

# 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, Don Ramón de la Cruz, 83 — Madrid  
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

## S U M Á R I O

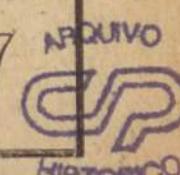
Covilhã, Monumento aos mortos da Grande  
Guerra. — Ecos & Comentários, por SABEL. —  
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro,  
pelo Eng.<sup>º</sup> J. FERNANDO DE SOUZA. — Linhas  
Espanholas. — Danúbio Azul, pelo Dr. ARMANDO  
NARCISO. — Em Vilar Formoso. — Vida Ferro-  
viária. — A Guerra e os Caminhos de Ferro. —  
Há Quarenta Anos. — Caminhos de Ferro. —  
Linhas Estrangeiras. — Caminhos de Ferro Co-  
loniais. — Teatros e Cinemas. — Publicações Re-  
cebidas. — Livros Novos. — Os Nossos Mortos.

1 9 3 9

ANO 51.<sup>º</sup>

1 DE DEZEMBRO

NÚMERO 1247



## FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

## DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA  
ENGENHEIROCARLOS 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 ESTEVESCoronel CARLOS ROMA MACHADO  
Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRESCapitão de Eng.º MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Engenheiro PALMA DE VILHENA  
Capitão de Eng.º JAIME GALO  
Coronel de Eng.º ABEL URBANO  
Capitão HUMBERTO CRUZ  
Engenheiro AVELAR RUAS  
ANTONIO MONTEZ

## DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON  
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOPREÇOS DAS ASSINATURAS  
E NÚMEROS AVULSO

PORUGAL (semestre) . . . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £ . . . . .	1.00
FRANÇA (ano) francos . . . . .	100
ÁFRICA (ano) . . . . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre) . . . . .	10\$00
NÚMERO AVULSO . . . . .	2\$50
NÚMEROS ATRAZADOS . . . . .	5\$00

*Ecos & Comentários*

Por SABEL

*Sacrifícios para a eternidade*

DERAM-SE novos distúrbios em Praga, quando se realizava o funeral dum estudante que faleceu devido aos ferimentos recebidos durante os incidentes de 28 de Outubro.

Defronte do túmulo do Soldado Desconhecido reuniram-se duzentos estudantes, que se manifestaram aos gritos de «Liberdade, liberdade!»

A Polícia checa impeliu os manifestantes para as ruas laterais, mas estes voltaram a agrupar-se defronte do Parlamento, onde foram brutalmente dispersos por destacamentos enviados a tâda a pressa em camiões. Há muitos manifestantes feridos e presos.

O bairro Clementinum e a Faculdade de Direito estão cercados pelas S. S.

— Depois de pronunciada a sentença por um conselho de guerra foram fuzilados nove estudantes checos. Ao mesmo tempo foi publicado um decreto encerrando todas as universidades checas durante três anos.

O «Prager Abend» anuncia esta tarde que as manifestações dos círculos intelectuais checos contra a Alemanha, durante as quais foram feridos alguns alemães, provocaram estas medidas.

Sem comentários.

*Respostas...*

UM nosso camarada da imprensa ensurge-se, em devida secção, com o uso da palavra «crisantemos», adoptando porém, a de «crisantos». Ora, não é caso para tanto, pois qualquer destas formas é aplicável, segundo elementos de valôr. O que realmente é caso para nos revoltarmos, é com o uso dos estrangeirismos, tão desnecessários numa língua rica, como a nossa é em vocabulário.

Mas o quê, os tolos são muitos...

*Coerência*

SOB este título, «Um dos Dois», crítico magnífico de «A Voz», cujos pensamentos são sempre duma visão clara, publicou um «eco», no qual acentua o carácter anti-comunista da grande Itália. Fá-lo citando alguns períodos dos jornais italianos «Corriere Padano» e «Regime Fascista».

Comentando, diz:

O «eixo» anti-comunista está agora em duas capitais europeias: Madrid e Roma.

Ora, se o distinto articulista nos dá licença, discordamos, em parte, do seu critério. Assim, o eixo anti-camunista estende-se mais cá para o Ocidente... vem até Lisboa... Concordamos com a justa inclusão de Madrid, porém, somos mais «vélhinhos» no ataque a essas nefastas ideias. Isso é importante, porque até no Exército, a antigüidade é um posto.

*Justas reclamações*

ESTÃO a tomar vulto as reclamações das tipografias dos jornais provincianos, contra o seu Grémio, pois consideram, e muito bem, o pagamento da joia de 120\$00 e a mensalidade de 20\$00, umas quantias incompatíveis com as suas posses, seriamente ameaçadas pelas circunstâncias presentes. Consideram esta medida, mais uma, destinada ao seu desaparecimento.

Est modus in rebus...

## Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

## RELATÓRIO DE 1938

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Foram aqui analisados os relatórios de 1938 da Companhia Portuguesa, Beira Alta, de Benguela, da Norte de Portugal. Circunstâncias estranhas à minha vontade protelaram igual trabalho àcerca do relatório da Companhia Nacional.

As suas receitas e despesas foram as seguintes (em escudos):

## LINHAS PRÓPRIAS

Receitas	
Tráfego:	
Tua a Bragança . . . . .	2.197.564\$
Santa Comba a Viseu . . . . .	940.931\$
	3.138.495\$
Fóra do tráfego . . . . .	140.119\$
Garantias de juro . . . . .	112.540\$
Total . . . . .	3.391.154\$

## DESPESAS E ENCARGOS

Despesas de exploração:	
Tua a Bragança . . . . .	2.395.434\$
Santa Comba a Viseu . . . . .	1.206.657\$
	3.602.091\$
Encargos das obrigações . . . . .	215.004\$
Obrigações de 9 % (complemento) . . . . .	3.680\$
	3.820.776\$
Prejuízo . . . . .	429.621\$

## LINHAS ARRENDADAS

Receitas:	
Régua a Chaves . . . . .	2.206.189\$
Pocinho a Mirande . . . . .	746.080\$
	2.952.269\$

## DESPESAS E ENCARGOS

Despesas de exploração:	
Régua a Chaves . . . . .	2.606.208\$
Pocinho a Mirande . . . . .	1.122.460\$
	3.728.679\$
Encargos financeiros do contrato:	
Juros de obrigações de 9 %	45.000\$
Renda fixa 1938 . . . . .	177.137\$
» » complemento	
1937 . . . . .	3.862\$
Fundo de renovação de material.	59.045\$
	285.044\$
	4.013.723\$
Prejuízo . . . . .	1.061.454\$

Assim, houve na rede própria uma diferença, para menos, de 281.779\$ nas receitas de exploração e 98.345\$ nas despesas da mesma.

