

Gazeta dos Caminhos de Ferro

REVISTA QUINZENA L

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

GRANDE DIPLOMA DE HORA: Lisboa, 1898;—MEDALHA DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897; Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 1934;—MEDALHAS DE :—: :—: :—: BRONZE: Antuerpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos) 1904. :—: :—: :—:

50.º ANO
1 9 3 8

DIRECTORES { J. FERNANDO DE SOUSA (Engenheiro)
CARLOS D'ORNELLAS (Jornalista)

SECRETÁRIOS } OCTÁVIO C. PEREIRA, Director da «R. G. DUN & Co.»
DA REDACÇÃO } ENG.º ARMANDO FERREIRA, Secretário Geral da «Companhia dos Telefones»

EDITOR — CARLOS D'ORNELLAS

Redacção: MANUEL DE MELLO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça), Engenheiro. — AUGUSTO D'ESAGUY, Médico e Escritor. — JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR, Jornalista e escritor. — DR. ALFREDO BROCHADO, Advogado. — ANTÓNIO GUEDES, Jornalista e funcionário da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — JOSÉ A. DA COSTA PINA. — ALEXANDRE SETTAS, Jornalista e funcionário da Imprensa Nacional de Lisboa

Colaboradores: JOÃO D'ALMEIDA, General do Estado Maior do Exército. — RAUL AUGUSTO ESTEVES, General de Engenharia e Vice-Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — CARLOS ROMA MACHADO DE FARIA E MAIA, Coronel de Engenharia na Reserva, e Colonial. — JOÃO ALEXANDRE LOPES GALVÃO, Coronel de Engenharia e Engenheiro Inspector das Obras Públicas. — CARLOS MANITTO TORRES, Engenheiro e Governador Civil, substituto de Setubal. — MÁRIO D'OLIVEIRA COSTA, Capitão de Engenharia e membro do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — D. GABRIEL URIGUEN, Engenheiro dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha. — FRANCISCO PALMA DE VILHENA, Engenheiro. — JAYME JACINTHO GALLO, Capitão de Engenharia e funcionário Superior da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — ABEL AUGUSTO DIAS URBANO, Coronel de Engenharia. — HUMBERTO CRUZ, Capitão-aviador. — PARADELA DE OLIVEIRA, Advogado e escritor. — AVELAR RUAS, Engenheiro da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS:

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA

TELEFONES: (P. B. X.)—20158—DIRECÇÃO—27520

ÍNDICE

D O S

ARTIGOS E SECCÕES DO 50.º ANO-1938

	Pág.		Pág.		Pág.
Almôço dos «Carlos» (O V, 464, 465	505	Marques (As novas carruagens dos — pelo eng. <i>Alexandre Lopes Galvão</i> , 446 e	447	Engenheiro <i>J. Fernando de Sousa</i> , 20, 21 e	22
Amizade Luso-Britânica, por <i>Rebello de Bettencourt</i>	8	Caminhos de ferro de Moçambique — pelo Coronel de Engenharia <i>Alexandre Lopes Galvão</i> , 135, 136, 137, 138 e	139	Côrtes Rodrigues (Dr. Armando	362
Aniversário de «A Voz»	62	Caminhos de ferro de Moçambique e o relatório de 1931/1932 (Os — Pelo Coronel de Engenharia <i>Alexandre Lopes Galvão</i> , 9, 10, 11 e	12	Conselheiro <i>J. Fernando de Sousa</i> — Uma homenagem da Câmara Municipal da Póvoa de Varzim	508
António Sardinha	290	Caminhos de ferro (O problema dos — Uma série de conferências, pelo General <i>Raúl Esteves</i> , 177, 178, 179, 180, 181, 182, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217 e	218	Construção da ponte sobre o Tejo, em frente de Lisboa (A — Pelo Engenheiro civil <i>Afonso Zuzarte de Mendonça</i> , 45, 46, 47 e	48
Aquisições de material circulante (As, pelo eng. <i>J. Fernando de Sousa</i> , 525, 526 e	527	Caminhos de ferro de Tete (Os — Pelo Engenheiro <i>J. Vasconcelos e Sá</i> , 253, 254 e	255	Crise ferroviária — Um deficiente paliativo, pelo Engenheiro <i>J. Fernando de Sousa</i> , 111, 112, 113, 227 e	228
Arte de dizer versos (Da	205	Capitão <i>Belmiro Fernandes</i>	483	Crise Ferroviária na América do Norte (A	531
Assistência aos pobres da Freguesia de Carnaxide	447	Cartaz de hoje, 32, 76, 153, 206, 256, 325, 341, 362, 390 e	473	Crónica galante, por <i>Rebello de Bettencourt</i>	406
Ateneu Ferroviário, 455, 463 e	545	Circulação de combóios, por <i>Alexandre Settas</i> , 239, 240, 241, 242 e	243	Crónica internacional, por <i>Plínio Banhos</i> , 279, 355, 408, 409 e	551
Arte modesta, mas arte a valer, por <i>Alexandre Settas</i> , 50 e	51	Comemorando um aniversário.	442	Crónica do verão, por <i>Rebello de Bettencourt</i> ,	390
Automotoras — Aspectos económicos da exploração, por <i>António Guedes</i> , 18 e	19	Comemorações do duplo centenário de Portugal (As	510	Crónica da quinzena, por <i>Rebello de Bettencourt</i> ,	507
Aviação, 320 e	321	Comunicações ferroviárias entre a Lituânia e a Polónia	484	Decreto sobre exposições (O novo, pelo Engenheiro <i>J. Fernando de Sousa</i> , 351 e	352
Aviação desportiva, pela capitão-aviador <i>Humberto Cruz</i> , 543 e	544	C. P. em 1937 (A — Pelo Engenheiro <i>J. Fernando de Sousa</i> , 305, 306 e	326	Deniz Bordalo Pinheiro	237
Banquete original (Um	383	C. P. desde o convénio de 1894 (A vida da — Dificuldades e soluções, pelo Engenheiro <i>J. Fernando de Sousa</i> , 279 e	280	Direcção Geral de Caminhos de Ferro (Decreto n.º 28:880), 356 e	357
Belezas de Auvergne e as grandes termas de Mont-Doré (As.	295	C. P. e a crise dos caminhos de ferro (A — Conferência realizada na Sociedade de Geografia, pelo Dr. <i>Fezas Vital</i> , 288, 289, 290, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314 e	315	Dois grandes melhoramentos — pelo eng. <i>J. Fernando de Sousa</i> , 481, 482 e	483
Boas Festas	32	Companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta, 203, 204 e	534	Doutor <i>Raúl Bensaúde</i>	483
Brindes e Calendários, 42 e	291	Companhia dos caminhos de ferro do Norte de Portugal, 319, 503, 504, 505 e	514	Ecos e Comentários — por <i>Sabel</i> , 25, 110, 189, 250, 263, 304, 332, 350, 407, 418, 428, 429, 438, 512 e	524
Café Moderno (O, 426 e	427	Companhia dos telefones em 1937-1938 (A — 358, 359, 360 e	361	Elvas (Na cidade de,	442
Câmbios do dia, 141, 221, 234, 294 e	319	Conferência acerca do problema nacional dos caminhos de ferro (Uma — 201 e	202	Engenheiro <i>Armando Ferreira</i>	447
Caminho de ferro de Luanda (O, 386, 387, 388 e	389	Congresso açoreano	194	Engenheiro <i>Ferreira de Lima</i>	544
Caminhos de ferro, 238 e	455	Congresso da Associação Portuguesa para o Progresso das Ciências	32	Engenheiro <i>Joaquim Abranches</i>	184
Caminhos de ferro de 1937 (Os nossos, 5, 6 e	7	Congresso dos caminhos de ferro (No — A crise mundial e a concorrência do automóvel, pelo	494	Espectáculos, 406, 427, 455, 485, 510, 534 e	553
Caminhos de ferro no ano de 1937 (O que se fez nos, 26 e	27			Estação de Vilar Formoso	245
Caminhos de ferro de Angola (Os — pelo Coronel de Engenharia <i>Alexandre Lopes Galvão</i> , 185, 186, 187, 188, 208, 209, 291, 292, 293, 316, 317, 318 e	319			Estrada Marginal Lisboa-Cascais (A propósito da — pelo eng. <i>António de Oliveira Belo</i> , 546, 547, 548 e	549
Caminhos de Ferro Belgas (A Sociedade Nacional dos, 399, 400, 401, 402 e	403			Exposição Nacional Suíça de 1939, em Zurick (A, 483 e	533
Caminhos de ferro, A camionagem e a Nação (Os,	287			Expropriações (Decreto 28:797), 369, Fonte do coração (A — por <i>Alexandre Settas</i> , 33 e	34
Caminhos de ferro coloniais, 32, 58, 66, 131, 141, 194, 205, 294, 304, 346, 352, 414, 429, 443, 489, 515, 532, 533 e	550			Gazeta dos Caminhos de Ferro	238
Caminhos de ferro em crise — Questões candentes — pelo eng. <i>J. Fernando de Sousa</i> , 87, 88, 89 e	90			General <i>Bernardo do Canto</i>	188
Caminhos de ferro (Os — Dificuldades da hora presente — pelo eng. <i>J. Fernando de Sousa</i> , 461, 462 e	463			Grandes meios de transporte (Os, pelo eng. <i>M. Botelho da Costa</i> , 282, 283, 284, 285 e	286
Caminhos de ferro (Estatuto Jurídico dos — Revisão do Decreto n.º 1:864, 419, 420, 421, 422, 423, 448, 449, 450, 451, 452, 468, 469, 470, 471, 472, 490, 491, 492, 493 e	494			Grave situação dos caminhos de ferro — pelo eng. <i>Avelar Ruas</i> , 67, 68, 69, 91 e	92
Caminhos de ferro de Lourenço					

