

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

POR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES { Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA  
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇAO: JULIO DA COSTA PINTO

GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1888.—MEDALHA DE OURO: Pilsen, 1904.  
MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897. Porto, 1897. Liége, 1905. Rio de Janeiro, 1908.  
MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894. S. Luís, Estados Unidos, 1904.

44.º ANO

1 9 3 1

COLABORADORES: Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA—Coronel DELFIM M. MONTEIRO — M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça)—Coronel CARLOS ROMA MACHADO—Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES—Coronel RAUL ESTEVES—Coronel JOÃO A. LOPES GALVÃO—Capitão JAIME GALO—Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN—Capitão MARIO COSTA—CARLOS MENDES DA COSTA—Engenheiro ARMANDO FERREIRA—:—: RAPHAEL LOPES DE ANDRADE—JOSÉ NATIVIDADE GASPAR :—:

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º

L I S B O A

TELEFONES: (P BX 2 LINHAS)-20158—DIRECÇÃO-27520

# ÍNDICE

## DOS

### ARTIGOS E SECÇÕES DO 44.º ANO-1931

Pag.	Pag.	Pag.			
Acordo da C. P. com os seus obrigacionistas (O) . . . . .	335	dores Moreira Cardoso e Sarmento Pimentel por <i>Mendes da Costa</i> . . . . .	6	Caminhos de Ferro Portugueses (A reorganização financeira da Companhia dos) pelo Eng. J. <i>Fernando de Sousa</i> . . . . .	453
Açoreano (O) na Grande Guerra, 17 e . . . . .	479	Aviões e Caminhos de Ferro . . . . .	29	Caminhos de Ferro Portugueses (Notas sobre o convenio da Companhia dos) pelo Eng. J. <i>Fernando de Sousa</i> . . . . .	475
Açoreano na Grande Guerra (O) e um escrevinhador com sapatos de ferro, por <i>Carlos d'Ornellas</i> . . . . .	27	Bagagens e Mercadorias (Companhia Europeia de Seguros de) (entrevista com o sr. dr. Sande e Castro) pelo dr. <i>Calado Rodrigues</i> . . . . .	54	Caminhos de Ferro Portugueses — O que deles dizem jornais do Brasil . . . . .	167
Adaptação de «Bandage» pneumática às automotoras ferroviárias «As Michelines» pelo Eng.º <i>M. C. Delangh</i> (Tradução de C. Mendes da Costa) 457 e . . . . .	475	Baía do Funchal . . . . .	436	Caminhos de Ferro Tejo-Oceano-Sado (Companhia dos)—Exposição apresentada ao sr. Presidente da República . . . . .	557
Adicionais e Unificação de Tarifas, pelo Eng.º <i>J. Fernando de Sousa</i> . . . . .	413	Bases para a organização dos Novos Estatutos da C. P. . . . .	437	Censura á Imprensa (A) . . . . .	427
Administração do Estado Administração particular . . . . .	37	Brasil Ferro-Carril . . . . .	108	«Código da Estrada» . . . . .	300
Águas do Sado (O aproveitamento das) Memória descriptiva e justificativa, pelo <i>Brigadeiro João d'Almeida</i> . . . . .	62	Brindes e Calendários . . . . .	8	Comboio «Sud Express» e a sua ligação com a via marítima em Lisboa (O) pelo Eng.º <i>E. E. Joaquim Abrantes</i> , . . . . .	150
Ajardinamento das estações da linha de Cintra (O) . . . . .	310	Cambios 48 e . . . . .	75	Comboios da Linha de Oeste . . . . .	168
Almôço anual dos «Carlos» (O) . . . . .	439	Caminho de Ferro e o Automóvel (A luta entre o) por <i>Carlos Mendes da Costa</i> . . . . .	345	Comboios do Minho . . . . .	198
Ano Novo . . . . .	4	Caminho de Ferro no campo das Artes (O) por <i>José da Natividade Gaspar</i> . . . . .	485	Comboios rápidos do Algarve . . . . .	198
Aos nossos assinantes . . . . .	440	Caminhos de Ferro (A garantia de anuidade e o D. 15.829 pelo Eng. J. <i>Fernando de Souza</i> . . . . .	433	Conflito Sino-Niponico . . . . .	465
Aproveitamento da energia do Mondego — Memória descriptiva e justificativa, pelo <i>Coronel João d'Almeida</i> 42 e . . . . .	52	Caminhos de Ferro Alemães (a instrução teórica e técnica dos empregados dos) 186 e . . . . .	210	Congresso de Engenharia (O I.º) . . . . .	285
Ascenção a 16 mil metros (Uma), por <i>Jy suis</i> . . . . .	316	Caminhos de Ferro (as causas da crise nos) . . . . .	306	Congresso Electro-tecnico Sul Americano . . . . .	416
Assembléa Geral da C. P. e eleição de alguns membros para o Conselho de Administração . . . . .	317	Caminhos de Ferro (A T. S. F. e os) por <i>Raul Serrano</i> . . . . .	109	Congresso Internacional de Navegação . . . . .	542
Assentamento de Via (Novo material mecânico para) . . . . .	345	Caminhos de Ferro Belgas (Os) . . . . .	51	Coronel Carlos Roma Machado de Faria e Maia . . . . .	402
Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro (Programa da próxima sessão da) . . . . .	383	Caminhos de Ferro Coloniaes (A Administração dos) carta do Eng.º <i>Mario Ferreira Mendes</i> . . . . .	196	Coronel Lopes Galvão . . . . .	488
Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional, 10, 97 e . . . . .	191	Caminhos de Ferro Coloniaes (Administração de) pelo coronel de eng.º <i>João A. Lopes Galvão</i> 11, 224, 233 e . . . . .	460	Correios Telegrafos e Telefones Costa Pinto (Júlio) . . . . .	439
Aviação, 341, 401 e . . . . .	485	Caminhos de Ferro de Benguela 106 e . . . . .	164	Crise económica mundial e a Super-produção, por <i>C. Mendes da Costa</i> . . . . .	428
<b>AVIAÇÃO:</b>		Caminhos de Ferro de Lourenço Marques (O Porto e os) relatório do Eng.º <i>Francisco dos Santos Pinto Teixeira</i> 22 e 155, e pelo Eng.º <i>Manuel de Prata Dias</i> . . . . .	211	Crise ferroviária (A) (males e remédios, pelo Eng.º <i>J. Fernando de Sousa</i> . . . . .	497
Ainda o «raid» Lisboa-Guiné-Angola-Lisboa, notas à margem de Carlos Bleck e Humberto Cruz, por <i>Carlos d'Ornellas</i> . . . . .	142	Caminhos de Ferro do Minho e Douro e do Sul e Sueste—Melhorias que neles se exigem — pelo Eng.º <i>Fernando de Sousa</i> 27, 45, 63, 83, 143 e . . . . .	346	Depósito Legal de Publicações . . . . .	405
A propósito do «raid» do Marão à India a <i>Gazeta</i> ouve o brilhante tenente Sarmento Pimentel que nos fornece curiosas impressões inéditas da sua audaciosa viagem, por <i>Carlos d'Ornellas</i> . . . . .	82	Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (Companhia) (A linha da Senhora da Hora à Trafa—As suas novas locomotivas por <i>Carlos d'Ornellas</i> ) . . . . .	405	Descobrimento dos Açores e o V Centenário da sua comemoração (O), por <i>Carlos d'Ornellas</i> . . . . .	2
Do domínio dos Continentes e dos Oceanos ao domínio dos Ares, por <i>Augusto Ferreira Gomes</i> . . . . .	369	Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (Novas carruagens para a Companhia dos) . . . . .	268	<b>ECOS E COMENTÁRIOS</b> , 284, 312, 361, 394, 412, 444, 455, 472 e . . . . .	514
O «raid» Lisboa-Guiné-Angola-Lisboa (interessantes notas do brilhante aviador Humberto Cruz, por <i>Carlos d'Ornellas</i> «Raid» Lisboa-Guiné-Angola-Lisboa, carta de <i>Fernando F. Tavares</i> . . . . .	153	Caminhos de Ferro em Espanha (A situação dos) pelo <i>Visconde de Alcobaça</i> 220 e . . . . .	322	<b>Edison</b> (Tomás) . . . . .	441
Raid Lisboa-India Portuguesa (O) (o regresso dos avia-	282	Caminho de Ferro em Portugal pelo Engenheiro <i>Carlos Manito Torres</i> 180, 192, 214, 237, 261, 287 e . . . . .	379	Electricidade — Uma rede de interconexão Pan-europeia . . . . .	519
		Caminhos de Ferro (O fundo especial de) pelo Eng. J. <i>Fernando de Sousa</i> 333, 357 e . . . . .	395	Electrificação (As vantagens da) . . . . .	236
		Caminhos de Ferro Portugueses (A reforma das tarifas de 255 e . . . . .		Energia dos Nossos Rios (O aproveitamento da), por <i>Tacitus</i> . . . . .	94
				Energia Hidráulica — Uma visita às instalações de Hidro Elétrica Alto Alentejo . . . . .	122
				Engenheiro J. Fernando de Sousa . . . . .	442
				Engenheiro Vasconcelos Correia Estação de Coimbra (A inauguração da) . . . . .	171
				Estações do Porto (O Problema das), pelo Eng.º <i>J. Fernando de Sousa</i> , 165 e . . . . .	156
				Estação do Sul (A Nova) . . . . .	187
				Estação do Sul? (Vai ser demolido o muro que separa a Alfândega da nova) . . . . .	378
				Estações da Sociedade Estoril (As), por <i>Mendes da Costa</i> . . . . .	432
					340

Pag.	Pag.	Pag.
ESTAÇÕES MODERNAS DA C. P. : De Santarém, por <i>D. E. Siêne</i> 178 De Marvão 202 De Vila Franca de Xira, por <i>D. E. Siêne</i> 241 De Aveiro, por <i>Carlos d'Ornellas</i> 263 Apeadeiro de Almourol, por <i>Sabel</i> 281 De Lamarosa, por <i>C. Mendes da Costa</i> 388 Apeadeiro Miramar, por <i>Carlos d'Ornellas</i> 419 Estação de Vizela, por <i>Sabel</i> 559 Estações (O embelezamento das), por <i>Carlos d'Ornellas</i> 285 Excursões de fim de semana 535 Explicação aos nossos assinantes 385 Exposição Colonial Internacional de Paris (A) 291 Idem, por <i>C. Mendes da Costa</i> 599 Felgueiras (As reclamações ferroviárias de) (entrevista com o sr. dr. L. al de Faria, pelo dr. <i>Calado Rodrigues</i> ) 9 Ferreira de Castro, 465 e. 479 Ford (Henry) 445 Governo e a Imprensa (O) 50 Grupo Informativo Ferroviário de Campolide, 15, 216 e. 318 Imprensa, 14, 157, 250, 284, 442 e. 506 Inácio, Assassino do Marechal Joffre e da Língua Portuguesa 49 Inauguração da linha da Senhora da Hora à Trofa só se efectua a 8, 9, e 10 de Janeiro do próximo ano 514 Inconfessáveis manejos 362 Indústria de peixe, azeite e conservas nas colónias portuguesas (A), por <i>João Mendes Madeira</i> 372 Instalações de descarga de carvão no Japão (As primeiras grandes) 420 Jacinto Nunes (Dr.) 462 Junta autónoma das estradas 444 Justiça? (Um empregado que se recomenda e a resolução do Tribunal dos Arbitros Avindores, por <i>Carlos d'Ornellas</i> 95 Lafayete de Carvalho 125 Ligaçao de «rails» (Novo sistema de) 282 Língua Portuguesa (A) 404 Linha de Cantanhede pelo Eng.º <i>J. Fernando de Sousa</i> 507 Linha do Tejo-Oceano-Sado (A) (Urgencia de uma solução definitiva) pelo Eng.º <i>Fernando de Sousa</i> 275 Linha ferrea da Boa Vista á Trindade (A) por <i>Carlos d'Ornellas</i> 313 Linha Ferrea do Lobito ao Congo Belga (No dia um deste mês foi oficialmente inaugurada a) 293 <b>Linhas estrangeiras</b> , 24, 38, 57, 75, 85, 107, 173, 191, 244,	298, 311, 342, 373, 398, 424, 445, 456, 484 e. 500 Linhos ferreas Alemãs 325 Linha Ferrea da Cidade do Vaticano (A) 50 Linhos Ferreas em França (O rendimento das) 152 Linhos Ferreas Portuguesas (Os progressos das) — Amarante, Celorico de Basto e a nova linha do Tamega por <i>Carlos d'Ornellas</i> 364 <b>Linhos portuguesas</b> , 23, 35, 48, 66, 88, 132, 294, 365, 428, 477 e. 500 Linhos portuguesas (rendimentos das) 224 Locomotiva da L. N. E. R. n.º 10,000 (A) pelo <i>Visconde de Alcobaça</i> 71 e. 112 Locomotivas (Novas) 300 Locomotivas de novos tipos por <i>Tacitus</i> 90, 137, 153 e. 169 Mapas 219 Marechal Gomes da Costa e o II aniversario da sua morte por <i>Carlos d'Ornellas</i> 496 Margem direita do Tejo em Lisboa (Geologia da) pelo Eng.º <i>Pereira de Sousa</i> 280 Material rolante (O emprego do níquel em) 37 Montepio ferroviário 426 e. 464 Motor a óleo na tracção dos Caminhos de ferro (O,) pelo <i>Visconde de Alcobaça</i> , 54 e. 58 <b>NAVEGAÇÃO</b> , por <i>Rafael Lopes de Andrade</i> 456 Algumas considerações sobre o decreto abolindo o diferencial de banheira 367 As acomodações de 3.ª classe dos modernos paquetes 387 O novo paquete «L'Atlantique» 415 A viagem do «Noddeskallen» 436 Notas oficiosas dos Ministérios (Todos os jornais vão ser obrigados a publicar as) 10 Nova era dos pneumáticos (A) (O automóvel sobre «rails» ou o caminho de ferro a rodas pneus) 586 Novo barco de passageiros entre Lisboa (Terreiro do Paço e Barreiro) (Um) 499 Novos colaboradores, 342 e. 563 Novos e a sua brilhante acção nas colónias (Os) 360 Novos Inventos — O Zeppelin Ferroviário, Ro-Railer e a crise dos caminhos de ferro, por <i>C. Mendes da Costa</i> 292 Novos vagons leitos de 3.ª classe 362 Números de Gazeta, 125 Orfanato Ferroviário, 216 Parte Oficial, 221, 435, 488 e. 507 Pôrto de Aveiro e a Linha do Vale do Vouga (O) 5 Porto de Génova (Os melhoramentos do), pelo <i>Visconde de Alcobaça</i> 536 «Portugal de Além Mar» 505 Pourcel (Mr. M.) 277 Progressos do Norte (Os) (como vão ser inaugurados a linha da Senhora de Hora à Trofa e as obras do Porto de Leixões e o Tunel da Linha da Bôa Vista à Trindade, por <i>Carlos d'Ornellas</i> ) 480 Projecto do Director Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Franceses, sobre coordenação de transportes (O), pelo <i>Visconde de Alcobaça</i> 478 Propaganda do Turismo 426 Publicações recebidas, 67, 110, 249, 297, 365, 402 e. 414 Quarenta anos (Há), 7, 36, 56, 74, 92, 111, 135, 145, 172, 190, 213, 232, 254, 274, 321, 332, 356, 382, 404, 423, 440, 452, 486 e. 508 Rádio Club Português (assemblea geral) 487 Rápido de Madrid (O) 267 Reaquecedores de água de alimentação das locomotivas 8 Reclamações do pessoal ferroviário (As) (em Hespanha) 16 Rêde de Marrocos com a bitola de 0,60 (A), pelo <i>coronel de engenharia Lopes Galvão</i> 501 Redes Ferroviarias (Melhoramentos nas) pelo coronel <i>J. Carvalho Teixeira</i> 425 Reformados dos Caminhos de Ferro do Estado 535 Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro (O) pelo dr. <i>Calado Rodrigues</i> , 18, 31, 46, 68, 102, 114, 126, 147, 175, 199, 217, 246, 278 e. 324 Rectificação (Uma) carta de Monteiro de Barros 500 Rui Chianca 567 Sanatorio para tuberculosos ferroviarios de Paredes de Coura 582 Serviço Internacional 205 Silva Passos (Francisco da) 428 Sorbonne de Paris (A) 132 «Sugestões e alvitres apresentados pelas forças económicas do Norte, com respeito á crise económica» (A instalação de silos nos portos do continente) pelo <i>Visconde de Alcobaça</i> 422 Tonelagem da frota comercial de todo o mundo, hoje mobilizada, ascende a cerca de 12 milhões (A) 504 Transportes de domicilio a domicilio entre Lisboa e Porto 157 Viagens de fim de semana 439 Viagens e Transportes 250 e. 279 Vida Ferroviaria em 1950 (A) pelo Eng.º <i>J. Fernando de Sousa</i> 3 Vila Franca de Xira 417 Visconde de Alcobaça 72 Viseu 512	

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»  
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898

MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Porto, 1897; — Liége, 1905; — Rio de Janeiro, 1908

MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904.