Nas linhas arrendadas a diferença de receitas de tráfego foi de 224.994\$ para menos e das despesas de exploração 1.367\$, também para menos.

O relatório atribui com razão a queda de receitas à concorrência desenfreada do automóvel e à crise geral e declara que não conseguiu ainda a Companhia obter a revisão do contrato de arrendamento, ao qual deve a Companhia a sua angustiosa situação de um prejuízo de 1.491 contos.

Os «déficits» sucessivos elevaram a 4.365.793\$ a soma dos prejuízos acumulados, que figuram como saldo devedor da conta de Ganhos e Perdas.

São dignos de citação os seguintes períodos do parecer do Conselho Fiscal:

*Os números que acabamos de transcrever são bem pouco animadores.*

*Êles revelam-nos em primeiro lugar que, como afirmáramos no nosso parecer do anterior exercício, as Companhias de Caminhos de Ferro entraram no caminho da consumpção, que o mesmo é dizer da ruína.*

*As causas são já conhecidas, mas não é demais reembrá-las: em primeiro plano, como causa fundamental de carácter permanente, a concorrência incontida e desregrada da camioneta, dando lugar a este estranho contraste: as camionetas, que deviam pela natureza das coisas desempenhar no sistema circulatório do país uma função essencialmente complementar da da linha férrea, — capilares destinados à circulação terminal —, a abarrotar de fartura pelo sangue em demasia que a ela aflui; as linhas férreas, que naquele sistema deviam desempenhar a função de grandes veias e artérias, a morrer à míngua de sangue que as aliamente suficientemente.*

*E não se vislumbra ainda a decisão firme de resolver este problema grave da economia nacional.*

*A seguir e a somar àquela como causa de carácter ocasional, a crise económica que se atravessa e que no ano findo se acentuou profundamente.*

*O relatório do último exercício do digno Conselho de Administração do Banco de Portugal calcula que as causas daquela Crise estão a pezar na economia do país com uma diminuição de 450.000 contos nos rendimentos anuais.*

*E' evidente que tão volumosa diminuição de*

rendimentos não podia deixar de produzir, como produziu, um reflexo depressivo na indústria transportadora.

Os números transcritos revelam-nos em segundo lugar que a Administração já não tem, com os meios ao seu alcance, possibilidade de travar a descida no caminho para a ruína em que se entrou e que só com o auxílio do Estado, pelos largos meios de acção de que este dispõe, poderia consegui-lo.

Bem seria que tal auxílio não chegasse tarde demais e que, como primeira etape dêle, o Governo se dispusesse rapidamente à revisão, já pedida pela Companhia, do contrato de subarrendamento das linhas do Estado, pedido absolutamente legal, visto estar previsto no próprio contracto.

Judiciosas reflexões que bem mereciam ser atendidas.

Eis o movimento de passageiros:

#### QUANTIDADES

CLASSES	ANTIGA RÊDE						LINHAS ARRENDADAS			
	Mirandela		Bragança		Viseu		Corgo		Sabor	
	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938
1.ª classe . . .	1.041	868	1.129	939	1.865	1.538	12.501	11.246	3.516	3.180
2.ª » . . .	4.217	3.996	4.753	4.509	10.530	8.284	—	—	—	—
3.ª » . . .	44.390	41.938	63.871	60.349	119.878	112.690	144.455	126.507	34.927	34.641
Totais . . .	49.648	46.802	69.753	65.797	132.273	122.512	156.956	137.753	38.443	37.641

#### RECEITAS

ANOS	ANTIGA RÊDE			LINHAS SUB-ARRENDADAS	
	Mirandela	Bragança	Viseu	Corgo	Sabor
1937 . . .	310.941\$79	442.593\$14	468.299\$74	961.532\$86	203.368\$58
1938 . . .	316.304\$31	435.132\$80	447.026\$89	973.616\$14	220.698\$76

#### MERCADORIAS

O quadro seguinte indica o movimento de mercadorias (tonelagem e receitas):

LINHAS	TONELAGEM		PRODUTOS	
	1937	1938	1937	1938
Mirandela . . . .	{ G. V. 720 P. V. 27.521	657 23.648	101.934\$11 901.874\$73	95.650\$39 768.309\$52
Bragança . . . .	{ G. V. 480 P. V. 18.347	438 15.765	78.082\$78 605.472\$26	72.097\$16 510.069\$72
Viseu . . . .	{ G. V. 2.209 P. V. 18.760	1.987 19.200	139.970\$78 371.104\$80	132.866\$25 361.038\$17
Corgo . . . .	{ G. V. 1.865 P. V. 45.371	1.751 41.390	184.704\$09 1.216.717\$89	174.698\$02 1.057.875\$36
Sabor . . . .	{ G. V. 834 P. V. 20.998	710 16.751	75.049\$87 535.890\$84	76.121\$49 449.259\$63

Vê-se que houve, em relação a 1937, as seguintes variações do número de passageiros:

## LINHAS PRÓPRIAS

	Quantidades	Receitas (esc.)
Mirandela . . . . .	— 2.841	+ 5.362\$
Bragança . . . . .	— 3.951	— 7.460\$
Viseu . . . . .	— 9.761	— 21.272\$
	— 16.553	— 23.370\$

Diminuiram o número de passageiros e as receitas.

## LINHAS ARRENDADAS

Corgo . . . . .	— 19.203	+ 12.084\$
Sabor . . . . .	— 802	+ 17.330\$
	— 20.005	+ 29.414\$

Este aumento de receitas só se explica pelo adicional.