	Pág.		Pág.		Pág.
Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide, 260, 364, 465, 381, 383, 424 e	425	Nova Alemanha (A — Os serviços da «Deutsche-Lufthansa». 528, 529, 530 e	531	Roberto Williams	409
Há 40 anos, 24, 52, 79, 86, 100, 127, 128, 129, 130, 154, 158, 195, 196, 219, 246, 273, 296, 327, 328, 345, 346, 370, 383, 409, 428, 456, 495, 513, 537, 554 e	555	Movimento nacional pelo engrandecimento do Império	530	Rotary Club de Lisboa	153
Holanda e os seus transportes (A Homenagem a um amigo de Portugal	183	Proposta de lei sobre tarifas ferroviárias, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 144, 146, 147, 148, 164, 165 e	166	Sapadores de Caminhos de Ferro (Batalhão de, 100, 134, 140, 167, 176, 183, 184, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 257, 258, 259, 260, 363, 364 e	485
Ilhas maravilhosas (As, 466 e	467	Nossos Mortos (Os — 42, 77, 78, 243, 261, 293, 319, 414, 443 e	465	Semana portuguesa (Uma — Na nossa Colónia da América do Norte	460
Imprensa, 193, 238, 263, 287, 362, 383, 484 e	553	Novo Brigadeiro Fernando Borges	120	Serviço Internacional	204
Invento (Um — Para evitar desastres ferroviários	484	Ordem dos Engenheiro	141	Sinalização das passagens de nível e a Sociedade das Nações (A	506
Julietta de Mendonça e Costa (D. 38, 49, 50, 66, 99, 115, 141 e	261	Orientação profissional (A — pelo dr. Vasco da Penha Coutinho, 379 e	380	Sociedade Estoril	297
Junta da freguesia de Almargem do Bispo e a atitude estranha de um semanário (A	404	Parte Oficial, 28, 29, 30, 31, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 80, 81, 82, 103, 104, 105, 106, 115, 116, 151, 152, 168, 169, 170, 190, 220, 244, 245, 270, 271, 272, 298, 299, 300, 322, 323, 324, 325, 342, 343, 344, 371, 372, 373, 374, 391, 392, 393, 410, 411, 412, 413, 431, 433, 454, 455, 475, 476, 477, 496, 497, 498, 516, 517, 518, 519, 535, 536 e	552	Sociedade de Geografia (Na, 13 e	149
Justa homenagem a um director da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro	542	Passagens de nível (As	514	Sousa (António Rodrigues de	428
Ligação ferroviária do Brasil com a Bolívia (A	205	Passagens de nível e a imprudência de certos condutores (As	490	Técnica	58
Linha Brasil-Bolívia	484	Pôrto de Lisboa e as suas Obras (O pelo professor de Engenharia A. de M. Cid Perestrelo, 72, 73, 74, 75, 93, 94, 95, 96, 117, 118, 119 e	120	Teatros e Cinemas, 23, 43, 44, 76, 116, 153, 171, 206, 238, 256, 294, 325, 341, 362, 398 e	533
Linha de circunvalação do Pôrto, 439 e	442	Pôrto-Móveis, Ltd.	361	Tenente José Capela	341
Linha férrea da Boa Vista à Trindade	335	Portugal Insular, 384 e	385	Tenente Mario Pimentel	346
Linhas Estrangeiras, 12, 13, 42, 102, 140, 193, 221, 287, 315, 340, 357, 378 e	453	Postos de informação e propaganda	447	Tenente Paiva Mateus	464
Linhas Nacionais	218	Problema ferroviário (Como se resolverá o — pelo eng. J. Fernando de Sousa, 333 e	334	Terras de Portugal, por Rebelo Bettencourt, 444 e	445
Linhas Portuguesas, 32, 69, 101, 150, 363, 428 e	484	Problema Nacional Ferroviário (O — Conferência pelo engenheiro J. Fernando de Sousa, 264, 265, 266, 267, 268 e	269	Todos devem saber (O que, 34, 200 e	413
Linha do Vale do Lima e o pôrto de Viana (A — Pelo Engenheiro J. Fernando de Sousa, 39, 40, 41 e	42	Problema Nacional Ferroviário e a crise da C. P. (A — Conferência pelo dr. Fezas Vital, 225 e	226	Transatlânticos e a «Kolossal» Alemanha (Os	453
Linha do Vale do Sabor (Inauguração da — Pelo Engenheiro J. Fernando de Sousa, 188, 251 e	252	Progressos ferroviários (Os — por Alexandre Settas, 14, 15 e	19	Transcrições	506
Lisboa a cidade de Cárcere	508	Professor dr. Faria de Vasconcelos	527	Túnel sob a Mancha (O celebrado por Alexandre Settas, 367 e	368
Lusitânia? (Vai fotografar-se o, Mateus Gregório da Cruz	527	Publicações recebidas, 32, 150, 171, 193, 263, 315, 361, 389, 434, 473 e	487	Turismo	502
Marechal Gomes da Costa	549	Publicidade dos anúncios perante um novo decreto sobre e imposto do selo (A	4	Urbanização de Lisboa, 336, 337 e	338
Médicos e a publicidade (Os	188	Revista «Lloyd Zeitung» e a Ilha da Madeira (A	533	Vale do Vouga (O caso do	130
Moçambique e a acção de engenheiro Teixeira Pinto	507			Velho problema (Um — O centro mineiro do Lena — pelo engenheiro J. Fernando de Sousa, 63, 64 e	65
«Mons Parturiens» (O adicional de 10 %) — pelo eng. J. Fernando de Sousa, 159, 160, 161 e	162			Velocidade nos meios de transporte (A	465