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54 — Madrid

---

## S U M A R I O :

O descobrimento dos Açores e o V Centenario da sua comemoração, por CARLOS D'ORNELLAS.  
A vida ferroviaria em 1930, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SQUZA. — Ano Novo. — O Porto de Aveiro e a linha do Vale do Vouga. — O Raid Lisboa-India Portuguesa, por MENDES DA COSTA. — Ha quarenta anos. — Reaquecedores da agua de alimentação das locomotivas. — Entrevista da Quinzena por CALADO RODRIGUES. — Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional. — Todos os jornais vão ser obrigados a publicar as notas oficiais dos Ministerios. — Administração de Caminhos de Ferro Coloniaes, pelo Coronel de Engenharia João A. Lopes Galvão. — Imprensa. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide. — Em Espanha. As reclamações do pessoal ferroviário. — O Açoreano na Grande Guerra. — O Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, por CALADO RODRIGUES. — O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, pelo Eng.º PINTO TEIXEIRA. — Linhas estrangeiras. — Companhia dos — — Caminhos de Ferro da Beira Alta — —

---

1931

ANO XLIV

1 DE JANEIRO

NUMERO 1033

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

E

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

Dr. CALADO RODRIGUES

COLABORADORES

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Coronel JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão MARIO COSTA

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS  
AVULSO

Portugal . (semestre) . . . . .	30\$00
Estrangeiro (ano) £ . . . . .	1.00
Espanha ( » ) pesetas. . . . .	35.00
França ( » ) francos. . . . .	100
Africa ( » ) . . . . .	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre) . . . . .	10\$00
Numero avulso. . . . .	2\$50
Numeros atrazados. . . . .	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS  
RUA DA HORTA SECA, 7, 1.º

Telefone P B X 2 0158

DIRECÇÃO 2 7520

O DESCOBRIMENTO DOS AÇORES  
E O V CENTENARIO  
DA SUA COMEMORAÇÃO

**V**EJO os dias a passar e d'aqui a um ano — 1932 — passa o quinto aniversario da descoberta ou povoamento dos Açores, como lhe queiram chamar.

Variadissimos escritores açoreanos e jornalistas disseram da sua justiça, tanto na imprensa açoreana como na imprensa continental e até o falecido marechal Gomes da Costa foi mais além, publicando na imprensa estrangeira vibrantes artigos em que falava da maneira como devia ser comemorado tão importante acontecimento.

O autor destas linhas dirigiu um oficio, em nome da *Revista Insular e de Turismo*, á Sociedade de Geografia de Lisboa para que esta iuportante instituição tomasse a iniciativa de, em Lisboa, nomear uma comissão para solicitar do Governo varias medidas tendentes a fazer com que em 1932 os Açores fossem visitados por milhares de pessoas que, de todo o mundo, e cá do continente, fossem ali apreciar e conhecer as suas maravilhas e a obra resultante dos feitos gloriosos dos nossos antepassados que rodearam o grande Infante D. Henrique. De facto, a Sociedade de Geografia de Lisboa nomeou uma comissão de Historia, ao mesmo tempo que o Gremio dos Açores nomeava uma outra grande comissão composta, se não estou em erro, de cincuenta pessoas.

A' primeira pertenço na qualidade de membro e á segunda pertenço tambem á secção de propaganda.

Reuniões: 2 na Sociedade e uma no Gremio e... disse.

Não mais ouvi falar na reunião da secção de Historia da Sociedade de Geografia, como tambem não mais ouvi falar na grande comissão do Gremio dos Açores.

A Sociedade justifica-se porque tem muitos trabalhos em mãos sobre as colonias e o Gremio tem os bailaricos que são a paixão da rapaziada nova.

Mas os açoreanos onde estão?...

Oh! rapazes vamos trabalhar nem que seja isoladamente para mostrar-mos a toda a gente que temos ainda nas veias o sangue dos nossos antepassados.

Estamos a vêr aproximar-se o dia em que os açoreanos esperam que os seus irmãos do continente lhes vão prestar uma homenagem, levando-lhes as saudações dos que, longe, no continente ou nas provincias de Portugal, não esquecem aqueles que, alem már, tem dado provas da sua abnegação em prol da nossa Patria.

Mas eu pergunto:

Que pensa fazer o governo?

Naturalmente nada.

E porquê?

Porque não foi procurado por qualquer comissão organizada para dar o seu parecer sobre a justa homenagem que queremos prestar aos Açores e aos açoreanos nossos amigos.

Qualquer comissão a organizar-se tem que estar de harmonia com o que o falecido marechal Gomes da Costa expressou n'um artigo publicado no numero quatro da *Revista Insular e de Turismo*, que é levantar um grandioso monumento ao Infante e seus colaboradores nos descobrimentos.

Esse monumento, para o qual contribuiriam as Nações que dos descobrimentos portugueses tanto teem aproveitado seria levantado no cabo da Roca ou na ponta de Sagres, figurando n'ele e rodeando o grande Infante — Frei Gonçalo Velho e os principaes navegadores da epopeia dos descobrimentos.

Era interessante, desde que alguma coisa de geito se fizesse, convidar todas as nações a fazer-se representar, com as suas esquadras, como é costume, na importante comemoração, que vinha arrancar da obscuridade, nomes de marinheiros e soldados audaciosos, hoje ignorados não só pelos estrangeiros como propriamente pelos portugueses, que só recordam Vasco da Gama, Duarte Pacheco, Bartolomeu Dias e Pedro Alvares Cabral, figuras que bastante marcam na nossa historia e que tambem devem figurar rodeando o monumento ao Infante.

Era interessante que todas as Nações do mundo se fizessem representar com as suas esquadras que iriam aos Açores em primeiro logar e seguidamente a Lisboa e nos Açores passariam em revista, deante do monumento desde que elle fôsse erigido no Alto do Cabo da Roca ou na ponta de Sagres, como já acima indico.

Temos o dever de marchar.

A quem compete que se organize e que, dizendo ao Governo que falta um ano para a comemoração, lhe peça que auxilie, quanto possivel, qualquer comissão que se organize com o fim patriótico para levar a efecto uma manifestação digna do Povo Açoreano.

CARLOS D'ORNELAS

# A VIDA FERROVIARIA EM 1930

PELO ENGENHEIRO JOSÉ FERNANDO DE SOUZA

Fiel á tradição da *Gazeta*, vou esboçar a magra resenha ferroviaria do ano findo, que pouco se avantajou ao de 1929.

Em materia de abertura de novos troços de linha, apenas podemos registar o de via larga da Lousã a Serpins na extensão de 7 km. e o de via estreita de Lagoaça a Mogadouro com 23 km.

Quanto a novas construções, apenas temos que registar o inicio da linha do Lima, de Viana a Lanhezes, na extensão de 16 km., com tão escassa dotação, que a caminhar nesse andamento, passar-se-ão bastantes anos até que a linha chegue a Ponte da Barca. Sobre a de Braga aos Arcos, nada se fez. A de Guimarães a Braga tem sido objecto do estudo de diversas variantes. Nas do Tamega e da Trofa á Senhora da Hora, prosseguiram os trabalhos com rasoavel actividade.

Iniciou-se finalmente a construção do troço da Boa Vista á Trindade, graças á energica e perseverante acção da Companhia do Norte e a despeito de todos os embaraços, suscitados principalmente pela Companhia Carris de Ferro do Porto. No Sul, aparte alguns trabalhos no ramal de Sines e na linha de Portalegre, nada ha que registar.

A linha Tejo-Oceano-Sado tem o inicio da construção dependente da solução de embaraços burocraticos, que estão demorando a respectiva operação financeira.

A estação fluvial do Terreiro do Paço continua aguardando o respectivo desembarcadouro flutuante em construção. Na do Rocio fizeram-se varios melhoramentos dignos de registo, que a transferencia da Administração para a antiga Escola Academica tornou possiveis. Ha hoje vastas salas de espera, escritorio de informações, e outros.

Não deixarei de lembrar o notavel trabalho de alargamento da linha da Povoa, efectuado rapidamente, sem interromper a exploração, conforme foi projectado e dirigido pelo distinto engenheiro Amorim Vasconcelos Porto.

Foi nomeada, e iniciou os seus trabalhos, uma comissão encarregada de estudar em conjunto o problema das estações do Porto. Outra comissão foi encarregada dos estudos preparatorios da construção da ponte sobre o Tejo.

O facto mais notavel, que importa relembrar, foi a promulgação do D. n.º 18.190, que aprovou o plano geral da rede ferroviaria, de que a *Gazeta* deu conta, inserindo-o na integra.

Não sofreu alterações profundas a proposta emanada do Conselho Superior sobre a base do plano emanado da Comissão revisora. Houve porem certo numero de linhas, cuja directriz e bitola ficaram dependentes de estudos de uma comissão especial para esse efeito nomeada.

E' a linha do Tamega entre o Arco de Baulhe e a do Corgo; que por motivos de ordem militar, a meu ver sem valor, se pretende levar pela ribeira de Cerva ao alto da serra do Alvão e descer a Vila Pouca.

E' a famosa ligação de via larga das linhas do Douro e da Beira Alta por Vizeu, com preterição da de via estreita de Lamego por Castro Daire a S. Pedro do Sul.

E' a escolha entre as duas directrizes aventadas para a linha Vizeu a Foz-Tua. E' o ponto de bifurcação, na linha do Vouga, da de Crestuma.

E' a largura de via da linha de Vizeu por Gouveia a Lousã e da de Miranda ao Entroncamento.

De todos esses problemas, apenas teve solução o da directriz de Vizeu a Foz-Tua, para o qual foi escolhido o traçado estudado pela Companhia Nacional por Aguiar da Beira, Riodades e Ventozelos, devendo-se tornar mais económica a construção no vale do Rio Torto. Assim se sacrificam os interesses regionais de Vila Nova de Paiva, Moimenta, Trevões e Pesqueira, apesar do tráfego directo de Trás-os-Montes para as Beiras e vice-versa ter secundaria importancia. Dar-se-á a duplicação de linhas em grande extensão naquela com a da Regoa a Vila Franca, em vez de terem o cruzamento proximo de Moimenta.

A excessiva pretensão da via larga entre a Regoa e a linha da Beira Alta por Vizeu está substituída nos estudos comparativos pela directriz de Mosteirô por Lamego a Vizeu.

Não se deu seguimento ao estudo do plano de agrupamento das linhas, tornando-o, sem razão, dependente das resoluções em preparação acerca de algumas linhas. Por seu turno, a suspensão do plano de agrupamentos é invocado tambem sem razão para adiamento da construção de varias linhas.

Estamos pois num periodo de duvidas, incertezas e paralisações.

Não se iniciou ainda a construção da linha de Cantanhede, que as proximas futuras obras do porto de Aveiro tornam urgente para o transporte economico da pedra. A Companhia do Vouga, apesar de não ter ainda, desde 1926, a concessão definitiva, apresentou já o projecto da linha e aguarda resolução governativa que lhe permita empreender a construção.

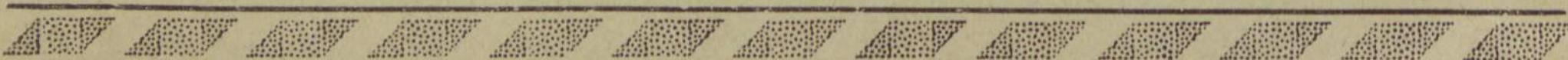
Veremos se o ano de 1931 põe termo a este longo periodo de gestação, que vem de 1927 e se nele se entra em fase activa de realizações.

Durante o ano findo, tem-se acentuado a concorrência feita pelas camionetas aos caminhos de ferro, apesar das providencias tomadas para a restringir pela equivalencia de encargos. A defesa por parte dos caminhos de ferro não tomou ainda as proporções que é lícito esperar. Esperemos que esse complexo problema será encarado com decisão.

Não podemos omitir referencias ao notável Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, realizado em Maio ultimo em Madrid.

A *Gazeta* deu conta minuciosa das suas sessões e iniciou o relato dos trabalhos efectuados, que será devidamente continuado.

E nada mais ocorreu digno de menção em matéria de caminhos de ferro no ano de 1930. Das obras dos portos, que tanto podem influir no seu tráfego, estão adjudicadas as de Lisboa e Setubal e se-lo-ão brevemente as de Aveiro e Viana. Leixões continua sendo matéria litigiosa sem solução proxima. Ha apenas que mencionar a conclusão da linha de circunvalação do Porto, que deve ser adjudicada em 1931.



## ANONOVO

Ao entrar no seu 44.º ano de existencia, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, a mais velha das revistas portuguesas, uma das mais velhas revistas do mundo, apresenta cumprimentos afectuosos e votos sinceros de prosperidade no novo ano aos seus colaboradores, assinantes e anunciantes e a toda a grande familia ferroviaria, cujo labôr formidável a *Gazeta* vai registando tanto quanto o permitem as informações que recebe.

Espera a *Gazeta* continuar a merecer o apoio amigo que o publico — especialmente os ferroviários — lhe tem dispensado e aproveita o ensejo para pedir aos seus colaboradores uma mais assidua colaboração e, a todos os que se interessam pelos assuntos ferroviários, todas as informações que lhe permitam desenvolver as suas secções, para maior utilidade de todos os que a lêem.

No interesse comum da *Gazeta*, dos leitores e das empresas ferroviárias, pede a *Gazeta*, ás respectivas direcções o favor de lhe envarem todas as informações cuja publicação julguem útil.

# O PORTO DE AVEIRO E A LINHA DO VALE DO VOUGA

Realisou-se ha poucos dias o concurso para as obras da barra de Aveiro, segundo o projecto Von Hafe, com algumas ligeiras modificações.

O plano de obras comprehende um molhe paralelo ao existente e cuja extensão foi diminuida e as obras de regularização para conjugar as correntes dos canais de São Jacinto e de Mira numa só, com a direcção do canal da barra.

Assegura-se-lhe assim maior eficacia para a conservação da barra sem custosas dragagens.

No concurso tomaram parte cinco importantes casas construtoras apresentando uma delas diversas propostas.

Só depois do estudo comparativo de todas as propostas ficará o Governo habilitado a fazer a adjudicação.

Além dessas obras, haverá que fazer em segunda etapa as do porto comercial e de pesca, localizado, segundo o projecto, junto do canal de S. Roque.

Ficarão assim completas as instalações marítimas de grande interesse regional, servindo uma zona que vai até Vizeu, sendo o tráfego do porto alimentado pelas linhas do Norte e do Vouga.

Para tanto, carece esta de varios complementos já classificados e que importa construir.

No programa da primeira fase, que acompanhou o plano geral da rede ferroviária, figura o prolongamento do ramal de Aveiro, sob a designação de linha de Cantanhede por Ilhavo, Vagos e Febres.

Em 1925 a Companhia concessionaria da linha do Vouga que ha muito reconhecera a importancia das relações directas do caminho de ferro com a ria e do prolongamento do ramal, iniciou minuciosos estudos desses dois melhoramentos.

O prolongamento do ramal a Cantanhede serve quatro concelhos com cerca de 100.000 almas e o importante estabelecimento industrial da Vista Alegre.

Em 1926, depois de cumpridas as formalidades legais, foram publicados dois decretos um classificando a nova linha e o outro concedendo-a á Companhia do Vouga, mediante condições que seriam ulteriormente fixadas.

Continuou a Companhia os estudos até á elaboração de um projecto completo da autoria do habil engenheiro o sr. Albano Sarmento sob a direcção do nosso prezado amigo engenheiro Francisco de Lima. Dele daremos em outra ocasião uma noticia mais circunstanciada.

Além da função permanente dessa linha intensamente conexa,

do porto comercial e de pesca outra, importantíssima, é chamada a desempenhar o prolongamento do ramal até o canal de S. Roque.

As obras da barra, e depois delas as do porto comercial, devem consumir centos de milhares de toneladas de pedra em enrocamentos, blocos, coroamentos, etc.

As pedreiras mais proximas são directamente servidas pela linha do Vouga e um ramal quer se vão buscar os granitos além de Sarnada, quer se aproveitem para enchimentos os grés de Eirol.

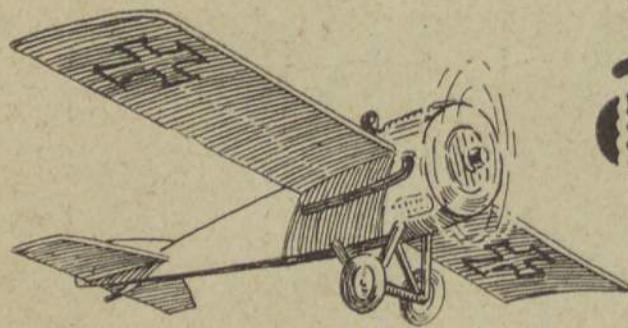
Certas linhas de serviço permitirão o carregamento da pedra e o seu transporte económico até á ria.

