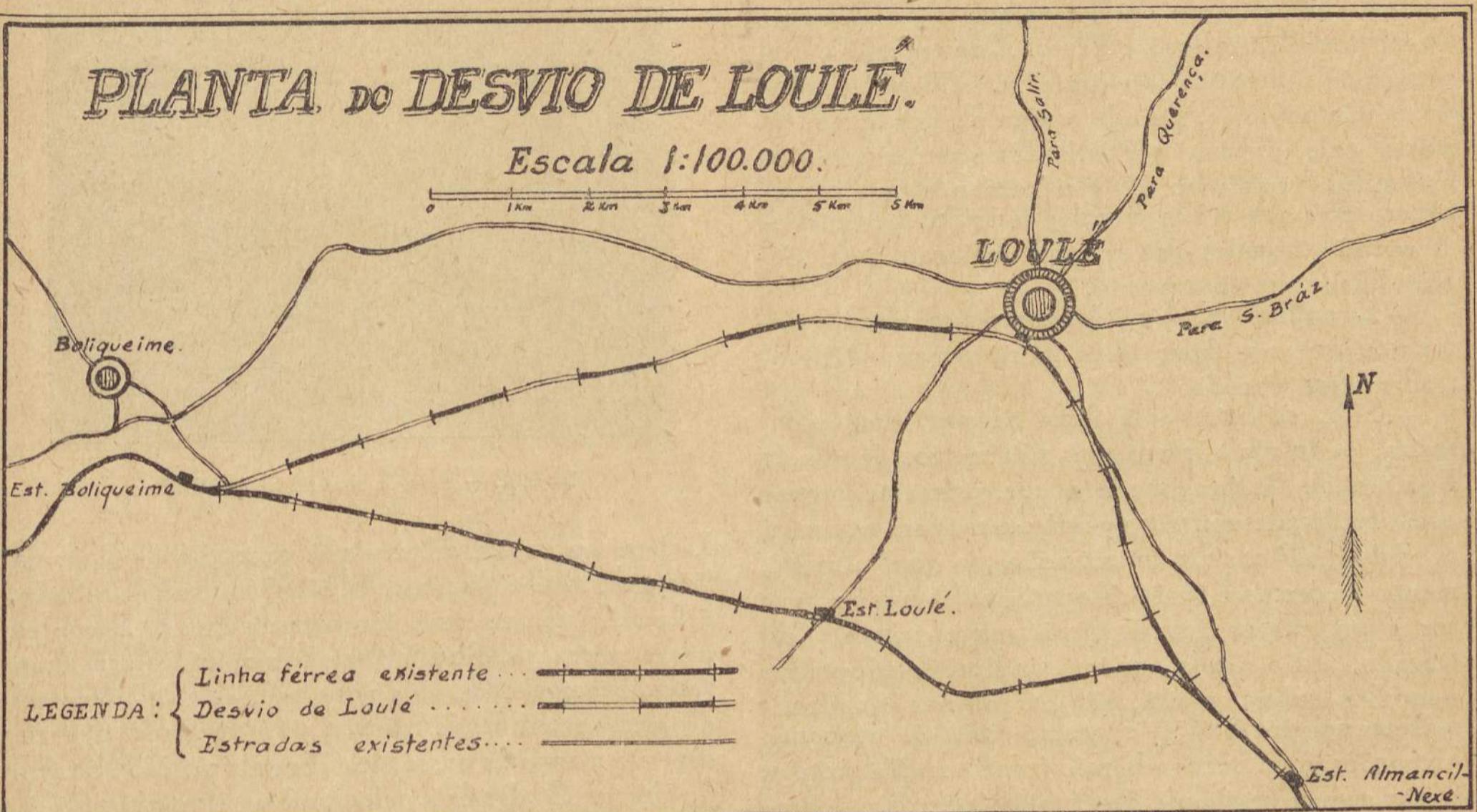
RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º

TELEFONES | P B X 20158
| Direcção 27520

PLANTA do DESVIO DE LOULÉ.

Escala 1:100.000.

0 1 Km 2 Km 3 Km 4 Km 5 Km



Em Defesa do Património

Ferroviário Português

A propósito do Desvio de Loulé, a «Gazeta» entrevista
o sr. tenente de engenharia Alexandre Nobre dos Santos

TENDO achado interessante o tema versado na entrevista que nos concedeu o sr. J. de Barros Santos no número anterior desta Revista, pareceu-nos oportuno procurar alguém que nos fornecesse ainda mais alguns elementos demonstrativos da possibilidade de execução do desvio da via férrea por Loulé.

Por indicação de J. de Barros Santos procurámos um outro louletano, também entusiasta pela realização do maior melhoramento com que a sua terra poderá ser dotada. Esse louletano é o sr. tenente de engenharia Alexandre Nobre dos Santos, que fômos encontrar na Direcção da Arma de Engenharia, a Santa Clara, onde nos acolheu amavelmente e nos expôs a sua opinião sobre o assunto.

O desvio — diz-nos o nosso entrevistado — é o principal dos melhoramentos a que Loulé aspira. Quando o meu amigo Barros Santos me falou no caso e solicitou a minha colaboração julguei a princípio que se tratava do antigo ramal e discordei imediatamente da sua construção; porém, melhor esclarecido, aprovei prontamente a idéia, pois vi nela a causa principal do progresso futuro da minha terra.

— Mas, atalhámos, não chegou a ser posta em dúvida a possibilidade de construção dessa variante da linha férrea em virtude de Loulé se encontrar a uma cota de nível bastante elevada?

— De facto assim aconteceu, e até técnicos ilustres se pronunciaram pela sua impossibilidade prática; eu próprio não me atreveria a afirmar o contrário, se não tivesse tido ensejo de consultar

um estudo, feito em 1926, e existente na Direcção Geral dos Caminhos de Ferro. Este trabalho, executado pelo distinto topógrafo sr. Albino Machado da Encarnação, grande amigo de Loulé e entusiasta pelo desvio, permite demonstrar que esta pretendida variante é tecnicamente realizável. Quero crer que a sua simples consulta fará mudar de opinião aqueles que se pronunciaram pela inviabilidade do seu traçado.

— E poderá V. Ex.^a fornecer-nos alguns elementos que nos dêem ideia da natureza e dificuldades desse traçado?

— Sim, senhor, pois fixei alguns elementos; assim, o desvio começa uns 150 metros depois da Estação de Boliqueime e a sua primeira parte é constituída por um trôço praticamente em patamar, de dois quilómetros de extensão, nô qual o movimento de terras é insignificante; as rampas a vencer e as curvas inscritas na parte restante do traçado, estão ainda aquém dos limites adoptados naquelas linhas; assim, não há rampas com declividade superior a 15% e mesmo essas em pequenas extensões, nem curvas de raio inferior a 350 metros, e isto sem necessidade de grandes atêrras ou escavações, nem de obras de arte importantes; estas limitam-se a dois pontões de 4 metros de vão, dois de 6 metros e duas passagens de estrada, uma superior e outra inferior.

A variante projectada alonga o trajecto actual em cerca de 3 quilómetros, sendo talvez possível reduzir ainda êsse acréscimo de percurso, com algumas rectificações ao estudo, que aliás está bem feito, mas que, tendo sido executado num espaço de tempo reduzidíssimo — que só a competência profissional e a dedicação por Loulé do sr. Albino da Encarnação conseguiu conciliar com a extensão da zona a levantar — não permitiu que se descesse a certos pormenores donde talvez pudesse resultar melhoria e encurtamento no traçado.

— E êsse alongamento de cerca de 3 quilómetros não poderá ser um elemento impeditivo para a execução do desvio?

— Acho que não, se atendermos a que, entre



LOULÉ — Avenida José da Costa Mealha

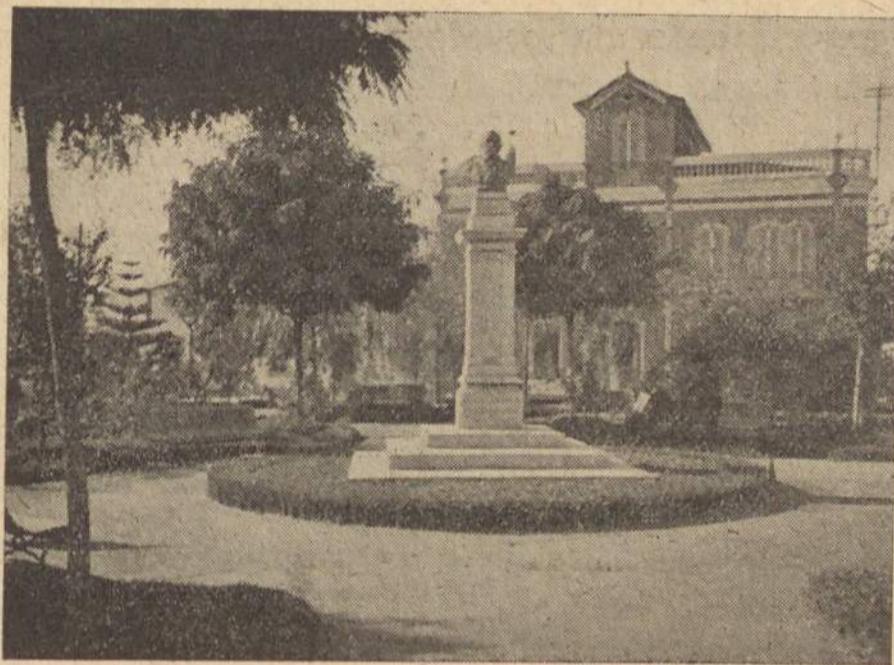
Lisboa e a capital algarvia, à excepção de Beja na linha do Sul e Sueste, e Setúbal na linha do Sado, é Loulé o centro mais importante que se encontra nesse percurso. Sou mesmo de opinião que, num traçado perfeito da linha do Sul, se esta houvesse de ser construída de novo, a vila de Loulé deveria ser um ponto de passagem obrigatório do caminho de ferro. O desvio, pelo qual há tanto tempo se pugna, surge assim aos meus olhos como a correcção lógica a um defeito existente na linha actual. E não julgue que êste pedido de alteração ao que existe é único no nosso país. Posso apresentar-lhe dois exemplos bem significativos: um deles é o da variante de Beja, já estudada, com o objectivo de fazer desaparecer o ponto de reversão existente e colocar a estação da cidade em sítio mais acessível; esta variante, que melhora incontestavelmente o traçado primitivo e simplifica a exploração da linha, irá alongar o desenvolvimento desta em quâsi um quilómetro. O outro exemplo que lhe queria apontar é o da variante de Serpa, no ramal de Moura, também estudada para levar o combóio junto à vila; a-pesar-do aumento de cerca de 5 quilómetros na distância a percorrer, não se hesitou na solução, pois irá servir-se directamente uma povoação de certa importância.

Ora Loulé, centro dum núcleo populacional de perto de 20.000 habitantes e ponto de convergência de várias vias de comunicação, é um meio comercial de destaque, pois tem o privilégio de disfrutar duma situação geográfica invejável, havendo mesmo tendência de para lá convergir o comércio rural de uma parte importante do Algarve e mesmo do Baixo-Alentejo; os louletanos sentem-se, por isso, moralmente crédores dum melhoramento que reconhecem de interesse vital para o progresso e desenvolvimento da sua terra.