## MERCADORIAS

## LINHAS PRÓPRIAS

Mirandela . . . . .	$\begin{cases} G. V. & — 63 \\ P. V. & — 3.873 \end{cases}$	— 6.284\$
Bragança . . . . .	$\begin{cases} G. V. & — 42 \\ P. V. & — 2.582 \end{cases}$	— 5.985\$
Viseu . . . . .	$\begin{cases} G. V. & — 222 \\ P. V. & + 440 \end{cases}$	— 7.104\$

## LINHAS ARRENDADAS

Corgo . . . . .	$\begin{cases} G. V. & — 114 \\ P. V. & — 3.981 \end{cases}$	— 10.006\$
Sabor . . . . .	$\begin{cases} G. V. & — 124 \\ P. V. & — 4.247 \end{cases}$	+ 1.072\$

A queda de receitas é geral.

A extensão das linhas exploradas foi a seguinte:

Linhas próprias	— Mirandela . . .	55 km.
	— Bragança . . .	80
	— Viseu . . . .	50
		185
» arrendadas	— Corgo . . . .	98
	— Sabor . . . .	106
		204
	Total . . . .	389

Em relação a 1937 houve o aumento de 33 km., apesar do qual as receitas baixaram nessa linha de 814 contos em 746.

A circulação de comboios foi representada pelos números seguintes:

	1938	1937
Linhas próprias	— Mirandela . . .	67.994
	— Bragança . . .	97.200
	— Viseu . . . .	98.832
		264.026
		267.019

Linhas arrendadas	— Corgo . . . .	213.329	203.875
	— Sabor . . . .	73.001	58.940
		286.330	262.815

Nas linhas próprias houve em 1938 menos 2.993 km. de percurso dos comboios e nas arrendadas mais 23.515, em parte devidas ao novo trôço aberto à exploração.

As receitas por kilómetro de via desceram no conjunto das linhas próprias de 20.002\$ e 19.470\$ e no das linhas arrendadas de 18.580\$ a 14.472\$.

As receitas por kilómetro de comboio baixaram, respectivamente nos dois grupos, de 12\$80 a 11\$88 e de 12\$08 a 10\$31.

Os coeficientes de exploração foram:

## LINHAS PRÓPRIAS

	1938	1937
Mirandela . . . . .	0,083	0,076
Bragança . . . . .	1,395	1,290
Viseu . . . . .	1,282	1,275
Conjunto . . . . .	1,148	1,082

## LINHAS ARRENDADAS

Corgo . . . . .	1,181	1,118
Sabor . . . . .	1,504	1,337
Conjunto . . . . .	1,263	1,174

As despesas de exploração classificam-se pelo modo seguinte (em escudos):

	Linhas próprias	Linhas arrendadas
Serviço central . . . .	274.345\$	177.636\$
Movimento e tráfego . .	1.058.669\$	922.328\$
Via e obras . . . . .	704.422\$	575.148\$
Material e tracção . . .	1.258.138\$	1.732.752\$
Gastos gerais . . . . .	306.517\$	320.813\$
Total . . . . .	3.602.691\$	3.728.679\$

*Linhos espanhóis*

## Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha

Desde o dia 1 de Novembro, esta Companhia pôs a circular automotoras entre Madrid-Escorial, Madrid-Segóvia e Villalba-Escorial e vice-versa. O horário é o seguinte:

Madrid, saída 10,40; ao Escorial, chegada 11,40. No Escorial, saída 17; Madrid, chegada 18. Madrid, saída 18,35; Segóvia, chegada 20,50. Segóvia, saída 8,10; Madrid, chegada 10,20. Villalba, saída 15,03. No Escorial, chegada 15,15, em combinação com o comboio de vapor que sai de Madrid às 14.

No Escorial, saída 12,40; Villalba, chegada 12,52 em combinação com o comboio a vapor que chega a Madrid às 13,45.

# Danúbio Azul

Pelo Dr. ARMANDO NARCISO

**S**E é certo que o Danúbio não é tão azul como o crismaram os poetas e os músicos, o que não deixa de ser certo é que Budapest é a mais bela cidade da Europa. Aqui do terraço do Hungaria tenho diante dos meus olhos a cenografia urbana mais maravilhosa que até hoje tenho visto.

Entardece, o Corso está cheio de passeantes que gozam a amenidade dêste fim de dia, nêste ambiente acariciador e terno. Nunca vi tanta rapariga bonita junta e já tenho corrido mais de metade da Europa. Abraçando as duas cidades, que formam esta grande capital que o Danúbio separa, galgam as cinco pontes monumentais onde a vida se agita. E, passando por debaixo, seguem os navios de passageiros, cheios de gente alegre.

E ela tem razão, porque é do Rio que melhor se pode apreciar êste deslumbrante panorama. Isto me ensinou Kisasszony Ilona, linda rapariga que conheci na grande piscina da Ilha Margit, e me acompanhou ontem no jantar a bordo. O vaporsinho branco transbordava de turistas, transformado em restaurante de luxo.

O sol doirava as cúpulas dos monumentos desta monumental metrópole. Dum lado sobe Buda até ao Monte Gellert e por ali fora levantam-se palácios e templos, escadarias e velhas fortalezas. A minha encantadora cicerone vai-me apontando o sumptuoso Palácio Real, o Baluarte dos Pescadores, a Igreja da Coroação e, lá mais acima, a velha Cidadela, onde ainda nos fins do século XVII os turcos impunham o seu domínio.

Nesta margem, Pest estende-se na planície, com os seus hoteis de turismo, os seus museus, os seus ministérios, os seus palácios particulares, as suas igrejas, enfim, os seus grandes boulevards que nada ficam a dever aos de Paris e Viena. E, destacando-se de tudo isto, subindo acima dos telhados, as torres da Basílica de Santo Estevão e, junto do Rio, o estranho e grandioso edifício que é o Parlamento.

A noite desce e as duas cidades vão-se diluindo na sombra, mas, de repente, é um deslumbramento, uma apoteose nas mil luzes que se acendem e iluminam fachadas e cúpulas, torres e torreões e atravessam o Rio, dependuradas dos taboleiros e correntes das pontes, e alastram-se na planície de Pest e sobem a colina de Buda. Tens razão minha bela Ilona, é esta a cidade mais bela do Mundo.

E ruídos que ela é. Mas não é o ruído infernal das buzinas dos carros, nem o tilintar irritante dos tramueis da minha distante Lisboa. E' o som harmonioso da música dos tziganos que sai dos cafés, dos danceings, dos cabarets, é o riso das raparigas e o falar alegre de toda a gente.

