

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897 e 1934; Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos, 1904

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados 54 — Telefone 893

1397



1 — MARÇO — 1946



ANO LVII

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRÁ
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Major HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

| | |
|--|-----|
| Caminho de Ferro de Benguela, por <i>Carlos Bivar</i> | 171 |
| Comunicações ferroviárias do Sul, As forças vivas de Loulé | 172 |
| Plano geral da rede ferroviária do continente, pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i> | 175 |
| Notícias de Espanha | 177 |
| Companhia de Seguros «Alentejo» | 178 |
| O que todos devem saber | 178 |
| «Vida Ribatejana» | 179 |
| Espectáculos | 179 |
| Nova redução no serviço dos comboios | 179 |
| Há 50 anos | 180 |
| Recortes sem Comentários | 181 |
| Parte Oficial | 183 |

Caminho de Ferro de Benguela

Por CARLOS BIVAR

PROSSEGUINDO na nossa faina histórica acerca de caminhos de ferro africanos, vimos hoje ocupar-nos do transcontinental: Lobito-Katanga-Rhodézia-Beira, ligando assim os oceanos Atlântico e Indico.

O baronet Sir Robert Williams, escocês de nascença, tendo acedido ao convite de Cecil Rhodes, vulgarmente conhecido na Africa Austral por «Napoleão do Cabo», em cujo Jardim Botânico, figura em estátua de bronze, para pesquisar minas na região da Rhodézia do Norte efectuou os seus trabalhos, tendo atingido uma zona entre o Zambeze e o Congo. Em seguida obteve do rei da Bélgica, Leopoldo II, uma concessão para pesquisa de minas na região norte daquela zona concessão que teve de ser alterada por virtude de novas descobertas.

O prosseguimento de tais pesquisas levou à descoberta das minas Kansanshi e das de Katanga, ricas em minério de cobre, ouro e outros metais. Estes factos induziram Cecil Rhodes à concepção, que realizou, para que o Caminho de Ferro do Cabo ao Cairo passasse através do território do Congo Belga para o que se tornava necessário novo acordo com o rei Leopoldo, grande organizador e impulsionador da sua grande empresa, da parte central da Africa, denominada o Congo Belga. Esse acordo foi negociado por Sir Williams e obteve acolhimento favorável.

Todas estas descobertas de minas, de abundantes produções precisavam, naturalmente, de uma saída para o mar, achando-se limitadas as possibilidades do tráfego oferecidas pelas linhas da Rhodézia. Havia, portanto, uma necessidade indubitável, imperiosa, de carrear o transporte dos minerais, por uma via mais curta, através do Congo Belga, até à Costa Ocidental, tornando-se para isso indispensável, a aquisição de um porto que debruçasse sobre o Atlântico, e que as circunstâncias impunham teria de ser escolhido em território português, na província de Angola.

A uns trinta quilómetros da velha cidade de Benguela, fundada no século XVII, e que juntamente com a de Luanda, foram as duas primeiras praças comerciais da Africa Ocidental, encontrava-se o almejado abrigo natural, que iria decidir a questão de modo o mais favorável para a administração portuguesa, tanto mais que nessa

época de rivalidades anglo-germânicas o imperador alemão, Guilherme II, havia dito a Cecil Rhodes que entre os lagos Tanganika e Alberto Eduardo, a linha do Cabo ao Cairo seria alemã ou não se faria.

Nesse futuro porto, de águas profundas, os barcos de grande tonelagem podiam lançar ferro a poucos metros de distância da terra. Denominar-se-ia tal porto, da Baía do Lobito e, na data das primeiras sondagens, a sua população compunha-se, apenas, de uns tantos pescadores habitando as suas palhotas. Portanto, a linha férrea a servir as minas da Katanga, as mais ricas minas de cobre do mundo, dizia o Conselheiro Teixeira de Sousa, Ministro da Marinha e Ultramar, à data da concessão, teria de ser assente em territórios belga e português, para o que se tornavam necessárias concessões dos respectivos governos.

Foi Sir Williams, personagem dotado de extraordinária actividade, quem tratou de as obter do rei Leopoldo II, a quem Darcy (¹) denomina: Leopoldo de Saxe Coburgo, soberano do Congo e Companhia; e do governo português, então presidido por Hintze Ribeiro, em 1902, que lhe deu a concessão para construir e explorar uma linha férrea que, partindo da Baía do Lobito, fosse alcançar a fronteira ocidental da província de Angola. O contracto da concessão incluia o direito à construção de ramais, o que se acha consignado no Decreto de 28 de Novembro de 1902. O capital subscrito para Tanganika Concessions, juntamente com uma percentagem gratuita do Estado Português permitiu a constituição da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, que duraria durante noventa e nove anos, a contar da data atrás citada de 28 de Novembro de 1902. A bitola da linha é de 1^m,067, igual à do Cabo ao Cairo, e tem uma extensão de 1.347 quilómetros. As locomotivas «Garratt», ao seu serviço podem rebocar 500 toneladas em rampas de 25,mm.

A linha começada a construir no primeiro de Março de 1903, atingiu a fronteira em 28 de Agosto de 1928. De aí por diante a construção da linha de ligação com a do Cabo ao Cairo foi efectuada por uma companhia belga.

(¹) Darcy — La Couquête de l'Afrique

Comunicações ferroviárias do Sul

As forças vivas de Loulé

solicitam ao Governo a construção de uma variante

de linha férrea que ligue Boliqueime e Almancil

UMA numerosa comissão do concelho de Loulé constituída por várias individualidades de destaque entre as quais o sr. Dr. Antero Cabral, governador civil de Faro, Dr. Aires de Lemos Tavares, presidente da Câmara Municipal, Dr. Quirino Mealha, governador civil de Beja, José da Costa Guerreiro, general Santos Correia, vice-almirante, José Mendes Cabeçadas, Drs. Humberto Pacheco, José Carrilho, Delgado Guerreiro, José Fernandes, Barros Santos, António Madeira, Isidro Rocheta, Guerreiro Murta, Salvador Pontes, Nunes Guerreiro e José Carrilho, Engenheiros Laginha Serafim e Lopes Santos, major Peres Gomes, 2.º tenente Daniel Rocheta, Raul Pinto, secretário do Município de Loulé, Juiz Rafael Pinto, Pedro Gomes Marques, Pires Guerreiro, Pedro de Freitas, Dr. Delio Nobre Santos, Guerreiro Barros, José Pablos e João Rocheta avistou-se ontem com o ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi apresentado pelo governador civil de Faro, Dr. Antero Cabral, o pedido de construção de um desvio ou de uma variante da linha férrea do Sul, entre as estações de Boliqueime e Almancil, de maneira a servir aquela vila.

O Eng.º Cancela de Abreu disse que lhe era completamente impossível tomar, neste momento, uma posição definida. Em presença da lei relativa à coordenação dos transportes o plano ferroviário terá de ser revisto, e então em data muito breve, a antiga aspiração de Loulé será devidamente considerada.

A representação entregue pelo presidente do município

A representação entregue pelo presidente do Município de Loulé ao sr. Ministro das Obras Públicas e a que atrás se alude, é a seguinte:

“Excelência:

O motivo que traz junto de Vossa Excelência esta numerosa embaixada do concelho de Loulé onde estão representados os mais vultosos e importantes sectores da actividade do concelho, desde a agricultura, comércio e indústria aos valores morais e intelectuais é, como Vossa Excelência certamente já conhece, o conseguimento de uma velhíssima aspiração, que traduz também a mais flagrante e imerecida injustiça feita ao maior e mais importante concelho algarvio.

“Quando em 1890 se procedeu ao estudo e execução da linha do Sul, logo se verificou que, talvez por motivos económicos — não justificáveis perante uma mais clara visão do futuro — talvez por motivos políticos e até da própria política local, o certo é que Loulé foi colocada numa situação de abastardamento e condenada à privação dos meios elementares que o seu progresso e desenvolvimento reclamavam.

“Contra isso se levantou, então, a voz autorizada do grande tribuno Marçal Pacheco, por forma tal que a Loulé foi feita inteira justiça e ordenadas medidas que rectificaram o estudo elaborado. A prematura morte deste valioso vulto louletano, fez regressar à forma inicial os interesses que haviam provocado tal anomalia.