— O sr. engenheiro acha que o custo da variante tem compensação garantida no aumento de rendimento da nova linha?



LOULÉ — Mercado Municipal



LOULÉ — Largo Dr. Oliveira Salazar

— É esse um ponto para o qual ia justamente pedir a sua atenção.

Por uma estimativa rápida que fiz, parece-me que não se devem gastar mais de 7 milhares de contos em todos os trabalhos, incluindo os da construção da nova estação de Loulé. Ora, o acréscimo de rendimento da nova linha em relação à actual deve permitir cobrir aquela quantia em relativamente poucos anos... E senão vejamos: o movimento da actual estação de Loulé foi, em 1938, um pouco superior a 700 contos; e toda a gente sabe que esta estação apenas serve a vila para as viagens de longo curso, de passageiros e mercadorias, e mesmo assim em condições, por vezes, deficientes; basta dizer-lhe que apenas o comboio correio tem ligação assegurada para a vila, não existindo para os comboios regionais nem para o rápido qualquer serviço que encaminhe o passageiro em direcção à linha férrea. Ora, se a estação fosse junto à vila, o tráfego regional, que hoje é praticamente nulo, começaria a ser apreciável, justificando, só por si, o esforço dispensado e compensando largamente o capital empatado. Ocorre-me agora estabelecer um paralelo interessante: construído o desvio, Loulé ficaria em relação à capital e restantes terras do Algarve, em condições muito semelhantes às de a vila de Olhão, a qual, pelas últimas estatísticas da C. P. que tive o en-selho de consultar, acusa um tráfego quase duplo do da nossa actual estação. Esse acréscimo atribuo eu apenas ao facto de, no caso de Olhão, a estação estar dentro da vila, pois não creio que a sua importância populacional e económica, sobretudo nesta época de crise conserveira, seja superior à de Loulé, com os seus mercados semanais, as suas quatro feiras anuais e as tradicionais festas de acentuado cunho regional, a que o meu amigo Barros Santos se referiu na entrevista que lhe concedeu.

— E acha V. Ex.^a que o problema tem viabilidade no momento actual, isto é, que o Estado poderá tomar imediatamente o encargo da construção da variante?

— Como o sr. Ornellas sabe, as obras novas e os melhoramentos a introduzir nas linhas férreas do Estado, são pagos com o saldo disponível do Fundo Especial dos Caminhos de Ferro; ora este Fundo que é uma diminuta percentagem do rendimento dos Caminhos de Ferro, tem decrescido constantemente nos últimos anos por virtude da crise ferroviária. Acresce ainda a circunstância de uma parte apreciável do mesmo Fundo se destinar à amortização do empréstimo de 100 mil contos, há tempos contraído para a execução de obras importantes. Fica assim disponível, apenas, pouco mais de uma escassa meia dúzia de milhares de contos que, presentemente, mal chegam para atender necessidades imperiosas das linhas existentes, como sejam, por exemplo, a conservação, reforço ou mesmo substituição de pontes antigas que hoje já não oferecem condições de segurança à circulação.

É talvez por êsse motivo, isto é, pela dificuldade de dar uma solução imediata ao problema, que alguns dos meus conterrâneos se têm mostrado pouco entusiastas, indecisos e fracamente confiantes no êxito dêste empreendimento. Quanto a mim, porém, a questão deve ser encarada de modo bem diferente: — não se trata de saber se a ligação de Loulé à rede ferroviária tem ou não seguras probabilidades de execução rápida, e de fazer depender dessa circunstância a apresentação do pedido aos organismos oficiais. Em qualquer dos casos, Loulé deve procurar demonstrar a justiça que lhe assiste, a vantagem não só local mas geral da solução proposta e conseguir a sua inscrição entre as primeiras realizações a empreender, quando as possibilidades financeiras o permitirem, ou quando surgir a oportunidade de resolver o momento problema ferroviário português — que, talvez mais cedo do que muita gente julga, terá de ser encarado



LOULÉ — Vista parcial

a fundo, tal como o foi, há anos, o problema das estradas.

A aprovação oficial do projecto da sua linha férrea é o que, de momento, deve preocupar os louletanos. O resto virá depois, e quem tem sabido esperar, pacientemente, durante tantos anos, também poderá serenamente esperar mais algum tempo...

— Já agora, sr. engenheiro, não gostaria de fechar esta entrevista sem uma última pregunta: Loulé não se encontra já hoje bem servida por uma densa rede de camionagem que satisfaz plenamente as suas necessidades? Pensando bem, não será superflua a aproximação do combóio da vila?

— Essa mesma pregunta já tem sido feita por muita gente, mas fácil é provar que a camionagem não poderá de modo algum substituir o caminho de ferro passando por Loulé. A opinião manifestada por algumas pessoas, de que o desvio é um luxo, é o fruto de uma impressão psicológica facilmente justificável e rapidamente destructível. Os louletanos viveram, durante anos seguidos, praticamente bloqueados do resto do Algarve, pois as estradas eram intransitáveis, o combóio ficava distante e só para longas viagens valia a pena utilizá-lo. Quem tivesse necessidade de ir a Faro, apenas a 16 quilómetros de distância, levava mais de uma hora no caminho, mesmo utilizando os meios de transporte mais rápidos, e chegava com o corpo molestado, do incômodo da viagem. Por isso, ninguém pensava em sair da vila a não ser que circunstâncias imperiosas da vida a isso obrigasse.

Os próprios rapazes de Loulé que estudavam em Faro, só por alturas do Natal ou da Páscoa vinham passar uns dias com os pais, sendo as escassas três léguas do percurso uma barreira difícil de transpôr.

Este estado de coisas durou anos e anos, até que foram reparadas ou, melhor, reconstruídas as estradas que, de abismos profundos se transformaram em boas pistas, permitindo um rápido e fulgurante desenvolvimento da viação automóvel. Loulé viu-se, de repente, pela sua situação e importância, transformada num centro de irradiação e de passagem de carreiras de camionetas que, repletas de passageiros, dali partiam para todas as terras do Algarve, ou ali faziam ponto de paragem obrigatório. Hoje, a toda a hora o passageiro encontra transporte para as mais importantes terras da província e, até o estudante, que dantes só ia passar as férias a casa, já não tem necessidade de abandonar o lar paterno, pois pode, com um bilhete de assinatura na camioneta, ir diariamente freqüentar o Liceu, gastando apenas meia hora no caminho.

Esta transição brusca verificada, este contraste flagrante entre o passado e o presente, para o qual contribuiu grandemente a simultaneidade dos dois acontecimentos apontados — arranjo das estradas

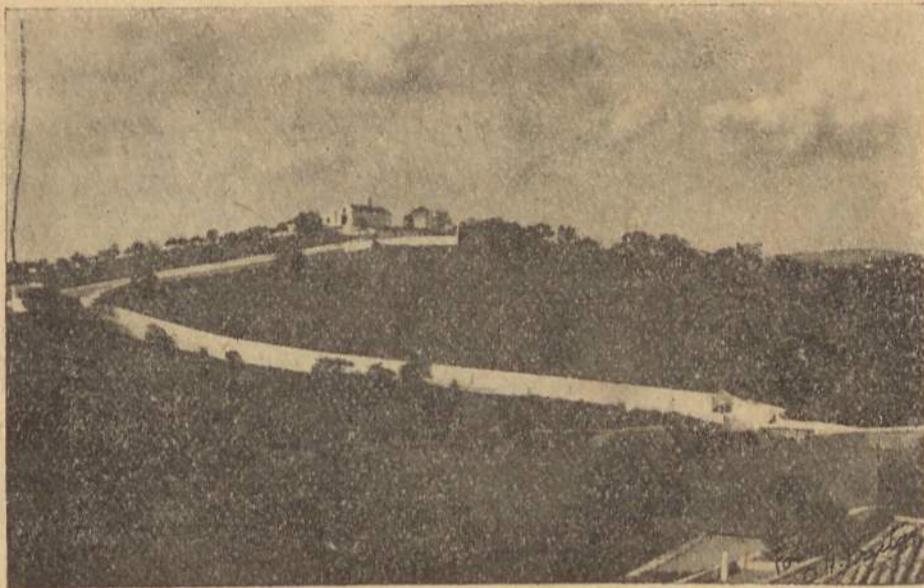
e aparecimento da camionagem — deu a alguns louletanos a impressão de que já se encontram bem servidos e determinou a apreciação precipitada de algumas pessoas que afirmam não haver necessidade de Loulé ter o combóio à porta. A dar-lhe aparentemente mais razão ainda, está o facto de, em luta de concorrência, a camionagem levar por vezes de vencida, mesmo para longos percursos, os transportes ferroviários; a crise apaixonante que estes atravessam é uma consequência dessa luta desigual para a qual o caminho de ferro só dispõe dos elementos com que contava há vinte anos atrás.

Com efeito a maioria, direi mesmo, a quase totalidade dos nossos combóios de passageiros, marcha com a irrisória velocidade de trinta ou trinta e poucos quilómetros por hora; o nosso combóio mais veloz, o rápido Lisboa-Pôrto, escassamente excede os sessenta quilómetros! Se acrescentarmos ainda que são poucos os combóios a servirem diariamente uma linha, não correspondendo os horários às necessidades do público, teremos apontados os motivos principais que afastaram do carril e encaminharam para o pneu, grande parte do movimento de passageiros e mercadorias que àquele recorriam normalmente. A crise ferroviária que, dia a dia, se torna mais inquietante com o agravamento das causas que a motivaram, terá de ser encarada e resolvida em breve, como há pouco já lhe disse, se não quizermos ver desaparecer quase completamente os transportes por caminho de ferro; e eu julgo que para lá nos encaminharemos, pois já há indícios de que, em breve, surgirá a oportunidade de se abordar o assunto.

Lá fora, em todos os outros países, também o desenvolvimento da viação automóvel comprometeu seriamente os transportes ferroviários. Estudou-se, porém, atentamente a crise e desse estudo resultou a solução preconizada para a debelar que, duma maneira geral, consistiu no seguinte: aumento de velocidade e maior freqüência nos trajectos.

A clássica composição do combóio — uma locomotiva a vapor seguida de um certo número de carruagens ou vagões — mostrou-se impotente, na maioria dos casos, para satisfazer as necessidades, e houve que enveredar por novos caminhos donde surgiu a aplicação das automotoras, com as quais se obtiveram resultados satisfatórios e até mesmo brilhantes.

A sua introdução que a princípio (aí por 1930) começou timidamente, deu resultados tão concludentes que, a partir de 1934, quase todos os países se lançaram abertamente no caminho encetado conseguindo, em pouco tempo, carrear novamente para a linha férrea a maior parte do tráfego perdido, colocando os transportes ferroviários no lugar que justamente lhes pertence.



LOULÉ — Santuário da Senhora da Piedade

As automotoras tornaram possível um aumento de velocidade em relação às dos comboios a vapor, permitiram dar maior maliabilidade ao transporte por via férrea pela maior freqüência das viagens, o que foi fácil por se tratar de pequenas unidades independentes, e embora o custo do seu estabelecimento inicial seja elevado, ele é sobejamente compensado pela economia na exploração que, chega a ser reduzida de 50 %. Melhorando o traçado das linhas consegue-se, com automotoras, obter velocidades enormes que já hoje ultrapassam 200 quilómetros por hora!