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

Linha de Lamego, A ponte sobre o Douro na Régua depois de concluída. — Calendário para 1938. — A publicidade dos anúncios perante um novo decreto sobre o imposto de selo. — Os nossos Caminhos de Ferro de 1937. — Amizade Luso-Britânica, por REBELO DE BETTENCOURT. — Os Caminhos de Ferro de Moçambique e o relatório de 1931-1932, pelo Coronel de Engenharia ALEXANDRE LOPES GALVÃO. — Viagens e Transportes. — Linhas Estrangeiras. — Na Sociedade de Geografia. — Os progressos ferroviários, por ALEXANDRE SETTAS. — Portugal Turístico. — Automotoras, por ANTÓNIO GUEDES. — No Congresso de Caminhos de Ferro, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Teatros e Cinemas. — Há quarenta anos. — Ecos & Comentários, por SABEL. — O que se fez em Caminhos de Ferro no ano de 1937. — Parte Oficial. — Publicações Recebidas. — Boas Festas. — Linhas Portuguesas. — Cartaz. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Congresso da Associação Portuguesa para o Progresso das Ciências. — A Fonte do Coração, fantasia bucólica, original de ALEXANDRE SETTAS. — O que todos devem saber. — Vai fotografar-se o Lusitania

1 9 3 8

ANO 50.º

1 DE JANEIRO

NÚMERO 1201

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS (EDITOR)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAÚL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

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

PORTUGAL (semestre) . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. .	1.00
FRANÇA (>) fr. ^{os}	100
ÁFRICA (>) . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone P B X 2.0158
DIRECÇÃO 2.7520A PUBLICIDADE
DOS ANÚNCIOSPERANTE UM NOVO DECRETO
SOBRE O IMPOSTO DE SÊLO

Por um decreto recente, a publicidade dos anúncios em jornais e revistas, para efeito de imposto, considera-se paga a 2\$50 a linha (corpo 8), preço equiparado, portanto, ao da tabela do «Diário do Governo».

Os jornais publicados nas cidades da província gosam porém da redução de 50 % e os que se publicam noutras localidades beneficiam do desconto de 75 %.

Ora dá-se o caso de que em Lisboa e Pôrto, além dos seus diários, existem numerosas publicações, cuja tabela de anúncios não poderá ser jamais equiparada à do «Diário do Governo» e que se conseguem manter-se é devido a poderem oferecer as suas colunas a uma publicidade muito mais barata.

O decreto recente sôbre o imposto do sêlo, a não ser modificado, como, por justiça, se espera, virá dificultar a existência de muitas publicações e tornar mesmo impossível a sua continuação.

Pelo que nos diz respeito, o imposto que deve recair em cada página de publicidade da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» é superior em muitos escudos ao preço que o anunciante nos pága!

Evidentemente que o decreto de que nos vimos ocupando não pretende por termo à existência de várias publicações que, nas suas especialidades, procuram servir o melhor possível as actividades do país.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» tem, através de quási 50 anos de existência, uma importante folha de serviços, possui no jornalismo uma tradição e seria com desgosto, com certeza largamente compartilhado por todos os nossos amigos e assinantes, que nos veríamos forçados a suspender a sua publicação.

Esperamos todos que o referido decreto seja mais benévolo para com a pequena imprensa.

OS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO DE 1937

IN UMBRA MORTIS SEDENTE

No breve juízo do ano de 1936, formulado na «Gazeta» de 1 de Janeiro de 1937, ponderávamos que o ano que findara fôra absolutamente esteril para os caminhos de ferro.

Pior ainda foi o de 1937, que agora findou. Celebrou-se nele, é certo, o Congresso Internacional de Paris, em que Portugal teve lusida e numerosa representação. Foram lá estudados importantes problemas técnicos e administrativos. Tomou-se em França a providência audaciosa da quasi substituição das companhias principais por uma Sociedade Nacional, em que o Estado tem o predomínio e que é nova etapa de nacionalização socialista da rede. Garantiu-se porém a remuneração actual dos capitais para diminuir os enormes deficits, que se suprem pelo recurso ao crédito com garantia do Estado.

Não foi como entre nós, onde o Estado se apoderou da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal por um confisco mal disfarçado do capital-acções e ruina completa dos actuais accionistas.

Em todos os países é motivo de graves preocupações e de tentativas de regularização a falta de coordenação racional dos transportes por caminho de ferro e automóvel.

Entre nós dir-se-ia que o problema se não impõe angustioso. E todavia é cada vez mais pungente.

A livre camionagem de mercadorias com a tracção por motor Diesel com óleos pesados, sem impostos nem regras, vai-se desenvolvendo, deslocando a mercadoria e prejudicando não

só os caminhos de ferro, até nos transportes a grandes distâncias, como ainda a camionagem com motor de gasolina, que paga imposto dez vezes maior. Dêste modo a queda de receitas dos caminhos de ferro, que se dava só nos passageiros, acentua-se e estende-se à mercadoria.

Não tarda que depois de perda de receita para os encargos financeiros, nem mesmo para as despesas de exploração chegue.