“Em 1926, com a entrada da nova situação política,

o problema reacende-se e o Estado Novo, nos seus propósitos de reparar injustiças, ordena o estudo de um auto-projecto que preveja a satisfação dos interesses de Loulé. O desenvolvimento do transporte rodoviário e o incremento notável que tomaram as grandes obras de recuperação e progresso material do País, levam a 2.º plano a velhíssima e justa aspiração de Loulé. Surje Duarte Pacheco, a quem é posta a questão, mas que, concordando plenamente na necessidade da sua efectivação, não quer por desmedida isenção de louletano, dar-lhe primazia e garante para logo que termine a guerra o seu completo deferimento.

“Não quis ainda o destino que Loulé visse o cumprimento desta promessa e a morte ceifou na plenitude da sua acção o exactor da mesma.

“Mas Loulé, que, como se disse, é o maior, o mais populoso e o mais importante centro produtor do Algarve, confia que V. Excelência saberá com a larga e rasgada visão com que tem enfrentado outros problemas de interesse nacional, acolher com carinho a velha e dourada aspiração e dar-lhe a precisa exequibilidade.

Em fins de 1944 foi o assunto posto a Vossa Excelência em profusa e documentada exposição e porque até hoje os louletanos não sabem qual o grau em que se encontra o despacho desta obra, é que estão aqui, perante Vossa Excelência, para lhe solicitar que ele seja breve, justo e expedito.”

Exposição das vantagens económicas e regionais que justificam a construção na nova linha

A exposição que, a seguir, se reproduz e foi oportunamente entregue no Ministério das Obras Públicas, refere pormenorizadamente as vantagens que a construção da nova linha trará não só para a região mas também para a economia geral da província e do país:

A Câmara Municipal de Loulé, vem expor a Vossa Excelência um assunto de tal modo vital para o seu concelho, àcerca do que se sente acompanhada pelo consenso unânime dos seus 57.000 habitantes, de todas as forças vivas do seu concelho, de todas as entidades oficiais, profissionais e particulares que no mesmo exercem a sua acção e ainda pela opinião abalizada de competentes técnicos no número dos quais se contava o ilustre e inditoso antecessor de Vossa Excelência.

Trata-se de um problema velhíssimo, da reparação de uma grave e incompreensível injustiça pela qual os louletanos pugnam desde 1890, melhoramento ou pretensão que esmaltou muitos cartazes de eleição nos tempos em que tudo se prometia para iludir o Povo e que da parte do Estado Novo recebeu já um importante subsídio traduzido no estudo do respectivo ante-projecto. É o desvio ou variante da linha férrea do Sul, entre as estações de Boliqueime e Almancil,

de forma a tocar na vila de Loulé, sede do maior, mais importante e populoso concelho da província do Algarve. É em suma a aspiração máxima do concelho, o seu sonho dourado, sonho de novos e de velhos, ideia fixa que domina todo o louletano residente ou ausente do seu concelho.

Já em 1809 se reconhecia a Loulé a injustiça do traçado da linha férrea compreendido entre a estação das Amoreiras e Faro, que por uma incompreensível economia de 2 ou 3 quilómetros no trajecto privara a Vila de tão importante melhoramento. E tanto assim era que o grande vulto nacional Conselheiro Marçal Pacheco, tio do falecido Ministro Duarte Pacheco, conseguira do Governo de então, o estudo rectificativo da actual linha de forma a satisfazer as aspirações de Loulé.

Tal como agora, a morte prematura, veio prejudicar o concelho do seu melhor filho e da realização do mais importante elemento do fomento de que carece.

* * *

A Vila de Loulé, pela sua situação geográfica é o ponto convergente de todas as estradas nacionais do Algarve exceptuada a E. N. 23-1.ª. A Loulé desempenha obrigatoriamente todos os produtos da serra, do Baixo Alentejo e de toda a uma zona, a mais rica de produtos agrícolas do Algarve. A tonelagem média que atravessa Loulé a caminho dos portos do mar e de outros centros de consumo pode fixar-se em:

| | |
|--------|--|
| 12.000 | toneladas de alfarroba |
| 1.600 | " " figo |
| 1.000 | " " amêndoas |
| 1.000 | " " cortiça |
| 3.000 | " " produtos agrícolas verdes, lenhas, obra de palma e esparto, cal e tijolos. |

Toda esta tonelagem foge em parte ao caminho de ferro e segue por via ordinária, e, assim é que, dasquelas 18.600 toneladas, apenas foram despachadas na estação de caminho de ferro:

| | | |
|----------|-------|-----------|
| Em 1936. | 6.982 | toneladas |
| Em 1937. | 7.558 | " |
| Em 1938. | 9.373 | " |

números que o desenvolvimento da camionagem fez baixar para:

| | | |
|----------|-------|-----------|
| Em 1941. | 3.119 | toneladas |
| Em 1942. | 3.325 | " |
| Em 1943. | 3.432 | " |

Desta forma verifica-se que Loulé é um centro exportador de 1.ª categoria, que, dada a dificuldade

de estar afastado do caminho de ferro, se vê obrigado a recorrer à tracção animal e à camionagem para o transporte dos seus produtos. E, assim, é lesado grandemente o Estado num tráfego de que teria indubbiavelmente o exclusivo, se a estação ferroviária ficasse junto da Vila.

Mas, a par destes números, suficientes para elucidar a riqueza que, apesar de tudo, Loulé ainda dá ao caminho de ferro, avaliemos o problema em face do número de passageiros. Em 1919 esse número atingiu a cifra de 40.000 para em virtude do desenvolvimento da camionagem decair progressivamente até que em 1941 fica em 15.908. Ainda assim sem ligações aos travias do Sul e Sueste, apresenta os seguintes e importantes números:

Em 1941, 15.008 passageiros, com o rendimento de 235 contos.

Em 1942, 20.528 passageiros, com o rendimento de 272 contos.

Em 1943, 27.635 passageiros, com o rendimento de 371 contos.

Se acrescermos aos números atraç expostos e das mercadorias recebidas, que em 1941 foi de 15.631 toneladas com o rendimento de 653 contos;

Em 1942 foi de 16.404 toneladas com o rendimento de 653 contos;

Em 1943 foi de 18.171 toneladas com o rendimento de 810 contos, ver-nos-emos obrigados a confessar que, Loulé é das mais importantes estações do Algarve.

Se a rede ferroviária subisse até esta Vila que manancial de riqueza não reverteria para o caminho de ferro?

Analizando agora o aspecto turístico do problema que vimos agitando, verifica-se que possuindo o concelho grandes riquezas turísticas, traduzidas em alguns monumentos nacionais, paisagens de incomparável beleza, estações de cura de alto valor climatérico, como Salir e Barranco do Velho — procuradas já hoje por centenas de pessoas — e a Praia de Quartueira, onde anualmente se regista a afluência de uma colónia balnear de mais de um milhar de pessoas do Baixo Alentejo, fácil é deduzir como andam bem paralelos e contíguos os interesses do Caminho de Ferro e do Concelho.

Pode dizer-se que seria notável a influência que tal melhoramento exerceria na vida económica do Sul do País e não exageramos nesta afirmação, pois que Loulé é incontestavelmente, pela sua posição geográfica, a meio da Província quer em extensão, quer em extensão, quer em profundidade, o ponto confluente obrigatório dos produtos do Baixo Alentejo da beira-serra Algarvia e de todo o seu vastíssimo concelho, o mais populoso e rico do Algarve.

Não querendo fugir dos números senão o tempo escasso de uma divagação, em que se cerram os olhos para visionar o melhoramento realizado, apresentamos em defeza do valor da nossa pretensão alguns dados estatísticos sobre o trânsito e sobre a existência de meios de transporte neste concelho.

Assim servindo-nos da estatística rodoviária verificamos:

Carreiras regulares, saindo de Loulé, com passageiros:

Para Faro: 8 carreiras diárias
Para S. Braz: 1 carreira
Para Messines: 1 carreira
Para Salir: 1 carreira
Para Quarteira: 2 carreiras
Para o Barlavento do Algar: Albufeira, Portimão, etc.: 8 carreiras
Para a estação: 2 carreiras diárias.