São mundialmente conhecidos certos comboios célebres pelas suas velocidades e conforto: os «Fliedende» alemãis que atingem a fantástica rapidez de 205 quilómetros à hora, os «Zephirs» americanos que fazem os seus percursos com a velocidade média de 134 quilómetros, etc.

Não só os grandes países, mas também os de relativamente pequena extensão territorial, como a Bélgica, a Holanda e a Dinamarca, modernizaram todo o seu material circulante reservando um largo emprêgo às automotoras. Já em 1936 havia em toda a Europa para cima de 3.000 destes veículos.

Quando entre nós se fizer o mesmo, veremos os nossos ronciros comboios, com médias de 30 quilómetros por hora, substituídos por outros mais velozes, com horários mais acomodados às exigências actuais, e então a camioneta, oferecendo me-

nos comodidade, menos condições de segurança, e incapaz de os acompanhar na conquista das velocidades, onde dificilmente poderá ultrapassar os trinta e poucos quilómetros de média, que já dá, terá de limitar-se ao papel que naturalmente lhe está destinado, como colaboradora e complemento do caminho de ferro, ligando entre si povoações não servidas directamente pelo comboio, ou estas a terras que tenham a felicidade de por él ser servidas.

Nesta altura, os que actualmente acham desnecessário que Loulé tenha o comboio à porta, se virem que se pode ir a Vila Real de Santo António ou a Lagos em metade do tempo e com maior segurança e comodidade que nas camionetas, se repararem que, em vez de um, têm vários comboios por dia à sua disposição, hão-de forçosamente dar

AMARO
Loulé 1938

LOULÉ

(Visto por Amaro)

razão áqueles que actualmente pugnam por tão grande melhoramento para a sua terra, e sentir que o caminho de ferro não pode deixar de ser uma pretensão justa, insubstituível e inteiramente indispensável aos interesses louletanos.

Se as minhas palavras conseguirem, de algum modo, contribuir para esclarecer o problema aos olhos de quem dele tinha um conhecimento imperfeito e para congregar ainda mais os meus concidadãos em torno da causa do «desvio», sentir-me-ei bastante satisfeito. E julgando interpretar o sentir de todos os louletanos, não quero terminar sem lhe agradecer, em nome da minha terra, a sua valiosa e desinteressada colaboração, por todos nós altamente apreciada.



LOULÉ — Praça da República

Almargem do Bispo

freguesia florescente da colha de Sintra, homenageou
a seu Presidente da Município sr. Capitão João Soares

SINTRA — Vivendas

ALMARGEM do Bispo, freguesia sítia num local pitoresco dos arredores de Lisboa, viu há pouco votados para melhoramentos das suas estradas, escolas e obras diversas, uma verba de 1.000 contos, verba importantíssima, abstendo mesmo as crescentes necessidades de que se vai tornando alvo, pois o seu desenvolvimento comercial, o aumento da rede de estradas, estão tornando esta freguesia de notória valia, e consequentemente, criando um ambiente turístico para onde se tem de olhar com carinho.

Assim o entendeu, e muito bem, a Câmara da Sintra, à frente da qual se encontra a figura ilustre do sr. capitão aviador João de Sousa Soares, o qual votando essa verba, veio melhorar a situação vergonhosa e aflitiva daquela linda freguesia. O povo compreendendo o nobre gesto, decidiu homenagear o seu benfeitor, assim lhe chamam, promovendo uma série de festejos onde podesse testemunhar o seu muito agradecimento ao Presidente da Câmara de Sintra, entidade que com tanto carinho olhou para a sua desgraça de povo abandonado à mercê dos seus recursos, sem que nunca tivesse o auxílio estranho para melhorar um pouco da sua triste vida.

Tôdas as entidades locais, compreendendo: União Nacional, Regedor e Junta de Freguesia, se associaram às festas de homenagem à Câmara de Sintra, na figura do sr. capitão João Soares,



ALMARGEM DO BISPO — Após a sessão solene o Presidente da Câmara rodeado da Comissão Executiva, Regedor e União Nacional

elaborando um programa característico de festejos. No dia 1 do mês corrente, principiaram as festas, tendo-se realizado no dia seguinte a parte mais importante dessas festas. Nesse dia, realizou-se a sessão solene em homenagem ao sr. capitão João de Sousa Soares, ao qual foi prestada uma guarda de honra por «lusitos» da M. P., do Centro-Escolar



ALMARGEM DO BISPO — O Presidente da Câmara entrando para a nova sede da Junta de Freguesia

n.º 68, cuja revista foi passada pelo sr. Presidente da Câmara, que em seguida foi inaugurar os melhoramentos introduzidos no edifício da Junta, local onde se procedeu à dita sessão solene. Presidia a esta, o sr. capitão João Soares, secretariado pelos srs. Carlos d'Ornellas, Alfredo Simões Canellas, Joaquim António Ferreira, António Machado e Manuel Jorge, respectivamente, presidente, secretário, tesoureiro da Junta de Freguesia, Regedor e presidente local da União Nacional.

Falou primeiramente, o sr. Carlos d'Ornellas, presidente da Junta, que apresentou as boas-vindas e a traços largos descreveu a obra do Estado Novo, enaltecedo ao mesmo tempo, a figura brilhante e prestigiosa do sr. capitão João Soares, a quem Almargem do Bispo fica devendo uma obra grandiosa.

Ao terminar o seu discurso ouviu uma prolongada salva de palmas, enquanto que o povo se

manifestava de forma patriótica, saúdando as figuras nacionais, de Carmona e Salazar.

Depois, fala o sr. capitão João de Sousa Soares, em seu nome e da Câmara da sua presidência, que agradeceu as homenagens de que estava sendo alvo, considerando-se um obreiro do Estado Corporativo Português, ao qual prestou homenagem.



REBOLO — Na Escola da Junta de Freguesia o Presidente da Câmara rodeado do elemento oficial, após a inauguração das obras no referido estabelecimento

Traçou um rápido perfil de Carlos d'Ornellas, a quem classifica um dos primeiros pioneiros da Revolução Nacional e seu íntimo amigo; acabando o seu discurso por prestar homenagem às figuras de Carmona e Salazar, cujas fotografias iam ser descerradas seguidamente. Então dois «lusitos» garbosos nas suas fardas procederam ao descerramento dos ditos retratos, enquanto cá fora se fazia ouvir a «Portuguesa», tocada pela Banda de Sapadores de Caminhos de Ferro, expressamente vinda de Lisboa, para aquele acto. Este momento foi de indescritível entusiasmo patriótico, confundindo-se as palmas com os gritos de saudação a Salazar, ao Estado Novo, ao Estado Corporativo e ao Portugal Maior.

Os convidados à sessão, dirigem-se depois para a procissão, na qual se encorporaram numerosos



SINTRA — Vista geral

fieis e vindo ao palio, as figuras mais destacadas do Concelho.

Seguiu-se um «Copo de Água» na nova «Escola Barnabé Ferreira» situada no local do Rebolo, onde de novo se prestou homenagem às excelsas qualidades do digno Presidente da Câmara de Sintra e seus colaboradores, usando da palavra Carlos d'Ornellas e a sr.ª D. Isabel Angelica da Silva, professora daquela Escola, a qual teve afirmações muito interessantes sobre o ensino primário no nosso país.

A finalizar o núcleo da «M. P.» desfilou em continência, perante o homenageado e convidados ao «Copo de Água».

Assim terminou esta manifestação turística e simultaneamente àqueles que trabalham pelo bem do Povo e da Nação.

* * *

Através, duma conversa tida pelo sr. Presidente da Câmara com um redactor de *O Concelho de Sintra*, soubemos da afirmação dada pela aludida entidade camarária, de que, a entrada do Rebolo seria reparada o mais depressa possível, atendendo ao seu grande valor, pois é por ela que transitam, a maioria dos meios de transporte condutores de produtos hortícolas, para a capital.

Mais um melhoramento para Almargem do Bispo, e mais um passo em frente para o desenvolvimento do turismo.



REBOLO — A Mocidade Portuguesa da Escola 68, de Lisboa

A

*Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses*
em 1938

Pelo Engº J. FERNANDO DE SOUZA

DEU A Voz conta sumária da assembleia geral da C. P. sem minudenciar as banais divagações dos cultores do género retórico a que é uso dar largas nesses arremedos de parlamentarismo. Ha que abrir excepção para a substancial e ilucidativa réplica do distinto engenheiro Vasconcelos Correia, conchedor dos mínimos pormenores da difícil gerência da Companhia e consciêncio dos esforços feitos para defrontar com a crise que a assoberba. É digna de registo a sobriedade do discurso que poderia expandir-se, cheio de razão, em queixas. Imitemos-lhe o exemplo limitando-nos a apelar para a consciênciam patriótica dos que abandonam aos azares indevidos da luta os caminhos de ferro e deles exigem a atitude do gladiador no circo: *Avé, Cesar! Morituri te salutant!*

* * *

Importa analisar o Relatório da gerência de 1938 documento de alto valor, pois se refere à maior e melhor parte da nossa rede, pois dos 3.600 quilómetros que ela mede, a C. P. explora 2.542, a saber 1.119 das suas concessões e 1.423 das linhas do Estado e outras exploradas por contratos. De aquela extensão ha via dupla em 359 quilómetros, dos quais 26 são das linhas do Estado.

O percurso dos combóios somou 12.366.529 quilómetros, menos 415.000 que em 1937. A diminuição deu-se principalmente no serviço de mercadorias, mercê da queda do respectivo tráfego.

Áquele percurso juntam-se 1.572.549 quilómetros de manobras.

O número de milhares de passageiros no conjunto das linhas foi:

	1938	1937
Longo curso	5.961	6.521 — 560
Tramueis	8.372	8.380 — 8
Venda em trânsito	1.749	1.821 — 72
Total	16.082	16.722 — 640

Na antiga rede houve menos 347 mil, no Minho e Douro — 206, no Sul e Sueste — 159.

Em todos os grupos foi no longo curso que a diminuição se fez sentir.

A diferença total para 1929 foi ainda maior elevando-se a — 1.379 milhares, o dobro da que houve no último ano.

O serviço internacional foi quase nulo.

Vejamos agora a tonelagem de G. V.:

	1938	1937	1929
Bagagens	11.357	12.143	22.459
Pequenos volumes	22.873	21.837	5.758
Recovagens	96.820	101.989	141.347
	131.050	135.889	169.591

De 1938 para 1937 houve — 4.839 toneladas e em relação a 1929 — 38.541, a-pesar-do aumento nos pequenos volumes.

O movimento de bagagens reduziu-se a metade do que era em 1929.

Quanto à pequena velocidade houve, em milhares de toneladas, 3.287 em 1938 contra 3.568 em 1937 e 3.637 em 1929; para menos 281 e 350 milhares.

Na antiga rede a diminuição foi apenas de 112 mil para 1937.

Foi no Sul e Sueste que houve maior quebra devida aos minérios de Aljustrel que desceram de 458 mil toneladas em 1937 a 343 mil em 1938.

O tráfego internacional de mercadorias foi quase nulo.

A quanto montaram as receitas em contos?