Quem paga o cupão das obrigações? (Nas acções nem já se fala). Onde estão disponibilidades para a aquisição, tão necessária, de novo material circulante? Aonde chegarão as restrições na conservação da via?

Uma comissão idónea estudou o problema da camionagem e propoz a solução completa. Consentiu-se que o representante da camionagem a abandonasse, sem ser substituído.

O relatório foi apresentado há perto de um ano, sem que a entidade competente saísse da imobilidade esfíngica, que é a passividade perante a ruína certa e acelerada dos caminhos de ferro.

Como se à economia e à defesa do país fôsse indiferente a perda do sistema de comunicações aceleradas, em que tão avultados capitais se imobilizaram!

Construção de linhas ou pelo menos conclusão de troços, há muito começados, é coisa que não interessa. Inaugurou-se em 1936 o troço de 30 quilómetros de Sousel a Cabeço de Vide, em construção há longos anos. Em 1925 abriram-se os 20 quilómetros de Extremoz a Sousel, em construção desde 1904. Consumiram-se pois 21 anos na conclusão de 50 quilómetros e declarou-se oficialmente que faltam apenas 13 de Cabeço de Vide à estação de Portalegre para completar a linha, quando realmente faltam 23, pois a lei de 1930, que aprovou o plano geral da rede, manda prolongar a linha até à cidade de Portalegre para que esta capital de distrito fique ligada com a rede, e deixe de ser a única não servida por ela.

Acha-se concluído há meses o troço da linha do Sabor, de Mogadouro a Urrós e está em construção o de Urrós a Duas Igrejas. Porque se não abre à exploração o primeiro e se não conclue rapidamente o segundo, com o que se acrescentariam 34 quilómetros àquela

linha, aumentando o tráfego nos 73 em exploração do Pocinho a Mogadouro?

É mais um sintoma da paralisia geral, de que estão ameaçados os nossos infelizes caminhos de ferro.

Teve o seu triste desfecho em 1937 o esbulo das linhas da Companhia do Norte de Portugal após o decreto de 5 de Agosto de 1933.

São conhecidas dos leitores as vicissitudes dêsse assalto, minuciosamente comentado na *Gazeta* e que após quatro anos entrou em nova fase pela compra de acções ao desbarato pelo Estado para lhe assegurar a maioria na assembleia geral, reunião desta para fazera provar um convénio imposto aos credores com perda de 40 e 50 por cento dos seus créditos, emissão de obrigações em parte das quais é duvidoso que se garanta o juro, tardia conclusão do troço da Boa Vista à Trindade.

E como se isso não bastasse, renovou-se o taboleiro da ponte do Ave na linha do Minho, deixando-se, contra lei expressa, a linha de Guimarães entre os carris de aquela desde a Trofa até Lousado.

Celebrou-se a assembleia geral em Julho e até hoje não se publicaram os estatutos reformados, nem se fez o simulacro da eleição dos corpos gerentes, continuando no exercício a famosa Comissão Administrativa presidida pelo sr. Monteiro de Barros.

E como se isso não bastasse, preparou-se a construção da estação terminal da Trindade mais atrás do local escolhido e para que tinham sido adquiridos terrenos, afastando-a do centro da cidade onde não é indiferente cada centena de metros de afastamento.

Nenhuma providência se tomou acêrca dos déficits da linha arrendada do Tâmega, como também nada se fez para evitar a consumação da ruina da Companhia Nacional pelas das linhas do Corgo e do Sabor. Nem pagamento de 70 % desses déficits, que um contracto mal feito deixe iniquamente a cargo das companhias arrendatárias, nem reforma dos contratos em termos equitativos, nem resolução acêrca do notável parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, em que o distinto engenheiro Vasconcelos Sá indicava as reformas do

sistema de tracção, com as quais cessariam os déficits de exploração.

Surgiu a mirífica idéa da fusão das três companhias de via estreita Nacional, Vouga e Norte, a-pesar-de não terem as duas primeiras a mínima ligação das suas linhas com as da terceira e só a poderem ter pela construção do troço de Arrifana à Senhora da Hora. É essa a mirífica panacéa, que acabará com os déficits e permitirá a companhias sem disponibilidades renovar a via onde isso é hà muito necessário, adquirir material circulante, reformar a exploração.

Assim se inverte a ordem dos factores, como é público e notório.

Primeiro a fusão, difícil, morosa e complicada que nem diminue a carestia dos materiais, nem aumenta o tráfego, nem diminue a concorrência do automóvel e apenas origina insignificante diminuição da despesa de administração!

* * *

No passivo de 1937 figura a reforma, para não dizer eliminação, do Conselho Superior de Caminhos de Ferro creado em 1918 sob a denominação de Junta Consultiva com largas atribuições e até com a faculdade de propôr por iniciativa própria as providências necessárias.

Com ligeiras vicissitudes funcionou até 1937, em conjunção com a Direcção Geral, tendo sido levados a cabo estudos da maior importância, como os do concurso para arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado, do Plano geral da Rêde, da unificação e reforma das Tarifas da C. P., da reforma do sistema de tracção das linhas de via estreita do Estado arrendadas à Companhia Nacional, da unificação das linhas de via estreita do Minho e concessões conexas, de concessão da linha de Aveiro a Cantanhede, da lei orgânica do Fundo especial e das concessões de Caminhos de Ferro publicada em 1927 sob o n.º 13.829 e da sua revisão, etc..

Acentuou-se porém desde 1930 a função parasitária do Gabinete do Ministro, no qual se passaram a estudar e resolver os assuntos sem intervenção das corporações consultivas, que por lei deviam ser ouvidas.

E como se isto não bastasse, reformou-se

em 1937 o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que passa a ocupar-se apenas de assuntos de exploração comercial, e ficou reduzido a mero Conselho de Tarifas, ouvido apenas quando o Ministro o determinar. E para isso ficou ainda com a mesma complexa composição, apenas com ligeira redução do número de membros. No provimento dos lugares de delegados das companhias têm estas apenas o direito de indicar 6 nomes, entre os quais o Ministro escolhe os 3 delegados de aquelas.

E assim foram eliminados os que não eram *personas gratas*, embora tivessem larga fôlha de serviços, o que deu lugar a um dêles, justamente melindrado, abandonar os trabalhos da Comissão especial encarregada da revisão do Decreto de 31 de Dezembro de 1864 e do Regulamento de 11 de Abril de 1868.

Da história triste dos nossos caminhos de ferro em 1937, faz parte a continuação da falta de tráfego internacional por motivo da guerra civil de Espanha. É certo que no segundo

semestre se restabeleceu um serviço rudimentar de transportes por Vilar Formoso e Barca de Alva, mas nada é comparado com os nossos serviços normais. Enquanto os nacionalistas não retomarem Madrid continuarão os serviços mutilados e o tráfego diminuído. Esperamos que dentro em pouco a heroica Espanha estará livre do flagelo comunista e poderá restaurar por toda a parte a circulação segura dos combóios e a vida económica normal, de modo que o novo ano de 1938 seja menos desastroso que o de 1937 para o tráfego ferroviário.