Veículos registados na Câmara:

| Veículos | 1940 | | 1941 | | 1942 | | 1943 | |
|-----------------------------|------|---------------------|------|---------------------|------|---------------------|------|---------------------|
| | Num. | Capacidade de carga |
| De tracção mecânica — carga | 13 | 30.719 | 12 | 29.720 | 18 | 52.570 | 14 | 43.350 |
| De tracção animal | 1496 | | 1447 | | 1597 | | 1662 | |

Acrescentamos que quase todas as empresas de transporte colectivo algarvio, tiveram o seu início em Loulé e teremos uma ideia do que representou de prejuízo para o Estado, o erro de ter encurtado em 3 quilómetros o traçado da actual linha férrea, afastando-a 5 quilómetros da Vila.

Contra esta flagante injustiça feita a um concelho considerado o mais progressivo da província e que é incontestavelmente o maior e mais populoso, é que os signatários desta exposição, pedem a revista do actual traçado de caminho de ferro, adoptando-se uma variante constante de um estudo realizado em fins do ano de 1926 e que se encontra pendente de Despacho da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

Porque se trata de uma pretensão valiosíssima, que não fere interesses de terceiros, que interessa igualmente ao Estado e à riqueza e fomento de uma vasta região do Continente, estamos certos que os argumentos expendidos determinarão no espírito de Vossa Excelência o caminho da satisfação de tão antiga como útil melhoria, reclamada desde os primeiros dias da Revolução que trabalha por um Portugal maior.

Plano geral da rede ferroviária do continente

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

II

A primeira impressão que surge no plano da rede ferroviária é o da abundância de linhas a construir, o excesso ferroviário, e o esquecimento do complemento automobilista. Pensamos (¹), porém, escreveu com razão o sr. Engenheiro Dr. Dias Trigo, que uma revisão cuidadosa do plano aprovado pelo decreto n.º 18:190 de 28 de Março de 1930, conjuntamente com a delimitação conveniente dos campos de acção dos dois sistemas de transportes, caminho de ferro e automovel, permitirá coibir, duma forma eficaz, determinados abusos, que, em última análise, prejudicam grandemente a economia nacional.

Na revisão do plano tem de haver muita prudência, pela despesa que ocasiona a construção duma via férrea e a sua exploração, abrindo-se porém as que forem consideradas necessárias, atendendo ao número de habitantes das regiões servidas, progresso económico, insuficiência de transportes automobilistas, conclusão de vias existentes, vantagens de natureza turística, regiões a desenvolver, comunicações internacionais, etc.. Comparando a rede dos caminhos de ferro portugueses com a das outras nações imediatamente se verifica a sua restrita importância, e a necessidade de novas linhas. A principal dificuldade a vencer é a orografia do terreno, pois em Portugal os constructores de vias férreas não têm que combater com as forças da natureza como acontece em muitos países. A luta (²), afirmou Luiz Zurdo Olivares, afecta mil formas diferentes porque o inimigo não é o mesmo em todas as partes. No Japão são os terramotos, no Canadá a neve, no México as inundações, na Argentina os mares de erva, na Índia os elefantes, no Brasil os gafanhotos, na Austrália a areia, e em África os animais ferozes e as tribus selvagens que arrancam os

fios ao telegrafo para utilizá-los como moedas nas transações comerciais e como adorno das suas mulheres.

Nas vias férreas portuguesas torna-se cada vez mais necessário o estudo da sua electrificação, sistema adoptado na linha do Estoril, norte de Espanha, parte dos caminhos de ferro franceses, Suíça, Itália e outras nações. Façamos votos (³), escreveu o Senhor Engenheiro Dr. Dias Tiago, porque num futuro bem próximo, o problema da rede hidro-eléctrica nacional venha a ser resolvido por forma que entre os benefícios incalculáveis que a sua solução pode trazer, se conte o da electrificação de mais algumas das nossas linhas férreas, com vantagens indiscutíveis para todos do emprego de tal sistema de tracção.

A proposta de lei apresentada em Fevereiro de 1945, à Assembleia Nacional, pelo Senhor Ministro das Obras Públicas, Engenheiro Cancela de Abreu, prevê a formação duma empresa única para os caminhos de ferro do continente. Só existem vantagens na concentração e facilitará a abertura de novas linhas. Esta constituição (⁴) de grandes unidades, disse o Senhor Engenheiro Vasconcelos Correia, permite a resolução de grandes dificuldades que se apresentam na prática. Diminuem-se os gastos gerais da administração, assim como o do pessoal por um melhor aproveitamento deste, simplifica-se a administração, dando unidade aos diferentes critérios administrativos; facilita-se o estudo e aplicação das tarifas de modo que o tráfego possa utilizar as linhas de mais curto percurso pela supressão da concorrência; permite-se a unificação dos regulamentos do pessoal, facilitando a solução dos problemas sociais; consegue-se melhor utilização do material circulante, facilitando-se a estandardização do material, etc., etc.

O erro inicial na construção dos caminhos de ferro portugueses foi o de se ter sido obrigado a

adoptar a bitola de 1^m,67 de via espanhola, e não o internacional de 1^m,44, impossibilitando as comunicações directas da Península com os outros países da Europa e obrigando por vezes ao recurso da via estreita. Os causadores do mal foram os engenheiros espanhóis da comissão que deu o parecer de 2 de Novembro de 1842 àcerca da concessão de caminhos de ferro que serviu de base à real ordem de 31 de Dezembro desse ano. A comissão (¹), escreveu o Senhor Francisco Wais, entrando imediatamente no aspecto técnico, determinou a largura da via, propondo a de seis pés ou seja 1^m,6716, que desde então ficou como a largura normal espanhola, sem que para a sua adopção tenham intervindo razões da estratégia ou militares, apenas das que nos parecer se expunham com o fim a que pelos caminhos de ferro se possa circular com toda a rapidez e segurança que possam obter-se com as ultimas perfeições que tiveram recebido as locomotivas. Foi pois um desejo de exeder ou melhorar o que induziu a propor esta largura, superior à que tinham a generalidade dos caminhos de ferro europeus.

Os factos encarregaram-se de desmentir as ideias dos engenheiros espanhóis e pena foi que não tivesse seguimento a proposta de lei apresentada às cortes por Bravo Murilho, propondo-se a via de 1^m,44 em 3 de Dezembro de 1851. Em Portugal as linhas de Lisboa ao Carregado e do Barreiro a Vendas Novas abriram-se com a bitola de 1^m,44, mas, em 1859, passaram para a de 1^m,67 para ao menos os comboios serem directos até à fronteira francesa.

Passo a examinar o plano através de cada zona e linha por linha, começando via larga à qual se segue a via estreita.

Ao norte do Douro o primeiro caminho de ferro a construir é o prolongamento da linha do Minho, que passa a ter o seu terminus em Melgaço, e não em Monção, como acontece, pela abertura desse troço de 22 km de extenção. Creio aconselhável a sua manutenção no plano por servir um território rico em produtos agrícolas, como milho e vinho, a estância termal de Melgaço, facilita o acesso a lugares de grande interesse turístico pelo ineditismo, como Castro Saboreiro e a Peneda, servidos por estrada, a terminar em breve, e onde é possível crear carreiras de camionagem de Melgaço, Castro Saboreiro, Peneda, Soajo, a Arcos de Val de Vez. A região atraíssada é pitoresca, traçando-se a via paralela ao curso do Rio Minho e à linha espanhola de Vigo a Madrid, entre Salvaterra e Arbo. As expropriações serão dispendiosas pelos terrenos muito produtivos, em compensação as obras de arte limitar-se-ão a pequenos viadutos e à ponte pouco extensa sobre o Rio Morno, paralela à viação ordinária e à histórica ponte romana onde se celebrou a entrevista entre D. João I e o Duque de Lencastre.

A segunda via férrea é da Pala a Contumil, ligação natural da linha do Douro com o Porto, que er-

radamente se fez partir de Ermezinete, com curvas e rampas importantes, apenas para servir Penafiel, da qual, devido às condições orográficas, ficou desviada cerca de três quilómetros. É absolutamente racional, bastando olhar para um mapa, a construção da linha férrea pela margem do Rio Douro, facilitando por rampas menores, diminuição de curvas e possibilidade de alinhamentos rectilíneos, maiores velocidades aos comboios. A zona servida é rica, muito industrial e povoada, as expropriações caras e duas obras de arte a efectuar de certa importância; as pontes sobre o Rio Sousa e o Rio Tâmega.