Pois esta cidade encantadora não se limita a ser

capital da Hungria:—é a maior, a mais rica, a mais freqüentada estância termal do Mundo. Na colina de Buda brotam mais de cem fontes termais, que alimentam uma dúzia de grandes e sumptuosas termas. E talvez fôsse esta abundância de águas termais que desse origem a esta grande urbe.

A pequena distância ficam as ruínas das termas romanas de Aquincum e, desde os tempos recuados do Grande Império, nunca nesta região deixou de haver banhos medicinais. Mas foram os turcos que deram o grande impulso às termas de Budapest. Ainda hoje algumas termas são do tempo da dominação otomana e assim a capital da Hungria foi a primeira estância termal dos tempos modernos, desde o século XVII, e ainda hoje o continua a ser, a-pesar do desenvolvimento que, desde então, tomaram as termas na velha Europa.

Mas para manter tal soberania que trabalho, que energia, que ciência! Budapest, no caminho das invasões, tem sido a mais sacrificada cidade do Mundo, pelas guerras de conquista. Por aqui passaram todas as hordas vindas do oriente e do ocidente europeu. Passaram e destruiram. A não ser as termas turcas e um ou outro monumento, toda esta soberba capital foi reconstruída, ampliada e actualizada em pouco mais de 50 anos, isto é desde 1867, em que foi feita capital do Reino da Hungria, até 1914, quando principiou a Grande Guerra. E' certo que há o trabalho do actual regimen, mas bem menos monumental do que o do antigo.

São dêsse tempo todos os grandes monumentos da nova Pest, os grandes boulevards e estes sumptuosos hoteis que ocupam toda uma banda do Corso. São dêsse tempo quase todas as termas palácios, são dêsse tempo todas as grandes e maravilhosas construções de turismo da Ilha Margit. E o terreno foi tão bem aproveitado, as construções tão bem harmonisadas com a paisagem, que tudo isto, que é em grande parte trabalho da mão do homem, mais parece milagre da natureza.

Por isso, que admirar que Budapest se encha de turistas, doentes e saudáveis, que aqui vêm aproveitar das suas águas medicinais, deleitar-se no prazer requintado das suas piscinas de luxo, viver nesta atmosfera doirada de prazer e bem estar!

Mas são as piscinas o grande encanto de Budapest. Piscinas monumentais, onde uma turba alegre e juvenil passa os dias de verão, armazenando sol para a estação fria, e também aquecendo-se no inverno, porque ainda há as piscinas cobertas, onde a água quente corre sem cessar.

Como vivem enganados os industriais de turismo do meu país que julgam bastar um pouco de paisagem para entreter o viajante...

Budapest, 19 de Julho de 1939.

# EM VILAR FORMOSO

Na velha estação de caminhos de ferro de Vilar Formoso, após os grandes melhoramentos introduzidos há tempo, começou-se a trabalhar para ali se colocar um posto de propaganda, iniciativa do maior alcance, e que, graças aos esforços do Secretariado de Propaganda e Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, teve realização prática. Mais postos desta natureza serão espalhados pela fronteira portuguesa, demodos a dar ao es-

*Um posto de propaganda fronteiriça na estação de caminhos de ferro*

nador Civil da Guarda; rev.<sup>o</sup> Manuel Caetano Esteves, presidente da Câmara Municipal de Almeida; tenente Aníbal Machado, da Guarda Fiscal; eng.<sup>o</sup> Almeida Henriques, sub-director da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, e inspector Esteves, dessa Companhia; coronel Orliño de Carvalho, comandante militar da Guarda; major Pinto Monteiro, secretário geral do Governo Civil; capitão Raúl de Almeida, comandante do posto da



A saída da estação internacional da «Guarda». O seu estado é deplorável

(Cliché C. O.)

trangeiro visitante uns momentos de recreação, enquanto a Alfândega se desempenha das suas demoradas funções e também, proporcionar aos nossos hóspedes um conhecimento prévio do ambiente em que vão viver. Debaixo deste critério, a sala foi decorada com motivos nacionais, especialmente beirão, vendo-se os móveis trabalhados ao gosto português. Uma gentil rapariga faz a distribuição das miniaturas, as quais serão oferecidas ou vendidas, consoante a categoria do estrangeiro visitante.

Nos escaparates, vêm-se numerosas edições de propaganda, bonecos miniaturas de barro pintado, de Extremoz e Barcelos, filigranas; enfim, um série de trabalhos de todas as províncias portuguesas, sintetizando o valor e arte do nosso País.

Para inaugurar êste interessante e útil melhoramento, foi a Vilar Formoso o ilustre director do S. P. N., sr. António Ferro, que se fazia acompanhar do sr. dr. Guilherme Pereira de Carvalho e Jaime Carvalho, todos do Secretariado, sendo aguardados pelos srs. dr. Francisco Cirne, Gover-

Guarda Fiscal; Zacarias Vivas, vice-consul de Espanha em Vilar Formoso, e mais individualidades.

As autoridades espanholas da povoação vizinha de Vilar Formoso fizeram-se representar pelos srs. major Ortis, capitão Leonardo Vila, 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup> comandantes do batalhão militar; tenente da Guarda Civil Angel Bajo, delegado da Inspecção de fronteiras, chefe dos serviços aduaneiros daquela povoação fronteiriça.

António Ferro pronunciou um magnífico discurso, que a falta de aspaço nos obriga a omitir, contra o nosso desejo.

Falaram também, o sr. Governador Civil da Guarda, sr. dr. Francisco Cirne; o presidente da Câmara de Almeida, rev.<sup>o</sup> Manuel Esteves; dr. Tabarra, delegado da «L. P.» do concelho, e mais oradores, todos êles, louvando a feliz iniciativa do S. P. N. e Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.

Um «Pôrto de honra», finalizou êste acto, servindo de pretexto para novas exaltações à obra realizada.

# Vida Ferroviária

## *Sindicatos Nacionais*

O sr. dr. Rebêlo de Andrade aprovou os estatutos dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Vale de Vouga, com Séde em Sernada, e, dos Ferroviários do Norte de Portugal (Pessoal de Via Reduzida), com Séde no Pôrto.