	1938	1937	1929
Passagens	86.511	86.275	110.765
G. V..	20.286	20.212	25.142
P. V..	123.387	130.265	141.282
Diversos	3.632	3.967	4.442
	233.816	240.719	281.631

No total das receitas houve a quebra de 6.902 contos em relação a 1937 e 47.815 contos em confronto com 1929.

Essas diferenças são respectivamente + 236 e — 24.254 nos passageiros, + 75 e — 4.856 na grande velocidade e — 6.878 e — 17.895 e — 336 e — 809 nas receitas diversas.

As diferenças para menos na receita total foram — 1.283 contos e 26.207 na antiga rede, — 1.058 e — 9.431 no Minho e Douro e — 4.562 e — 12.116 no Sul e Sueste.

O adicional de 10% de 1938 apenas atenuou as quebras.

Foi na pequena velocidade que se acentuou a perda de tráfego.

Com sobra razão a que se fecham os olhos onde se devia ver claro pondera o relatório:

A diminuição constante dos transportes de mercadorias é o aspecto que mais nos impressiona.

Em cinco anos a receita anual de Mercadorias em P. V. baixou 22.454 contos, isto é, 15,3%.

Não ha a menor dúvida de que uma parte desta quebra de receita é a consequência da crise económica que afectou, não só o nosso País, mas o mundo inteiro.

Esse fenómeno tem, porém, actuado com algumas oscilações por toda a parte, e em 1938 acentuaram-se os seus efeitos por modo sensível.

Mas entre nós observa-se uma tal persistência nesta baixa de receitas, apenas com uma ligeira reacção em 1936, bem explicável pela guerra espanhola, que não pode deixar de ser a consequência de uma acção também contínua e quase metódicamente crescente.

Não podemos deixar de atribuir à concorrência da camionagem de mercadorias a principal causa desta gravíssima situação, a que urge dar remédio.

Desde 1934 a 1937 o número de viaturas automóveis registadas aumentou de 19.651 unidades, sendo 13.818 veículos ligeiros e 5.833 veículos pesados.

A capacidade média destes últimos tem vindo sucessivamente a aumentar e a liberdade de circulação por todo o País é cada vez mais ampla.

O número de licenças concedidas para transporte de mercadorias, para além de 100 quilómetros, triplicou de 1934 para 1937.

A fiscalização nas estradas continua deficiente, não havendo por isso respeito algum pela limitação de carga nem pela segurança do público. Os preços de transporte são de combate e muitas vezes inferiores ao seu custo.

O desvio de tráfego de mercadorias para a estrada é, portanto natural e dá-se, na sua maior parte, com as mercadorias ricas, isto é, com aquelas que pagam taxas mais elevadas no Caminho de Ferro.

Mais uma vez repetimos o que já tantas vezes temos escrito nos Relatórios apresentados aos srs. accionistas e em documentos oficiais, isto é, que, se não fôr modificada com urgência a regulamentação da camionagem, dêste desvio livre de tráfego ha-de resultar, forçosamente, ou o encarecimento do transporte por caminho de ferro da mercadoria pobre, com grave prejuízo para a economia nacional, ou *deficits* nas empresas ferroviárias de tal importância que obrigarão o Estado a ter de auxiliar suficientemente à custa da comunidade ou a tomar sobre si a administração directa dêste meio de transporte e respectivos encargos.

Importa confrontar as despesas de exploração com as receitas, em contos :

	1938	1937	1929
Receitas	233.816	240.719	281.634
Despesas	218.335	220.295	245.708
Receita líquida	15.481	20.424	35.926

A compressão das despesas tem continuado juntamente a reorganizações de serviços com o fim de realizar economias. Desde 1929 a redução representa 27.373 contos, mas como as receitas baixaram 47.818, deu-se a quebra de 20.445 nas receitas líquidas.

Não tardará em desaparecer esse já tão minguado saldo, para glória dos que parecem empenhados em querer reduzir à ruina total as empresas ferroviárias com grave perturbação da economia nacional.

* * *

Mostrei como as receitas líquidas da exploração têm descido desde 35.926 contos em 1929 a 15.431 em 1938.

Áqueles 15.431 contos ha ainda que deduzir o saldo negativo das receitas fóra do tráfego em que os juros, comissões e despesas bancárias representaram um encargo de 1778 contos o que deu o saldo negativo de 1055 contos e reduziu a 14.376 o saldo efectivo da exploração.

Vê-se pela evolução das receitas que foi exíguo o benefício do adicional de 10% autorizado por lei. Outras e bem diversas são as providências a tomar reforma radical da regulamentação da camionagem e aquisição de material circulante por conta do Estado.

Efectuou-se a liquidação dos terrenos marginais na 2.ª secção do pôrto de Lisboa e pelo qual ficou à C. P. a disponibilidade de 9.249 contos com destino fixado por lei. Isso não basta para as aquisições e melhoramentos precisos.

Novamente lembrei a electrificação da linha urbana e de circunvalação e de Sintra entre Lisboa e Sintra.

O mapa n.º 10 acusa os seguintes déficits de exploração :

Lisboa-Sintra-Torres.	2.482	contos
Linha da cintura	631	"
" urbana.	1.777	"
	4.890	"
Deduzindo a parte arbitrária ao troço		
Cacém-Torres.	1.300	"
ficam	3.590	"

Este deficit transformar-se-ia em saldo considerável pelo aumento de receita e diminuição de despesa a que dariam lugar a tracção eléctrica.

Pois não seria bem cabido um adiantamento a juro módico para proporcionar ao público e à própria C. P. tão grande benefício.

Não seria honrosa iniciativa do Estado Novo neste período excepcional das comemorações centenárias?

Porque não pedem esta obra às câmaras interessadas?

Porque não liga o nome à sua execução o sr. Ministro das Obras Públicas?

* * *

Na assembleia geral criticaram-se os encargos que à C. P. impõem os contratos de exploração das linhas

de Arganil e ramal de Tomar. Vejamos a quanto montam aparentemente:

Linha de Arganil	Ks	Deficits em contos
Coimbra a Lousã	29	704
Lousã a Serpins	6	224
Ramal de Lomar	15	404
		1332

É por isso que este deficit é superior ao real em vista da forma por que são repartidas as despesas gerais pelas diversas linhas.

Como podem por exemplo custar à Administração 6.324\$ por quilómetro na rede geral e 3.674\$ a 3.552\$ nos troços de Arganil e 5.550\$ no ramal de Tomar e apenas 3.556\$ na antiga rede do Estado?

As despesas gerais pouco sobem com a abertura de novos troços, por isso estou certo de que as que lhes atribuem pecam por excesso. Por outro lado é preciso não esquecer que êsses troços são afluentes das linhas em que entroncam e lhes engrossam o tráfego com o seu tributo. Criam assim receitas nelas e por isso o deficit é apenas aparente.

Veja-se por exemplo a linha de Vendas Novas que teve 1059 contos de receita líquida própria nos seus 70 quilómetros. A quanto não sobe a que determinou o seu tributo à linha em que entronca?

É preciso não esquecer que as avultadas receitas das linhas principais resultam em boa parte dos afluxos recebidos das ramificações, como os grandes rios são alimentados pelos modestos afluentes.

Pode um ramal ser *em si* deficitário sem deixar de exercer valiosa influência no conjunto, verdade muitas vezes menosprezada.

* * *

Nada nos diz o relatório do grave e instante problema da linha de Vendas Novas no trôço sobre o canal de Azambuja.

Lá está reconstruído o atérro com a vala sinuosa e a vasão da ponte reduzida a metade da necessária, tudo à espera de próxima cheia, se não houver uma providência enérgica, radical e pronta que faça executar, sem delongas, o plano proposto pela Comissão de 1936.

Das receitas líquidas de 1938 gastaram-se 6.180 contos em material circulante, utensílios novas construções e obras entre as quais avultam modificações nas estações de Campolide e Rossio na importância de cerca de 2.000 contos. Quantas mais há, porém que fazer!

Na liquidação do exercício de 1938 apura-se que a antiga rede teve um saldo credor de 20.929\$00.

Deduzindo 6.180 contos de despesa com material circulante e obras, 712 de encargos das obrigações da linha de Vendas Novas, 1.126 de deficits da linha de Arganil e ramal de Tomar, 2.625 de contribuição para as Caixas, 857 de prejuízo na liquidação do crédito sobre a Companhia do Norte de Portugal tudo o que

soma 11.500 contos, ficaram 9.349 para os encargos de obrigações e um saldo de 79 contos.

Vê-se que no próximo ano, se continuarem os deficits, já não haverá disponibilidades para as obrigações!

A liquidação das linhas do Estado arrendadas dá

Receitas	79.649 contos
Despesas	84.399 "
Deficit	4.750 "

Juntando 10.152 contos de encargos de obrigações (675), verba de renovação de material (1593), participação nas Caixas (3.105), renda fixa (4.779) eleva-se o deficit a 14.902 contos que uma verba de reembolsos reduz a 14.110

O Estado recebeu 9.636 contos de impostos e tem jus a 4.771 de renda fixa, o que representa 14.407 contos em vez dos deficits de conta própria e a exploração é feita com ordem e disciplina.

Bem pode, pois, ajudar a Companhia, que tal benefício lhe prestou.

* * *

Ocupa-se largamente o Relatório da situação das Caixas minuciosamente documentada.

* * *

O que fica escrito basta para mostrar o que foi a gerência da C. P. e a gravidade dos problemas postos, que ao Estado incumbe resolver com espírito largo de justiça e sem delongas.

"SUD-EXPRESS"

No dia 1 de Agosto recomeça
as suas viagens entre Lisboa e Paris

Com êste título, publicámos no nosso último número uma notícia dando a conhecer algumas deliberações tomadas pela comissão Espano-Franco-Lusa de caminhos de ferro, relativas ao restabelecimento do "Sud-Express", estudo êste, feito em Biarritz. Entre essas deliberações constava a da carruagem para o Estoril a qual continuará fazendo o antigo serviço mas, segundo consta com trajecto diferente.

Caminhos de Ferro Coloniais

MOÇAMBIQUE

Foi determinado, que a aquisição de material de Caminhos de Ferro, para os de Loanda e Mossamedes, seja feita por meio de concurso.

— A brigada de construção dêstes Caminhos de Ferro, acaba de transferir para Nampula, a sua sede principal das obras em curso.

DE BOM HUMOR

Os «velhos» de há quarenta anos

Por REBELO DE BETTENCOURT

Uma tarde destas, ao folhear, em casa dum amigo, um album de fotografias, tiradas há quarenta anos, convenci-me por completo de que a velhice não é mais do que um preconceito infeliz ou, por outras palavras, se quizermos penetrar mais fundo na psicologia das multidões, o produto doentio de uma grave crise moral.

Os *velhos*, que as fotografias daquele album tinham fixado, andariam então, quando muito, à roda dos trinta anos. As bigodeiras, expessas, de alguns e as barbas de outros, cerradas como matagais, forrando-lhes as faces quase até aos olhos, envelheceriam-nos deploravelmente. Pareciam homens de cincuenta anos.

Mas seria apenas o bigode e a barba o que os envelhecia tão precocemente? Era, sobretudo, o olhar sério, quase carrancudo, que lhes dava esse aspecto senil. Em nenhuma dessas fotografias eu pude, com efeito, descobrir o mais pequeno sorriso.