Entre nós chegámos ao período de revisão dos contratos de arrendamento dos C. F. E., ao mesmo tempo que se contempla a miragem, considerada salvadora, da fusão das empresas de via estreita.

Dada a competência e actividade de que tanto se esperava e se tem revelado na nossa política ferroviária, é caso para repetirmos o voto da velha do conto:

«Deus conserve V. Majestade!»

1937

1938

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Deseja

BOAS FESTAS e um NOVO ANO
muito prospero

AMIZADE

LUSO-BRITANICA

Por REBELO DE BETTENCOURT

Sir Walford Selby, novo embaixador da Inglaterra, entregou, na tarde de 23 de Dezembro, as credenciais que o acreditam em Lisboa como representante maior do seu país.

As afirmações que produziu perante o chefe do Estado e o presidente do Conselho e demais ministros, revestem-se de especial interesse e importância política, neste momento difícil da política internacional, tanto mais que Portugal tomou perante os acontecimentos de Espanha uma atitude enérgica, definida, clara, que se por um lado revela desassombro e coragem, por outro define o espírito da nossa política nacional, que, longe de subversivências que confrangem e desmoralizam, proclama em voz alta a sua nobre independência e a sua consciência de povo livre, que sabe o que quer e para onde vai.

Essa atitude nem sempre tem sido julgada serenamente tanto por alguns portugueses, como, também, por vários jornais estrangeiros, incluindo alguns da própria Inglaterra, que, pelo seu carácter particularista, e tendenciosamente esquerdista, não podem reflectir a opinião oficial do grande país nosso aliado.

Por isso, como dissemos, as afirmações do novo embaixador inglês revestem-se de grande significado político, a que não podemos ficar indiferentes.

Algumas dessas palavras merecem arquivo nestas colunas, porque se trata dum documento em que a amizade anglo-lusa mais fortalece e renova os seus laços.

Ei-las:

«Tem o meu governo seguido com interesse crescente e com admiração cada vez mais profunda os progressos levados a cabo neste curto espaço de tempo, sob a direcção inspirada e corajosa de V. Ex.^a e do chefe do Governo português. E verificou, com muita satisfação, que, a-pesar do conflito sangrento que se desenrolou e prossegue há mais dum ano para além das suas fronteiras, a tranquillidade e a ordem reinam em todo o Portugal. Este facto inspira ao meu governo uma admiração ainda mais sincera, por virtude dos tratados de aliança que ligam os nossos dois países. Que estes tratados continuam em vigor é bem a prova — se necessária ela fôsse — de que elles correspondem aos interesses permanentes dos dois povos. Reconhece o governo de

VIAGENS E TRANSPORTES

Transporte de remessas — A partir de 1 de Janeiro, às remessas de cal comum em pedra ou em pó (acondicionada ou não) a expedir em pequena velocidade, em regime de vagão completo com a carga mínima regulamentar ou pagando como tal, procedentes das estações do ramal da Figueira da Foz (Beira Alta), com destino às abaixo indicadas, serão aplicados os seguintes preços especiais, por tonelada, que abrangem os partícipes das duas rêdes (Beira Alta e antiga rêde da C. P.):

Aveiro, 26\$84; Aveiro-T, 30\$47; Cacia-Desvio, 31\$16; Estarreja, 30\$01; Avanca, 31\$16; Ovar, 32\$18; Esmoriz, 34\$34; Espinho, 35\$36; Espinho-T, 41\$14; Granja, 36\$50; Valadares, 38\$54; Gaia, 38\$54; Campanhã, 39\$68.

Estes preços compreendem as despesas de evoluções e manobras e de transmissão e todos os demais encargos que oneram as tarifas, e aplicar-se-ão também em ligação com os preços da tarifa especial n.º 1, pequena velocidade, do Minho e Douro, quando os transportes se destinem àquelas linhas. Neste caso, deduzir-se-á dos preços acima indicados a importância de 2\$42 por tonelada.

Ampliação da tarifa 8/108 (Pequenos volumes) — Desde 22 do corrente, as estações do caminho de ferro e os seus despachos centrais aceitarão, pela tarifa n.º 8/108 — pequenas remessas até 22 quilos vulgarmente conhecidas por «tarifas» — volumes contendo líquidos engarrafados que não sejam corrosivos ou perigosos, mariscos de concha, camarão, lagostas, lagostins e lavagantes, reservando-se as companhias o direito de escolher os comboios que julgar mais apropriados ao seu seguimento rápido a destino.

É uma importante vantagem, que, decerto, será devidamente aproveitada para os transportes próprios da quadra festiva que atravessamos.

Sua Magestade tóda a extensão e tóda a importância desta verdade, e não tem outro desejo que não seja o de manter e ligar mais fortemente os estreitos laços de amizade que nos unem. Foi, portanto, com um prazer muito particular que o meu governo soube ter-se V. Ex.^a declarado pronto a receber uma missão militar do Reino Unido, e espera que dêste acontecimento resultem ainda mais fortes contactos entre os membros da nossa Marinha, do nosso Exército, da nossa Fôrça Aérea e os seus camaradas portugueses.»

Palavras de grande sinceridade e de grande clareza — que por essa mesma sinceridade e por essa mesma clareza são a mais eloquente e mais alta resposta a todos os comentários injustos que se tem feito à nossa atitude política.

OS CAMINHOS DE FERRO

DE

MOÇAMBIQUE

E O

RELATÓRIO DE 1931-1932

Pelo Coronel de Engenharia ALEXANDRE LOPES GALVÃO

O CAMINHO DE FERRO DO VALE DE LIMPOPO

No capítulo que se ocupa do estudo e construção dos novos caminhos de ferro da Colónia lê-se a seguinte passagem, a páginas 20:

«Construída esta linha (a do Vale do «Limpopo) ter-se-ão vencido todos os «riscos principais para a sua extensão na « direcção do Pafúri, a ligar com a rede da «Rhodésia, como este país já em 1925 «manifestou desejar, para se emancipar «dos portos sul-africanos e das con- «comitantes exigências, abrindo-se-lhe a alter- «nativa do mais fácil uso do porto de «Lourenço Marques, pela parte sul da «Rhodésia, muito afastada do porto da «Beira, para poder utilizar este porto com «vantagem.»

«Ao porto de Lourenço Marques con- «vinha também esta aproximação para a «eventual e muito possível redução do «tráfego da União.»

Diziam os latinos «facile credimus quod volumus». E o ditado tem bem aplicação ao caso da ligação de Lourenço Marques com a Rhodésia pelo vale do Limpopo.