\* \* \*

O sr. Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social sancionou as eleições dos corpos gerentes do Sindicato Nacional do Norte de Portugal (Pessoal de Via Reduzida).

## *O Montepio Ferroviário continua a discutir os seus novos estatutos*

Em assembleias gerais, tem continuado a reuni-se o Montepio Ferroviário, tendo-se já aprovado grande parte do projecto da reforma dos novos estatutos, os quais têm merecido especiais atenções dos seus associados, a avaliar pela numerosa assistência e vivacidade dos debates.

## *Sindicato Nacional dos Ferroviários*

O sr. Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social exarou o seguinte despacho:

1.º — Pertencem ao Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal (Pessoal dos Serviços Centrais): todos os empregados cuja actividade normal e diferencial é especificamente aquela que caracteriza o serviço de escritório como profissão: Dentro dêste princípio geral pertence, designadamente, ao Sindicato todo o pessoal dos serviços de expediente, de escrituração, de contabilidade (com excepção do dos escritórios chamados da contabilidade das estações), das circunscrições, dos serviços administrativos e de saúde, e ainda, o pessoal que trabalha nos escritórios dos armazens gerais, depósitos de máquinas e oficinas gerais.

2.º — Pertence aos Sindicatos Nacionais dos Fer-

roviários do Norte, Centro e Sul de Portugal (Pessoal das Oficinas e Armazens Gerais): todo o pessoal operário diferenciado e aquele que com êste tenha directa afinidade profissional, designadamente o pessoal operário de todas as oficinas e o dos armazens gerais (que não possa considerar-se de escritório nos termos do § 1.º do art. 2.º do decreto 10.782), o pessoal de relojoaria, da fábrica de bilhetes, das oficinas das Obras Metálicas de Ovar e postos de reparação de vagões, tipógrafos e ainda os mestres e encarregados dos operários pedreiros e carpinteiros.

3.º — Pertence aos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte, Centro e Sul de Portugal (Pessoal do Movimento, Tracção, Via e Obras e Serviços Regionais): todo o pessoal que tem por profissão qualquer das especificamente ferroviárias; designadamente o pessoal da linha, das estações (incluindo o dos escritórios chamados da contabilidade das estações), dos serviços de tracção, de via e obras e de todo o demais não incluído nos outros sindicatos ferroviários e que profissionalmente lhes não pertença».

## *O pessoal sindicado*

A partir de 1 de Novembro, foi determinado que todos os ferroviários que trabalham ou venham a trabalhar nas Obras dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte, do Centro e do Sul de Portugal, e pessoal dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, sejam obrigados ao pagamento das cotas a que, por disposição estatária, estão sujeitos os sócios dos referidos sindicatos.

## *Ferroviários do Norte*

Foi enviado ao Sr. Presidente do Conselho, um telegrama, da Direcção do S. N. dos Ferroviários do Norte de Portugal, manifestando o seu reconhecimento pela aprovação dos estatutos dêste importante organismo corporativo.

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

# A Guerra

## e os Caminhos de Ferro

VII

### DA IMPRENSA:

As comunicações entre Eupen e Aix-la-Chapelle, foram interrompidas. Os operários de Eupen que iam para aquela cidade não puderam passar nos combóios. Porém, a estrada estava livre.

— Os combóios chegam a Aix-la-Chapelle com tropas e munições.

— Os combóios transportam soldados e munições para as fronteiras belga-alemã e luxemburguesa e, em especial para as linhas fortificadas de Liège, em frente da região alemã de Aix-la-Chapelle, que foi já completamente evacuada pela população civil.

— Muitos londrinos andavam intrigados a respeito da verdadeira natureza dos trabalhos «essenciais de reconstrução» que estão sendo realizados em muitas das estações do caminho de ferro subterrâneo (Underground) que foram encerradas ao público logo a seguir ao rompimento das hostilidades.

Sabe-se agora, que os engenheiros da Companhia têm trabalhado noite e dia para proteger a rede subterrânea contra inundações provocadas pela rotura de esgotos ou canos principais de condução de água, ou até do próprio Tamisa.

As estações de Waterloo e Charing Cross já estão defendidas desse perigo por meio de comportas de aço da espessura de 33 cm., e todo este sistema preventivo deve ficar pronto antes do fim do corrente ano.

Logo que o superintendente do tráfego receba o aviso dum bombardeamento aéreo, dará o sinal de: «Fechem as comportas» aos respectivos encarregados desse serviço, os quais estão sempre a postos, à razão de dois por cada comporta.

Mediante um dispositivo de encadeamento, torna-se impossível o encerramento das comportas durante a passagem dum combóio.

Poucas pessoas sabem que este trabalho já havia sido iniciado em Setembro de 1938. Três minutos após o primeiro aviso de bombardeamento aéreo, que se deu precisamente no primeiro dia de guerra, já se puderam fechar pesadas comportas de aço de defesa aos troços da linha norue, a qual passa sob o leito do rio Tamisa por um túnel estanque.

— Nas primeiras semanas da guerra houve poucos combóios disponíveis na Inglaterra para o movimento de passageiros. Foram retirados aqueles que haviam sido instituídos para conduzirem a Londres, a certas horas do dia e a preços reduzidos, as pessoas residentes nos subúrbios, para efeitos de compras na cidade. A dona de casa que apenas dispõe dum modesto orçamento doméstico, viu-se assim, privada de poder visitar os grandes armazens, na sua maioria a vinte milhas de distância da sua residência, e onde se habituara a gastar o seu dinheiro.

— Esses combóios já foram restabelecidos, com os mesmos preços reduzidos, e as Companhias deram ainda mais um grande passo para fazer regressar os serviços à normalidade: 130 dos combóios em circulação nas principais linhas, vão novamente levar atrelados os vagões-restaurantes, os quais haviam sido abolidos durante o primeiro mês da guerra.

— Na Inglaterra adoptam-se especiais medidas contra os ataques aéreos. Os próprios combóios são acautelados. Todas as pontes transparentes, especialmente, as janelas são revestidas de uma tinta especial, que não deixa a luz coar-se para o exterior.

— Os jornais anunciam que muitos depósitos de alimentos foram estabelecidos nas estações de caminho de ferro lituanas, por onde passarão os transportes.