Essa gravidade seria uma atitude momentânea, uma atitude convencionada, que era de uso assumir perante as objectivas das máquinas fotográficas? Chegaria facilmente a essa conclusão, se não tivesse reparado em certas rugas que denunciavam em todos esses homens a evidente preocupação da seriedade.

Aqueles *velhos* de há quarenta anos, na idade em que nós, os quarentões de hoje, ainda não acabamos de ser rapazes, eram, coitados d'elos, os profissionais da seriedade. Ser grave, ser respeitável foram a mania e a doença dos «rapazes-velhos» de há quarenta anos. O riso devia ser para elos uma inconveniência, e a alegria, talvez eu não exagere, um pecado sem absolvição.

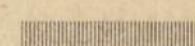
Ah! meus amigos! Como deviam ter sido infelizes as mulheres que foram amadas por aqueles selvagens!

Dr. José Bruno Carreiro

Veiu a Lisboa, com demora de algumas semanas, o nosso querido amigo sr. dr. José Bruno Carreiro, ilustre escritor e secretário geral do Governo Civil de Ponta Delgada.

Foi com a maior alegria que o abraçámos na nossa redacção, onde só encontrámos amigos e admiradores do seu grande talento jornalístico.

Ao dr. José Bruno, que regressou a Ponta Delgada no transatlântico «Vulcânia», agradecemos a gentileza da sua visita à nossa redacção.

HÁ QUARENTA ANOSDa *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Julho de 1899**Inauguração do primeiro troço do ramal de Portimão**

Realisou-se no dia 10 a inauguração do serviço público do primeiro troço d'este ramal, comprehendido entre Tunes e Algôs.

Um velho amigo da nossa folha, tão dedicado quanto estimado, prestou-se a arrostar os calores e as fadigas de uma viagem a Faro expressamente para ter o prazer de ir no primeiro comboio e nos dar a honra de nos representar n'essa modesta inauguração.

O comboio inaugural, constando da machine n.º 14, um fourgon e uma carruagem de cada classe, partiu de Tunes ás 5 horas e 15 da manhã, chegando um quarto de hora depois ao fim do percurso, 4.700m distante da estação d'origem do ramal, parando apenas em Alvaléde, ao kilometro 2,600.

N'este apeadeiro pouca gente havia; em Algôs esperava o novo trem bastante povo e auctoridades locaes, estando a estação embandeirada. Houve foguetes e vivas, notando-se que entre os nomes saudados não se ouviram os dos srs. conselheiros Elvino de Brito e Pedro Lopes, director da linha, justamente aquelles a quem a localidade mais deve a linha que a serve.

O povo é muitas vezes assim...

A linha parte do entroncamento no sentido norte, descrevendo uma grande curva para tomar a direcção do sul. Não ha concordancia para os comboios que vão de Lisboa, tendo que se fazer reversão em Tunes.

Para o serviço em direcção a Faro é que a ligação é directa.

O nome da estação de entroncamento que em toda a parte se escreve com *e* está designada com *i* — Tunis — na estação, devido a ser de origem arabe, a mesma palavra que serve de nome á capital da Tunisia.

Algôs é uma aldeola sem importancia, por agora; o caminho de ferro lh'a dará.

No primeiro comboio e no de regresso, ás 5 horas e 40 minutos da manhã, que são os 8A e 7 da tabella, seguiram alguns empregados superiores, entre os quaes o nosso amigo sr. Honorato de Sousa, chefe do movimento, e poucos passageiros.

Linhos portuguezas

Wagon-bar. — Começou hontem 15 a ser atrelado aos comboios rápidos de Cascaes o *wagon-bar* em que os passageiros pódem, em transito, ir tomado qualquer bebida, ou mesmo um pequeno almoço, o que, n'este tempo, é uma grande commodidade.

O wagon que era um dos antigos salões mixtos de 1.^a e 2.^a foi transformado nas officinas da companhia em menos de dois meses, aproveitando-se maravilhosamente todo o espaço formando dois compartimentos, um de 1.^a outro de 2.^a e ao centro installando-se a cozinha, depositos de agua, cerveja, gelo, etc.

Letreiros-reclamos. — Vão ser postos em varios pontos, nos arredores das linhas suburbanas de Lisboa, como Campo Grande, Poço do Bispo, Bemfica, Junqueira, Belem, passeio d'Algés e talvez largos do Corpo Santo, S. Paulo e Conde Barão, postes com letreiros indicando a hora de partida dos comboios para Lisboa ou d'esses pontos para o extremo.

E' uma boa commodidade para o publico e uma ideia que dará bons interesses á companhia.

IMPRENSA

«INFORMACIÓN»

Volta a figurar nas nossas colecções de revistas e jornais, o simpático quinzenário espanhol «Información», que suspendeu a sua actividade durante o movimento libertador de Espanha. Orgão oficial da Câmara de Comércio de Bilbau, é uma revista de útil e variada consulta, na qual se abordam os mais importantes problemas de ordem económica do país vizinho.

Sentimo-nos imensamente satisfeitos com o reaparecimento d'este nosso camarada da imprensa espanhola, o qual se propõe contribuir para facilitar a execução do renascimento imperial de Espanha, através da sua história, das suas virtudes e pela firmeza com que há-de animar as suas superiores convicções e conduta.

«RENASCENÇA»

Foi pôsto à venda o número 199 da revista ilustrada *Renascença* cujo sumário é o seguinte: 2.º Centenário da Capela do Senhor Jesus dos Navegantes e de Nossa Senhora da Caridade. A Infância de Cristo, de Berlioz... Crónica do Pôrto, Frederico de Monforte. Cinema e Rádio. Crónica da Quinzena, José Maria de Almeida. Crónica Musical, Gomes da Silva. Vida Literária. A Veneza do Algarve, Maria Isabel. Viagem Presidencial. Rhodes e Tripoli, Guerra Maio. Quinzena Artística, Adelaide Félix. Nossos Amores. Crónicas de... Vista Alegre, Mofino Mendes. Actualidades. Secção Feminina, dirigida por Nelly.

«PORTUGAL, MADEIRA E AÇORES»

A propósito dum banquete-homenagem, de que foi alvo o nosso Director, sr. Carlos d'Ornellas, o quinzenário *Portugal, Madeira e Açores*, órgão de defesa dos interesses insulares e a quem bastante devem os açoreanos e madeirenses, refere-se, em termos elogiosos ao nosso Director, historiando a sua acção em prol dos Arquipelagos da Madeira e Açores. Acompanha o citado artigo, o retrato do nosso Director.

Com os nossos agradecimentos pelas palavras amáveis do *Portugal, Madeira e Açores*.

Transcrevemos o artigo:

«Um numeroso grupo de amigos reuniu-se, há dias, num banquete, de homenagem a Carlos d'Ornellas, director, com o engenheiro Fernando de Sousa, da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

O nome e a acção de Carlos d'Ornellas não podem ser indiferentes. A propaganda das ilhas deve-lhe muito. Foi dêle, do seu carinho pela Tercei-

ra, onde nasceu, e por S. Miguel, onde viveu perto de 10 anos, que partiu a ideia da fundação do «Grémio dos Açores». Foi precisamente na sala da redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que se realizaram as primeiras reuniões e se redigiram os estatutos do «Grémio dos Açores», que tinha por objectivo a propaganda turística e a defesa do comércio e da indústria do Arquipélago.

Carlos d'Ornellas não ficou por aqui. Fundou em seguida a *Revista Insular e de Turismo*, cuja publicação se manteve por seis anos. A propaganda não se limitou aos Açores, abrangeu também a Madeira, com artigos de escritores locais e excelentes fotogravuras. Quando um terramoto destruiu parte da linda cidade da Horta e lançou muitas famílias na miséria, Carlos d'Ornellas organizou as primeiras festas em favor das vítimas daquele horrível cataclismo. Deve-se-lhe ainda a organização de duas excursões de académicos à Madeira e aos Açores.

Ainda hoje, nas páginas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a Madeira e os Açores continuam a ter um lugar á parte, de honra, sobre os homens ilustres de um e outro Arquipélago e as suas paisagens mais belas.

A *Revista Insular e de Turismo* já não se publica há muito tempo. Mas a sua acção, a intenção admirável que a inspirou e norteou ainda hoje se faz sentir na amizade interinsular, no espírito de confraternização que une madeirenses e açoreanos.»

Engenheiro Bandeira Vaz

No dia 4 do corrente passou o aniversário natalício do nosso presado amigo e colaborador sr. Armando Bandeira Vaz, engenheiro distinto da Companhia Portuguesa dos Petróleos «Atlantic», aniversário que foi festejado com um lauto banquete oferecido por seus irmãos que vieram assistir a uma simpática festa familiar.

Ao engenheiro Vaz Bandeira o nosso cartão de felicitações.

Ateneu Comercial de Lisboa

Recebemos uma amável carta da Direcção do Ateneu Comercial de Lisboa, na qual nos agradece a nossa referência à prova de tiro, para disputa da taça «Dr. António Martins».

Não fizemos mais, do que dar a nossa desinteressada adesão a uma simpática iniciativa, demais partida, duma agremiação que nos merece a maior consideração.

ESTE NÚMERO FOI VISADO

PELA COMISSÃO DE CENSURA

Ecos & Comentários

Por SABEL

"Expressos Populares"

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses organizou os «Expressos Populares» que bastante têm contribuído para que muitos milhares de portugueses conheçam as belezas de Portugal, e assim vai fomentando e desenvolvendo o turismo no nosso país.

Entramos no 7.º ano da realização destes magníficos expressos, e o último que teve lugar no dia 9 do corrente, foi de Lisboa a Almourol-Abrantes e volta pela insignificante quantia de 20\$00 por pessoa.

Fômos. Gostámos dos serviços ferroviários, mas há que pôr termo áqueles maçadores que tomam clandestinamente o combóio no Entroncamento e à força nos querem impingir jôgo da lotaria. Já nos aconteceu o mesmo no expresso a Tomar. Rapazes de hoteis, homens que vendem jôgo, aleijados que pedem dinheiro, tudo aparece nas costas do revisor que parece impotente para, no regresso, manter em devido respeito os componentes de sete enormes carruagens.

Chegámos a Abrantes, estação onde é dificultada a saída de passageiros só por uma porta. E o serviço de transportes para a cidade?

Existe um serviço combinado entre a C. P. e os proprietários das carreiras de camionetas. Este serviço em casos como o de domingo passado é deficientíssimo.

Havia duas camionetas e dois carros ligeiros no transporte de passageiros para a cidade. Cada camioneta levava aproximadamente 22 pessoas. Não têm conta quantas vezes estes transportes se fizeram da estação para a cidade e volta. Passou-se uma hora nesta balbúrdia de assalto aos carros enquanto alguém comentava o facto da demora dos transportes ser pelo motivo de dar largas aos carros de praça para fazerem carreiras a 12\$00 e a 15\$00. Apesar de tudo isto valeu aos passageiros uma camioneta da carreira de Portalegre que fez várias carreiras cobrando um preço superior ao das de serviço combinado com a C. P. que era de 2\$30 por passageiro, sem direito a bilhete.

Estas camionetas das carreiras de Portalegre levavam aproximadamente 35 passageiros e se não tivessemos a sorte de as assaltar teríamos que fazer na estação duas horas, para mais e não para menos.