É evidente que ao porto de Lourenço Marques muito convinha a ligação e não pomos em dúvida que algum Rhodesiano tenha aventado a ideia logo agarrada pelos cabelos, de uma possível ligação da rede dos caminhos de ferro com Lourenço Marques para fugir à passagem pelo território da União.

Mas os caminhos de ferro não se fazem com palavras: cada quilómetro custa muitos milhares

de libras; e por isso é que há muitos mais projectos feitos do que obras realizadas.

Debruçando-nos sobre um mapa da África Austral, vê-se que a ligação natural da Rhodésia com Lourenço Marques é pela linha do Selati. Essa linha vai quasi que em caminho recto de Komatiport a Messina, importante região mineira de cobre.

Messina fica na fronteira norte do Transvaal e não muito longe do rio Limpopo. A ligação dos dois territórios por aquele lado está hoje assegurada por uma estrada que atravessa o Limpopo numa ponte, há poucos anos inaugurada e que tem o nome do grande magnate mineiro, o Sr. Beit, que foi quem adiantou o dinheiro para a ponte se construir.

É pena que em Portugal não apareça nenhum Beit para se poder levar a efeito a decantada ponte sobre o Tejo que passou a ser um mito.

Para ligar Messina com a rede ferroviária da Rhodésia por West Nicholson não são necessárias mais do que 100 a 150 milhas de linha férrea. E feita ela, Bulawayo ficaria em ligação directa com Lourenço Marques.

Esta ligação foi-nos oferecida em 1922 pelo então presidente do Governo da União Sul Africana, General Smuts, em troca do nosso assentimento em lhe entregar o porto e o caminho de ferro de Lourenço Marques, em comparticipação...

E não era só essa a vantagem que em troca nos oferecia: comprometia-se também a ligar Johannesburg com Lourenço Marques pela linha da Swazilândia.

O nosso «non possumus» fez abortar o plano. O nosso e o da Rhodésia.

Em todo o caso julgamos poder afirmar que a Rhodésia não tem um interesse por aí além, em se ligar com Lourenço Marques. Se o tivesse, já teria feito uma convenção com a União e já teria ligado West Nicholson a Messina.

A União teria nessa ligação uma grande vantagem de ordem económica porque dava vida à extensa linha do Selati, que presentemente a não tem.

É certo que recebendo as mercadorias pelos seus portos, o percurso em caminho de ferro na rede da União é muito maior; mas, em contrapartida, a quantidade de tráfego é muito menor, pois lhe foge todo para o porto da Beira.

Para conseguir sustar o rápido decrescimento da tonelagem, teve de o ano passado fazer uma convenção com a Rhodésia pela qual se assegurou de que, durante 32 anos, o tráfego actual não seria desviado para o porto da Beira.

Mas a Rhodésia cresce de dia para dia, graças a uma sábia e progressiva administração, já eivada de bastante política, mas toda ela política patriótica, constructiva. Se se fisesse a ligação com

Messina e algum tráfego da Rhodésia fôsse desviado da Beira para Lourenço Marques, a economia da União ganharia bastante.

Logo, é legítimo concluir que a Rhodésia não se esforça muito para se ligar a Lourenço Marques.

Que vantagens teria então a Rhodésia em se ligar com este nosso porto através do projectado e já em parte construído caminho de ferro do Limpopo? Sómente a de evitar a passagem do tráfego pelo Transvaal.

Mas para o conseguir teria de construir um caminho de ferro, pelo menos duplo do que o que a ligaria a Messina. De West Nicholson à fronteira portuguesa pelo vale do rio Buby, em direcção a Filumel e ao Pafuri, caminho mais curto para a atingir, são, em linha recta, cerca de duzentas milhas.

O trajecto entre Bulawayo e Lourenço Marques seria um pouco mais extenso do que o do Selati. E assim, o capricho de evitar o território do Transvaal ficava-lhe muito caro. Mas há mais.

Quando a Rhodésia quizer aproximar a sua região mineira do mar por meio de caminho de ferro, constrói uma linha de ligação entre Umvuma no ramal de Victória, Odzi na linha da Mashona. A extensão de caminho de ferro a construir é sensivelmente a que vai de West Nicholson a Messina e a aproximação do mar fica sendo maior. A diferença a favor do porto da Beira não andarão muito longe de 100 milhas.

E desde que a Rhodésia tem de se servir de um porto estrangeiro, tanto lhe faz servir-se de Lourenço Marques como da Beira. E é natural que prefira a Beira por já estar mais familiarizada com o seu porto e porque explora toda a rede ferroviária até elle.

Tem pois todas as vantagens, sem nenhum dos inconvenientes apontados. Parece porém que, neste momento, a redução das distâncias não preocupa os seus estadistas.

Quem pois sonhar com uma eventual ligação de Lourenço Marques com a Rhodésia pelo vale de Limpopo corre o risco de ficar sebastianista, como sebastianistas têm sido aqueles que esperam a ligação do caminho de ferro de Sevazilândia por Breyton em Johannesburg.

É de Lord Selborne, quando Governador Geral da União, esta frase que convém ter sempre presente:

«Os técnicos indicam o que convém mas os políticos é que dizem o que se ha-de fazer.»

É por isso que Lourenço Marques aguarda há mais de 30 anos que se valorise um capital superior a 300 mil libras, dispendido para benefício do Transvaal e a pedido d'este.

Em vão nos temos oferecido para prolongar o caminho de ferro através do protectorado inglês do Swazilândia.

Não querem, não querem e não querem.

Pois é pena.

NOVOS CAMINHOS DE FERRO EM PROJECTO

O interesse que noutros tempos havia pela construção de novos caminhos de ferro, afrouxou bastante. E afrouxou com razão.

A valorização económica de grande parte do interior da Colónia, está ainda em ser. A penetração vai-se fazendo, mas com lentidão enervante por falta de colonização adequada.

Para as pequenas distâncias que há a percorrer para atingir os pontos onde há já algum comércio, ou alguma actividade industrial ou agrícola, a camionete serve perfeitamente.

Com razão acentua o Relatório que o tráfego dos caminhos de ferro existentes se há-de atrair, não com ramais de caminhos de ferro, como outrora, mas com carreiras de camionagem.

As linhas férreas desempenharão de futuro o papel de grandes reservas das redes de transportes que serão constituídas pelas estradas que se devem abrir em todas as direcções. Infelizmente foi-se longe de mais na protecção à camionagem. E assim é que ao lado da linha férrea de Gaza e da linha férrea de Inhambane se construíram estradas por onde circulam camionetes que roubam aos caminhos de ferro todo o tráfego de valia.

Assim se originou um duplo prejuizo para o Estado: prejuizo para os seus caminhos de ferro que estão às moscas; prejuizo para os serviços de Obras Públicas que têm de manter as estradas, obras d'arte, etc., em condições de fácil e cómoda circulação.