— Constou que fôra encerrada a fronteira holandesa e que estavam prontos a partir para as zonas orientais numerosos combóios, a fim de trazer para o litoral os habitantes das localidades próximas da fronteira germânica.

— De origem competente, informam de Berlim ao «National Tidende» que as autoridades alemãs se empregam, presentemente, na execução de um plano gigantesco da criação de comunicações ferroviárias eléctricas entre a Alemanha e a Rússia. Este plano permitiria fazer partir e chegar uma média de 40 a 50 combóios por dia. Como se sabe, a Alemanha fez uma encomenda à Rússia de géneros alimentícios, a entregar dentro do mês seguinte ao da encomenda, mas por muita energia que ela empregue as execuções das encomendas levam, pelo menos, oito semanas.

O Reich quere, com a ajuda da Rússia, dos países bálticos e escandinavos e também de toda a Europa oriental, romper o bloqueio inglês.

— Após o desembarque dos sobreviventes do «Simon Bolivar», a «gare» da estação dos caminhos de ferro de Londres, guardada por polícias, estava cheia de ambulâncias com médicos, enfermeiras e maqueiros. Saíam do combóio pessoas de aspecto trágico, estranho, algumas com cobertores pela cabeça, outras levando nos braços objectos que tinham conseguido salvar do naufrágio.

# HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Dezembro de 1899

## Beira-Alta

*La Gazette du Crédit* diz sob a rubrica *Société financière de Paris (en liquidation)*, o seguinte na parte que se refere á companhia do caminho de ferro da Beira Alta.

«Desejariamos annunciar-vos o sucesso dos esforços que não temos cessado de fazer para obter de Portugal a solução da nossa reclamação relativa á construcção da linha do caminho de ferro da Beira Alta.

Sabeis de que data, já antiga, vem as tentativas infrutivamente feitas por nós para a liquidação durante o periodo amigavel e para obter a creação d'um tribunal arbitral encarregado de apreciar o valor das nossas pretensões, e de proferir uma sentença a este respeito.

Já na nossa circular de 1893, em que davamos conta das operações de liquidação desde 1890, dizíamos que por um lado os acontecimentos que se tinham dado em Portugal e por outro, a situação financeira do paiz paralysaram a nossa acção e tornavam a cobrança do credito problematica, embora fosse bem fundado.

Na nossa circular de 1894 informavamos que tínhamos pedido ao ministro dos negocios estrangeiros de França, que nos auxiliasse a sustentar a reclamação contra o governo portuguez.

Depois d'isso obtivemos a constituição do tribunal arbitral mas sem podermos chegar a tornar effectivo o seu funcionamento.

Com effeito, em agosto ultimo, todos os nossos esforços estavam paralysados em virtude da demissão de dois peritos que tinham sido designados para proceder a um trabalho d'inquerito sobre a nossa reclamação. Resultou d'aqui um novo addiamento do qual se não pôde prevêr, nem a duração nem a solução.

Ora, é esta reclamação que ha muitos annos constitue o impedimento de fechar a liquidação, e convém por isso aos nossos interesses achar uma solução para esse estado de cousas».

N'outra parte, esta communicação assignada pelos liqui-datarios Monchicourt e Navarre diz que se realizaram 339.190,85 fr. pela venda de 4.912 obrigações da Beira Alta e que se gastaram 71.923,30 fr. com despesas judiciaes necessarias no processo de 1895 e na reclamação da Beira Alta.

## Linhos Portuguezas

**No Minho e no Douro.** — O sr. engenheiro Cachapuz, oriundo de familia portugueza mas de nacionalidade italiana e engenheiro por uma das escolas d'esse paiz, apresentou em nome d'um syndicato de capitalistas italianos a concessão de um grupo de linhas ferreas ao Norte do Douro que per fazem a totalidade de 360 kilómetros.

São os seguintes:

de Livração a Chaves,  
de Cavez a Fafe,  
de Guimarãis a Braga,  
de Braga a Monsão,  
de Pocinho a Moncorvo.

O pedido foi submettido ao conselho de administração das vias ferreas do estado.

**Rede do Estado.** — Tem reunido duas vezes por semana o conselho d'administração dos caminhos de ferro do Estado,

# Caminhos de Ferro

A C. P. ENCOMENDA VINTE E OITO

CARRUAGENS AOS ESTADOS

UNIDOS, DE MODELO RECENTE

Conforme várias notícias insertas em Abril, as quais davam a entender que a C. P. se encontrava trabalhando no sentido de adquirir novo material rolante, aparece agora a notícia de Filadélfia, confirmado tal. Assim, a «Edward G. Bud Manufacturing Company» anuncia que está executando uma encomenda da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para, com a maior brevidade, fornecer vinte e oito carruagens ligeiras.

De construção robusta e moderna, apresentam estas carruagens características interessantes.

São construídas de aço puro, e ao estilo europeu, possuindo todas as classes, salas de jantar privativas, um corredor em todo o comprimento da formaçāo, e com compartimentos especiais para bagagens. Além disto, na sua construção, estudou-se a maneira de dar ligação fácil, aos caminhos de ferro espanhóis.

Esta encomenda é fornecida pelo Banco de Importação e Exportação, com a assistência do Banco de Portugal.

Nos primeiros dias de Janeiro, chegarão as primeiras carruagens, as quais vêm desmontadas e acompanhadas de engenheiros e pessoal da «Bud Company». Apenas 4 delas virão armadas.

Parece estar igualmente em estudo, a encomenda de locomotivas do mesmo tipo.

Enorme e louvável esfôrço da C. P., a qual continua trabalhando meritóriamente, apesar de mordida pelas serpentes venenosas.

discutindo o regulamento para a concessão de passes, a fixação dos quadros do pessoal e outros assumptos.

A proposito responderemos a um assignante que nos pregunta porque não temos dado a resenha dos trabalhos d'este conselho: — que não o fazemos como nunca o fizemos com respeito ás reuniões da comissão administrativa da companhia real.

São reuniões ordinarias em que se trata dos assumptos que dizem respeito ás missões d'esses corpos, e de que só por espirito de reportagem, que não nos anima, a imprensa deve ocupar-se.

Isso pertence aos jornaes de grande informação que impressionam o leitor noticiando que «reuniu o conselho estando presentes... os respectivos administradores, já se vê, e que se discutiram diversos assumptos.»