Abrantes que sabemos ser uma cidade com categoria histórica, nada nos diz. Nem um impresso de propaganda, nem um folheto histórico nos aparece. Entrámos na Igreja da Misericórdia e perguntámos a uma mulhersinha aguardando alguma coisa de útil para os nossos apontamentos. Nada sabia dizer. Seguidamente fômos à Igreja de S. Pedro, onde não estava quem nos desse algumas informações.

Mal humorados já com a cena dos transportes para a cidade; e sem o almoço, porque algumas casas não havia comida; com o calor, etc., resolvemos dar um passeio ao Jardim, convencidos que Abrantes nada mais tinha que ver.

Um encontro casual dispõe bem os jornalistas e suas famílias — o presidente da Câmara e nosso velho amigo sr. Henrique Martins, irmão do malogrado Dr. António Martins. Rapaz desempoeirado, homem de uma só fé, conhecido já pelos sacrifícios feitos à causa nacionalista, por sua vez nos apresenta o Administrador do Concelho. Trocamos umas rápidas impressões e proporcionaram-nos uma visita ao Castelo, onde tivemos ocasião de saborear uma magestosa vista, respirando-se um ar de consolo para depois se apreciar, da sua Torre de Menagem o Sardoal, Belver, Valhascos, Ria Torto, Tramagal, etc., etc.. Vimos a seguir o Museu D. Lopo de Almeida, repleto de obras de arte, ainda por classificar, e que o sr. Presidente da Câmara prometeu dentro de alguns meses pôr aquela e outras casas em ordem para depois se poder fazer turismo em Abrantes.

Conseguimos, graças ao feliz acaso, uma boa disposição para o

regresso a Lisboa, pois também a gentileza do ilustre nacionalista levou-nos a «lanchar» em sua casa, propriedade ideal, junto às suas fábricas de moagem.

Uma lembrança e... um esquecimento

A nota oficial de 6 do corrente, fornecida pela Presidência do Conselho é do seguinte teor:

«S. M. a rainha sr.ª D. Amélia manifestou ao Governo o desejo de antecipar a entrega à Nação Portuguesa de um retrato seu a óleo, pelo pintor Corcos, e de uma joia de uso pessoal dos últimos monarcas, representativa do Tosão de Ouro, objectos que em testamento lhe lega. Para este efeito dirigiu-se S. M. ao nosso ministro em Paris, acompanhando a entrega dum carta em termos tão afectuosos para com Portugal que o Governo julga do seu dever dar dela integral conhecimento à Nação, ao mesmo tempo que faz transmitir a Sua Majestade a expressão do reconhecimento de todos os portugueses:

«A S. Ex.ª o sr. Armando da Gama Ochôa, ministro plenipotenciário de Portugal em França — Peço-lhe que transmite ao Governo Português que, tendo eu legado por testamento, ao nosso País, o meu querido Portugal, o meu retrato a óleo, do pintor Corcos, e o colar do Tosão de Ouro, joia pessoal que pertenceu a El-Rei D. Carlos I e a El-Rei D. Manuel II, meus muito queridos Marido e Filho, decidi fazer desde já a entrega desse dom, deixando ao arbitrio das pessoas a quem compete tomar essa decisão a escolha do Museu em que serão conservados.

«Quis dar à Nação Portuguesa, que tanto amo, e de quem tive a honra de ser Rainha, esse testemunho da minha grande ternura e da minha constante saudade, desejando que os portugueses me recordem sempre com o mesmo afecto que eu lhes dedico.

«Envio-lhe o meu muito saudar — Sua Afeiçãoada (a) Amélia. — Versailles, 19 de Junho de 1939.»

Ora, depois desta leitura ocorre-me um pensamento; que posso classificá-lo de triste. Trata-se, do esquecimento votado à Assistência Nacional dos Tuberculosos, obra magnífica da Augusta Senhora, Dona Amélia de Bragança. O abandono a que tem sido votada a tão simpática e humana Assistência Nacional dos Tuberculosos, faz-nos pensar, quais serão as razões que presidem a um tão lamentável abandono. Desconhecemos em absoluto e seria bastante curioso, averiguar as causas dessa atitude plena de inexplicação.

Agressão constante

A revista automobilística O Volante, inaugura a sua nova página intitulada «Aero-Magazine», com uma agressão à C. P.. Isto a propósito da criação dum combóio-aéreo, no «paraíso-russo». É de lamentar.

A nova secção propõe-se assim continuar edificadora a obra de O Volante, órgão de defesa do automobilismo e... ataque à C. P..

O círculo da exagero

O Diário de Notícias de 16 do mês findo numa reportagem sobre o embelezamento de Lisboa e as obras na Avenida Almirante Reis, dá aos seus leitores algumas notas curiosas que transcrevemos:

«Aquela avenida será calçada com cubos de granito, o mesmo sucedendo à estrada, que na Portela entronca com a de Sacavém. A iluminação será montada com três efeitos: uma de lâmpadas de 500 kilovatios, até à 1 hora; outra com lâmpadas de 300 kilovatios, durante a noite, e as duas potências reunidas nas noites festivas, o que será dum efeito deslumbrante.»

E mais abaixo, quando se refere ao aeroporto e à nova fábrica do gás na Quinta da Matinha, diz:

«Os visitantes seguiram depois para o aeroporto, grande trato de terreno cujas terraplenagens, ainda em fosco mas já muito adiantadas, estão a ser feitas por 17 potentes máquinas niveladoras. Para se formar uma ideia do potencial daqueles monstros mecânicos, basta dizer que, cada um dos seus pneus custa 40 anos! E têm rodados duplos!...»

Comentários às lâmpadas de 300 e 500 kilovatios e aos pneus de 40 contos não é comosco.

Ruidos

O «metro» de Londres, devido à colocação no seu túnel de placas absorventes de som, com amianto, vai ver diminuído o seu ruído em 60 %. Deveras notável esta percentagem; mesmo abstraindo que em Inglaterra não existe a Comissão dos Ruidos.

A nossa capital, continua primando por ser a capital europeia mais ruídosca. Os automóveis e motos de escape aberto, seja a que hora for; as telefonias abertas a pleno som, de maneira aos seus proprietários demonstrarem em tom ufano, que possuem uma telefonía. Não falando no uso exagerado das buzinas e «claxons»... Aquelle concerto infernal, que nós conhecemos do Chiado e Rocio das 7 para as 8 horas!

Situações invejáveis

HÁ animais que disfrutam duma posição deveras invejável. Já não bastava o tratamento anti-humanitário, que certas pessoas dão aos seus animais caseiros, alimentando-os com ovos, leite, bifes, pasteis, peixe fresco, isto é, autênticos manjares; surgem-nos agora os alemães a criar um «quadro» de 750 cães ferroviários. O seu serviço é acompanhar as patrulhas de policiamento das linhas e como prémio desse trabalho, os felizes cães têm casa, cama, mesa e reforma...

Que dirão a isto os nossos ferroviários?... Mete uma certa inveja, não acham?

Pássaros e passarões

NOTÍCIAS de Berlim asseveram-nos que um jovem engenheiro acaba de registrar o invento dum aparelho, de dimensões diminutas, baseado no princípio de helicóptero, que permite, a quem o usar, voar como os pássaros, podendo-se subir e descer onde lhe apetecer. O aparelho é colocado às costas, como uma máquina. O motor, do tamanho do de uma motocicleta, acciona um sistema de hélices, colocado por cima da cabeça do voador, ao mesmo tempo «pássaro» e «piloto», de si próprio. O leme de direcção é movido pelos pés, e a alavanca do vôo, em plano vertical, é accionada pelas mãos.

Com êsse invento, o homem realiza a sua mais ardente ambição: — tornar-se pássaro, voar como os pássaros, dominar os ares, ir além das nuvens!...

Deus queira que o invento não só seja verdadeiro como ofereça todas as condições de êxito. Será a única maneira, talvez, de nos termos livres dc certos pássaros bisnauas, de certos e inoportunos passarões que se passeiam pelas nossas ruas, quando deviam, para alivio nosso, voear por êsses ares acima, por entre as nuvens, donde ninguém os visse, onde ficasse para sempre...

Um afilhado de D. Carlos e D. Amélia

EM Forno do Telheiro, freguesia de S. Pedro do Sul, faleceu com 136 anos no dia 9 de Junho, o caboverdeano Francisco António Araújo de Lima. Era sem dúvida o português mais velho e um dos homens mais antigos do mundo. A que deveu êle o milagre da sua longevidade? Viveu plenamente a vida e sofreu com estoicismo os revezes da sorte. Já era homem feito, quando foi baptizado nas Cal-

das da Rainha, tendo servido de padrinhos o Rei D. Carlos e a Rainha D. Amélia.

Turismo nos Caminhos de Ferro Coloniais

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira organizou uma série de excursões que têm como ponto de partida a cidade da Beira e que estão a despertar grande interesse. As principais belezas dos territórios de Manica e Sofala e da Rodésia podem ser vistas nestas excursões, que duram um mínimo de três dias, utilizando o combóio e o autocarro. Um empregado dos caminhos de ferro acompanha cada grupo de excursionistas, para lhes prestar toda a assistência.

A maior linha telefónica do mundo

Foi inaugurada a linha telefónica entre Tókio e Mukden, que é considerada a mais longa linha telefónica do mundo, pois tem 3.000 quilómetros de comprimento. Após umas pequenas reparações a mesma foi entregue ao serviço público no mês passado.

Ulteriormente será prolongada até Hsin-King e dali a Tien-Tsin.

Um pontapé dum ferroviário

HARRY Oak, assim se chama o indivíduo, a quem há pouco foi concedido pelo Rei de Inglaterra o título de «sir». Ora este título, não é conferido sem uma razão forte. Assim foi. Trata-se, dum homem imensamente rico, mas que conheceu no inicio da sua vida, a mais delicada situação de pobresa. Por isso, abandonou o seu torrão natal, isto é, Toronto do Canadá para os Estados Americanos. A coisa foi muito bem, enquanto esteve acordado; — porém ao dormecer mudou o caso de figura. Principiou a ressonar e o empregado do vagão descobriu o seu esconderijo.

Cumprindo uma velha tradição, o ferroviário avisou o maquinista para moderar o andamento do combóio e... zás! Deu-lhe um tremendo pontapé que atirou o pobre emigrante clandestino para os campos marginais da linha.

Foi de tal maneira violenta a queda, que Harry partiu um braço de encontro a um pedregulho. Apesar das inúmeras dôres que o atormentavam, o canadiano lobrigou, na tal pedra, causadora da sua fratura do braço, uns raios metálicos. O resto adivinha-se. Era nada mais, nada menos, do que um rico filão de ouro. Registar e explorar foram coisas repentinhas. Presentemente, é a famosa mina de La Reshore e o antigo canadiano Harry é hoje, «sir» Harry Oaks.

Ao que parece, «sir» Oaks conseguiu saber o paradeiro do ferroviário amigo e, mandou-lhe um cheque com alguns dólares avultados.

Toda esta felicidade, graças a um ferroviário e a um brutal pontapé, dado no seu sitio, isto é, no local apropriado para a descoberta do filão aurifero...

Um descarrilador que se reabilita...