Nas linhas de via estreita, a primeira a construir é a do Vale do Lima, de tão acidentada história. O plano propôs um caminho de ferro, que, saindo da actual estação de Viana do Castelo, continuasse pela margem direita do Rio Lima até Refoios, adeante de Ponte do Lima, daí atravessaria o rio, para, pela margem esquerda, seguir a Ponte da Barca, terminando no Lindoso, onde, desde que a Espanha abrisse o caminho de ferro de Orense à fronteira portuguesa, resultaria mais uma comunicação internacional.

Opuseram-se considerações militares em que interveio em parte a deformação profissional, e o decreto com força de lei n.º 18:190 de 28 de Março de 1930 aprovou apenas um caminho de ferro de Viana do Castelo a Ponte da Barca. Iniciou-se a sua construção, encontrando-se a terraplanagem aberta até perto de Lanhezes, mas os trabalhos foram abandonados, apoderando-se alguns proprietários, nos lugares mais escusos, dos antigos terrenos expropriados, e o material circulante que fora adquirido vendido para Espanha.

Deve-se ou não construir este caminho de ferro, pelo qual tanto se interessa Viana? Desde que a directriz seja até Ponte da Barca e não ao Lindoso, é desnecessário, pois a rede de estradas satisfaz plenamente. Porém a possibilidade duma ligação internacional com Orense, servir uma região rica e sobre-povoada até Ponte da Barca, de vastas condições turísticas por ser das mais belas de Portugal, ligação com a transversal do Minho, existência da central hidro-eléctrica do Lindoso, acesso fácil Soajo que lhe fica fronteiro na margem direita, nestas condições trata-se de um caminho de ferro a construir. Dispendiosas as expropriações, necessidade de alguns viadutos e a mais importante obra de arte é a ponte de Refoios sobre o Rio Lima.

(¹) Senhor Engenheiro Dr. Mário Dias Trigo, Subsídios para a História dos Caminhos de Ferro em Portugal (1926 a 1934), Lisboa 1935, pág. 103.

(²) Luiz Zurdo Olivares, Veinte Años de Vida Ferroviaria y Diez y Seis Después, Barcelona 1911, pág. 373.

(³) Senhor Engenheiro Dr. Mário Dias Trigo, obr. cit., pág. 12.

(⁴) Senhor Engenheiro António Vasconcelos Correia, Caminhos de Ferro, Lisboa 1930, pág. 10.

(⁵) Senhor Francisco Wais, Origen de los Ferrocarriles Españoles Madrid s./ d./ pág. 58, 155 e 221.

Notícias de ESPANHA

(Do nosso serviço especial em Madrid)

Restabelecimento dos serviços ferroviários

Em consequência do temporal e da abundância de chuvas e neves, verificada em quase todas as províncias espanholas, o nível das lagoas e pântanos aumentou consideravelmente. Por esse motivo cessou totalmente o regime de restrições estabelecido para a distribuição de energia eléctrica em toda a Espanha e, em consequência, foi possível restabelecer o tráfego ferroviário de tracção eléctrica em todas aquelas linhas, em que havia sido suspenso, atingindo-se a normalidade total na circulação de comboios, ao mesmo tempo que se iniciou o serviço de automotoras eléctricas entre Madrid e Segóvia, cujas primeiras carruagens circularam em 25 de Janeiro. Com isto obteve-se importante melhoria nas comunicações entre as duas cidades, pois o percurso efectuou-se em duas horas, não obstante a passagem da Serra do Guadarrama.

Igualmente foi restabelecido o tráfego de comboios de luxo entre Bilbau e San Sebastian.

Descrição da linha Madrid-Lisboa

A curiosa e útil publicação espanhola «Horário Guia de Ferrocarriles», insere no seu número do corrente mês um itinerário descritivo da linha férrea Madrid a Lisboa por Valência de Alcântara, com valiosa documentação e curiosas gravuras do nosso país.

No próximo número faremos mais detalhada notícia sobre esta curiosa publicação.

Nova linha aérea Espanha-Holanda

Foi inaugurada a linha aérea Madrid-Amsterdam que une as capitais dos dois países numa viagem directa de seis horas. Na referida linha que está explorada pela Companhia Holandesa K. L. M. são empregados aviões norte-americanos tipo «Dakota D. C.—3». As carreiras estão marcadas às segundas, quartas e sextas de Amsterdam e terças, quintas e sábados de Madrid.

Esta nova e importante linha cruza em Amsterdam com a que parte da dita capital para Estocolmo, Oslo, Copenhaque, Malmoe, Londres, Praga e Zurich, e em breve começará o serviço transatlântico com escala em Lisboa, Dakar e Natal, donde se fará a bifurcação em duas, uma para o

Rio de Janeiro e Buenos Aires e outra para a América do Centro.

A importância comercial destas linhas fazia-se notar há muito e assim com o estabelecimento destas novas carreiras de aviões poder-se-á fazer o transporte rápido de produtos frescos do Norte da Europa para os países do Sul e levar frutos tropicais para o Norte.

Madrid-Segóvia

Pelo Chefe do Estado Espanhol, generalíssimo Franco, foi inaugurada oficialmente a nova linha eléctrica Madrid-Segóvia, que completa o plano de electrificação de Madrid à Serra de Guadarrama que cobre uma distância de 101 quilómetros.

A viagem foi feita numa automotora eléctrica na qual tomaram lugar com o Chefe do Estado, o Governo e as principais autoridades fazendo-se o trajecto em duas horas com paragem nas principais estações do trajecto. A linha Madrid-Segóvia separa-se da geral de Madrid a Irun por Avila na estação de Villalba e sobe o porto do Guadarrama a uma altura de 1.280 metros.

Esta linha é de via dupla entre Madrid e Villalba e via simples entre esta última e Segóvia.

O trajecto total é efectuado por comboios de passageiros em duas horas, aproximadamente, com paragem nas dezoito estações do trajecto respectivo.

Linha Marítima entre Espanha e Itália

A Companhia Transmediterrânea Espanhola inaugurou um novo serviço entre Barcelona e Génova que terá lugar uma vez por quinzena, saindo de Barcelona a 10 e 25 de cada mês. Este serviço ligará com as linhas aéreas de Lisboa a Madrid e Barcelona e assegurará provisoriamente o tráfego de passageiros no Sul da Europa.

Nova estação ferroviária em Madrid

A Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis acaba de construir nos terrenos próximos do centro de abastecimento de Madrid, uma estação ferroviária para atender às necessidades de mantimentos para a populosa capital. Esta nova estação a que deram o nome de Madrid-Mercados,

Companhia de Seguros «ALENTEJO»

Eleição dos novos corpos gerentes

Sob a presidência do sr. dr. Alvaro do Amaral Barata, realizou-se, recentemente, a assembleia geral da Companhia «Alentejo», importante organização portuguesa de seguros, que aprovou o relatório e contas do último exercício e elegeu os corpos gerentes para o triénio de 1946 a 1949.

Da eleição resultou serem reconduzidos quase todos os antigos dirigentes da importante companhia, o que prova o prestígio de que gozam e a excelência da sua administração. A distribuição dos cargos ficou assim estabelecida :

Assembleia Geral — Presidente, dr. Alvaro do Amaral; vice-presidente, Nuno Miguel Peixoto; 1.º e 2.º secretários, respectivamente, Amadeu Florindo de Oliveira e José Rocha.

Conselho de Administração — Efectivos, Tito Augusto de Moraes, Alvaro António da Costa Piano e Virgílio Canas Martins; suplentes, Mário de Oliveira Pereira, Francisco António de Carvalho Piano e Júlio Cesar de Oliveira Martins.

Conselho Fiscal — Efectivo, António José Piano Júnior, Francisco da Silva Brás e João Marcelino Martins; suplentes, Francisco Franco Cannos, Francisco José Ricardo Domingues e Venceslau Cesar da Costa Lopes.