O leitor fica satisfeito e admirado de que se saiba e se diga tanta coisa interessante.

# Linhos Estrangeiras

## BRASIL

A Companhia Ferroviária do Este Brasileiro requereu ao juiz privativo, na Baía, um mandado de reintegração de posse contra a União, por ter em sua propriedade os bens pertencentes à referida Companhia, agora denominada Estradas de Ferro Federais da Baía. A União Federal recorreu.

— Foi aprovada a minuta entregue ao sr. Ministro da Viação, pela Italo-Brasileira de Seguros, a qual se dispõe a segurar os indivíduos que viagem no caminho de ferro da Central Pianhy. O passageiro, para tal fim, basta adquirir voluntariamente um bilhete de seguro.

— A Grat Western, vai adquirir 50 vagões de 23 toneladas cada um.

— Vai celebrar-se um contrato para a aquisição de 1.000 vagões e 17 locomotivas e «tenders», entre a E. F. Central e diversas companhias norte-americanas.

— A E. F. Central, vai iniciar brevemente a construção da estação de «Francisco Sá», destinada aos comboios da Linha Auxiliar, Rio Douro e Threnopolis. Teria uma praça de 70 metros de largura em frente dela, e uma avenida de 40 metros de largura paralela ao viaduto.

— Segundo um decreto-lei, foi autorizada a compra de lenha para os caminhos de ferro da União. Foi nomeada uma comissão de controle para estes fornecimentos.

— Prosseguem as obras de construção da estação D. Pedro II, que terá um «hall» de 100 metros de comprimento e 27 de largura. Esta estação será grandiosa, pois necessita corresponder ao grande número de passageiros que a ela se dirigem, perto de 200.000 diariamente.

O edifício consta dum corpo com sete andares, um sub-solo e uma torre de 28 andares.

## ESTADOS UNIDOS

O presidente Roosevelt, demonstrando o seu grande interesse pelos caminhos de ferro, foi ver a nova locomotiva turboelétrica de 5.000 cavalos, construída pela Union-Pacific. Esteve em exposição em Washington, de viagem para os estados ocidentais e, destina-se ao serviço rápido normal de passageiros entre Chicago e a Costa Ocidental. É a primeira locomotiva construída, nos Estados Unidos, utilizando uma turbina a vapor com força impulsora.

## INGLATERRA

A «London Transport», possui seis automotoras para transporte de rectificadores de 250 kw, com recipiente de aço, refrigerado por ar.

# Caminhos de Ferro Coloniais

## ANGOLA

Pela Direcção dos Caminhos de Ferro e Transportes de Angola, foram enviadas, para estudo, à Direcção do Fomento, as propostas para a construção do ramal do caminho de ferro Sassoalala-Dondo.

— São candidatos à construção do ramal ferroviário do Dondo, pertencente ao Caminho de Ferro de Luanda, a Sociedade Electro-Mecânica e a Companhia Geral de Construções, sendo esta última a entidade que executou os trabalhos das variantes e renovação desta via férrea.

— Foi homologada, pela direcção dos Caminhos de Ferro de Luanda, a recepção das obras de reconstrução, executadas pela Companhia Geral de Construções. São as seguintes:

Edifício de passageiros da estação de Zenza, sanitários anexos e cais de mercadorias; pôsto médico; paiol para arrecadação de explosivos; poço de captação de águas do rio Xixe e respectiva central elevatória; tanque de distribuição; reservatório para toma de água da mesma estação; edifício de passageiros, sanitários anexos e cais de mercadorias da estação da Beira Alta, e pôsto médico do Luinha. Igualmente se realizou a entrega provisória da Reserva de Máquinas, Cochreira de Carruagens, na Canhoca.

— O governo geral foi autorizado a abrir um crédito de 3.800.000 de angolares para permitir a efectivação das obras de reconstrução nas linhas férreas de Luanda a Malanga.

— A Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, criou uma nova estação em Babaera, esperando esteja concluída brevemente.

# Teatros e Cinemas

## CARTAZ DE HOJE

### TEATROS

AVENIDA — 21,45 — «O imbecil».  
VARIÉDADES — 20,15 e 22,15 — «O padre Piedade».  
MARIA VITÓRIA — 20,15 e 22,15 — «O Banzé».  
APOLO — 20,30 e 22,30 — «O Grão de Bico».  
COLISEU — 16 e 21 — «O salto da morte».

### CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Napoles em fogo».  
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — Sessões continuas.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

# Publicações Recebidas

**Direcção Geral de Caminhos de Ferro**  
— Relatório referente ao ano de 1938

Recebemos um exemplar do Relatório da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, referente ao exercício de 1938, e subscrito pelo sr. eng.º director geral Rogério Vasco Ramalho.

É um documento de alta importância. O ilustre engenheiro diz-nos, em palavras sóbrias, que, no exercício de 1938, a Direcção Geral de Caminhos de Ferro seguiu a orientação marcada nos anos anteriores e que a prática tem demonstrado ser de manter, e faz referência especial à publicação do Decreto-lei 28.796, de 1 de Julho de 1938, que autorizou o Governo a adquirir à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses os terrenos conquistados ao Tejo entre o Caneiro de Alcântara e a Torre de Belém — aquisição que viera finalmente resolver questões de certa importância, que se arrastavam há muitos anos e interessavam não só ao Estado como ao Município de Lisboa.

No ano de 1938 dispenderam-se cerca de 3.000 contos com obras realizadas nas linhas do Estado, pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro. Os melhoramentos fizeram-se nas estações de Pinhal, no Barreiro, Beja e nas linhas do Minho e Douro.

## «Gazeta da Camionagem»

Recebemos o primeiro exemplar da «Gazeta da Camionagem», que se inicia, na defesa dos transportes motorizados e... ataque à «C. P.». Esta última função, é desempenhada em termos de pretensa crítica e autêntica ausência de boas maneiras. Faça-se a propaganda, defendam-se ideias, mas nunca atropelando os outros, nem usando o palavrado de «carroceiro malcriado».

Ao vêr o primeiro número e com êstes princípios... desejamos-lhe longa vida.