E' pois urgente: 1.º a construção do troço de linha da estação de Aveiro ao canal de S. Roque; 2.º a aquisição de material circulante: locomotivas e vagões para o transporte, impossível com os recursos actuais da exploração.

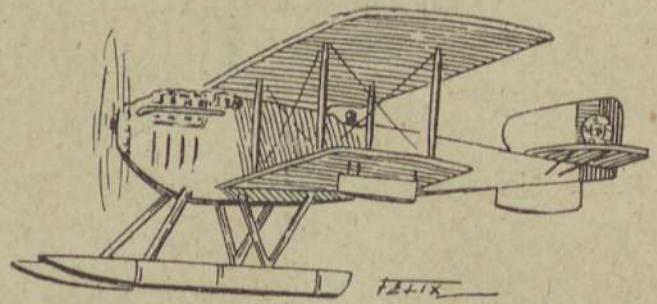
Esse material fica logo fazendo parte da dotação da nova linha.

Sem essas facilidades de transporte será consideravelmente encarecido o custo da pedra para as consideraveis obras hidráulicas a executar.





# avíi aíçá (D)



## O RAID LISBOA-INDIA PORTUGUESA

O REGRESSO DOS AVIADORES

MOREIRA CARDOSO

E SARMENTO PIMENTEL

Por MENDES DA COSTA



Capitão Moreira Cardoso



Tenente Sarmento Pimentel

Tendo realizado com um grande brilhantismo o *raid* Lisboa-India Portuguesa, chegaram a Portugal, no dia 14 do mez findo, os ilustres aviadores Moreira Cardoso e Sarmento Pimentel.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* regista com viva satisfação o feito heroico dos dois aviadores que souberam escrever na historia da aviação portuguesa, já ilustre por tantas brilhantes proezas, mais uma pagina gloriosa.

Assim o comprehendeu o Estado com as provas de reconhecimento que lhes deu e assim o comprehendem os seus numerosos amigos e admiradores que lhes fizeram carinhosa recepção e os teem cumulado das mais vivas demonstrações de simpatia e apreço.

Entre as numerosas manifestações, destinadas a celebrar o heroico feito, realisa-se brevemente, segundo comunicação que de lá nos foi feita, um grande banquete de homenagem em Alijó onde lhes serão oferecidas as insignias da Torre e Espada.

Alijó, a pitoresca vila transmontana, viu aumentar

com este brilhante feito, a sua galeria de filhos ilustres. Aos nomes do bispo de Vizeu, D. António Alves Martins, notável político e orador, de Teixeira de Sousa, o ultimo chefe do governo da monarquia, do grande escultor Teixeira Lopes, dos ascendentes do presidente deposto do Brazil Washington Luiz, de Torquato de Magalhães e Serafim de Barros, platinos da questão do Douro, junta-se agora o do capitão Moreira Cardoso, nascido em Pegarinhos.

Natural é, pois, o entusiasmo que reina em Alijó para a organização dessa homenagem.

Felicitando os dois ilustres aviadores pelo seu feito glorioso e pelo seu feliz regresso a Portugal, é de justiça acentuar que este *raid*, que algumas pessoas terão tomado como coisa sem valor de maior, foi, segundo nossa opinião, que não faz mais do que pôr-se de acordo com a opinião dos mais categorizados técnicos, um dos mais proveitosos *raids* que teem realizado aviadores portugueses, por ter sido uma demonstração de que Portugal pode fazer também, por essa forma moderna, a afirmação da sua soberania.

# HA QUARENTA ANOS

(Da Gazeta dos C. de Ferro de 1 de Janeiro, de 1891)

## A nossa acção colonial e os inícios da exploração aurífera do Rand

O fim do século 19 marcou em Portugal pelo recrudescimento da actividade colonial de que os portugueses deram sempre, através os séculos, as mais altas e brilhantes provas. Surgiu a magnifica falange heroica em que se destacam figuras de extraordinario valor, como Mousinho de Albuquerque, Antonio Enes, Eduardo Costa, Joao d'Almeida, João de Azevedo Coutinho, Aires d'Ornelas e tantos outros cujos nomes ficarão para sempre na historia da raça como homens de governo e de acção, como organizadores e guerreiros, manifestando o mais perfeito conjunto das qualidades que se tornam necessarias na politica colonial.

Vieram estas considerações a propósito da morte de Aires d'Ornelas, cujo valor ficou documentado em todos os aspectos da sua acção de militar brioso, de diplomata sagaz, de colonial sabedor.

Mas não se pense que havia apenas esse estado maior brilhante que marcou, no fim do século passado, a Portugal, um logar de destaque no campo das actividades coloniais. Em redor desses valiosos elementos de maior destaque, havia muitos outros, toda uma legião de coloniais de acção recebendo daqueles conselho e exemplo e dando-lhes colaboração preciosa.

Assim, todos os dias se registava, na imprensa de então, referencias á acção colonial dos portugueses, referencias honrosas para a Nação e reveladoras da preocupação da defesa colonial que então animava o espírito da sociedade portuguesa.

Frequentemente a Gazeta fazia ha quarenta anos referencias dessa natureza e nesse numero de 1 de Janeiro de 1891 continuava a publicação da interessante conferencia realizada na Sociedade de Geografia em 5 de Dezembro de 1890 por Antonio José de Araujo.

Nessa conferencia expôz António José de Araujo, com grande copia de conhecimentos, as relações entre a linha de Lourenço Marques e as riquezas, sobretudo auríferas e carboníferas da região,

Seria longa — e porventura fastidiosa para muitos leitores — a transcrição dos argumentos deduzidos pelo ilustre conferencista.

Para darmos, porém, alguma coisa da conferencia, transcrevemos o trecho que segue referente ao inicio das explorações auríferas do Rand:

Já em 1880 havia sido apresentado a Sir Owen Lenyon, administrador em Pretoria por conta do governo britânico, um relatório acerca da natureza aurífera de Witwater's Rand, formulado por mr. Kitto, engenheiro de minas. Foi só porém, em junho de 1886, que dois exploradores mineiros: o capitão Maynard e o coronel Ferreira em viagem de Bushveld, descobriram n'uma propriedade o quarto aurífero. Conhecendo-se este facto, aumentou naturalmente o numero de exploradores, e por tal forma procederam que em 20 de setembro d'este mesmo anno foi o governo transvaliano obrigado a proclamar a região do Rand como campo aurífero aberto á exploração. N'este mesmo dia foram registados 21 quinhões mi-

ueiros, produzindo para tesouro uma primeira receita de 21 libras: A partir de então registavam-se proximamente 8:000 quinhões por mez, afóra os existentes em propriedades particulares, formando-se de sessenta a oitenta companhias para a sua exploração.

Johannesburg, como Barbeton, foi primeiro formada por tendas e palhotas, mas bem depressa se desenvolveu em condições mais maravilhosas que a sua rival. A cidade, diz mr. Edward Matters no seu livro *Golden South Africa*, edição de 1888, possue largas ruas regulares separando grupos de construções, abrangendo superficies de 50 a 100 pés. Possue tres praças a principal das quaes, a *Praça do Mercado* é a mais espaçosa da Africa do Sul. Alguns dos quarteirões da *Commissioner Street*, especialmente nas proximidades do *Central Hotel Market Square* são procurados por preços elevadissimos.

Teem se arrendado por grande numero de libras mensaes pequenos lotes de terreno tendo apenas uma duzia de pés de frente. A uma senhora que possuia uma insignificante cantina na esquina de um dos quarteirões, cujo terreno havia custado menos de 20 libras não valendo a propriedade mais de 150, foram ha poucos meses oferecidas 1:500 libras pela propriedade ou 100 libras mensaes pela renda, durante 18 meses, pagando-se sempre um trimestre adeantado. A oferta foi recusada.

## A receita da C. P. em 1890

Nesse numero dava a Gazeta a seguinte nota sobre as receitas da C. P. no ano anterior:

Das linhas da Companhia Real, pelas quaes começamos por ser a rēde mais vasta, temos feita a liquidação das receitas approximativas até 23 de dezembro e, para, completar o anno, teremos que juntar-lhe 8 dias, pela média do ultimo mez; e fazemol-o assim e não pela média do anno, não só porque nos ultimos dias do anno civil, os productos do tráfego são sempre mais elevados, como porque as dificuldades e até proibições de transporte n'um largo periodo, provenientes das medidas sanitarias nas fronteiras, afectaram consideravelmente o tráfego de toda a rēde portugueza.

O rendimento de todas as linhas que constituem esta rēde, com excepção da Urbana e da de Cascaes

que estão apenas abertas á exploração provisoria, foi, até a data supra indicada de . . . 3:186.000\$000.

Para completar o anno procedemos da seguinte fórmula:

Tomaremos as semanas liquidadas por approximação, desde 1 de dezembro a saber:

2 dias da 48 . . . . .	21.460\$000
a 49 (3 a 19 de dezembro) . . . . .	68.100\$000
a 50 (10 a 17 de dezembro) . . . . .	74.000\$000
a 51 (18 a 23 de dezembro) . . . . .	87.790\$000

Tomada a media d'estes 23 dias que é de 10.928\$000 calculemos por ella os 8 dias que faltam e acharemos . . . . .

Total estimativo de toda a rēde em exploração definitiva em 1890, réis . . . . .

Em 1889 o producto do trafego foi . . . . .

Representa, pois, uma diminuição de réis . . . . .

que encontra explicaçāo no entorpecimento temporario do trafego internacional por motivo das medidas sanitarias, no decrescimento de transportes de vinhos e cereaes, proveniente da crise agricola que affectou o paiz durante uma boa parte do anno, e ainda alguma parte se deve tambem attribuir ao abaixamento de tarifas que principiou em outubro de 1889 e se reflectiu em todo o anno findo, sem ter ainda tempo para produzir o natural desenvolvimento do trafego que deve dar-se.



### Brindes e calendarios

Da Vacum Oil Company recebemos alguns calendarios que estão sendo distribuidos pelas estações de caminhos de ferro.

### Reaquecedores da agua de alimentação das locomotivas

Pela importancia economica que reveste para as emprezas ferroviarias, está merecendo viva atenção o problema do reaquecimento da agua de alimentação das locomotivas.

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Meio Dia, fez ha pouco tempo numa locomotiva as modificações indispensaveis para a aplicação do reaquecedor sob pressão com a simples trasfega do vapor.

Podem-se apontar três características do reaquecimento sob pressão:

A tomada do vapor de trasfega, constituída por uma tubagem de valvula comunicando com o meio dos cilindros; dois estadios sucessivos no reaquecimento; utilização, durante o funcionamento da bomba de alimentação, de regulador fechado, duma reserva grande de agua muito quente de constituição automatica.

O reaquecimento em dois tempos faz-se da forma seguinte:

Produção no reservatorio posterior de agua tepida pela mistura da agua fria que por gravidade vem do *tender* com a agua muito quente do corpo do reaquecedor.

Produção no corpo do reaquecedor de agua muito quente por permuta de calorias entre o vapor sob pressão e a agua já morna trazida pela bomba.

As experiencias puzeram em evidencia as vantagens do sistema que vai ser aplicado a outras locomotivas.

\*\*\*\*\*

**Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos**

**Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro**

**WESTINGHOUSE**

ÉTLBAISSEMENTS DE FREINVILLE

**SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA**

ENTREVISTA DA QUINZENA

Por CALADO RODRIGUES



O Sr. Dr. José de Castro Leal de Faria  
Presidente da Camara de Felgueiras

a que colhi nos dias que passei recentemente em Felgueiras. Já dela dei conta no ultimo numero da *Revista Insular e de Turismo* dedicado aos bravos aviadores Moreira Cardoso e Sarmento Pimentel e tenho prazer em novamente a fixar ligeiramente aqui.

Felgueiras é, sem possibilidade de contestação, uma das terras mais belas de Portugal. Bela no aspecto das suas construções, dos seus arruamentos modernos. Bela no esplendido pitoresco dos seus arredores de terras ricas, de arvoredos frondosos, de vinhedos magnificos. Bela na grandeza das suas casas solarengas, dos seus templos romanicos, das ruinas do seu magnifico mosteiro de Pombeiro, cujo rico templo está merecendo inteligentes cuidados de conservação e restauração.

A estas impressões de beleza junta-se a impressão explendida da riqueza agrícola do concelho, sem duvida um dos mais ricos do paiz.

Esta riqueza, junta á densidade notavel da população deu-me a ideia de colher, de alguém com competencia para mas dar, informações a respeito das necessidades de comunicações, sobretudo ferroviarias, do concelho, visto ser a facilidade de comunicações um dos elementos mais necessarios para o desenvolvimento da riqueza nacional.

Estava naturalmente indicado para me dar essas informações o Sr. Dr. José de Castro Leal de Faria, advogado ilustre e presidente da Camara Municipal que aos interesses do concelho de Felgueiras tem dedicado o melhor do seu esforço inteligente.

O Sr. Dr. Leal de Faria presta-se amavelmente a dizer-me quais são as aspirações de Felgueiras em materia ferroviaria e expõe largamente a sua maneira de pensar de que a seguir dou um resumo.

\*

Do plano geral da rede ferroviária aprovado pelo D. 18.190, de 28 de Março do ano corrente, faz parte uma linha de via estreita, designada por

# AS RECLAMAÇÕES FERROVIARIAS DE FELGUEIRAS

FALA O SR. DR. LEAL DE FARIA,  
PRESIDENTE DAQUELA CAMARA

UMA das mais belas impressões que tenho colhido nos meus jornaideos pelo paiz foi

«transversal do Minho», a qual virá a passar por este concelho.

Infelizmente não foi esta linha incluida na primeira fase do programa ferroviário, e por isso a sua construção não se realizará tão cedo como era desejo do meu concelho.

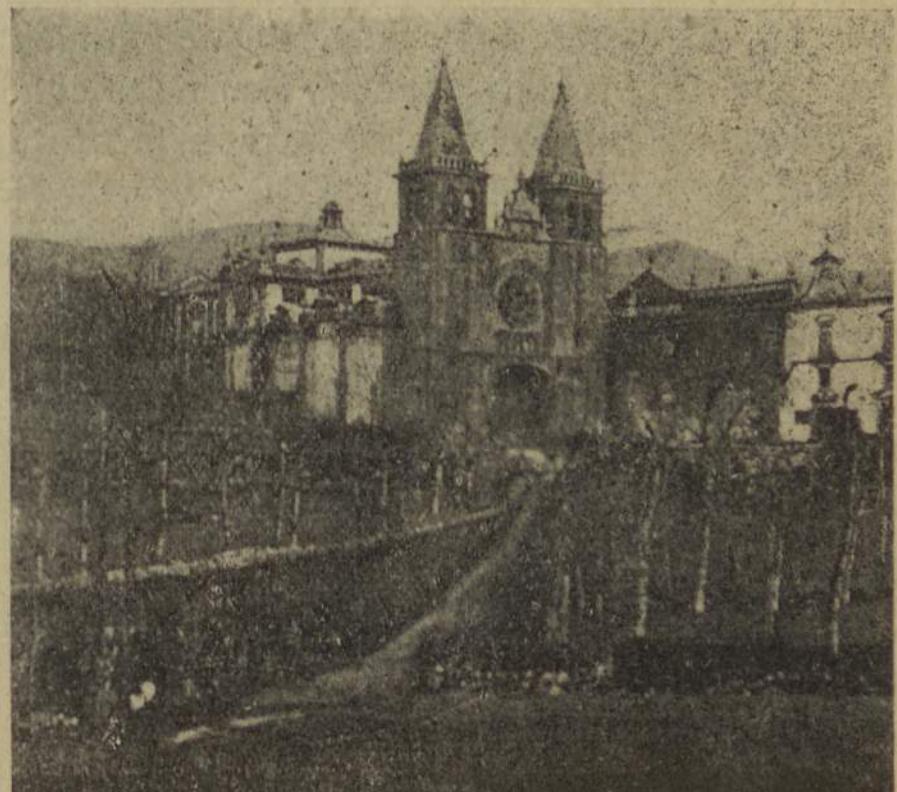
Espero porém que as condições do país permitirão que não seja retardada a construção desta linha, cuja despesa se me afigura compensada pelo grande movimento que terá, visto ser esta região muito populosa e exportar grande quantidade de generos agricolas, especialmente vinho verde, de que é a principal produtora.

Este concelho, assim como os de Lousada e Penafiel, já teve o seu caminho de ferro assente no proprio leito da estrada desde o Alto da Lixa até á ponte de Entre-os-Rios. Começou a sua exploração pouco antes da conflagração europeia, e como o Estado não prestou á companhia o auxilio que seria de esperar, em breve foi o trafego suspenso.

Está, pois, ha muitos anos, esta linha abandonada, prejudicando, em sitios, o transito, e até dificultando a reparação da estrada.

Nos concertos feitos ultimamente, ficam os rails cobertos pelo macdam e assim se perderão muitas dezenas de quilómetros de carris, ainda em bom estado.