Antes da conclusão dos trabalhos, o sr. presidente propôs que fossem exarados na acta merecidos louvores à Direcção, ao Conselho Fiscal e a todos os empregados da Companhia, o que foi aprovado por aclamação.

pessue 6 vias de circulação normal, e 3 bifurcações atravessando os armazens de mercadorias; tem um edifício adaptado em escritórios e a rede de vias é ainda por dois pontos da linha férrea de circulação de Madrid, que começa na estação do Norte e termina na de Atocha, numa extensão de oito quilómetros.

A nova estação Madrid-Mercados é de construção moderna e fica muito próximo à de Madrid-Delicias que atende o tráfego de passageiros Madrid a Lisboa.

Novo Conselho Superior de Caminhos de Ferro e Transportes por Estrada

Foi constituído em Madrid debaixo da presidência do Ministro das Obras Públicas, o novo Conselho Superior de Caminhos de Ferro e Transportes por Estrada, criado pelo decreto do Governo espanhol de 28 de Dezembro do ano findo.

A este Conselho foram atribuídas funções de

O que todos devem saber

Multas anuladas aos possuidores de videiras americanas

Em face de reclamações apresentadas a quem de direito foi estabelecido que as multas aplicadas no ano passado por falta do corte de videiras americanas possam ser reduzidas ou anuladas, desde que as referidas videiras sejam arrancadas ou enxertadas até 31 de Maio do ano corrente.

Para conhecimento dos interessados transcrevemos o artigo 4.º do Decreto 33.544 e que elucida devidamente o lavrador.

Art. 1.º— Os proprietários que procederem ao arrendamento de produtores directos, são obrigados a participar o facto à respectiva brigada do condicionamento do plantio, directamente ou por intermédio dos grémios da lavoura, nos termos e para os efeitos seguintes :

§ 1.º A participação deve ser feita em carta registada, com aviso de recepção;

§ 2.º Recebida a participação, a Direcção Geral mandará verificar o arrancamento e lavrar o respectivo auto, com as formalidades previstas no § 1.º do art. 3.º, para efeitos de anulação ou redução da multa;

§ 3.º Se a participação tiver sido feita até ao dia 31 de Maio de cada ano, o auto de verificação será enviado à secção de finanças até 30 de Setembro imediata e produzirá os efeitos a que se refere a parte final do parágrafo anterior relativamente à multa do ano em curso.

Notas retiradas da circulação

Até ao dia 12 de Junho de 1946, serão retiradas da circulação as notas de 20\$00 chapa 5, ouro (efigie de Mousinho de Albuquerque), não podendo ser recusadas pelo público, e depois daquela data deixam de circular, só podendo ser trocadas nas caixas da sede do Banco de Portugal em Lisboa.

maior importância dentro da esfera dos transportes ferroviários por estrada e sua coordenação. Este conselho tem a seu cargo a informação de todos os planos de construção de novas linhas ferreas e planos gerais de transportes por estrada assim como as normas gerais de concessões e terminação de novos serviços; a informação dos planos gerais da electrificação e sua reforma e o estudo dos projectos e disposições relativas em matéria de transportes terrestres.

O Conselho está composto de um número de vogais representantes dos Ministérios de Obras Públicas, Fazenda, Exército, Indústria e Comércio, Agricultura e Trabalho, tendo outros vogais da Delegação do Governo para a ordenação de transporte, da RÉNEE, dos Caminhos de Ferro do Estado, do Sindicato de Transportes e vários acessórios técnicos. O Conselho Superior actuará como organismo supremo consultivo do Ministério das Obras Públicas, nas matérias citadas.

«VIDA RIBATEJANA»

No 29.º aniversário

Este semanário regionalista, que Fausto Dias dirige com um critério honesto e defendendo tenazmente a terra ribatejana, comemorou no dia 24 mais um aniversário. Esta comemoração terminou com um banquete ao ilustre director da *Vida Ribatejana*, organizado por um grupo dos seus redactores e amigos íntimos.

Sessenta pessoas confraternizaram durante algumas horas numa festa cheia de ambiente castiço.

Não houve espumante, mas alguns vinhos do Ribatejo demonstraram superiores qualidades ao ponto de haver disposição permanente e ambiente de verdadeira camaradagem e amizade.

José Luiz Ribeiro leu o expediente a disser algumas palavras de saudação a Fausto Nunes Dias. Seguiram-se os srs. Luiz da Costa Santos, em nome da Casa do Ribatejo; José André, Raimundo Alves, dr. Francisco Cáncio, Faustino de Sousa, Fernando Batista que com a sua eloquente verbo-sidade foi ouvido com atenção, Ferreira Delgado, dr. Silva Pinheiro, Saraiva de Carvalho, Quintela Maia, Alexandrino Ferreira, Carlos d'Ornellas em nome de um grupo de socios do «Sector 1» que estavam presentes, Sidónio Dias e Fausto Dias que agradeceu comovidamente as palavras que ouvira de exaltação ao seu proficiente trabalho na direcção do importante semanário.

Ao banquete presidiu o sr. Major Costa Nery, presidente da Câmara Municipal de Vila Franca, ladeado pelos srs. Faustino dos Reis Sousa, da Junta de Previdência do Ribatejo, José Maria Ferreira, delegado do Centro de Assistência Social Infantil de Vila Franca, Júlio Peloura Costa Santos, da Casa do Ribatejo e Quintela da Maia, da Casa de Ferreira do Zézere.

Houve um fim de festa com bailados e canções portuguesas.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «Idade perigosa».
OLIMPIA — Ás 14,15 e 21 — «Prisioneira de uma noite».
COLISEU — Ás 21,30 — «Concurso de cegadas».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Nova redução no serviço dos comboios

Do gabinete do Ministro das Obras Públicas e Comunicações foi fornecida à imprensa a seguinte nota:

«Ao ser autorizada pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, em Dezembro último, a melhoria do serviço de comboios de passageiros, logo foi esclarecido que essa autorização tinha carácter provisório, pois o novo serviço ficava necessariamente condicionado, sem prejuízo do escoamento indispensável das mercadorias às possibilidades de abastecimento dos combustíveis.

As circunstâncias actuais vêm confirmar, infelizmente, a prudência dessa reserva. De facto perante as dificuldades que se verificam no abastecimento de carvão estrangeiro — e apesar de se ter promovido uma intensa e rápida adaptação de locomotivas para uma utilização substancial de fuel-oil — torna-se forçoso voltar a reduzir, em certa medida, o serviço de comboios, tendo em vista exclusivamente, não aumentar de novo o consumo de lenha e o consequente sacrifício das matas nacionais e particulares».

De acordo com esta nota, passa a verificar-se o seguinte serviço de comboios:

O «rápido do Porto», mantém-se como actualmente, sendo, no entanto suprimidos os «rápidos» n.ºs 52 e 55, que se efectuam, respetivamente, às segundas-feiras e sábados. Os semi-directos do Leste, que se realizam diariamente, passam a circular, apenas, o 151, às terças, quintas e sábados, e o 152, às quartas, sextas e domingos. Os semi-directos Lisboa-Caldas da Raínha passam a efectuar-se uma vez por semana: o 204, às segundas-feiras e o 205 aos sábados.

Igualmente a linha do Sul é afectada. Assim o semi-directo do Algarvão passa a circular apenas às quartas e sábados, entre Lisboa e Vila Real de Santo António, e às segundas e quintas-feiras, em sentido contrário. Perderá, porém, as características de semi-directo, pois parará em todas as estações entre Barreiro e Casa Branca, o que alongará o seu horário em mais uma hora. Os comboios 843 e 844 — Casa Branca-Vila Viçosa — só se efectuam nos dias em que circular o semi-rápido.

Na linha do Minho os semi-directos 601 e 604, entre Porto e Viana do Castelo e suas ligações para o de Braga, passam a circular, apenas, às quartas e sábados.

Os semi-directos da linha do Douro, n.ºs 701 e 702, entre Porto e Régua, que são diários, efectuam-se apenas às segundas e quintas-feiras.

Estas são as principais alterações do novo horário. Sabemos, também, que em todas as linhas serão suprimidos alguns comboios tranvias e mistos.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Março de 1896)

As companhias de viação

Noticiam os jornaes e é facto, que o sr. Jacintho Gonçalves, dono da empresa de carros que fazem carreira em Lisboa, se ligou á Companhia carris de ferro, vendendo-lhe os seus vehiculos e gado, tomando-lhe esta o pessoal, e passando elle proprio a ser seu empregado.