## «O Estado Novo e a Agricultura»

Editado pelo Secretariado de Propaganda, foi-nos entregue o livro «O Estado Novo e a Agricultura», trabalho meritório, elaborado com elementos do Ministério da Agricultura e coligados pelo engenheiro agrônomo, sr. Luiz Quartim Graça, nos quais se vê, quanta importância há na agricultura do nosso país.

Agradecemos o exemplar.

# Livros Novos

**A FAMÍLIA PIRANGA** (Crónica duma família provinciana em Lisboa)  
— por Armando Ferreira — 1939

Em edição da «Livraria Guimarães e C.ª», dá-nos o distinto humorista Armando Ferreira um novo trabalho — *A Família Piranga*, que é nada mais nada menos do que a história duma certa tribo de novos ricos, que invadiu, por Campolide, a cidade de Lisboa.

Armando Ferreira, que possui uma imaginação fértil e tem o segredo do trocadilho, escreve com o ar de quem está conversando com os seus leitores. Daí o segredo dos seus êxitos de livraria.

Os actores cómicos e os humoristas são necessários à nossa vida, tão necessários como os médicos e os remédios. E embora uns e outros exagerem, nas suas caricaturas, os tipos que criam no palco ou nos descrevem nas páginas dos seus livros, são eles, no entanto, que melhor servem a verdade — porque exagerando-lhes os traços, chamam a nossa atenção para certas particularidades até então despercebidas.

A figura central da família Piranga é um símbolo do novo rito provinciano — e Armando Ferreira rodeou esse seu novo tipo de outras figuras curiosas.

Felicitamos o nosso prezado amigo Armando Ferreira por este livro — que está destinado a alcançar mais um triunfo editorial.

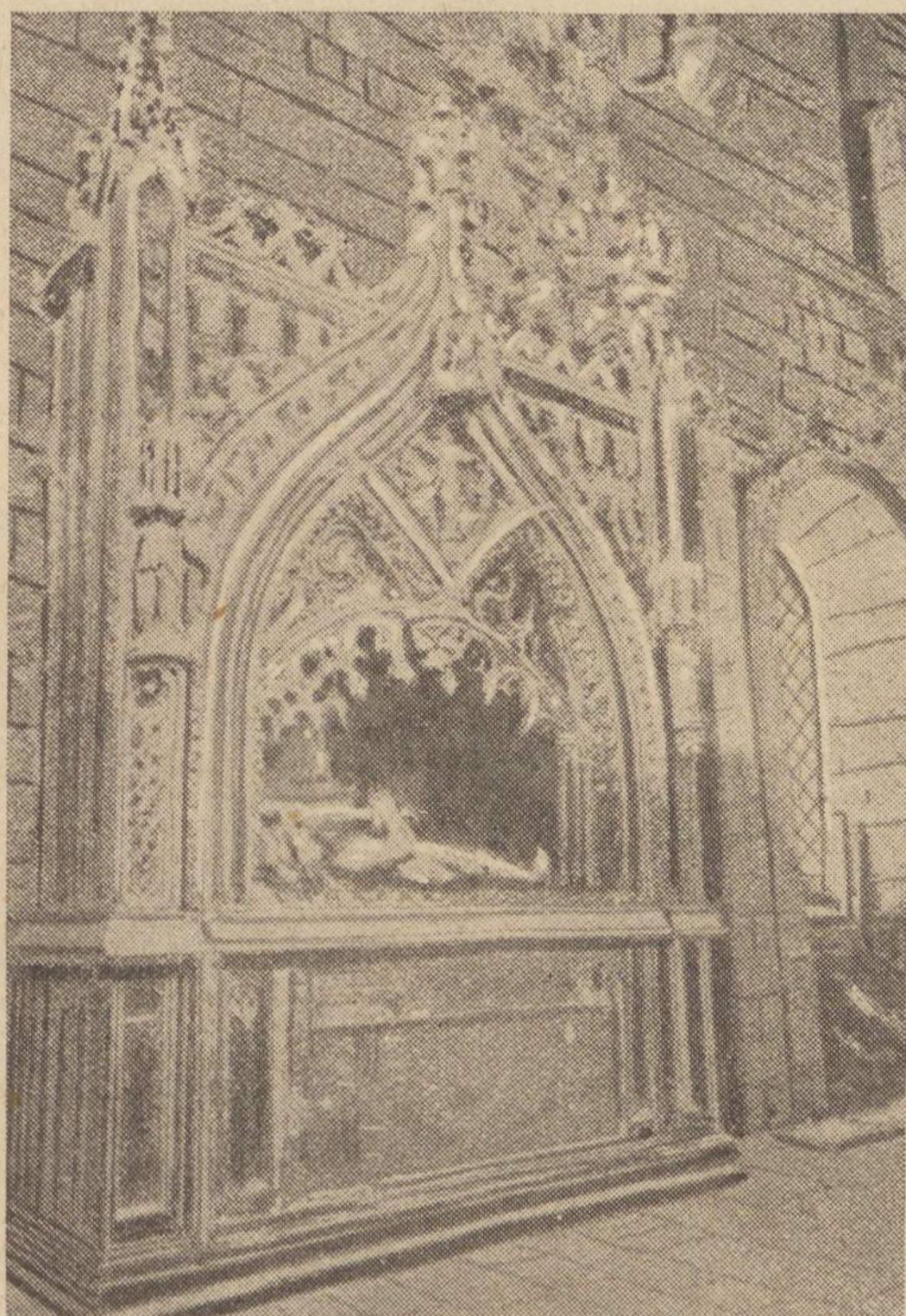
## Os nossos mortos

LUIZ COSTA

Nas proximidades da Estação da Malveira, ao quilómetro 27, foi, no dia 18 do mês findo, colhido pelo comboio correio n.º 204, o chefe principal reformado da C. P. sr. Luiz Costa, de 73 anos, natural de Coimbra, que sofreu morte instantânea.

Serviu na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, durante meio século, exercendo anteriormente à sua aposentação, há 4 anos, as funções de chefe da estação de Sintra.

Procurando um merecido descanso para o resto da sua vida, fixou residência na Malveira, onde as contingências do destino, tão estranhamente o roubaram à vida. Deixa imensos admiradores, pois o seu espírito trabalhador e bom era de molde a criar grandes simpatias. Paz à sua alma.



SANTARÉM — Túmulo de D. Duarte de Melo