A comissão administrativa da minha presidencia

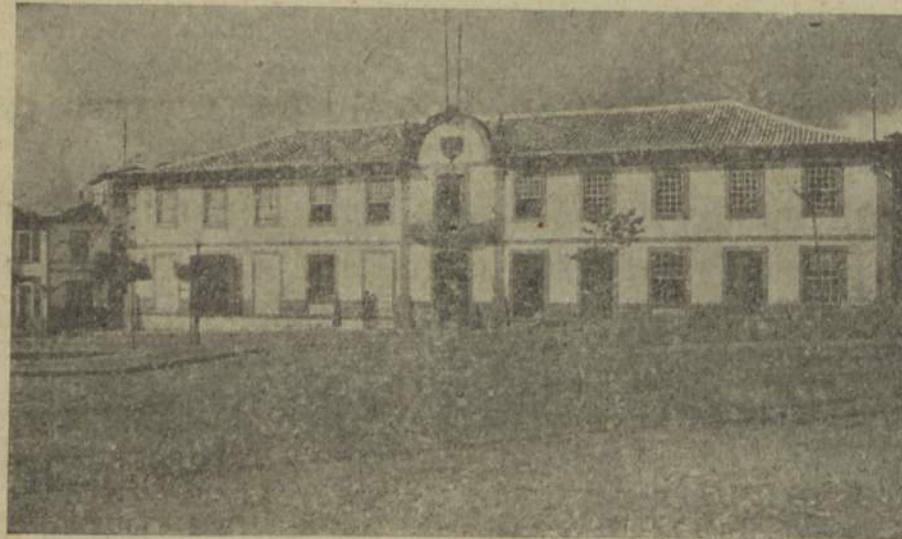


Um aspecto do celebre mosteiro beneditino de Pombeiro

tem, por diversas vezes, solicitado do Governo o levantamento destas linhas e que com o seu produto seja reparada a estrada, entregando-se o restante a quem de direito.

Infelizmente nem resposta se obtém, o que parece inacreditável, pois está a perder-se o que tanto custou a esta região, que, com os seus capitais, levou a efeito aquele melhoramento.

Em tempos constou que a linha ia ser explorada por meio de automotoras, o que seria de grande utilidade para o povo desta região; porém nunca



FELGUEIRAS - Os Paços do Concelho

mais se ouviu falar no caso, e estou convencido de que esta ideia foi posta de parte.

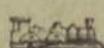
O que é lamentável é que se deixem apodrecer os carris, que valem muitos milhares de escudos.

Bom seria que o Governo dedicasse um pouco da sua atenção a este caso, unico em todo o país e talvez no mundo.

Estava terminada a entrevista com o ilustre presidente do município de Felgueiras que com tão grande amabilidade me recebeu.

Ha que reconhecer a absoluta justiça que assiste aos felgueirenses nas reclamações que, em matéria ferroviaria, foram tão claramente expostas pelo presidente da sua edilidade.

Certo estou que o governo — que tão carinhosamente se tem interessado pelas comunicações ferroviárias — atenderá as reclamações de Felgueiras dando, assim, a esse rico concelho, uma das condições essenciais para o maior desenvolvimento das suas riquezas.



### Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional

Reuniu-se no dia 30 de Dezembro a Direcção desta Associação, que tomou conta de vario expediente, entre este varias adesões, e aprovou propostas e mais trabalho interno da sua organização.

Iniciou a discussão das bases de uma representação a fazer á Administração Geral dos Correios de Lisboa sobre a interpretação da Lei Vigente sobre publicações, no que respeita aos portes de correio, a fim de se poder dar uma maior expansão á Imprensa Técnica e Profissional, e a exemplo do que se faz no estrangeiro.

Tambem se ocupou sobre a publicidade em varias publicações oficiais. A proxima reunião ficou marcada para o dia 2 do corrente.

### Todos os jornais vão ser obrigados a publicar as notas oficiais dos Ministerios

Pela Presidencia do Ministerio vai ser publicado o seguinte decreto:

O decreto N.º 12.008, que regula o exercicio do direito de liberdade da imprensa, estatue no seu artigo 53.º, para todas as publicações periódicas, a obrigação de inserir, em prazo fixo, a resposta de quem neles haja sido atingido na sua reputação ou boa fama. Este direito de resposta não é outra cousa senão o direito de legitima defesa.

Não é demais que o Governo ou os seus membros tenham direito igual, na defesa dos seus actos ou do interesse do próprio Estado.

A função da imprensa tem um aspecto marcadamente social que a ninguem é lícito ignorar ou iludir e que o Governo, consciencia da sua missão, não pode perder de vista.

A acção dos Governos carece de publicidade que nalguns casos tem sido sistematicamente recusada, e isso constitue uma barreira artificiosa e criminosamente estabelecida entre o Governo e a Nação.

Urge remediar esse mal, e por esse motivo, enquanto se não publica uma nova lei reguladora do exercicio da liberdade de imprensa, que corresponda melhor do que a vigente ás necessidades e circunstancias actuais, convém tomar desde já medidas de eficiencia immediata.

Nestes termos:

Usando da faculdade que me confere o N.º 2.º do art. 2.º do decreto N.º 12.740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no art.º 1.º do decreto N.º 15.531, de 9 de Abril de 1928;

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Art.º 1.º — E' facultado aos Ministros obrigar os periodicos a inserir no tipo corrente do jornal por inteiro e por uma só vez, dentro de dois dias a contar do recebimento, as notas oficiais emanadas dos Ministerios, sendo suficiente, para a obrigatoriedade da publicação o despacho de «Publique-se em tal ou tal página», escrito e assinado pelo respectivo Ministério.

§ único — Se o periodico não fôr diario, observar-se-há, quanto a prazo de publicação, o que dispõe o § 1.º 53.º do decreto N.º 12.008, de 29 de Julho de 1926.

Art.º 2.º — As notas oficiais a que se refere o artigo precedente serão publicadas pela ordem do seu recebimento, não sendo o periodico obrigado a destiná-lhes mais que o espaço correspondente a meia página, mas devendo fazer ou continuar no numero ou numeros seguintes a publicação daquela que pelo referido motivo não hajam sido integralmente publicadas.

Art.º 3.º — A publicação nos termos deste decreto das notas oficiais será feita numa das duas páginas designadas no despacho ministerial á escolha do periodico.

Art.º 4.º — O periodico que deixar de cumprir qualquer das obrigações a que fica sujeito pelo presente decreto, será, suspenso por oito dias pela primeira vez e por quinze em caso de reincidencia, sem prejuizo da obrigação de inserir no primeiro, numero posterior á suspensão a nota ou notas oficiais pendentes de publicação quando foi suspenso.

Art.º 5.º — Este decreto entra imediatamente em vigor,

## ADMINISTRAÇÃO

DE

## CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

PELO CORONEL DE ENGENHARIA JOÃO A. LOPES GALVÃO

A Constituição da União Sul Africana, diz no seu § 127.º, o seguinte :

«A administração dos Caminhos de Ferro e dos portos deve assentar em princípios comerciais (ou business principles). As receitas totais não devem exceder o necessário para cobrir as suas despesas de exploração e pagamento de juros devidos ao capital de 1.º estabelecimento.»

E como as flutuações de tráfego podiam, nestas condições, exigir flutuações de tarifas, logo o § 128.º providencia no sentido de tal se evitar. Com efeito, diz assim o § 128.º : — «é estabelecido um fundo, fóra das receitas dos portos e caminhos de ferro, com o fim de sér utilizado para manter a uniformidade das tarifas, não obstante as flutuações de tráfego».

Admirável legislação a dêsse grande país que está dando lições a todo o mundo !

O que é e o que vale a rede dos caminhos de ferro da União ?

A sua extensão anda à volta de 20.000 quilómetros ; as suas receitas anuais elevam-se a 25 milhões de libras !

A actividade de milhão e meio de europeus, espalhados por uma área 8 a 10 vezes maior que a de Portugal, que conta cerca de 6 milhões, traduz-se por estes formidáveis números.

Expostas assim as condições dum tão importante instrumento de fomento, ocorre perguntar : porque é que tais princípios de Administração fôram introduzidos na constituição do novo Estado ?

A razão não é difícil de descortinar. A exploração dos portos e caminhos de ferro Sul-Africanos, antes de feita a União, assentava em princípios diametralmente opostos.

As Colónias do litoral : o Natal, o Cabo e até Lourenço Marques, procuravam tirar do tráfego de trânsito das Colónias do interior (Transvaal e Orange), o maior proveito que podiam, o que aliás era natural.

Essa política onerava porém por forma excessiva a economia das populações que viviam no interior.

E como a União se fez sob a égide do Transvaal, Estado forte e rico dentro dum continente onde as Colónias irmãs se debatiam com tremendas dificuldades financeiras, este acautelou cuidadosa-

mente os interesses da sua população procurando, tanto quanto possível, pô-la no mesmo pé de igualdade com as populações do litoral.

E assim, as receitas líquidas que os caminhos de ferro poderiam legitimamente produzir, passaram a ser obtidas pela tributação alfandegária.

O que se paga de direitos de importação e de exportação, a todos onera por igual, ao passo que as tarifas ferro-viárias oneram o habitante tanto mais quanto maior fôr a sua distância do litoral.

Um corolário da Administração ferroviárias nos «business principles» foi a centralização da Administração nas mãos dum só homem.

Ali, onde havia três grandes Administrações de caminhos de ferro, àlém de outras organizações de menor importância, passou tudo a sér regido por uma única administração. As pequenas empresas (pequenas em relação às grandes rôdes do Estado) fôram expropriadas amigavelmente e o Estado passou a sér o único Agente transportador.

Notável organização essa que pôde estender-se, sem a menor perturbação, aos caminhos de ferro do Sudoeste Alemão, quando esta Colónia foi conquistada pelas fôrças militares da União, durante e como consequência da Grande Guerra.

É de notar que esta Colónia está sob o regime de mandato, e por isso não seria de surpreender ; seria até mesmo natural, que os caminhos de ferro e portos mantivessem a sua Autonomia administrativa.

Tal porém não aconteceu. Apênas as fôrças militares da União entraram em território Alemão, os seus caminhos de ferro fôram logo ligados por um trôço de perto de cem quilómetros de extensão, lançado através duma região deserta e sem recursos, num curto prazo de 84 dias e algumas horas !

Quem conhece, pouco, que seja, da vida económica da África do Sul, sabe bem que a sua formidável expansão se deve à sua rede de caminhos de ferro, explorados nas bases atrás indicadas.

## Processos novos em novas terras

Os caminhos de ferro construídos nos países novos, nunca é demais repeti-lo,

têm de obedecer a características diferentes das dos construídos nos países já feitos, largamente habitados e economicamente desenvolvidos.

Se lançâmos um novo caminho de ferro através duma região já valorizada, nós não temos mais do que, dentro dos princípios da técnica, procurar servir a maior riqueza que nela se encontra.

E como essa riqueza é uma realidade e não uma simples possibilidade, nós podemos delinejar o caminho de ferro com luxo técnico, seja-nos permitida a expressão. Nós procuramos naturalmente fazê-lo o mais perfeito possível sem nos preocuparmos muito com o quantitativo do capital a dispender, tão certa é a sua remuneração pelo tráfego que logo afluе.

Mas se assim é para os países velhos, outro tanto não acontece nos países por fazer ; nos países onde, em regra, só há esperanças : grandes esperanças, por vezes, mas só esperanças.

Aqui, pois, a técnica tem de ser outra e bem outra.

Aqui o que há a fazer é procurar pôr em comunicação com o litoral, e pela fórmula mais rápida e mais económica, a região a servir.

Gasta-se o menos procurando servir-se o mais.

Exemplo frisante e inteligente duma tal orientação oferece-nos a o caminho de ferro de Benguela.

Os seus estudos fôram sempre orientados no sentido de caminhar o mais rápida e economicamente possível para o objectivo primacial da sua construção.

E não obstante isso, 28 anos fôram consumidos para se alcançar esse objectivo. Meteu-se de perreio a guerra, dir-nos-hão. Mas a guerra foi talvez um factor que muito contribuiu para a sua mais rápida conclusão.

O caminho de ferro de Benguela serve no nosso território uma região rica, colonizável e susceptível dum grande e rápido desenvolvimento.

Apesar disso, olhe-se para as suas receitas de exploração. Durante muitos anos a exploração fez-se com déficit. Se não fôssem a *Tanganika Concessions* qual teria sido a sorte do caminho de ferro ?

E repetimos : A sua construção e a sua exploração têm sido intelligentemente orientados no sentido da mais severa economia.

Outro exemplo, vem a propósito citar para corroborar a doutrina expandida.

O estado resolveu, em 1904, construir o caminho de ferro de Swazilandia.

Os seus estudos obedeceram a um critério diferente. Era preciso servir por uma segunda via o importante tráfego do Transvaal que então passava por Lourenço Marques e que não cabia já na linha existente de Lourenço Marques a Ressano Garcia, cuja capacidade de tráfego, dizia-se, estava excedida.

E assim se construiu um caminho de ferro com condições técnicas que não tem rival em Portugal. Curvas dum mínimo de 400 metros de raio; rampas não superiores a 12 milímetros, tais as suas características técnicas fundamentais.

Se o propósito fosse apenas o de abrir à valorização e à ocupação o território de Swazilandia, o caminho de ferro ter-se-hia construído eu sei por metade do preço que custou.

Vejamos agora os resultados.

O caminho de ferro de Swazilandia até hoje, não se ligou com a rede do Transvaal. O seu terminus está perdido dentro da serra dos Libombos. A sua utilização é feita por uns fracos agricultores e por umas modestas Empresas que mais perto da fronteira se acham estabelecidas. O próprio vale do Umbeluzi, muito fértil e as grandes possibilidades agrícolas, não tem tido grande desenvolvimento. E a vida do caminho de ferro arrasta-se penosamente, dentro dum enorme *deficit* que muito onera a exploração do sistema em que se acha integrado: os C. F. L. M., nome porque são designados os caminhos de ferro de Lourenço Marques.

\* \* \*

Obedecendo aos bons princípios de uma severa economia encontramos um dia, em territórios de Moçambique, um modesto caminho de ferro de interesse particular que tinha ainda assim 30 quilómetros de extensão. Esse caminho de ferro era o caminho de ferro de Quelimane ao Maquival, atravessando algumas das propriedades da Companhia do Zambezia e propriedade da mesma Companhia.

Esse caminho de ferro tinha por dirigente um homem inteligente, activo e trabalhador que não sabemos se ainda é vivo: o Sr. Talhadas. O sr. Talhadas era director, sub-director, chefe de todos os serviços, executor de todos êles, sendo assistido, numas rudimentares oficinas, por 2 ou 3 negros inteligentes.

O serviço de comboios estava entregue a um outro preto hábil o qual dentro do seu comboio era maquinista, fogueiro, conductor, agulheiro, chefe de todas as estações, etc., etc.

E a exploração fazia-se dando satisfações a todas as exigências do tráfego!

Era rudimentar, em verdade. Mas é li-

cito preguntar se, havendo uma legião de empregados: Directores, sub-directores, chefes, sub-chefes e empregados agaloados e bem postos, o tráfego teria um maior incremento.

A esta dúvida responde cabalmente a triste situação dum caminho de ferro d'outra Colónia este administrado pelo Estado—em 12 ou 15 quilómetros apenas de extensão, mas que satisfez, desde o princípio, a todos os requisitos duma Administração modelar.

Os empregados, que em tempos êsse caminho de ferro teve, dando-se as mãos uns aos outros, chegariam de um a outro extremo da linha!

Para se vêr o cuidado com que tudo ali era tratado, basta referir que uma locomotiva, que não podia ser utilizada por ser de bitola diferente, foi montada sobre uma pianha e exposta, ao centro de um armazém, de que ocupava uma grande parte (bem necessária para a arrumação de materiais de consumo do caminho de ferro). E sendo mais tarde pedida essa locomotiva para o caminho de ferro duma onra colónia, por a guerra não permitir a aquisição de material das fábricas, foi respondido que não podia ser cedida!

Tudo aquilo estava em extasse diante do «ídolo» que a locomotiva representava!

Se o pessoal pouco mais tinha que fazer...

### Os caminhos de ferro de Moçambique

Em Moçambique existem actualmente quatro Direcções de caminhos de ferro a saber:

Caminhos de Ferro de Lourenço Marques.

Caminho de Ferro de Inhambane.

Caminho de Ferro de Quelimane.

Caminho de Ferro de Moçambique.

A extensão desses caminhos de ferro deve andar à volta dos seguintes números:

Caminhos de Ferro de . .		
Lourenço Marques . . .	364	quil.
Caminho de Ferro de Inhambane . . . . .	99	"
Caminhos de Ferro de Quelimane . . . . .	83	"
Caminhos de Ferro de Moçambique . . . . .	110	"
Soma . . .	656	"

Para administrar êstes 656 quilómetros de caminhos de ferro há quatro Direcções o que dá uma media de 164 quilómetros por Direcção.

Ainda que os caminhos de ferro de Moçambique fôssem dos de maior tráfego do mundo, seria ridículo dar-lhes um director por cada 164 quilómetros.