MATUSKA, o famoso Matuska, que se entretinha, sinistramente, a descarrilar combóios, tendo feito mais de trinta vítimas, encontra-se numa cadeia da Hungria, onde cumple a pena de prisão perpétua. Pois êste Matuska acaba de ser autorizado a requerer a patente duma invenção... destinada a evitar acidentes de caminho de ferro.

Com êste invento, Matuska começa a fazer a sua reabilitação.

DECÁLOGO

EM QUE SE ENCONTRAM
ESTABELECIDAS AS BASES
PORQUE SE REGE A ACTIVIDADE

Do Grupo

“OS CARLOS”

(EM ORGANIZAÇÃO)

I

«Os Carlos» é um agrupamento constituído por indivíduos que têm este nome próprio e de apelido, e pelos que, por relevantes serviços prestados, podem — a título honorário — ser considerados como tal, tendo todos como objectivo o engrandecimento do grupo a que pertencem, para o que desenvolvem a sua cultura e, praticam a mútua cooperação e, muito principalmente, a filantropia estabelecida neste decálogo e toda aquela que venha a poder estabelecer-se.

II

Os componentes do grupo, denominam-se: *Fundadores* os que constam dos n.ºs de inscrição 1 a 12. *Honorários* os que prestem relevantes serviços ao grupo, os que contribuam para o seu cofre com um donativo não inferior a 500\$00 ou os que tenham praticado qualquer acto meritório. *Beneméritos*, «Os Carlos» que tenham apresentado vinte novos contribuintes, os que tenham oferecido um donativo extraordinário não inferior a 300\$00. *Contribuintes* são considerados todos os restantes «Carlos» que, como todos os outros, são obrigados ao que preceitua o capítulo n.º 3, excepção feita para os *Honorários* que poderão, todavia, sujeitar-se, voluntariamente, às referidas obrigações.

III

Existe um fundo de beneficência, para o que cada «Carlos» contribue com um donativo mensal não inferior a 1\$50, sendo 1\$00 para beneficência e \$50 para fundo de administração, constituindo também receita do mesmo cofre: a) os donativos extraordinários oferecidos pelos sócios Honorários, Beneméritos e Protectores; b) os donativos voluntários, não inferiores a 2\$50 por cada estampa com a imagem de S. Carlos, nosso patrono; c) os donativos voluntários não inferiores a 5\$00 — entregues prontamente ou em prestações — por cada bilhete de identidade com o presente decálogo; d) os donativos provenientes de serviços prestados entre os «Carlos» — mútua — cooperação; e) os donativos secretos amealhados pelo saco de beneficência em todas as reuniões do grupo; f) as importâncias provenientes de leilões de objectos oferecidos; g) pelo producto de festas, donativos de qualquer espécie e legados.

IV

O grupo «Os Carlos» reúne-se pelo menos trimestralmente em almoço ou jantar de confraternização, servindo estas reuniões de pretexto para que seja ouvida uma pequena palestra, dita por qualquer dos «Carlos» agrupados, ou por convidado de reconhecido merecimento, e, ainda, para troca de impressões sobre a actividade do grupo.

V

«Os Carlos» além das suas palestras, fortalecerão os seus conhecimentos com visitas a estabelecimentos científicos, monumentos nacionais ou quaisquer outros edifícios, bairros ou regiões de reuintado valor histórico, científico, arquitetónico, artístico, panorâmico ou típico.

VI

Existirá no grupo uma lista em que estão inscritos todos os «Carlos» que desejam — sempre voluntariamente — ser dadores de sangue, tendo sido resolvido que a comissão orientadora do grupo só dará execução a este capítulo, quando tenha a garantia de que nos institutos, maternidades, hospitais ou casas de saúde existe perfeita compreensão do que significa este oferecimento. Fica entendido, também, que, por este acto, poderá ser recebido qualquer donativo, o qual, deduzidas certas despesas, reverterá a favor do fundo de beneficência do grupo.

VII

O grupo «Os Carlos» resolveu solenizar em 4 de Novembro, o seu dia onomástico, da forma seguinte:

- a) Mandar celebrar missas por alma dos «Carlos» falecidos;
- b) Distribuir enxovais e berço às crianças do sexo masculino, nascidas neste dia e de pais pobres, que lhes dêm o nome próprio de Carlos. A parturiente também será fornecido um subsídio único — sempre em espécie;
- c) Quando os fundos o permitam o grupo «Os Carlos» distribuirá donativos pelos «Carlos» necessitados, de preferência aos que apresentem qualquer situação momentânea e insuperável.
- d) Reúnir-se em banquete de confraternização.

VIII

No dia de S. Carlos, é eleita para servir por um ano, uma comissão orientadora, que poderá ser reconduzida. Esta comissão constituída por um Presidente, um Secretário geral, um Secretário adjunto, um Tesoureiro, um Vogal para auxiliar o expediente e por mais dois vogais que todos os meses devem examinar a escrita e conferir os fundos existentes, desempenha os respectivos cargos a título gracioso, manterá a escrita organizada de maneira simples, clara e de forma a que qualquer agrupado a possa examinar sem dificuldades, sempre que o notifique ao Presidente com 8 dias de antecedência.

IX

Será convidado a afastar-se do grupo todo o «Carlos» que, sem motivo justificado, cometa actos gravosos nas reuniões do grupo ou contra a pessoa de qualquer dos seus agrupados e, ainda, todo aquele que fora do mesmo cometa actos que as pessoas de bem consideram como desonestos ou menos dignos, devendo neste último caso, a comissão orientadora prestar ao delinquente, dentro do possível, assistência de toda a natureza e em qualquer circunstância.

É expressamente vedado, na comunidade, a discussão de qualquer assunto político ou religioso.

X

No grupo «Os Carlos» poderão federar se quaisquer outros grupos de «Carlos», de iguais características, que porventura venham a organizar-se fora de Lisboa ou do País, desde que se sujeitem às leis do presente decálogo.

As suas contas são encerradas 8 dias antes de se fazer a transição para a nova comissão orientadora, o que se verificará na primeira reunião do ano civil; a comissão orientadora, que poderá ser substituída em qualquer reunião — ordinária ou extraordinária —, tem sempre em conta que as suas despesas gerais, saindo as despesas de Administração, devem ser intelligentemente reduzidas ao mínimo; e, finalmente, os casos omissos, duvidosos ou não previstos, serão esclarecidos, interpretados e julgados nas reuniões do grupo, que poderá resolver por escrutínio secreto, sempre que qualquer dos agrupados presentes manifeste esse desejo.

FIGURAS NACIONAIS

Um lamentável esquecimento

Nas colunas do diário *A Voz*, apareceu há dias um artigo sobre a grande figura colonial de João de Azevedo Coutinho, assinado pelo dr. Vasco Borges. Neste artigo presta a sua homenagem à já consagrada pessoa do Conselheiro João de Azevedo Coutinho, mas, ao citar um grupo de coloniais ilustres, *esquece-se* e muito lamentavelmente do maior de todos — Henrique Mitcheli de Paiva Couceiro.—Mais adiante, volta a tropeliar a mesma figura, roubando-lhe a autoria daquela célebre correção a uns insolentes estrangeiros, dada em Lourenço Marques.

Custa-nos a crer que haja alguma ideia reservada nestas atitudes, mas se assim foi, já tem a digna resposta através dum carta do sr. dr. José de Arruela, inserta no mesmo jornal.

Há figuras na História, para quem o esquecimento é a maior ofensa. Porém, lembra-nos o caso da raposa e das uvas. Estavam tão altas...

Linhos Estrangeiras

ALEMANHA

Sob o nome de «Buna», os químicos alemães apresentaram um tipo de borracha-sintética, a qual ao que parece tem dado resultados satisfatórios. Sujeitaram êste produto artificial a uma experiência nos caminhos de ferro, que constou em montar os tubos de ar comprimido para aquecimento e freios em «Buna». Segundo informações dos técnicos, êsse produto deu provas dum resistência superior às do cauchou, pois a ação das matérias gordas, que à borracha tão mal faz, sentiu-se de forma menos acentuada.

— Consta que, numas experiências realizadas no percurso entre Berlim e Hamburgo, uma automotora rebocando três vagões, atingiu médias de 200 quilómetros horários e uma máxima de 215.

P A R T E O F I C I A L

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

**Direcção Geral de Caminhos de Ferro**

O «Diário do Governo», n.º 151, II série, de 1 de Julho, publica o seguinte :

Em conformidade com o art. 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 27 do corrente, o projecto do 1.º aditamento à tarifa especial interna n.º 1 (passageiros, bilhetes para combóios travias), proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Em conformidade com o art. 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral desta data, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 1 (passageiros) fixando o preço dos bilhetes para Leixões-Serpa Pinto, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, devendo as publicações dos aditamentos em causa incluir só os preços da 3.ª classe.

Em conformidade com o art. 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral desta data, o projecto do 1.º aditamento à tarifa especial n.º 4 (passageiros) criando bilhetes semanais e mensais para Leixões — Serpa Pinto e estabelecendo bilhetes do capítulo 3.º no ramal de Leixões, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, devendo as publicações dos aditamentos em causa incluir só os preços de 3.ª classe.

Repartição dos Estudos, Via e Obras

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 art.º 3.º do decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar o projecto de modificação de duas moradias de um edifício para habitação de pessoal a construir na estação de Portalegre, com as alterações constantes do mencionado parecer.

Repartição dos Serviços Gerais**Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral**

Por despacho de 28 de Junho:

Álvaro Rodrigues de Mira, escrivário de 1.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do art. 12.º do decreto n.º 19:478.

José das Neves, contínuo de 2.ª classe — idem, idem, idem.

**Quereis dinheiro?
JOGAI NO**

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

EFEMÉRIDES

1888

1938

(Continuação)

1932

- 1 de Janeiro.** A linha de Portalegre está quase concluída até à Fronteira.
—Projecta-se em levá-la por Cabeço de Vide.
- 16 de Janeiro.** Estão quase terminadas as obras para o Sanatório dos Tuberculosos Ferroviários, em Paredes de Coura.
—Toma-se conhecimento de que as linhas do Caminho de Ferro electrificadas em todo o mundo compreendem 16.175 quilómetros.
- 1 de Fevereiro.** Dão-se por findos os trabalhos de construção da linha da Senhora da Hora a Trofa.
- 16 de Fevereiro.** O Estado do Pôrto Alegre abre concurso para a construção de uma nova linha férrea, de Giruá ao porto Mauá (Brasil).
- 1 de Março.** É lançada a ideia da construção da linha férrea eléctrica entre Carriche, Loures, Mafra e Ericeira.
- 16 de Março.** O Chefe do Estado visitou o Sanatório Ferroviário em S. Braz de Alportel, ficando ottimamente impressionado.
—É inaugurado o túnel da Trindade, que dos Jardins do Horto Municipal vai até Aguas Féreas (Pôrto).
- 1 de Abril.** O Ministro da Viação Brasileira mandou expedir telegramas a todas as Companhias de Caminhos de Ferro da União, recomendando que dêm preferência ao emprêgo da lenha, só consumindo carvão quando não for possível usar aquele combustível.
- 16 de Abril.** O sr. Ministro do Comércio inaugurou, solenemente, o ramal de Chapa a Celorico de Basto, na linha do Vale do Tâmega.
—Aponta-se a urgência da construção de uma linha férrea que ligue Aveiro com Cantanhede.
- 1 de Maio.** São pedidas providências, no sentido de serem continuadas as obras do Caminho de Ferro do Vale do Lima, isto é, na segunda empreitada de Lanhenses a Ponte de Lima.
- 1 de Junho.** Foi inaugurada a Estação dos Caminhos de Ferro da cidade do Vaticano.
—Também foi solenemente inaugurada a nova estação fluvial do Sul e Sueste.
- 16 de Junho.** Outro melhoramento acaba de ser posto em prática em Inglaterra pela L. N. E. R. que adaptou aos seus comboios de longo curso, um vagão cinema.
- 1 de Julho.** A Câmara Municipal de Ribeira de Pena pede oficialmente a continuação da linha do Vale do Tâmega desde Celorico até ao Arco do Baulhe.