O facto era mais que de esperar — era certo.

Sabidas as ligações que havia entre o sr. Gonçalves e o sr. conde de Burnay, e tendo este titular assumido a direcção dos negocios da Companhia Carris, certamente que, em vez de alimentar o mais energico concorrente d'esta companhia, passaria a absorvel-o em melhores condições do que ella, por si, nunca o teria feito.

Por outro lado diz-se que os demais proprietarios de vehiculos de carreira tratam de organizar uma companhia por meio da qual, reunidos, continuem a competencia à Carris de Ferro.

No meio d'isto perguntam algumas folhas, perguntaremos todos — se o publico ganhará com esta nova phase da viação em Lisboa.

Pode ganhar muito e pode muito perder. Tudo depende da camara municipal, e é para as resoluções d'essa que todas as attenções se devem voltar.

Pela nossa parte começamos a applaudir, se as cousas se passam como se diz, porque não resulta mais do que a adopção do alvitre que aqui temos preconizado repetidas vezes.

Lisboa não pode estar à mercê de qualquer sujeito que põe quatro rodas n'um caixote velho pintado (?) a zarcão o faz puxar por dois animaes chaguentos e lhe chama um carro.

A Companhia Carris tem sido uma instituição séria, embora na sua exploração tenha havido grandes defeitos resultantes da incompetencia de algumas cabeças.

Ao lado d'ella (não diremos na frente porque estorva o andamento dos carros) ponha-se uma outra companhia, tambem séria, e as duas, mesmo sem se guerrearem, poderiam fazer excellente serviço.

A esta companhia, desde já o diremos, deveria a camara retirar o inconcebivel imposto de 500\$00 réis annuaes por carro.

Equiparal-a nos encargos à companhia Carris, aumentar-lhe mesmo a verba para reparação de calçadas que os carros volantes estragam mais que os das calhas, seria justo; mas obrigar-a a pagar cerca de réis, 1\$400 por dia e por carro, é um imposto impossivel e com o qual não se pode exigir bom serviço.

Em vez d'isso seriam obrigados esses carros a um modelo unico, commodo e elegante, a um aceio regular, a um estado de perfeita conservação.

Pessoal habil no manejo do gado, uniformizado e limpo, carreiras com tabellas fixas de horas, trajectos, preços, etc.

E, sendo assim, a área de acção de cada companhia poderia ser dilimitada por separado. A cidade é bem grande; ha varios caminhos para cada destino, e muitas ruas que não tem hoje viação de carreira.

Onde ha carris, onde a companhia estabelesse linhas e as explorasse com, pelo menos, um carro cada quarto de hora, ahi circulariam só os seus carros; onde não os ha existe campo largo para os vehiculos da outra companhia.

Esta viria muitas vezes trocar os seus passageiros com a sua companheira, não rival, auxiliando-se assim mutuamente, e servindo ambas bem o publico.

Note-se que a Carris deveria deixar de se servir de carros volantes. Não se comprehende que essa companhia se lastime da competencia que lhe fazem, e ella mesma lhes faça competencia a elles, e a si propria.

Além de que dos carros volantes que ella possue, ou vae posuir, uma parte é facilmente adaptavel a andar nas calhas; os restantes podem fazer bello serviço... aquecendo as caldeiras dos geradores, que ella vae montar para a electricidade. Para mais não servem.

A' camara municipal pedimos, pois, que olhe bem por estes assumptos. Já que os anteriores camaristas se deivaram levar na corrente das condescendencias, sejam estes energicos e competentes para tirar das ruas esses vergonhosos cangalhos que as sujam, para regular a constituição e o funcionamento das duas companhias, para negar a criação de pequeninas empresas que não devem ser consentidas n'uma capital como a nossa, e se tal fizerem terão assim prestado a esta um bom, um grandioso serviço.

Depois de escripto o que antecede, vimos o requerimento que a companhia Carris apresentou á camara municipal e em que pede o monopolio da construcção de linhas e sua exploração por electricidade, por conductor aereo, em uma infinidade de ruas — quasi todas as de Lisboa, se pôde dizer.

O sistema escolhido é o mais inconveniente para uma cidade como a nossa — já o declarámos, deixando para o proximo numero ocupar-nos mais largamente d'esta proposta, visto que n'este nos falta o espaço.

Linhos Portuguesas

Sul e Sueste — Foi aprovado o projecto do alargamento da estação do Lavradio para o estabelecimento de linhas de serviço e de resguardo necessarias para o movimento d'essa estação.

Novos ascensores — A camara municipal de Lisboa deferiu o requerimento do sr. Raul Mesnier pedindo para continuar as obras do elevador do largo do Municipio para o da Biblioteca, fixando-se a taxa anual de 4\$000 réis por cada metro quadrado da parte em que o viaducto atravessa a via publica.

O elevador não poderá funcionar sem que, por parte dos delegados technicos da camara, sejam reconhecidas as suas condições de segurança e sem que as tarifas e horarios correspondentes sejam submettidos á aprovação da mesma camara.

O nosso querido amigo Mesnier projecta ter prompto este ascensor em abril proximo.

Em seguida começerá a construcção do elevador da rua do Ouro ao largo do Carmo, uma linda obra de que estamos auctorizados a prometter aos nossos leitores dar-lhes brevemente todos os detalhos.

Este ascensor reune ás vantagens de evitar as subidas, uma outra importantissima, o encurtamento da distancia entre a parte baixa e a alta da cidade.

Ponte do Vouga — Foi adjudicada á Companhia nacional de fundição e forjas, a Santo Amaro, o fornecimento e montagem do taboleiro metalico da ponte do Vouga, situada na linha ferrea do norte, pelo preço de 30:975\$000 réis.

São 14 os tramos, de 18^m,15 de extensão cada um, destinados a esta nova ponte.

Recortes sem Comentários

Neutel de Abreu

Faleceu, em Figueiró dos Vinhos, o Major do extinto Quadro Privativo das Forças Coloniais Neutel de Abreu, herói de primeira plana das campanhas coloniais que se realizaram nas primeiras décadas do nosso século, para a ocupação efectiva do Norte da portentosa Colonia de Moçambique.

A sua brilhante folha de serviços é já do domínio público, mas há feitos que julgamos oportuno recordar para, como sentida homenagem, se darem o devido relevo aos aspectos mais característicos da sua gloriosa personalidade.

Massano de Amorim, no seu selatório de 1906-1907, diz-nos, que à sua chegada, a ocupação do Distrito de Moçambique se reduzia a uma restrita zona litoral, garnecida de postos desde o Lúrio ao T'jungo, todos de instalação muito recente, e ainda uma faixa de terreno que do Mossuril se estendia ao Itoculo. Numa relação dos oficiais que instalaram esses postos, já a do posto da Ligúria é atribuída ao Tenente Neutel de Abreu.

Segue-se um relato dos primeiros actos do Governo de Massano, em que colaboraram como capitães-mores, José Augusto da Cunha, Gomes da Costa, Damaso Marques e outros, e em que se lê:

«Enquanto se tratava da ocupação de Nameluco, no Monapo, e do estabelecimento da N'Tia, em Itoculo, começava-se e terminava-se a abertura da estrada entre os postos de Monginqual e de Ligúria».

«O Comandante Militar Tenente Neutel de Abreu, brilhante oficial e seguramente o maior trabalhador do meu distrito, a quem fiz dar instruções para procurar restabelecer relações para oeste, tendentes a permitir para a frente o estabelecimento de um novo posto, informava... que, atentas as boas relações do Comando com o régulo Maneia, residente em Liupo... era conveniente montar ali um posto, vantajoso por ficar... perto do ramo dos então rebeldes do norte, que residiam no Erate, e porque, com um outro posto mais, se alcançaria Corrane, grande centro de produção e residência do importante régulo Muquepera que também mantém relações de amizade com o comando....»

«Resumo aqui os trabalhos que se efectuaram para consolidar a ocupação: foram abertas as estradas para os novos postos do Lúrio a Niveta, de Memba a Namissaco, de Itoculo a N'Tia, de Ibrahim a Iagaia, de Mochelia a Nameluco e de Mongingual para Ligúria e Liupo, que se estendeu depois até ao posto de Corrane, estabelecido em 4 de Janeiro».