Mas, não dando a maioria dêles receita bruta, nem sequer para pagar as

despesas da exploração, então em vez de ridículo seria mais alguma coisa.

Os caminhos de ferro em tais condições, longe de serem fontes de riqueza são antes cancros que corroem a economia do país.

Mas, e independentemente das enormes despesas que um tal regime acarreta, há ainda a notar a falta de eficiência do arranjo.

Os caminhos de ferro de Moçambique, á excepção dos C. F. L. M., não tem autonomia. Para comprarem um prego necessário á pregação duma tábua, tem de abrir-se um concurso. Calcula-se assim o inferno em que o Director está metido só para saír fazer a essa exigência imperiosa dos concursos. Em 1918, precisou um dia a Direcção dos caminhos de ferro de Quelimane de comprar uns impressos para o serviço de exploração. Verificado que não havia possibilidade de se obter, localmente, tais impressos, foram pedidos telegráficamente para Lourenço Marques. O valor da encomenda não ia além de 100 escudos. Pois, quando foi para a liquidação da despesa, aliás controlada pela Direcção dos C. F. L. M. que se havia encarregado da compra, a Direcção de Finanças pretendeu obrigar o Director a pagar es a importancia, porque não tinha aberto o concurso para o fornecimento.

Ele bem sabia, e reconhecia mesmo, que não havendo em Quelimane tipografias, a abertura do concurso para um fornecimento de 100 escudos era inútil e... ridículo. Mas a lei exigia-o. E não se tendo cumprido a lei, não se podia processar a despesa!

Não é porém êste lado pitoresco da Administração, que aliás aparece sempre a dificultá-la; a torná-la mais cara e menos eficiente, que pretendemos focar.

A existencia de quatro direcções (que pelo regime actual se multiplicam á medida que novos caminhos de ferro se projectam e se constroem, desde que não se liguem directamente aos já existentes), traz consigo a existência de 4 armazens Gerais e de quatro depósitos onde a maioria das existências se repetem.

Os armazens gerais dos caminhos de ferro, sobretudo em África, onde se não encontra, no comércio local, a maioria dos artigos necessários por serem especializados, precisam estar larga e abundantemente providos.

A existência de 4 direcções independentes com quatro armazens gerais, obriga pois a ter quatro stocks de mercadorias que numa inteligente administração se podiam reduzir praticamente a um só. E se ha multiplicação de artigos com empate de capital, que bem se podia evitar, há maior agravamento no seu custo porque, nos concursos, quanto maior é a quantidade a adquirir, mais baixo é o preço de aquisição.

E há mais. Cada direcção compra os

artigos que entende, sujeitos a um critério pessoal de qualidade, feitio, características, etc., etc. E o resultado é que, apesar das enormes quantidades existentes nos 4 armazens, êles não podem muitas vezes, coadjuvar-se, em casos de necessidade.

Mais ainda: cada Administração adquire as suas locomotivas, os seus vagons as suas carruagens. D'ai resulta uma diversidade de tipos de material que só tem inconvenientes.

E' pois obvio que, debaixo do ponto de vista material, a existência de tantas administrações ferro-viárias quantos os troços de caminhos de ferro que a Colónia tem, é altamente nociva à Administração pública.

Encarando agora o caso debaixo do ponto de vista do pessoal, os inconvenientes ainda são mais graves.

Com efeito: quatro directores; quatro sub-directores; quatro chefes do movimento, quatro chefes de tráfego, quatro chefes de via e obras, quatro chefes de tracção: enfim todos os postos multiplicados por quatro é luxo demasiado para 656 quilómetros de caminhos de ferro.

\*\*\*

Assim, as despesas da Administração e da exploração não podem deixar de ser grandes. O Governo, por uma natural tendência para equilibrar os diversos serviços, aspira a que os caminhos de ferro se bastem, tanto quanto possível: as tarifas mantêm-se por isso alias e as regiões servidas que pouco mais têm do que possibilidades, não se desenvolvem.

E se tôdas estas considerações, que são óbrias, não chegassem para bem nos faserem compreender os inconvenientes actuais, bastava o exame do que se passa à volta de Moçambique para nos elucidar.

As Rhodhesias têm uma rede de caminhos de ferro pertencentes a várias Companhias. A extensão total de linhas é já hoje qualquer coisa de importante. Há em exploração 2.462 milhas de caminhos de ferro, (equivalentes a 3.961 quilómetros) distribuidas pelas seguintes Companhias :

The Beira Junction Railway C.º Ltd . . . .	35,5 milhas
The Beira Railway C.º Ltd	168,5 "
The Mashonaland Railway C.º Ltd. . . . .	107,0 "
The Rhodesia Railway Ltd . . . . .	799,0 "
The Blinkwater Railway C.º Ltd. . . . .	123,0 "
The Rhodesia Katanga Junction, Railway & Mineral C.º Ltd. . . . .	132,0 "
Total milhas . . . . .	2.462 "

Pois, para efeitos de administração, todos êstes caminhos de ferro menos

588 milhas da linha da Rhodesia Railways, se juntaram sob egide de Mashonaland Railway que é quem faz a exploração de tôdas as linhas.

A séde da organisação central da administração é em Bulawaio.

As 588 milhas que não são exploradas pelo sistema, estão arrendadas aos caminhos de ferro da União Sul-Africana.

Em 1923 a receita total dêstes caminhos de ferro elevava-se a 3.411.134 £. Hoje deve andar à volta de quatro milhões de libras, se os não excedeja já.

A linha que menos dá é a da Blinkwater Railway C.º, cujas receitas são apenas de 50.000 libras. Mas essa mesma linha consegue equilibrar a sua exploração, dando ainda um saldo positivo de umas 13.000 libras. A exploração do sistema ferro-viário, no seu conjunto, deu nesse ano uma receita bruta de 3.411.134 libras e custou 1.922.993, dando um saldo positivo de 1.488.141 libras e um coeficiente de exploração médio de 56 %. Estes resultados só foram possíveis, unificando a Administração e sujeitando a exploração das linhas aos mesmos princípios da mais severa economia.

Ora se isto assim é para linhas que apresentam uma receita de perto de três milhões e meia de libras, com mais razão tem de ser com aquelas que não têm quasi rendimento nenhum.

Os caminhos de ferro de Moçambique pertencentes ao Estado, não apresentam, ainda hoje, receita superior a 750.000 libras, pertencendo aos C. F. L. M. quasi toda ela.

O orçamento geral da Colónia, computa aos caminhos de ferro (C. F. L. M. exceptuando), para o ano que está correndo, assim :

Caminhos de Ferro de Inhambane . . . . .	715 contos
Caminhos de Ferro de Quelimane . . . . .	1.382 "
Caminhos de Ferro de Moçambique . . . . .	1.200 "
Total . . . . .	3.297 "

A despesa não consta do mesmo orçamento geral, mas segundo os orçamentos das Comissões de Melhoramentos às quais êles estão entregues, o custo da sua exploração é o seguinte :

Caminhos de Ferro de Inhambane . . . . .	1.991 contos
Caminhos de Ferro de Quelimane . . . . .	3.088 "
Caminhos de Ferro de Moçambique . . . . .	1.782 "
Total . . . . .	6.861 "

Vê-se pois que a receita dos caminhos de ferro mencionados não chega a cobrir 50 % da despesa com êles feita.

E se os caminhos de ferro não rendem é porque não têm tráfego e não desempenham portanto a sua função de

órgãos criadores de riqueza para que foram construídos.

E se a exploração actual é ineficiente, mais ineficiente é ainda o sistema de construção que se vem seguindo.

O caminho de ferro de Moçambique foi começado ha mais de 15 anos, para ainda hoje não passar do quilómetro 100 ou 150 !

### Reformas que urge fazer

Para melhorar, tanto quanto possível, êste estado de coisas, foi proposta, em 1918, a criação duma Direcção Geral dos Caminhos de Ferro a qual centralizaria e unificaria os sistemas de estudos, construção e de exploração. A exploração dos caminhos de ferro deixava de ser feita por engenheiros para ser entregue a funcionários de carreira que oferecessem as garantias necessárias de bons administradores. Longos anos decorreram sem que tal proposta fosse tomada na devida consideração, até que em 1929, na remodelação que se fez da carta orgânica da província, se consignou o princípio da Direcção única, criando-se a Direcção Geral dos portos e caminhos de ferro da Província.

O artigo 105.º do Decreto n.º 17.153 de 6 de Julho de 1929 diz o seguinte :

As Direcções de serviço das Colónias são :

h) Direcção dos serviços dos Portos e Caminhos de ferro a cargo do Director dos serviços de portos e caminhos de ferro, compreendendo todos os serviços de construção e exploração dos portos e caminhos de ferro da Colónia.

Sobre as Comissões de Melhoramentos, a quem presentemente os caminhos de ferro estão entregues, nada a Carta orgânica diz.

E' evidente que, criada a Direcção Geral dos portos e caminhos de ferro, a interferência das Comissões de Melhoramentos nêles tem de desaparecer. A não ser que se tenha em vista uma dualidade de Administração, o que viria a aumentar os inconvenientes que se pretendem remediar.

Também a Carta orgânica é muda quanto ao sistema de Administração a seguir. Nem sequer determina que se regulamente tal serviço.

Não se esqueceu do pessoal. E assim é que providenciou quanto à repartição dos funcionários que devem constituir as Direcções dos serviços; mas ficou por aí,

Sobre orientação e critério a adaptar na construção e exploração nem uma palavra. E os serviços lá se vão organizando aô sabôr do critério pessoal dos Chefes, fazendo hoje uns e quilo que os que vierem ámanhã desfarão. Pois bem merecia especial referencia um tão importante serviço.

Peias nomeações já feitas pode talvez inferir-se que não foi o critério da eco-

nomia, nem mesmo o da unidade de acção que presidiu à nova organisação do serviço. Com efeito, ao mesmo tempo que era nomeado o Director Geral dos Portos e Caminhos de Ferro, nomeava-se também um novo Director para os C. F. L. M. Lógico é pois concluir que as quatro direcções de caminhos de ferro, actualmente existentes, subsistem, sobrepondo-se-lhes apenas uma Direcção Geral. E, assim, se conseguiu uma organisação mais luxuosa, tornou-se o organismo mais caro, sem lhe aumentar grandemente a eficiencia, ao que parece.

Uma Direcção única, centralisadora, sem peias burocráticas, tal qual como existe na vizinha União Sul Africana, é o que se requer.

O Director Geral deve ser director de todos caminhos de ferro e em cada um dêles ter, para superintender na sua exploração, um adjunto ou um chefe de exploração.

Os empregados ferro-viários passariam a constituir um quadro único com vantagens para êles e para a economia do sistema. As Comissões de Melhoramentos, sem função já, desapareciam, ou transformavam-se. Não se diga que os caminhos de ferro estão já hoje explorados com a mais severa economia. Não estão. E certo que o luxo da organisação tipo doutras eras desapareceu. Mas, em

caminhos de ferro onde a despesa da exploração é superior ao dobro da receita, muito mais ainda é necessário fazer.

Engenheiros à testa dessas minusculas explorações não se justificam. Ponham-se êsses engenheiros a fazer novos estudos de caminhos de ferro que tão necessários são à Província. Nesse campo, estarão absolutamente dentro da sua função técnica e as incipientes explorações deixarão de ser oneradas com os seus vencimentos, que não podem deixar de ser elevados, e que devem mesmo ser maiores, desde que produzam trabalho útil para a Província.

Entre-se resolutamente pelo caminho das reformas, mas das reformas a valer e não apenas de rotulos e de títulos que nada resolvem e que tudo podem complicar.

Está hoje à testa da Direcção Geral, um engenheiro distintíssimo, familiarizado já com os serviços e aos quais tem prestado uma assistencia ela eficaz e onde tem exercido uma acção inteligente.

Que Sua Ex.<sup>a</sup> seja encarregado de reorganizar *de fond en comble* o sistema actual, dando ao mesmo tempo, um vigoroso impulso à construção de novos caminhos de ferro e fazendo com que os existentes saiam da apatia em que vegetam, pondo á testa dêles delegados seus,

funcionários de carreira, distintos, como os que tem nos C. F. L. M. e capazes de fazerem, por êles mesmos, uma larga propaganda, como em Benguela fazia o saudoso Mariano Machado, que sendo director da exploração do C. F. B., nessa qualidade visitava, constantemente todos os colonos, incitando-os a produzirem e a utilizarem o caminho de ferro que lhes oferecia todas as facilidades desde as viagens gratuitas até às paragens em plena via: Cada colono era um chefe de estação: o ponto mais próximo da sua fazenda, a sua gare.

Os caminhos de ferro nas Colónias são optimos instrumentos de fomento e até e sobretudo de colonisaçao, mas é necessário que se lhes faça o réclame e que se saibam manejar.

Com êles atraem-se colonos, fomenta-se riqueza e abrem-se novos horizontes ao progresso das regiões que servem, desde que se convertam, nas mãos de pessoas hábeis, em instrumentos *activos*.

Querer explorar caminhos de ferro em África, na fase incipiente da exploração, como se exploraram os caminhos de ferro da Europa, é condena-los a um ruidoso insucesso.

E os caminhos de ferro de Moçambique (C. F. L. M. exceptuados) constituem, infelizmente, um triste exemplo desta verdade.

## Imprensa

### Foi suspenso o «A B C»

O ilustre escritor e nosso preso amigo sr. Rocha Martins, director do «A B C», informa-nos de que tendo sido suspensa por tempo indeterminado, e por ordem do governo, a revista da sua direcção, previne os que o tem acompanhado desde ha dez anos, tão dedicadamente, que espera compensa-los enviando-lhes publicação igual, logo que tenha a devida autorização para a fazer circular.

### Diario de Notícias

Passou no dia 29 o seu 66.<sup>o</sup> aniversario o *Diario de Notícias*, o velho e estimado jornal portuguez que tantas simpatias conta em toda a parte.

Dignos de registo o facto e a forma brilhante por que ele foi celebrado em todo o paiz, sobretudo pelos interessantes espectaculos dedicados ás crianças das escolas.

Ao *Diario de Notícias*, com votos pela continuação das suas prosperidades e aos nossos prezados colegas que nele trabalham, endereçamos felicitações muito sinceras.

### Revista Portuguesa

Deve aparecer a publico, dentro de alguns dias uma revista intitulada *Revista Portuguesa*, dirigida por uma pleiade de homens de trabalho e energia que tem á frente uma das mais vigorosas mentalidades portuguesas.

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anonyma — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde — Calçada do Duque, 20 — LISBOA

Pagamento de Coupons das Obrigações privilegiadas de 1.<sup>o</sup> grau, relativos ao 2.<sup>o</sup> semestre de 1930

São avisados os portadores dos coupons das Obrigações de 1.<sup>o</sup> grau desta Companhia, relativos ao 2.<sup>o</sup> semestre de 1930, de que o seu pagamento, liquido de impostos, se efectuará a partir do proximo dia 2 de Janeiro de 1931.

As importâncias líquidas a receber são:

Coupon N.<sup>o</sup> 74 das Obrigações de 3 % e 4 %

	Em França	Em Portugal
Coupon de 3 % N. <sup>o</sup> 74. . . . .	Frs. 5,86	Frs. 6,01
Coupon de 4 %. N. <sup>o</sup> 74. . . . .	Frs. 7,87	Frs. 8,07
Coupon de 4 %, B. Baixa N. <sup>o</sup> 71 . . . . .		Frs. 6,45

Coupon N.<sup>o</sup> 71 das Obrigações de 3 % privilegiadas «Beira Baixa» e N.<sup>o</sup> 70 das Obrigações de 4 1/2 %

Coupon de 4 1/2 % N. <sup>o</sup> 70	Serie 1 a 8.504 . . . . .	Frs. 9,67
	Serie 8.505 a 11.468 . . . . .	Frs. 9,26

O pagamento dos coupons das Obrigações de 3 % e 4 % do 1.<sup>o</sup> grau são feitos: em França, pelos correspondentes da Companhia, conforme os anuncios publicados naquele País e em Lisboa, em Escudos ao cambio do dia.

Os pagamentos em Lisboa fazem-se na sede da Companhia, todos os dias uteis, desde as onze ás treze e das quatorze e meia ás quinze e meia horas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Lisboa, 15 de Dezembro de 1930.

O Vice-Presidente do Conselho de Administração

A. Vasconcellos Corrêa



Um grupo de crianças, alunos numa das escolas do Grupo Instrutivo Ferroviario

## NOTAS CURIOSAS SOBRE A FUNDAÇÃO DO GRUPO INSTRUTIVO FERROVIARIO DE CAMPOLIDE

Do sr. José Geraldo Lopes, tesoureiro do Grupo Instrutivo Ferroviario de Campolide, recebemos o comunicado que a seguir publicamos e que contem algumas notas interessantes sobre a fundação desta benemerita instituição.