16 de Julho.

Nos Caminhos de Ferro do Estado Italiano procede-se à substituição do telégrafo Morse por um novo sistema impressor idêntico a uma máquina de escrever.

—A Comissão Iniciadora do Orfanato Ferroviário da Companhia Portuguesa acaba de ser oficialmente reconhecida pela Comissão Executiva da referida Companhia.

1 de Agosto

Fazem-se novas experiências do Zepelin Ferroviário as quais se realizam, com sucesso, entre Hamburgo e Berlim.

16 de Agosto.

Mais de metade das vinte fábricas construtoras de locomotoras e que antes da guerra ocupavam perto de 35 mil operários, fecharam agora as suas portas por falta de encomendas.

1 de Setembro.Um decreto publicado no *Diário do Governo* determina que as vítimas de acidentes ferroviários que tenham de transitar em macas ou cadeirinhas, serão nas linhas onde se deu o acidente transportados nos forgões, gratuitamente.**16 de Setembro.**

Em cumprimento do acordão do Tribunal Arbitral a Companhia Portuguesa entregou no cofre do tesouro a importância de 2.284.690\$79.

1 de Outubro.

Vai brevemente ser inaugurada a via dupla entre as estações de Senhora da Hora e Pôrto-Boavista.

16 de Outubro.

Pede-se o fim da construção do caminho de ferro do Vale do Lima, cujo primeiro trôço de Viana a Lanhenses está concluído quanto a terraplanagens e obras de arte.

1 de Novembro.

É solicitada junto das entidades oficiais a construção do ramal de via férrea Aljustrel Ermidas, a fim de que, com a redução de transportes, as minas de Aljustrel possam continuar em laboração.

16 de Novembro.

As grandes companhias estão estudando, de acordo com a dos Wagons-Lits e ainda com as portuguesas a aceleração da marcha dos comboios internacionais melhorando itinerários, e agrupando se possível fôr, carruagens de 3.ª classe a certos comboios expressos e rápidos.

1 de Dezembro.

Encontra-se elaborado o projecto da construção da linha férrea que liga Vizeu com a de Tua.

16 de Dezembro.

A Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Lisboa torna público, por meio de edital, que foi dado ao arruamento novo, existente entre a rua Carvalho Araujo, Rua Actor Vale, Travessa das Baldracás e Rua Dr. Oliveira Ramos, a denominação de L. Mendonça e Costa grande homenagem prestada ao saudoso director da «Gazeta».

(Continua)

Publicações Recebidas

Combatentes da Grande Guerra — Relatório da Gerência de 1937.

Temos presente o Relatório da Gerência de 1937 da Liga dos Combatentes da Grande Guerra. É um trabalho de grande importância, que ocupa 166 páginas de texto. Contém vários mapas, estatísticas e gravuras que nos dão um panorama de toda a actividade daquela importante «Liga», a que tanto devem os combatentes da Grande Guerra, pelo seu espírito de solidariedade e pela sua obra de protecção a todos que à sua associação tiveram a necessidade de recorrer.

Agradecemos o exemplar que nos foi remetido.

Guia da Produção Industrial Portuguesa

Organizado e publicado pela Associação Industrial Portuguesa, acaba de sair um guia da Produção Industrial, que representa uma grande utilidade para quem deseja conhecer os produtos portugueses, os produtores e exportadores de cada produto. O livro, apresentado em boa encadernação, contém numerosos anúncios das principais firmas produtoras.

Agradecemos o exemplar que nos foi remetido

O «Concurso dos Pesadélos»

Teve a amabilidade de nos oferecer um exemplar da sua caderneta para o «Concurso dos Pesadélos», o bi-semanário humorístico «Os Ridículos», órgão de popularidade imensa, simpático a todos e para todos. E' mais uma organização de valor a juntar a tantas, que «Os Ridículos», leva a efeito, reúnindo o útil ao agradável.

Bulletin de la Chambre de Commerce Portugaise en France

Recebemos os n.ºs 169, 170 e 171, relativos a Janeiro, Fevereiro, Março, Abril, Maio e Junho, do «Bulletin de la Chambre de Commerce Portugaise en France».

Carnet Périodique

Recebemos esta Revista, a qual nos dá conta da actividade da Metallgesellschaft, de Francfort-sur-le-Mein, importante centro industrial alemão.

Trabalho bem apresentado, com um aspecto gráfico do melhor. Através dos dados estatísticos e diagramas claros, vê-se quanto importante é a actividade da Metallgesellschaft.

Os nossos mortos

Capitão AMADEU FERREIRA MATIAS

Faleceu o mês passado, no Hospital Militar da Estréla, o sr. Capitão Amadeu Ferreira Matias, natural de Moimenta da Beira, que assentou praça no antigo Regimento de Engenharia a 19 de Novembro de 1908. Serviu depois no Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, quando foi mobilizado e embarcou com o primeiro grupo de Companhias.

Tomou parte activa na eclosão do movimento do 18 de Abril, sendo mais tarde promovido a Alferes do Q. A. S. Engenharia e indo servir para o Batalhão de Pontaneiros. Foi promovido a Tenente em Dezembro de 1929, de 1929, e mais tarde, em 1935 a Capitão, indo por isso servir, na Direcção dos Serviços de Obras e Propriedades Militares do Governo Militar de Lisboa.



Possuía variados louvores, entre eles, um, pela maneira correcta como se houve durante o serviço de manutenção da ordem pública no 31 de Janeiro e 1 de Fevereiro de 1912; igualmente foi louvado, pelo muito zêlo que demonstrou nas greves do Caminho de Ferro em 1927. Tinha a Medalha de Campanha «França-1917», Medalha da Victória, de comportamento militar exemplar, em prata; era oficial da Ordem de Mérito Agrícola e Industrial, e Cavaleiro da Ordem Militar de Aviz.

O seu funeral realizou-se para o Cemitério dos Prazeres, onde repousa.

FERNANDO DA CUNHA CARVALHO

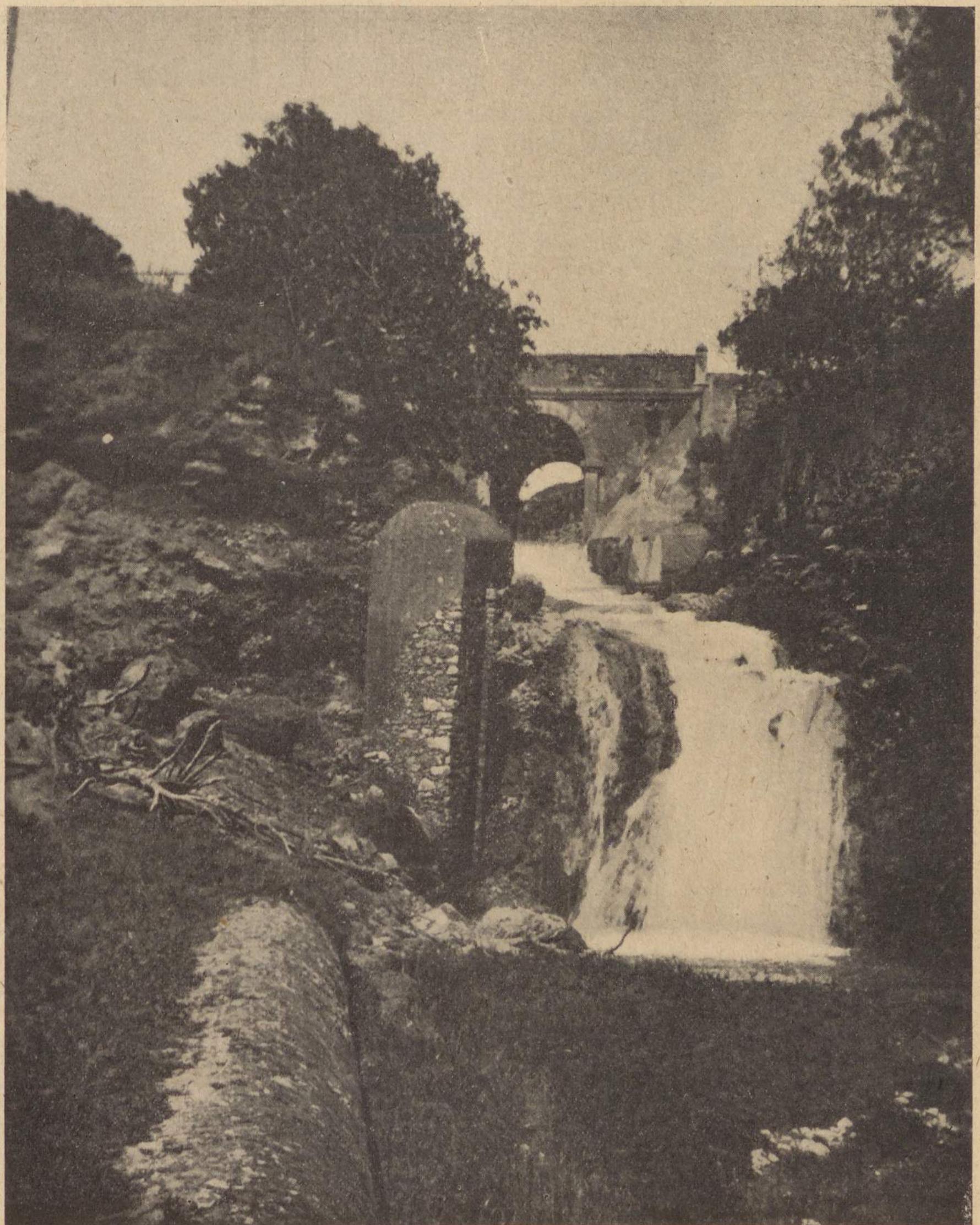
No dia 13, faleceu pelas 8 horas na sua residência, Rua Pascoal de Melo, 75-2.º, o sr. Fernando da Cunha Carvalho, 24 anos, filho estremoso do nosso preso amigo e antigo assinante sr. José Honorato de Carvalho, sócio da firma Blach Ld.ª.

O finado, possuidor de excelentes qualidades de carácter era um estudante exemplar, inteligente e um modelo de virtudes.

Era neto do ilustre almirante Júlio Gallis.

O seu funeral que constituiu uma verdadeira demonstração de amisade, realizou-se no dia seguinte com grande acompanhamento para jazigo de família no cemitério Oriental.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» fez-se representar pelo nosso redactor Marino d'Ornellas.



LOULÉ—Ribeiro do Cadoiço

(Cliché Dr. Jaime C. Rua)