«Foi ainda o Tenente Neutel de Abreu quem instalou o Posto de Corrane....».

«Regressando da exploração de Chinga (a O. de Nampula) o Tenente Neutel de Abreu fez itinerário de regresso pelo posto próximo do Ligonho na Zambézia, que tinha sido montado em Outubro de 1906».

«Ao mesmo tempo que se montava o posto de Nacarôa, era montado em 2 de Setembro, pelo Capitão-mór de Macuana, Afonso Martins, o posto de Raínho.... O Tenente Neutel de Abreu, a intervalos que as febres lhe permitiam, reunia todos os elementos para montar a 70 klms. de Corrane, para O N O, o posto de Nampula,....».

Mais tarde, sob o Governo de Duarte Ferreira (1911-1913) foi capitão-mór da Macuana e um dos mais preciosos executores da acção a desenvolver para a ocupação efectiva de tão vasto e prometedor território que «teria de ser viva, nu-

mas partes, para quebrar de vez toda a resistência hostil e armada e, noutras, simplesmente de boa política de atracção...».

Em 1919 já o conhecemos afastado do serviço militar e exercendo intensa actividade comercial, na qual o prestígio pessoal do «Ma-hon» continuou a contribuir para a consolidação da nossa soberania.

Eis a grande figura da epopeia da ocupação, que se fiou aos 74 anos, sob as suas verdadeiras facetas de valente soldado, hábil político e incansável obreiro do Portugal Maior. — M. S.

(Da *Revista Militar*)

Gentilezas...

Falámos com uma senhora de Setúbal que, com seu marido, foi a Coimbra assistir ao jogo Académica-Vitoria.

Naturalmente que essa senhora veio enojada, com certos ditos da assistência, grosseiros e impróprios do povo de uma cidade como é a dos doutores...

«Chegou-se ao desplante de dizerem, que as senhoras que daqui haviam ido... levavam navalha na liga.

E nós a julgarmos que os desportistas da Lusa Atenas eram pessoas que podiam dar lições de educação a quem tivesse o desejo de ver ali um desafio de futebol! Enganámos-nos, o que afinal sucede a muita gente bôa. E a prova de que nos enganámos, é que se deu ali uma cena de facadas com indivíduos dessa cidade, numa sessão de fados e guitaradas...

(De *O Setubalense*)

A condenação do Bispo de Dantzig

Rádio Varsóvia deu, a 4 do corrente, a notícia de que o tribunal local aceitara as acusações contra Mons. Spllet, Bispo de Dantzig e ex-administrador apostólico da diocese Chelmno (Pomerani polaca), e o condenara a oito anos de prisão, considerando-o réu por haver ajudado o ocupante alemão.

O «Osservatore Romano», órgão da Cidade do Vaticano, comenta assim o facto:

«Trata-se de um desses processos que, pelo simples facto de serem promovidos e realizados, devem terminar, de qualquer forma por uma condenação, para se justificar perante a opinião pública; e trata-se, por conseguinte, de um desses processos que, para conseguirem o seu fim, recorrem a relatos que não são nem podem ser averiguados, e que são preparados e difundidos de forma a justificarem a sentença já estabelecida. São fenómenos patológicos próprios de todas as fases políticas, especialmente em períodos revolucionários. Contudo, desta vez, apelando para o grande juizo da verdade histórica, quando serenamente e sem paixão, se pode conhecer em pormenor, o que se passou na realidade, vê-se, que Mons. Spllet não ajudou a Alemanha do invasor. O que fez foi reduzir as suas violências sob a ameaça de represálias sangrentas, que teriam tido, como resultado, maior detimento para o povo polaco».

(Do *Correio do Vouga*)

A Igreja e a Maçonaria

Recordam-se de Alcalá Zamora, o famoso presidente da segunda república espanhola e responsável, em grande parte do seu advento e dos crimes que, sob seu consulado, se praticaram?

Também têm presente a vaga de crimes que essa república cometeu, cobrindo o solo espanhol de ruínas e de sangue?

Pois bem: Alcalá, com todo o peso que na matéria lhe dá o lugar que ocupou, fez agora curiosas declarações, sobre as influências que dominaram essa política, que também se intitulava... democrática e foi precisamente para acabar com a... tirania de Afonso XIII que ela se implantou.

Alcalá Zamora, depois de fazer, repeso, o exame dos crimes que a sua república cometeu, declarou: «a neutralidade religiosa do Estado, proclamada no artigo terceiro da Constituição, transformou-se no seu contrário — na proscrições deste da vida social».

Que razões de Estado ou que conveniências nacionais impunham esta política?

Desejo e propósito de dar à Espanha mais liberdade e melhores instituições democráticas?

Responde Alcalá Zamora: «copiou-se o funesto figurino de Combes, não por um critério nacional, mas por uma imposição da maçonaria».

Toda a gente sabia isto, mas não falta ainda quem creia a maçonaria uma instituição filantrópica, sem qualquer influência na vida política dos povos. Temos, pois, por declaração do próprio chefe do Estado, que a onda de crimes cometida em Espanha pela república vermelha de Azaña e companhia, foi não obra de carácter nacional mas imposição da maçonaria».

Em Portugal procura-se em nome da mesma democracia implantar o mesmo regime e pela mesmíssima influência. E chamam-se... democráticos os homens que servem os desígnios de uma potência contrária aos interesses nacionais.

Saibam-no todos os portugueses que não acamaradaram com os «filhos da viúva», nem servem os seus tenebrosos desígnios.

(De *A Guarda*)

Mudou de sexo um prisioneiro alemão

PARIS, 20.—O «Samedi Soir» anuncia que Hans Borgman de 25 anos, que durante a guerra serviu numa divisão alemã e que se encontra num campo de prisioneiros, começou repentinamente a mudar de sexo.

A sua voz máscula começou a mudar para uma voz feminina e os seus camaradas notaram que debaixo do peitilho da camisa de Borgman, os seios deste se desenvolveram extraordinariamente.

Os médicos que examinaram Borgman confirmaram que ele, de facto, havia mudado de sexo.

Borgman ve-se perante dois importantes problemas: 1.º — Porque é casado; 2.º — Porque não há nenhuma lei internacional que mande restituir à liberdade qualquer prisioneiro de guerra que se transforme em mulher. — (U. P.).

(Da *U. P.*)

Montanha de papelinhos

«De facto vivemos em plena Papelânea. O papelinho o cupão, a ficha/ o requerimento, o atestado, o papel selado, constituem em Portugal um himalaia de imposições.

Para tudo se exige um papelinho, dois papelinhos, mil papelinhos.

Afogamo-nos em papelada. Não damos um passo sem o papelinho na mão. Isto complica-nos a vida e dá-nos cabo da paciência. E' um tormento! Para o pão, para o azeite, para as batatas, para o petróleo, para o arroz, para o açúcar para tudo em fim — papelinhos, muitos papelinhos, um cabaz um cesto, uma montanha de papelinhos...

E' contra isto que protesta *O Século* e protestamos todos nós».

(De *Aurora de Lima*)

Marinha mercante

Segundo o «programa marítimo» vão ser construídas para a nossa marinha mercante, as seguintes unidades:

| |
|--|
| 5 navios mistos de 10.000 toneladas |
| 1 navio misto de 6.000 toneladas |
| 4 navios mistos de 5.000 toneladas |
| 2 navios Tanques de 12.000 toneladas |
| 2 navios Tanques de 10.000 toneladas |
| 15 navios de carga de 9.000 toneladas |
| 9 navios de carga de 6.000 toneladas |
| 20 navios de carga de 3.000 toneladas |
| 1 navio de carga de 1.500 toneladas |
| 2 navios de cabotagem de 2.000 toneladas |
| 4 navios de cabotagem de 1.500 toneladas |
| 1 navio de transporte de 1.000 toneladas |
| 1 navio de cabotagem de 600 toneladas |
| 2 navios fruteiros de 800 toneladas |

o que dá um total de 68 navios com o deslocamento global de 376.200 toneladas.