*Ao iniciar-se um novo ano, tem a Direcção do Grupo Instrutivo Ferroviario de Campolide, a honra de apresentar, em primeiro lugar, á Gazeta dos Caminhos de Ferro e ao seu Director, Sr. Carlos d'Ornelas, os sens sinceros votos de prosperidades e em segundo, a todos os bons amigos da Instrução, que tão gentilmente nos tem auxiliado, tanto moral como materialmente na nossa missão; e em terceiro, a todos os ferro-viarios de Norte a Sul de Portugal.*

*Devia hoje falar dos progressos deste Grupo, mas como temos tido a felicidade de ter ao nosso lado, a Gazeta dos Caminhos de Ferro, que não tem descurado um momento só a propaganda desta Instituição, bem assim como os interesses de todas as colectividades ferro-riarias, dignas de simpatia, noto desnecessario aqui os relatar.*

*Como o Grupo Instrutivo Ferroviario, mais um ano vai marcar com novos progressos e ideias que hão-de surgir, lembrei-me e acho interessante dar alguns esclarecimentos, aos dignos leitores desta Revista, sobre a origem desta agremiação; para isso abaixo transcrevo alguns episódios que se encontram escritos nas primeiras folhas do livro de actas deste Grupo.*

*Origem e fundação do Grupo Instrutivo e Ferroviario de Campolide, escrita pelo socio n.º 2, José Geraldo Lopes.*

*O criar-se uma escola Profissional de empregados de Caminhos de Ferro, era uma aspiração que eu esperava dia a dia ver*

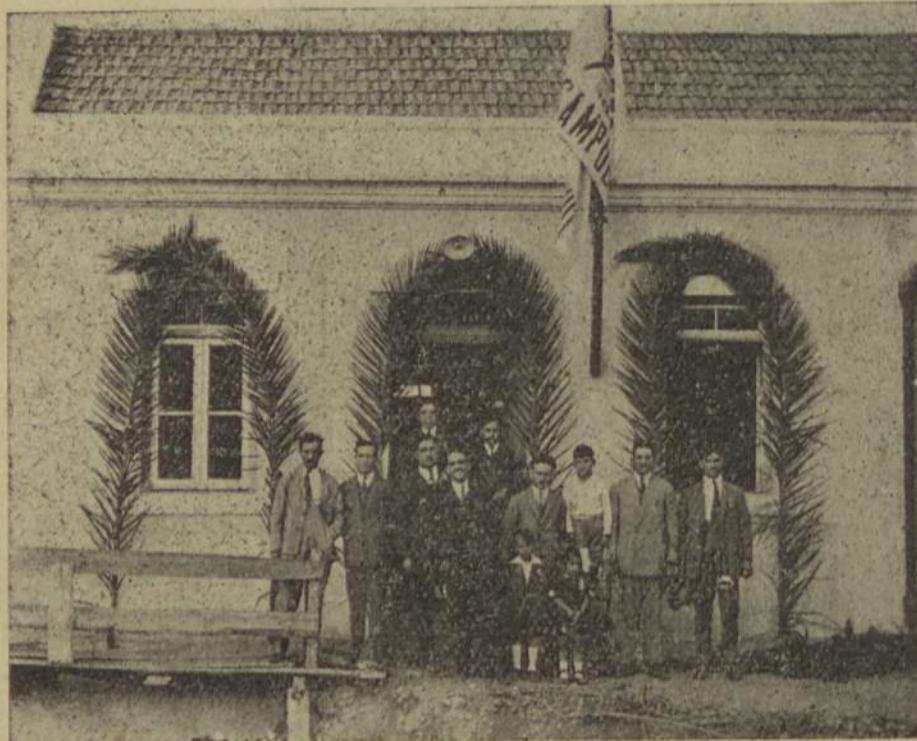
*conseguida desde a data em que principiei a pertencer á honrosa classe ferroviaria. Na noite de 10 para 11 de Dezembro de 1925, levantava-me da cama, pelas 22 horas, para entrar de serviço no armazem do Depósito de Campolide.*

*Era uma noite de inverno, o vento soprava com violencia impelindo as grossas nuvens do norte que de vez em quando tapavam a claridade do luar, fazendo correr sobre os telhados negras sombras por elas produzidas.*

*Sai do meu quarto, com o meu lanxesinho debaixo do braço e embrulhado no meu sobretudo. Ao passar junto duma taberna situada no Bairro do Olival, a esse tempo pertencente a um individuo de nome Francisco da Cunha, notei que dentro havia qualquer discussão sobre resoluções de problemas. Prestando atenção, conheci pela voz, um maquinista de nome João Ferreira dos Santos; puxei pelo relogio; eram 23 horas; como tivesse ainda uma hora para entrar de serviço, entrei na referida taberna dando ás boas noites. De facto encontrei o dito sr. João Ferreira dos Santos, junto com alguns individuos que discutiam, entre os quaes, um de nome Abilio Rodrigues, com quem eu já tinha algumas relações. A discussão continuou e eu encostei-me a uma mesa carunchosa e sebenta que havia a um canto da casa, mais para apreciar a discussão do que para outra coisa. De subito sou interrogado sobre a resolução dum dos problemas, pelo sr. João Ferreira dos Santos, respondi á que me perguntou e houve entre nós pela primeira vez uma troca de palavras.*

*Era proximo da meia noite e o dono da casa dava ordem para sairmos. Saímos; e da parte de fora, aproveitei a ocasião para dizer-lhes a vantagem que teríamos, se possuíssemos uma pequena escola onde podessemos passar o nosso tempo disponivel, evitando de vir para a taberna discutir por assim dizer a nossa vida pro-*

fissional; que seria mesmo de grande valor que a partir daquela data, possemos mãos á obra. Concordaram imediatamente, oferecendo-se logo para socios os srs. João Ferreira dos Santos e Abilio Rodrigues. Em seguida dirigi-me ao armazem; sobre a mesa havia meia folha de papel, na qual escrevi os nomes dos primeiros socios, que nessa noite se inscreveram, e é com bastante honra e orgulho, que hoje forneço á Gazeta os nomes desses socios, que ainda hoje cumprem rigorosamente os seus deveres de



No dia da inauguração do Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide Um grupo de socios, entre os quais se vê o sr. José Geraldo Lopes

bons associados. São eles os srs. João Ferreira das Santos, ficando sendo o socio n.º 1; Abilio Rodrigues, socio n.º 4; Ernesto Duarte e Silva, socio n.º 3; Frederico Martins, socio n.º 5; Antonio Ferreira, socio n.º 6; Porfirio Lopes, socio n.º 7.

Aqui teem os dignos leitores da Gazeta, umas ligeiras notas sobre a origem desta simpatica escola, que, dentro do possivel, tanto tem feito em beneficio dos ferroviarios, das criancinhas, e, portanto, da sociedade em geral.

Aproveitamos o ensejo para felicitar o sr. José Geraldo Lopes pelo seu aniversario natalicio que passou no dia 27 do mez findo e pela brilhante sessão de homenagem que lhe foi dedicada nesse dia pelas professoras e pelos alunos das escolas n.ºs 96 e 97 que funcionam na sede do Grupo.

Nessa sessão, a professora Sr.ª D. Maria do Carmo Soares, leu uma saudação oferecendo ao homenageado uma cigarreira de prata um almofadão e flores confeccionadas pelas alunas.

Usou tambem da palavra o professor sr. Julio Martins de Almeida que poz em destaque as qualidades do sr. Geraldo Lopes que agradeceu a homenagem.



## EM ESPANHA

### As reclamações do pessoal ferroviario

O pessoal ferroviario espanhol furmolou ultimamente as suas reclamações que podem resumir-se da seguinte forma:

Aumento de 4 pesetas nos salarios até 8 por dia e aumento de 1.500 pesetas nos ordenados até 3.000 por ano.

O pessoal ferroviario opõe-se, porém, a qualquer aumento de tarifas para a satisfação das suas reclamações.

Era de supor que as reclamações dos ferroviarios espanhóis assim formuladas com a condição de não serem aumen-

tadas as tarifas, haviam de ser recebidas com estranheza pelas emprezas interessadas e até pelos criticos imparciais de factos desta natureza. E assim sucedeu. *La Semana Financeira* refere-se ao assunto nas interessantes considerações que damos a seguir.

\* \* \*

«As organizações de operarios e empregados ferroviarios de toda a Espanha realizaram uma reunião de delegados que teve grande importancia pelas petições que nessa reunião se resolveu apresentar e defender.

Reclamam em primeiro logar aumento dos seus ordenados e salarios coisa que não é de estranhar, visto que, de algum tempo a esta parte, todas as organizações operarias se julgam insuficientemente retribuidas em relação com o que pensam ser a media do custo da vida em Espanha.

Estas petições vêm a ser um aumento de 4 pesetas nos jornais até 8 por dia e de 1.500 pesetas nos ordenados até 3.000 e, só para Zaragoza e Alicante representam 66 milhões de pesetas, quando o saldo da conta de ganhos e perdas distribuido em 1929 foi de 25 milhões.

Mas, o mais extraordinario da atitude dos empregados ferroviarios é que, saindo da esfera da sua natural competencia e até das necessidades que directamente os afectam para entrarem a dogmatisar em graves problemas da economia nacional se opõem a tudo o que seja aumento das tarifas de transporte.

Desde que, ha já muitos anos, se demonstrou, de maneira evidente, que os preços do transporte por caminho de ferro não afectam em nada os da venda, pelo menos no que respeita a generos alimenticios, parece que deveria ter cessado toda a preocupação dos meios operarios relativamente á elevação ou baixa das tarifas ferroviarias. Além disto, tratando-se de empregados ferroviarios, cujos interesses se encontram indissolublemente á marcha da empreza, ha que considerar uma verdadeira inconsciencia o julgar-se que, com um tão grande aumento nas despezas de exploração, como seria o representado pela pretendida elevação de ordenados e salarios, poderiam subsistir as actuais tarifas, sem acabar para todos a galinha dos ovos de oiro.

O criterio que hoje teem alguns nucleos operarios não só os ferroviarios—de que as emprezas capitalistas são um intermediario inutil e dispendioso entre o Estado e o publico consumidor, é uma ilusão, porque a organisação, a disciplina e o espirito de economia que as emprezas privadas imprimem á exploração dos serviços publicos valem muito dinheiro e são a unica garantia de que esses serviços possam continuar funcionando.

Desde que o Estado, a Provincia ou o Municipio ficassem sós, como patrões, em frente dos empregados e operarios, não melhorariam—ao contrario do que muitos supõem— as condições de trabalho, antes teriam que fechar ou reduzir a sua actividade muitas fabricas e explorações por surgir nelas o inevitavel *deficit* e esse encerramento ou redução dariam origem a que ficassem sem trabalho muitos operarios.

Isto vem contar com o facto de todas as industrias requerem uma entrada constante de novos capitais que ninguem fornece-ria para serem geridos por brigadas de funcionarios publicos

A petição parece-nos, pois, deslocada e com ela nada ganha a autoridade da recente reunião. E' principio inconcusso, e está registado no Estatuto ferroviario vigente, que a tarifa custeie o caminho de ferro e não ha meio mais directo nem mais são que esse para resolver precisamente o problema da vida das redes espanholas, dentro do qual está o da mão d'obra e do serviço.»

\* \* \*

O que fica escrito dá, com clareza, o estado das reclamações do pessoal ferroviario em Espanha. Por isto e tambem porque são interessantes os comentarios feitos pela *Semana Financeira* julgámos conveniente referirmo-nos ao assunto.

E' certo que se trata dum assunto que apenas diz respeito a Espanha. No entanto, as considerações que reproduzimos da citada publicação são de aplicação geral e por isso as registámos



FELICIANO ANTONIO DA SILVA LEAL



FRANCISCO DE LACERDA E OLIVEIRA



FRANCISCO BERNARDO DO CANTO

## “O Açoreano na Grande Guerra”

Encontra-se quasi esgotada a primeira edição do livro «O Açoreano na Grande Guerra» da autoria do nosso director Carlos d'Ornellas, edição que tambem nos arquipelagos da Madeira e Açores obteve um enorme sucesso.

A seguir damos algumas transcrições da imprensa portuguesa sobre o «Açoreano na Grande Guerra».

*A Voz* de 28-12-1930:

Diz o ilustre prefaciador, o saudoso Marechal Gomes da Costa:—  
*O essencial agora é mostrar o valor do soldado e em particular, do soldado açoreano, e consegue-o.*

Sim. O autor, dando á estampa a conferencia que pronunciou em Ponta Delgada no dia 30 de Abril de 1928, consegue na verdade ministrar-nos mais duma prova confirmativa do lendario valor dos povos açoricos.

E, de caminho — combatente como foi na homericó linha de fogo C. d'Ornellas oferece-nos bons traços episódicos da Grande Guerra á mistura com apreciaveis e fidedignas notas pessoais.

Enfim, no seu livro não sobresáem apenas os briosos soldados dos Açores porque lá teem referencia justiciera todos os soldados do Corpo Expedicionario Português.

Muito bem. E ha vibração de bons sentimentos. E a linguagem tem esmero, bastante colorido, propriedade e decisão. Recomendam-se enfim varias e nitidas fotografuras por serem expressivamente subsidiarias.

Finalmente, a sua nota, indignada e dolorida, sobre a morte traiçoeira do valente capitão Henrique de Sousa bastaria para dar ao livro qualquer coisa dum julgamento fulminante...

Compulsem-na os que querem possuir a verdadeira historia... antés que o sectarismo a falsifique.

*A União* de 17-12-1930:

Com um prefacio do falecido cabo de guerra — Marechal Gomes da Costa — apareceu em publico um livro da autoria do director da «Revista Insular e de Turismo» e nosso preso patrício Carlos de Ornelas, intitulado «O Açoreano na Grande Guerra».

E' uma obra com cento e cinquenta paginas que o autor dedica aos Açoreanos, principalmente aqueles que com ele fizeram as campanhas da Guerra.

Insere na mesma obra perto de cem paginas com gravuras de açoreanos combatentes em África e França e publica as respectivas condecorações e louvores publicados em ordens do exercito.

Carlos d'Ornelas dedica o livro ao seu falecido pai o General de Artilharia Guilherme Carlos Lopes Banhos, que nesta terra exerceu o logar de Inspector da Arma durante longos anos.

E' uma obra palpitable de interesse para os combatentes da Guerra.

Sabemos que o autor, tendo feito uma resumida tiragem manifesta o desejo que os exemplares não sejam postos á venda, mas sim requisitados pelas pessoas que se interessem pelas obras no nosso patrício e pelos combatentes em geral, que o devem requisitar á redacção da «Revista Insular e de Turismo», na Rua da Horta Seca, 7, em Lisboa, a qual enviará os exemplares á cobrança ao preço de dez escudos.

Agradecemos o exemplar que o autor teve a amabilidade de oferecer a esta redacção.



FRANCISCO X. DA CUNHA ARAGÃO



JOSÉ AGOSTINHO



ALVARO PAIS DE ATAÍDE

## O REGIMENTO DE SAPADORES

DE

## CAMINHOS DE FERRO

I

## O quartel visto de fora

Por CALADO RODRIGUES

HA muito tempo que formára o propósito de visitar o velho, o glorioso quartel de Sapadores de Caminhos de Ferro, para colher impressões a publicar na *Gazeta*. A identidade de designação da *Gazeta* e dessa unidade de Sapadores do nosso exército, tornava absolutamente legitimo êsse meu propósito. Acresce que, por viver nas suas proximidades, eu conheço o quartel ha bastantes anos, desde os tempos em que a indisciplina então reinante não poupava as próprias unidades militares, ainda que altíssimas fôssem as qualidades dos seus dirigentes.

Conheço-o desde o tempo em que a militância se apresentava nas ruas maltrapida, as fardas desajeitadas, os metais baços e azebrentos, as botas sem graxa, os bonés à zamparina, porque os seus oficiais — e bem brilhantes os tem tido o regimento — não conseguiam, apezar de todos os esforços, vencer a nefasta influência exercida sobre o exército pela indisciplina geral.

O próprio edifício do quartel tinha um aspecto de abandono que confrangia.

Depois assisti com prazer ao ressurgimento do quartel, ao ressurgimento da unidade.

Não se fez isto num abrir e fechar d'olhos, como nos contos de fadas.

Esse ressurgimento fêz-se vagarosamente, dia a dia, passo a passo.

Sentia-se que lá dentro havia uma vontade, uma vontade forte agindo permanentemente, com ordem, com metodo e, hoje num aspecto, amanhã em outro, quem passa tem visto, desde ha anos, o ressurgir do quartel, o ressurgir do regimento.

As construções velhas repararam-se, alindaram-se, tanto quanto é possível alindar as velhas paredes dum quartel.

Vê-se cá de fóra que muitas construções novas foram acrescentadas às velhas instalações.