Bem sabemos que os objectivos que orientaram a construção das estradas paralelas aos caminhos de ferro foram outros e defensáveis. Como não havia combóios a toda a hora e os passeantes desejavam deslocar-se nos seus autos com rapidez, proporcionou-se-lhes estradas carrossáveis. Veiu porém a camionete, apossou-se dessas estradas e inutilizou de vez os caminhos de ferro.

E não há política ferro-viária que remedeie o mal. Agora é cantar-lhe o «De profundis».

Foi assim que se inutilizou a ligação Lourenço Marques Inhambane preconizada desde que se construíram as três linhas que dela deviam fazer parte: o ramal de Xinavane, o caminho de ferro de Gaza e o caminho de ferro de Inhambane.

Fala-nos o Relatório da construção do ramal de Homoine a Massinga que pelas razões anteriores deveria estar também condenado, elle não constituisse, como deve constituir, o primeiro trço duma grande nervura que há-de, de futuro, ligar a rede ferroviária do Sul de Colónia com a rede do Centro, construída nos territórios de Manica e Sofala. Tem pois justificação.

No estudo d'este trço adoptou-se um princípio que bem se pode generalizar na Colónia. Fugiu-se

ao estudo por administração directa e contratou-se com um particular a sua realização.

Assim ficou-se sabendo quanto é que custou tal estudo e fugiu-se à organização de brigadas que ficam sempre muito dispendiosas.

Na altura em que o Relatório se fez, estava ainda em estudo o caminho de ferro de Tete. Ahi funcionaram brigadas que devem ter permitido ao Director Geral de caminhos de ferro ajuizar das vantagens dos estudos por empreitada, quando devidamente fiscalizada.

O vasto território que se estende para o norte de Moçambique continúa virgem de caminhos de ferro e de estudo também.

Pensou a extinta Companhia do Niassa em construir um caminho de ferro que ligasse a capital do Território Pôrto Amélia com o lago Niassa. Esta linha férrea seria a grande nervura dos transportes que se ramificaria para norte e para sul, atingindo os centros de maior produção ou de mais intenso comércio.

Por falta de capitais, de competência e de habilidade, a Companhia nada fez. Limitou a sua acção a cobrar, a devorar as receitas das alfandegas, sempre fáceis de cobrar e nêsse ou noutro posto de ocupação civil também se cobrava o imposto indígena, mas êste não chegava para pagar ao pessoal que a Companhia tinha espalhado pelo interior.

Não fez a Companhia, nem fez ainda o Estado que o substituiu na administração do vasto território, um reconhecimento sério às suas possibilidades agrícolas e mineiras. E êsse reconhecimento era absolutamente necessário: por parte da Companhia, para mostrar que cumpriu com as suas obrigações contractuais; por parte do Estado para justificar a medida tomada de se apossar dos territórios.

Ora êsse estudo económico tem de fazer-se e deve ter como base o reconhecimento do caminho de ferro de penetração. Aqui é que fica bem uma brigada mixta, constituída por gente que saiba do seu ofício. Vai o Engenheiro para ajuizar das possibilidades da execução da rede de transportes; vai o Geólogo e o pesquisador para estudar os terrenos e as eventuais riquezas mineiras; vai o agrónomo e o veterinário para investigar do valor dos terrenos e das possibilidades da pecuária e vai o médico para estudar o valor das raças que habitam o território.

A brigada terá um chefe para imprimir unidade de orientação aos estudos. Êle e só êle será responsável perante o Governo do Trabalho que a Brigada lhe fizer. E por isso, êle e só êle, é que manda em todo o pessoal que vier a constituir a Brigada. O que não servir é por êle dispensado sem mais formalidades que a de mandar passar uma guia.

Todas as razões e mais as da vizinhança pelo lado norte, impõem a realização imediata dêste trabalho.

Que o novo ocupante dos territórios ao norte do Rovuma quando se instale não possa dizer que os terrenos situados ao sul, não têm *ocupação económica* e que são necessários à sua expansão.

É preciso fazer a distinção entre «ocupação económica» e «ocupação administrativa».

Há muitas vezes, se não sempre, tendência em as confundir e os resultados dessa confusão podem ser desastrosos.

OS TRABALHOS DE CONSTRUÇÃO DE VIAS FÉRREAS

No ano económico a que o Relatório se refere, praticamente só se trabalhava na construção do caminho de ferro de Moçambique. Havia a substituição da linha do caminho de ferro de Quelimane e ainda outros trabalhos de menor importância; mas as atenções concentravam-se no caminho de ferro de Moçambique.

O Relatório refere-se à necessidade, já então evidente, da construção do caminho de ferro de Tete e informa que o Governo local poz diante do Governo Central o problema pela seguinte forma: ou se autorizava a Colónia a levantar um empréstimo para a sua construção; ou se parava com a construção do caminho de ferro de Moçambique e se concentravam todos os esforços na construção do caminho de ferro de Tete.

O problema estava bem pôsto.

O caminho de ferro de Moçambique perdeu com o decurso dos anos a sua principal finalidade que era ligar-se à rede central africana.

Dentro do território não há actualmente interesses criados que determinem a sua continuação rápida para além do ponto onde se encontra.

Pelo contrário no interior do distrito de Tete, há explorações e havia-as já ao tempo em que o Relatório foi feito, as quais requerem e exigem que se lhes dê uma ligação para o mar.

Todos sabem, desde o tempo remoto em que por lá havia as chamadas «árvores das patacas», que o distrito é fortemente mineralizado. Nos tempos modernos chamou para as riquezas mineiras dêle Levingston a atenção do mundo civilizado. As explorações do ouro nas minas de Minale e de Chifumbare iniciaram-se em grandes auspícios! Mais tarde vieram as explorações carboníferas; mas tudo morre ou estiola por falta de vias de comunicação.

Portugueses dos mais ilustres vêm desde o princípio do século pondo em evidência a necessidade de uma via de penetração porque o rio Zambeze não dá navegação que satisfaça; o Niassaland deu-nos o exemplo, construindo linhas férreas que

LINHAS ESTRANGEIRAS

ARGENTINA O governo argentino baixou um decreto autorizando a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro a tomar a si a exploração do Ferro-Carril Central de Cordoba, pelo prazo de um ano, até que o Congresso aprove a aquisição do mesmo.

Com o propósito de melhorar os serviços ferroviários do país e reduzir os gastos de exploração, os Caminhos de Ferro de Sul e Oeste encomendaram no fim do ano passado a construção de 99 carruagens-motores aerodinâmicas Diesel, a primeira das quais chegará em breve à Argentina. O contrato para a construção de estas carruagens-motores foi adjudicado à firma Drewry Car Company, da Inglaterra, e representa o pedido maior, neste género, que aqueles Caminhos de Ferro fizeram até hoje.