Destes barcos estão já a ser construídos e vai proceder-se á encomenda de outros, uma vez que o governo britânico já autorizou os estaleiros da Grã-Bretanha a trabalhar para Portugal.

(Do *Correio da Feira*)

Mercado negro

Vai tudo de uma banda!

Num dos últimos dias foram enforcados em Praga cinco comerciantes que se dedicavam a negócios em mercado negro e falsificavam com substância tóxica os géneros alimentícios que vendiam ao público!

Que rica receita esta!

Calculem que se fazia por cá o mesmo aos que falsificavam o leite, a manteiga e outros artigos de primeira necessidade!

Lá tinham que alargar os cemitérios no dobro da superfície!

E se calhar não chegavam!

(Do *Jornal de Felgueiras*)

Tentativa de furto de notas de 100\$00

Uma importante tentativa de furto de notas de 100 escudos, destinadas ao Banco de Portugal e vindas de Inglaterra, foi levada a efeito a bordo do navio que as trouxe para Lisboa.

Quando se procedia aos trabalhos de descarga de mercadorias, verificou-se que tinha sido arrombada uma caixa das 23 do carregamento, que continha grandes quantidades de notas.

A polícia, pelas investigações a que procedeu concluiu que a tentativa não foi feita no Tejo.

No mesmo navio foram roubados medicamentos e camaras de ar para pneus.

Jornalista inglês obrigado a sair de Portugal

Foi ordenada a saída imediata de Portugal do Sr. Douglas Brown, que exercia as funções de correspondente chefe da Agência «Reuter» em Lisboa.

Seguiu para Londres no avião da carreira. E foi substituído pela sr. Ambrew Marshall, novo correspondente e director da Agência «Reuter», no nosso país.

(Dos *Diários*)

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Secretaria Geral

O «Diário do Governo» n.º 31, 2.ª série, de 7 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nos termos do artigo 35.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, que seja transferido do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro para o quadro permanente da Direcção Geral dos Serviços de Viação o chefe de secção Diamantino Ferraz dos Santos Marques, o qual deverá ir ocupar a vaga proveniente da transferência do chefe de secção José da Costa Lopes de Mendonça para o quadro permanente da Secretaria Geral deste Ministério, levada a efeito por portaria desta data.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 29, II série, de 5 de Fevereiro, publica o seguinte:

Nos termos do disposto na alínea b) do artigo 19.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, determino que o júri para o concurso de promoção a engenheiro civil de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral seja constituído da seguinte forma:

Presidente — director geral, engenheiro Rogério Vasco Ramalho.

Vogais:

Chefe da 1.ª Repartição, engenheiro Mário Dias Trigo.

Chefe da 2.ª Repartição, engenheiro Júlio José dos Santos.

Nos termos do disposto na alínea b) do artigo 19.º do decreto n.º 27:236, de 29 de Novembro de 1936, determino que o júri para o concurso de promoção a engenheiro civil de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral seja constituído da seguinte forma:

Presidente — director geral, engenheiro Rogério Vasco Ramalho.

Vogais:

Chefe da 1.ª Repartição, engenheiro Mário Dias Trigo.

Chefe da 2.ª Repartição, engenheiro Júlio José dos Santos.

O «Diário do Governo», n.º 36, II série, 18 de Fevereiro, publica o seguinte:

Por despacho de S. Ex.º o Subsecretário de Estado das Comunicações de 7 do corrente:

Preciosa Piedade Madureira de Oliveira Teixeira, escritorário de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — homologada a situação de licença por doença (artigo 13.º do decreto n.º 18:478, de 18 de Março de 1931) durante 30 dias, a contar de 3 de presente mês. (São devidos

emolumentos, nos termos da tabela anexa ao decreto n.º 9:605).

O «Diário do Governo», n.º 28, II série, de 4 de Fevereiro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 24 do corrente mês de S. Ex.º o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e extensivo às restantes empresas ferroviárias, pelo qual são eliminadas as rubricas existentes «Gasoleno», «Gás-mil», «Óleo de nafta» e «Óleo de Petróleo» e criadas as novas rubricas «Atla», «Diesel-oil», «Fuel-oil», «Gasóleo», «Óleos combustíveis não designados», «Óleos lubrificantes não designados», «Parafina líquida», «Tractol» e «Voco», a que corresponde a aplicação da classe 1.ª da tarifa geral e a carga mínima de 8 toneladas por vagão completo, ou pagando como tal, para os óleos e a de 10 toneladas para a parafina líquida.

O «Diário do Governo», n.º 30, II série, de 6 de Fevereiro publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de hoje desta Direcção Geral, os projectos de aviso ao público, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, regulando os transportes de ou para as instalações de Setúbal (porto) e Vila Real de Santo António (porto) e estação de Setúbal Mar.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, alterando os preços dos bilhetes directos simples entre as estações de Penafiel, Campanhã e Porto, das linhas exploradas por aquela Companhia, e as estações de Amarante e Celorico de Basto, das linhas exploradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, alterando os preços dos bilhetes directos simples entre as estações de Amarante e Celorico de Basto, das linhas exploradas por aquela Companhia e as estações de Penafiel, Campanhã e Porto, das linhas exploradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 38, II série, de 15 de Fevereiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:965, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, com modificações, por despacho de 7 do corrente de S. Ex.º o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto do 4.º aditamento à tarifa especial n.º 1, de grande velocidade, proposto pela Sociedade Estoril, destinado a actualizar os

preços de transporte de biciclos sem motor, não acondicionados, despachados como bagagem, quando acompanhem o passageiro, para seu uso.

O «Diário do Governo», n.º 42, II série, de 20 de Fevereiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público (aditamento ao aviso ao público A. n.º 375), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, alterando as condições em que presta serviço o apeadeiro de Cacia.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são remodeladas numa só as notas 33 e 34, constantes do aviso ao público A. n.º 375, regulando o serviço que presta a estação de Lisboa-Jardim.

O «Diário do Governo», n.º 43, II série, de 21 de Fevereiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 10, de grande velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que corrige as taxas de manutenção incluídas na tabela de preços anexa à referida tarifa, de harmonia com as constantes do 23.º aditamento à tarifa de despesas acessórias.

O «Diário do Governo», n.º 45, II série de 23 de Fevereiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 14 do corrente de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Corporações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que modifica os preços aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, a diversas mercadorias, ficando, porém, o referido projecto, na parte relativa às notas a consultar, para as mercadorias a que únicamente tenha de ser aplicada a tarifa geral.

O «Diário do Governo», n.º 46, II série de 25 de Fevereiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovada por despacho de 14 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário

de Estado das Comunicações, a rectificação, proposta pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, às tabelas da tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, constantes do projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela referida empresa, aprovado por despacho do mesmo Ex.º Senhor de 24 de Janeiro findo.

O «Diário do Governo», n.º 30, II série, de 6 de Fevereiro publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Tendo em vista o § único do artigo único do decreto-lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pela interessada: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações, que se proceda à troca do terreno, com a superfície de 171 metros quadrados, declarado sobrante pela portaria do Ministério das Obras Públicas e Comunicações de 10 do corrente mês, com o terreno confinante com o caminho de ferro pertencente a Tomaz da Cruz & Filhos, Limitada, e cuja área é de 171 metros quadrados.

O «Diário do Governo», n.º 33, II série de 9 de Fevereiro, publica o seguinte:

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovo o projecto de obras a executar para dar visibilidade à passagem de nível ao perfil 113 da variante de Beja.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881 de 22 de Maio de 1931, aprovo o projecto de obras a executar para dar visibilidade à passagem de nível ao perfil 167 da variante de Beja.

O «Diário do Governo», n.º 37, II série de 14 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 25:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeito do artigo 7.º do mencionado decreto, a projecto de obras a executar para dar visibilidade à passagem de nível ao perfil 379 da variante de Beja e do desvio de um caminho entre os perfis 373 e 379 da mesma variante.

**VIDRARIA RODRIGUES
de HERCULANO RODRIGUES DO COUTO**
Este estabelecimento encarrega-se de todo o fornecimento e colocação de Vidros, Cristais, molduras para caixilhos ovais, galerias, espelhos, vidros para vitrais, etc. — Fura-se toda a qualidade de vidros
RUA 62 — 674 a 676 E S P I N H O

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!