A parada de baixo, que, antigamente, cheia de entulhos e hervas, servia, com protesto freqüente da vizinhança, para certas liberdades dos soldados,

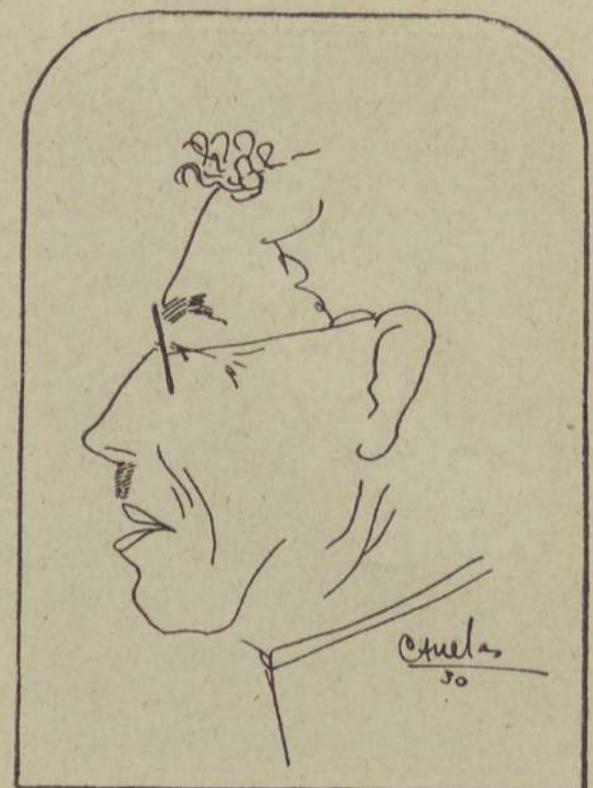
é hoje um verdadeiro campo de parada, amplo, limpo, com suas notas de bom gôsto nas rampas vestidas de verduras e ornadas de arvores novas, em que ha correntes e colunas singelas a darem um aspecto gracioso àquela dependência do glorioso quartel.

E' indispensavel notar que, nestas minhas primeiras notas, eu vejo o quartel de Sapadores de Caminhos de Ferro, por fóra. Vejo, apenas o que toda a gente que passa pôde ver. Vejo apenas o que toda a gente tem visto, de ha alguns anos a esta parte, passando em volta do quartel, quer pela rua de Ferreira Borges para onde deita a parada inferior, vedada recentemente por uma grade verde a evocar as vedações ferroviárias, a evocar a designação do regimento, pela rua de Campo d'Ourique para onde abre um dos portões, pela rua de Infantaria 16 que liga a velha rua de S. Luiz com a de Ferreira Borges e com o histórico *jardim da Parada*, ou pela quella sinuosa da Rua de Cima dos Quarteis.

Vejo apenas o que de progresso, de ordem, de disciplina, de ressurgimento, me dizem as paredes remoçadas, as construções novas atendendo a todas as modernas exigências da arte militar, as seteiras que parecem varandas ingenuas, românticas, a pendirem vazos de barro vermelho onde enraize a tradição dos cravos rubros e das malvas verdes; os soldados bem trajados, com fardas ageitadas, metais espelhentos, botas reluzentes, bonés na ordem, dando à cidade, cada dia mais nitida, uma salutar impressão de ordem, de disciplina e — tanto quanto a podem dar pessoas de pouca cultura — de consciência dos deveres militares.

Visto assim, por fóra, como o estou vendo, ali instalado em Campo d'Ourique, uma das zonas da cidade com maior fama de turbulencia, o quartel de Sapadores de Caminhos de Ferro tem todo o aspecto duma sentinela ali posta para vigiar pela Ordem.

Todos os quarteis são assim. Sentinelas da or-



O SR. CORONEL RAUL ESTEVE  
(Caricatura de Alvaro Caneias)

dem; mas ha uns que nos dão mais do que outros, à primeira vista e nitidamente, essa impressão; não apenas pela organização dos seus serviços mas pela sua localização, pela moldura das suas instalações.

As primeiras impressões colhidas por mim, que não sou um tecnico de coisas militares, que sou um misero paisano, tinham que ser, naturalmente, um pouco o fruto do exterior, da moldura.

E a moldura desse quartel, feita pelo bairro de Campo d'Ourique, com sua velha historia de revoltas e motins, deu-me logo, à primeira vista, a impressão de que êle era uma sentinela da ordem.

O bairro, embora alindado de construções modernas e de dia para dia mais penetrado pela civilisação que tem transformado a cidade, envelheceu, sizudou. Já vão longe os dias tragicos das lutas liberais, nas quais o bairro de Campo d'Ourique figurou como um dos palcos mais notaveis.

Já passaram vinte anos sobre a noite em que os primeiros revolucionarios sairam do Centro da Rua de Campo d'Ourique para proclamarem a Republica.

O bairro envelheceu, sizudou, mas, como não é muito de fiar a sizudês dos velhos cuja mocidade foi muito turbulenta, o quartel continua sendo a mesmo sentinela vigilante, a mesma sentinela cujos olhos vigilantes perscrutam dia e noite, num alerta constante, os recantos sombrios da cidade, a que costuma acolher-se o espirito da conjura e da desordem.

E' sobretudo — digâmo-lo claramente — esse aspecto que o quartel de Sapadores de Caminho de Ferro, mesmo visto apenas por fóra, nos dá, de sentinela, de reduto heroico da ordem, que pouco a pouco lhe tem avolumado o prestigio — hoje enorme, santificado pelo sangue vertido em França — com que o aureóla a consciencia nacional.

Toda essa evolução esplendida, prodigiosa, do regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, não podia realizar-se sem que, dentro do quartel de tão gloriosas tradições, houvesse uma vontade firme, esclarecida, pertinaz, a orientar, na prosecução dum objectivo patriotico, a pleiade de oficiais, tantos deles com brilhantes folhas de serviço militar, que teem honrado essa gloriosa unidade.

Essa vontade é a do ilustre comandante do regimento, sr. Coronel Raul Esteves.

Embora, neste primeiro artigo, eu esteja vendo o quartel de Sapadores de Caminho de Ferro apenas por fóra, é de justiça que aqui ponha a referencia, embora ligeira, á personalidade desse ilustre oficial e aos serviços valiosos e brilhantissimos que lhe devem o regimento e a Patria.

E, assim, fica certo. Eu estou vendo o quartel, o regimento, de fóra. Mas, o sr. coronel Raul Esteves não é apenas uma pessoa de dentro, uma pessoa que apenas tenha prestado serviços ao Regimento que comanda. E' uma pessoa que eu posso ver, que eu seria forçado a ver cá de fora, porque tem

prestado variados e importantissimos serviços ao paiz.

\*

O sr. coronel Raul Esteves nasceu em 8 de Dezembro de 1878, na freguezia de Santa Izabel, filho do actual general reformado Augusto Sotero Esteves e de D. Maria Brigida de Azevedo Neto Esteves.

Alistou-se como voluntario no regimento de Cavalaria 4, sendo incorporado em 28 de Setembro de 1897. Em 1 de Novembro de 1903, sendo 1.º sargento cadete da Companhia de alunos da Escola do Exercito, foi promovido a alferes.

O seu curso foi brilhante, como brilhante havia de ser a sua carreira de oficial.

No ano lectivo de 1898-1899, alcançou o primeiro premio pecuniario *ex-aequo* na 1.ª e na 3.ª Cadeiras da Escola Politecnica.

Na Escola do Exercito, alcançou premios pecuniarios em 1900-1901, em 1901-1902 (no 3.º ano do curso de Engenharia militar) e (de 80.000 reis) no 4.º ano do mesmo curso em 1902-1903, terminando este curso com a alta classificação de 15,2 valores.

Foi colocado como alferes, em 1903, no Regimento de Engenharia e promovido a tenente em 1904.

Logo começa a distinguir-se nas mais variadas comissões. Exerceu o cargo de professor do curso elementar de construções em varias épocas, desde 1905 a 1909.

Foi encarregado da aquisição no estrangeiro de material para mais duas secções da Companhia de Telegrafistas do Regimento de Engenharia, em 1909.

Em 1910, foi nomeado vogal da Comissão de reorganização do Exercito, entrando nesse mesmo ano no Estado Maior de Engenharia.

Em 1911, foi nomeado adjunto da inspecção do serviço militar de caminhos de ferro e promovido a capitão, sendo depois nomeado vogal da Comissão encarregada de remodelar o regulamento para a promoção aos postos inferiores do Exercito.

Em 1915, foi colocado na 5.ª Companhia do Regimento de Sapadores Mineiros e, depois, nomeado comandante da Companhia de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Em 1916 exerceu o cargo de director da escola preparatoria de oficiais milicianos.

Em 1917, em 11 de Maio, embarcou para França, com o Batalhão.

Em 1918 foi promovido a Major para o Estado Maior de Engenharia.

Em 1 de Maio de 1919, regressou a Portugal.

Em 1919, foi promovido a tenente coronel para o grupo de Caminhos de Ferro, sendo nomeado comandante do Batalhão nesse mesmo ano.

Em 1920, foi nomeado director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Em 1924, foi nomeado para a comissão encarre-

gada de apresentar as bases para a reorganização dos serviços técnicos da arma de Engenharia.

Em 1925, foi colocado no Estado-Maior de Engenharia e nomeado chefe da 1.ª Repartição da Inspecção das Fortificações e Obras Militares.

Em 1926, foi nomeado vogal da comissão técnica de pioneiros e comandante do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, sendo nesse mesmo ano, em 25 de Setembro, promovido a Coronel.

Em 1928, foi nomeado para a comissão encarregada de estudar os diferentes diplomas orgânicos do Exército.

Em 1929, foi nomeado vogal da comissão técnica do Exército.

No desempenho de todas estas funções, o Sr. coronel Raul Esteves houve-se sempre de forma brilhante.

O reconhecimento do Estado pelos altíssimos

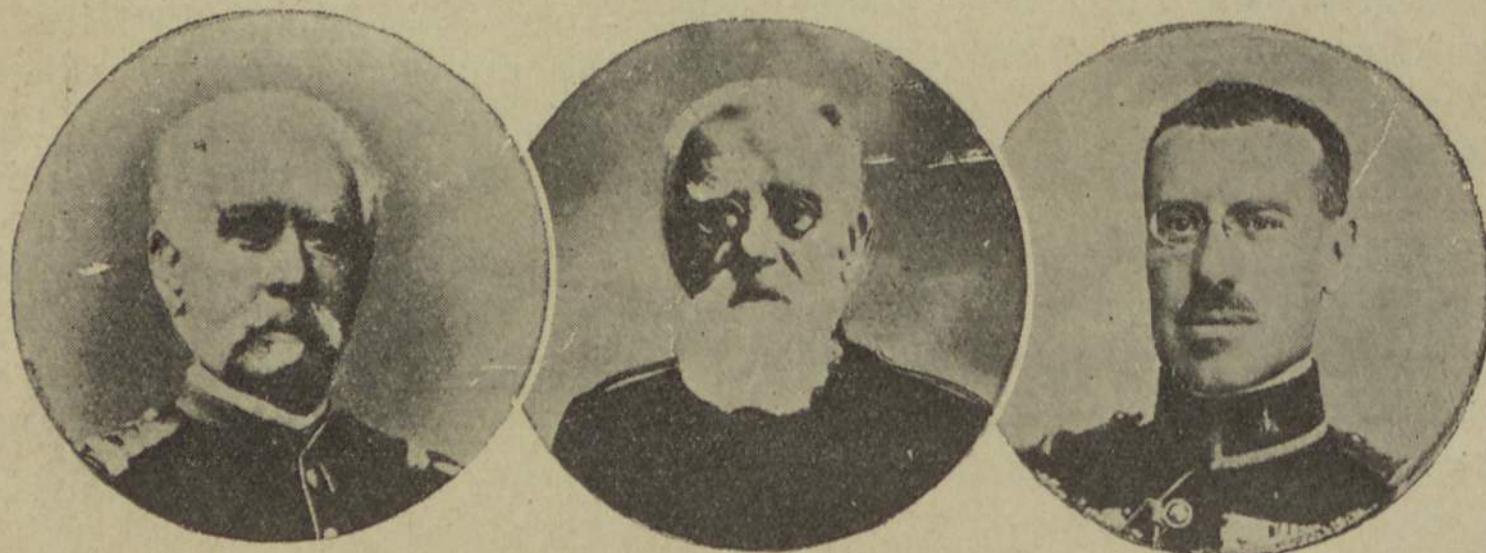
moração nacional aos soldados desconhecidos mortos na Grande Guerra, pela forma como desempenhou o cargo de director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

A atestar o valor excepcional do Sr. coronel Raul Esteves como *oficial de élite* — designação que lhe é dada num dos louvores — e a forma brilhante por que se tem desempenhado das funções de que tem sido incumbido, ha a acrescentar a esses louvores muitas outras distinções honoríficas com que os governos de Portugal e os de nações estrangeiras lhe têm testemunhado a consideração em que o têm.

Em 1918, a medalha militar de prata da classe de comportamento exemplar.

Em 1919, a medalha comemorativa, com a legenda *França 1917-1918* e a mercê *Distinguished Service Order*, com que foi agraciado pelo Rei de Inglaterra.

Depois a Comenda da Ordem de Cristo, a *Croix de guerre avec palme*, de França.



UMA FAMÍLIA DE MILITARES ILUSTRES

Da esquerda para a direita: O avô, tenente coronel Joaquim José Esteves que serviu no quartel de Campo d'Ourique, em Inf. 4 de 27-7-1818 a 17-8-1826 e morreu em 1890 com 91 anos. — O pai, general Augusto Sotero Esteves que serviu no mesmo quartel como tenente de Inf. 16 de 1869 a 1875 e que, hoje reformado, ainda felizmente vive com 92 anos — O sr. coronel Raul Augusto Esteves comandante do R. S. C. F. desde 1919

serviços prestados pelo ilustre oficial, pelo zelo notável, grande dedicação, comprovada competência, ilustração invulgar, patriotismo acendrado, por ele revelados no exercício das funções de que tem sido incumbido, constam da sua folha brilhante de serviços, em muitos louvores alguns dos quais vou apontar:

Louvado por se haver distinguido na regência do curso elementar de construção, na organização da secção de telegrafistas de campanha mobilizada, pela elaboração dum regulamento provisório para a instrução do Regimento de Engenharia, por haver sido julgada digna de especial consideração a conferência que realizou sobre fortificação na defesa do país, pela correção exemplar com que o Batalhão de Sapadores dos Caminhos de Ferro se apresentou na formatura a seguir ao seu desembarque no regresso de França, por, no C. E. P. ter comandado desde o inicio esse Batalhão, pela maneira por que superiormente orientou a instrução dos recrutas, duas vezes por serviços relevantes prestados durante as greves como comandante do Batalhão, pela forma como dirigiu os serviços prestados pelo Batalhão nos transportes referentes à come-

Em 1921, a medalha de ouro da classe de bons serviços, a medalha da Vitoria, o oficialato da Ordem da Torre e Espada pela maneira como comandou o Batalhão em França, a Comenda da Ordem d'Aviz e o oficialato da Coroa da Belgica.

Em 1922, a 2.ª classe da Ordem de Mérito Militar de Espanha.

Em 1923, o oficialato da Legião d'Honra de França.

Em 1928, o grande oficialato da Ordem d'Aviz.

Em 1929, a medalha de ouro da classe de comportamento exemplar e a Grã-Cruz da Ordem de S. Silvestre, que lhe foi concedida por S. S. o Papa Pio XI.

Em 1930, a Cruz de 3.ª classe da Ordem de Mérito Militar e a Comenda da Ordem da Coroa de Itália.

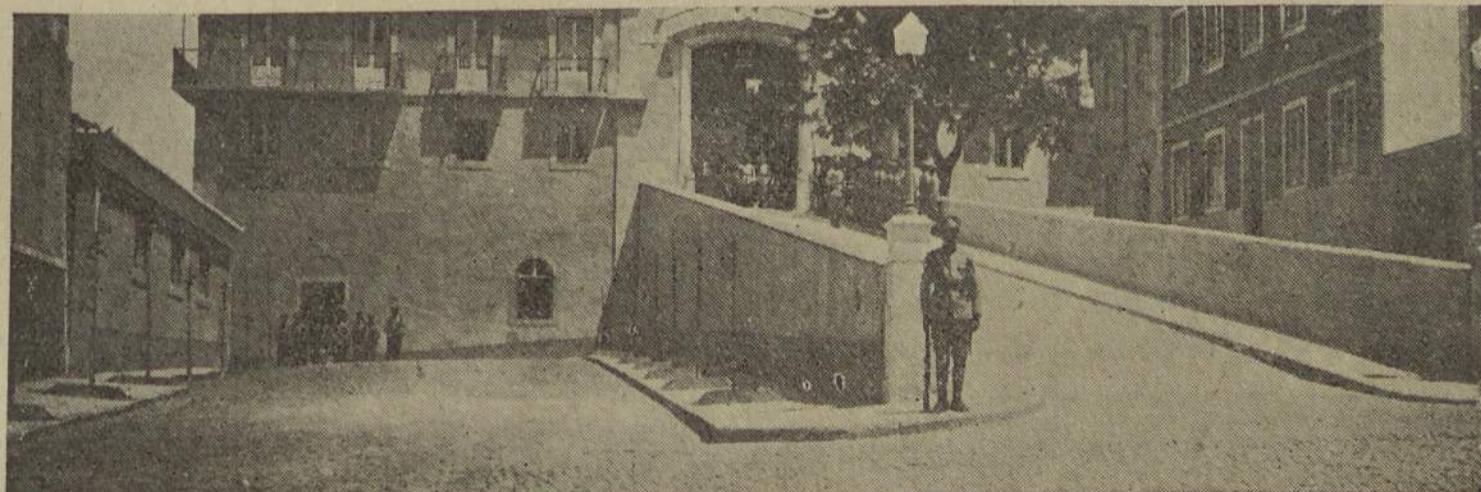
Estes louvores e condecorações, dão bem a ideia da grandeza da obra realizada pelo Sr. coronel Raul Esteves, mas, propositadamente, guardei para o fim a referência aos termos dum louvor e duma condecoração que dão, com surpreendente nitidez, em poucas palavras, o perfil desse valoroso e brilhante oficial.

O louvor é o que lhe foi feito *pela forma como comandou o Batalhão no C. E. P.* fazendo sentir aos seus subordinados a sua acção disciplinadora e exemplo de dedicação pelo serviço, orientando todos os trabalhos com reconhecida competencia, sendo o citado batalhão a unidade portuguesa que, com mais persistencia e assiduidade, cooperou na zona de guerra, onde prestou notaveis e assinalados serviços em circunstancias por vezes dificeis.

A condecoração é a Cruz de Guerra de 2.ª classe,

Vou fechar este primeiro artigo que já vai longo de mais.

Escrevendo-o, eu fui apenas o jornalista que passa, o jornalista que vê o quartel por fora. Nem sequer me seria preciso ser jornalista para o escrever. Bastava-me ser português, como os outros portugueses patriotas e amigos da ordem que passam por esse quartel e que pensam agradecidos nos tantos serviços que a Pátria deve a esse Regimento e ao seu comandante.



A PORTA DAS ARMAS

que lhe foi concedida por, no desempenho das funções que lhe competiam no Corpo Expedicionario a França no comando do Batalhão de Sapadores dos Caminhos de Ferro, ter prestado serviços relevantes, demonstrando a mais constante dedicação, energia e decisão, conseguindo com a sua brilhante acção impulsiva manter o moral das tropas ainda após o rude combate de 9 de Abril, fortalecendo a disciplina, concorrendo assim para o levantamento do nome do Exercito, nobilitação da raça e maior gloria da Pátria.

Bem melhor do que tudo o que eu pudesse acrescentar de comentário a esta longa folha de serviços e a esta serie honrosissima de louvores e distinções, falam as palavras que deixo sublinhadas da alta personalidade do Sr. coronel Raul Esteves que tão alto tem sabido manter o prestigio militar conquistado por seu pai o general Augusto Sotero Esteves e por seu avô o falecido tenente coronel Joaquim José Esteves.

Fico-me por hoje em frente do quartel, em frente a porta das armas do glorioso *Sempre Fixe*.

Ha uma sentinela que me obriga a conservar-me a distancia e essa sentinela, obrigando-me a conservar-me a distancia, enquanto não chega a autorização para entrar, dá-me, nitidamente, a impressão da ordem, da disciplina, características desse Regimento.

Esperemos, pois, até ao proximo numero, que venha a autorização para entrar.

\*

No proximo numero:

## O quartel visto por dentro

Com fotografias do distinto amador Mendes da Costa.

## TINTURARIA Cambournac

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemães, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito desmanchado. Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via e

11. L. da Annunciada, 12 -- 175-A, Rua de S. Bento, 175-B

Oficinas a vapor - RIBEIRA DO PAPEL

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc, sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça

# O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

## Relatório nº 25 referente ao mês de Abril de 1930

(Continuado do numero anterior)

Pelo Engenheiro PINTO TEIXEIRA

Na linha de Xinavane, continuou a construção da variante entre os km. 93 e 97 e foi executada a balastragem entre os km. 61 e 62, dando-se também começo à sabotagem de 15.000 travessas.

Durante o mês de Abril de 1930, dispendeu a administração, aproximadamente, £ 6.256 em obras novas, £ 6.473 em renovações e £ 1.859 em obras de conservação.

Desde Outubro do corrente ano económico (1929-1930) até à data, a despesa realizada com o prolongamento da ponte cais e construção do frigorífico, elevou-se a £ 36.474.

### k) Serviços eléctricos

A central eléctrica do Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques trabalhou, durante o mês de Abril de 1930, 481 horas com o aproveitamento de 0,670 do número de horas existentes no mês, tendo produzido 119.930 K. W. H. O coeficiente de utilização da potência instalada foi de 0,208. O consumo de carvão e de vapor foi de respectivamente, 2,38 kg. e 20,30 kg. por K. W. H. produzido.

O consumo da energia eléctrica foi, assim distribuídos:

Carvoeira nº 1 . . . . .	2.200	K. W. H.
Doca seca . . . . .	1.891	"
Guindastes . . . . .	7.630	"
Estâncias . . . . .	6 518	"
Central eléctrica . . . . .	1 549	"
Bombas de circulação . . . . .	6 676	"
Oficinas gerais . . . . .	25.820	"
Oficinas de via e obras . . . . .	1.595	"
Oficinas de electricidade . . . . .	2.832	"
Residências . . . . .	7.303	"
Repartições . . . . .	6 945	"
Luz exterior . . . . .	17 379	"
Estações . . . . .	11.456	"
Luz—central eléctrica . . . . .	3.159	"
Diversos, não registado . . . . .	16.977	"
Total . . . . .	119.930	"

Desde o inicio do ano económico, registaram-se 1.103 420 K. W. H.

### l) Pessoal

O número de agentes que, durante o mês de Abril de 1930, prestaram serviços nas várias secções do

Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, vai indicado no seguinte quadro, comparativamente com igual mês do ano económico findo:

### EUROPEUS E ASSIMILADOS

Abril de 1929 . . . . .	922
Abril de 1930 . . . . .	888

### INDIGENAS

Abril de 1929 . . . . .	2.529
Abril de 1930 . . . . .	1.570

A despesa feita com o pessoal elevou-se a, aproximadamente, £ 32.217, das quais £ 6.259 dizem respeito ao pessoal empregado nas obras de renovação e melhoramentos.

### m) Estado sanitário

Foram em número de 140 os agentes do Porto e Caminhos de ferro que, durante o mês de Abril de 1930, apresentaram boletim sanitário, o que ocasionou à administração uma perda de trabalho de 897 dias e meio, que a mesma pagou. Naquele número, estão incluídos 4 agentes com boletim por acidente, os quais faltaram ao serviço durante 22 dias.

A maior contingência de doentes deu-se, por ordem decrescente, nas seguintes secções: oficinas gerais, movimento, via e obras e eletricidade.

Registaram-se 800 consultas médicas no consultório e nas residências.

No posto médico e domicílios foram prestados serviços de enfermagem a 1.713 indivíduos, abrangendo europeus e indígenas. Neste número estão incluídos 69 europeus e 286 indígenas, vítimas de acidentes de trabalho. Nos domicílios foram prestados serviços de enfermagem a 483 indivíduos.

As doenças que mais se manifestaram no número de doentes foram: febres palustres, contusões e ferimentos, gripe, bronquite e outras.

### n) Troca de material circulante

Durante o mês de Abril de 1930, foram recebidos dos S. A. R. 1437 vagões (destinados ao tráfego de carvão), dos quais 203 pertenciam aos C. F. L. M.

Aos S. A. R. devolveram-se 1522 vagões, dos quais

## Linhas portuguesas

### Linha de cintura do Porto

A linha de cintura do Porto está merecendo a mais viva atenção por parte das organizações do norte mais interessadas na sua construção e mais autorisadas para se pronunciarem sobre esse importante melhoramento.

Assim, a Associação dos Armadores Marítimos e Agentes de Navegação do Porto de Leixões telegrafou ao sr. ministro do Comercio instando pela imediata construção dessa linha mesmo que se faça agora em via simples, ficando em condições de se transformar em via dupla.

O telegrama pede ainda que se ordene, sem demora, á Junta Autonoma que remeta os estudos para cadernos de encargos, para que possa ser imediatamente aberto o concurso das obras do porto de Leixões indispensaveis para realização integral dos objectivos da linha de cintura.

Trata-se, sem possibilidade de contestação, dum melhoramento importantissimo não só para o Porto e para a região do norte mas tambem para todo o paiz. Assim, é de esperar que o sr. ministro do Comercio, que tão vivo interesse tem manifestado pela solução dos varios aspectos do prolema das comunicações nacionais, satisfaça as justas aspirações da capital do Norte.

### Aditamentos

Na folha oficial de 20 do mês passado foram publicadas as portarias aprovando os seguintes aditamentos: á tarifa internacional n.º 202 de grande velocidade, que altera a redacção do artigo 4.º da mesma tarifa; á tarifa es-

240 faziam parte do material dos C. F. L. M. e que, tambem eram destinados ao trafego do carvão.

Não houve devolução, durante o mês, de vagons vazios.

### o) Trafego para a zona de competencia

A tonelagem do trafego que, durante o mês de Abril de 1930, passou pelo Porto de Lourenço Marques para a zona de competencia, foi de 21.487 toneladas, representando uma percentagem de 55,04 % da totalidade daquela que, com o mesmo destino, passou pelos outros portos da Africa do Sul.

Em relação a igual mês do ano economico anterior, verifica-se uma diminuição de 1.609 toneladas.

Registaram-se, desde o inicio do ano economico, 1.004.977 toneladas.

### p) Camionagem automovel

O serviço de camionagem entre Goba e Stegi, teve, durante o mês de Abril de 1930, um movimento de 27 passageiros e 65 toneladas de carga produzindo uma receita, aproximadamente, de £ 131.

Lourenço Marques, 31 de Julho de 1930.

pecial interna n.º 14, de grande velocidade, estabelecendo bilhetes de 3.ª classe, semanais e mensais, das estações de Aveiro a Gaia para o Porto, ou inversamente; á tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, sobre transporte de blocos de pedra de peso indivisivel superior a 3.000 quilos. Estes aditamentos foram propostos pela C. P.

Alem destes aditamentos, o mesmo numero da folha oficial insere tambem o aviso ao publico, proposto pela Companhia da Beira Alta, sobre transporte de mercadorias em grande e pequena velocidade entre a estação de Figueira e o apeadeiro de Alhadas.

### Aspirações ferroviarias

Em Leiria está organizada uma comissão encarregada de promover um movimento em prol da rápida execução do plano ferroviario entre Douro e Tejo. Resolveu-se aguardar o resultado dos trabalhos da comissão encarregada pelo Governo de proceder aos respectivos estudos e manifestar gratidão ao sr. ministro do Comercio pela forma por que ele se tem interessado pelo assunto.

— Aguiar da Beira manifestou o seu entusiasmo por ter sido publicado o decreto que fixa definitivamente para essa vila a directriz da linha ferrea Vizeu-Foz Tua.

— Montemor-o-Velho, por intermedio da comissão administrativa do seu Municipio, solicitou á Direcção Geral dos Caminhos de Ferro a conversão em estação de 4.ª classe do seu apeadeiro, em virtude do seu grande movimento, sobretudo por occasião dos seus importantes mercados quinzenais.

— Lagos manifesta tambem a sua satisfação pelo adeantamento dos serviços de estudo do troço da linha ferrea de Lagos a Aljezur. aspirando a que os trabalhos de construção se iniciem o mais depressa possivel não só para desenvolvimento da região mas tambem para se atenuar a crise regional.

### Transportes internacionais

Tendo o Governo Portuguez aderido ás convenções internacionais relativas ao transporte de passageiros, bagagens e mercadorias, observar-se-hão nos transportes internacionais a que essas convenções sejam aplicaveis as regras nelas estabelecidas e nas respectivas disposições complementares uniformes e tambem, no que respeita á convenção C. I. M. relativa ao transporte de mercadorias, as disposições constantes do aviso ao publico da C. P. de 12 de Dezembro ultimo.

— Está estabelecida a venda de bilhetes directos e despacho de bagagens entre varias estações da C. P. e as de diversas companhias espanholas.

Os preços a aplicar a este serviço directo são os resultantes da ligação das tarifas gerais das respectivas compadarias acrescidos dos encargos que as oneram, devendo os participes das linhas espanholas ser cobrados pela estação de procedencia, depois de convertidos em moeda portuguesa ao cambio periodicamente anunciado em avisos afixados nas estações.

## Linhos estrangeiros

Os caminhos de ferro alemães A execução do plano Dawes trouxe para os caminhos de ferro alemães alterações profundas na

sua administrações. Deixaram de ser administrados pelo Estado e a sua gerencia foi posta, sob regras puramente comerciais, a cargo duma Sociedade de direito publico, escolhendo-se esta forma de administração em vista da nova Companhia dos Caminhos de Ferro da Alemanha ter que desempenhar um papel muito importante no pagamento das reparações de guerra.

Fixou-se em 13 000 milhões de marcos o capital de acções ordinárias da Sociedade.

Emitiram-se alem disso 500 milhões em acções privilegiadas de 7 % que foram adjudicadas ao Estado ficando a Companhia autorizada a emitir 1 500 milhões em acções privilegiadas de 7 %, cujo dividendo está autorizado pelo Reich, estando emitidos até agora aproximadamente 600 milhões.

Alem disto, a Sociedade teve que tomar a seu cargo 11 000 milhões em obrigações das reparações, das quais foram amortisadas até hoje 300 milhões, numeros redondos.

O tráfego tem sofrido alternativas, acompanhando as variações da actividade mundial.

As mercadorias transportadas foram em 1928, 481 milhões de toneladas e, em 1929, 468 milhões.

Os passageiros foram 2.010 milhões em 1928 e 1980 milhões em 1929.

As receitas da Companhia mesmo afectadas assim, não teem deixado de desenvolver-se, tendo ascendido, em 1929, a 5.350 milhões.

Também o aumento de despesas se sentiu pois que elas foram de 4.290 milhões em 1928 contra 4.490 milhões em 1929.

A depressão económica da Alemanha, pelo que respeita a 1930, produziu nos primeiros dez meses do ano uma diminuição de receitas mas o facto não produz inquietação nas altas regiões da Companhia, em vista das quantias que, para as necessidades da sua administração, tem a receber do empréstimo Young.

**A transformação das estações de Paris** Numa das suas sessões de

vembro o Conselho Municipal de Paris aprovou o projecto duma reforma das estações parisienses dos caminhos de ferro do Estado, sendo seu objectivo principal trasladar da estação de São Lazaro para a de Montparnasse a maior parte dos comboios das grandes linhas assim como os comboios chamados transatlânticos. A estação de Montparnasse receberá também os comboios das grandes linhas que tem o seu *terminus* nos Invalidos.

Para a realização deste projecto será demolida e substituída por outra a actual estação.

O depósito de material de Montrouze será ampliado, a estação do Campo de Marte será suprimida excepto pela que se refere ao depósito de material eléctrico e a estação dos Invalidos converter-se-ha em estação para o movimento suburbano conservando apenas as suas instalações subterrâneas.

O município de Paris contribuirá para as despesas a fazer com estas modificações por meio de prestações que não ultrapassarão, no total, 620 de francos

**Premios por invenções ferroviarias** Na Pensilvânia estão estabelecidos premios para os empregados ferroviários que tenham ideias engenhosas de que resulte melhoria do serviço. No ano passado foram apresentados aproximadamente 7.000 projectos tendo sido admitidos 2.300, tendo sido distribuídos os tres primeiros premios a um empregado das oficinas, um maquinista e um guarda de passagem de nível.

A União das Administrações dos Caminhos de Ferro Alemães, á qual aderiram as administrações dos caminhos de ferro da Áustria, da Hungria, da Suíça, da Holanda, do Luxemburgo, da Dinamarca, da Sécia e da Noruega, adoptou a ideia, dando-lhe maior âmbito, pois que abriu um concurso público geral para invenções e melhorias ferroviarias e trabalhos notáveis da especialidade.

Para o efeito ter-se-hão em consideração as invenções e melhorias que se tenham posto em prática ou sujeito a experiência entre 1 de Abril de 1926 e 31 de Março de 1932 bem como os trabalhos literários publicados nesse prazo.

Estabeleceram-se premios de 1.500 a 7.500 marcos numa importância total de 30.000 marcos.

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. A.

### Venda de barris vazios

Esta Companhia tem para vender na estação de Figueira da Foz cerca de 60 barris vazios servidos a óleos.

Recebe propostas até ao dia 12 de Janeiro dirigidos á Direcção da Exploração em Figueira da Foz.

O comprador depositará 50 % do valor da transação, logo que seja avisado; reservando-se a Companhia o direito de adiar o concurso se o maior preço oferecido lhe não convier.

Figueira da Foz, 28 de Dezembro de 1930.

O Engenheiro Director da Exploração, int.

Fernando Arruda