A introdução em grande escala destas modernas carruagens representa a nova tendência adoptada pelas companhias de caminhos de ferro da Argentina e abre interessantes possibilidades para o futuro e, graças à sua adaptação, como unidades, são particularmente indicadas nos serviços locais e nas zonas de pouca densidade de população, nas quais a exploração das locomotivas é muito cara. Além disso, essas auto-motoras possuem a vantagem de poderem ser ligadas umas às outras para formar um combóio, e os motores de cada unidade, nestes casos, são controlados na carruagem da frente da formação.

Estas modernas unidades possuem passagem com 1,80 de largo, 14,40 de longitude; 3,20 de largura, 18 toneladas de peso e a velocidade máxima de 76,44 quilómetros por hora.

Foram encomendadas 38 automotoras tipo A, com a capacidade de 39 passageiros sentados, de segunda classe, dotadas de lavatório e compartimentos para equipagem e correspondência; 30 automotoras tipo B, para 38 passageiros sentados, de primeira classe, com lavatório e compartimentos para equipagens leves; 14 unidades C, mixtas, para

30 passageiros de primeira e 24 de segunda classe, também com lavatório separados para ambas as classes e compartimentos para equipagens; 15 carruagens tipo D, para carga somente e, finalmente, duas carruagens especiais para bufete, com uma capacidade de 28 passageiros de primeira, dotadas com cozinha, depósito de água quente, mesas etc.

Além de serem de construção sólida, em aço, os carros possuem um belo aspecto nas suas linhas elegantes.

BOLIVIA

A imprensa de La Paz noticiou que o último acto que o sr. Vaca Chavez firmou como ministro dos Negócios do Estrangeiro foi o acôrdo assinado com o ministro do Brasil naquela capital, relativo à construção do caminho de ferro Corumbá-Santa Cruz. De acôrdo com os termos dêsse instrumento, dentro de sessenta dias os governos do Brasil e da Bolivia designarão uma comissão mixta que será encarregada de estudar o traçado da futura estrada ferroviária, cuja construção será financiada pelos dois governos em partes eguais. Logo depois de concluídos êsses estudos será iniciada a construção da estrada, devendo o Brasil pagar à Bolivia a quantia de 1 milhão de libras, segundo as clausulas do Tratado de Natal.

Sabe-se, também, que os dois países convieram em aceitar as sugestões da comissão mixta boliviano-brasileira, no sentido de ser firmado um novo tratado complementar ao de Natal, que foi assinado pelos srs. Octavio Mangabeira, pelo Brasil, e Vaca Chavez, pela Bolivia, referente à construção de caminhos de ferro destinados ao transporte do petróleo boliviano e outras mercadorias.

BRASIL

O Sr. Oliveira Franco declarou à imprensa paulista que, perante o Conselho de Segurança Nacional, está tentando a ligação Brasil-Paraguay por caminho de ferro, com o prolongamento da via-férrea da estação de Rolandia no Estado do Paraná, já à margem esquerda do rio Tibagy, com 237 quilómetros em tráfego, a contar da estação de Ourinhos, ponto inicial do Caminho de Ferro Sorocabana.

— Iniciam-se brevemente as obras do ramal de Deodoro ao Cajú, nesta estrada, numa extensão de cerca de 26 quilómetros, destinado ao transporte de minério e também ao do carvão que desembarcar no cais.

Assim, o depósito de carvão continuará no prolongamento do Cais do Pôrto e com fácil transporte para todos os ramais da Central do Brasil.

— A-fim-de melhor atender ao serviço do Ministério da Guerra no ramal de São Paulo, foi determinado que o alargamento da linha passe para bitola de 1 metro e 60 centímetros do ramal de Lorena a Piquete. Desta forma, serão evitados os ser-

o ligassem ao mar. E as possibilidades do Niassaland estão longe, muito longe mesmo, de se parecerem com as possibilidades agrícolas, pecuárias e sobretudo mineiras do distrito de Tete.

Entretanto, a construção do caminho de ferro de Moçambique lá foi prosseguindo sem vantagens que se vissem, e as minas, sobretudo as minas de carvão de Moatise, porque as outras morreram, continuaram com os seus clamores de almas penadas que no Purgatório esperam a hora da expiação.

viços de baldeação, tornando aquela linha mais eficiente e rápida de acôrdo com as necessidades da fábrica de guerra que ali está situada.

— Deve ter ficado ontem concluída a parte de linhas da estação de Deodoro, a-fim-de que até ao dia 5 de Fevereiro do corrente esteja o serviço eléctrico pronto para o tráfego.

A cobertura da estação deve estar concluída no corrente mês.

— Pela primeira vez na história económica e política do Brasil o Ministério da Agricultura é ocupado por um agrónomo, e o novo ministro dessa pasta é o sr. Fernando Costa, considerado um dos maiores valores da economia do país irmão. O sr. Getúlio Vargas, prestigioso presidente do Novo Estado Brasileiro vai dotar o Ministério da Agricultura com as verbas necessárias para que a riqueza agrícola da grande nação possa desenvolver-se, abrindo ao mesmo tempo novas estradas e equipando as vias férreas, de modo a oferecerem transporte económico aos produtos das diversas regiões.

O caminho de ferro vai, por isso, desempenhar um papel importante e activo na economia agrícola do Brasil.

FRANÇA Em Rochefort fez-se há pouco uma experiência curiosa, na linha de Rochefort a Aigrefeuille, que chamou a atenção dos circunstantes. Foi o caso que um comboio chocou cinco vezes consecutivas e no mesmo sítio, naquela linha, com várias carruagens de caminho de ferro.

Aqueles abalroamentos foram cuidadosamente preparados por engenheiros dos caminhos de ferro do Estado. Trata-se de experiências para pôr à prova a resistência das novas carruagens antes de entrarem em serviço. Em consequência das recentes catástrofes, o Parlamento pediu às rédes de caminhos de ferro que substituíssem as carruagens de madeira que ainda circulam por carruagens metálicas. Com efeito, verificou-se que nos desastres dos últimos anos as vítimas se encontravam sempre dentro de carruagens de madeira, ao passo que quando se tratava de carruagens de aço os respectivos passageiros ficavam indemnes ou sofriam apenas ligeiros ferimentos. Mas as carruagens de aço custam caro, motivo por que as companhias pretendem aliar a resistência daquele metal ao preço acessível da madeira. As companhias arranjaram então um revestimento de ferro para as suas carruagens de madeira. É com carruagens deste género que se está a proceder àquelas experiências.

INGLATERRA Do balanço da «State of Bahia South Western Railway» deduz-se que em 30 de Abril do ano findo as receitas brutas alcançaram um total de 34.875 libras e as despesas de exploração 7.725 libras.

A Companhia anuncia que a receita líquida desse

Na Sociedade de Geografia

A Campanha dos Dembos e os feitos militares do general João de Almeida



Por feliz iniciativa do Núcleo Pró Império Colonial, realizou-se, na noite de 22 de Dezembro, na sala *Portugal*, da Sociedade de Geografia, uma brilhante sessão comemorativa da Campanha de Dembos, em que tanto se distinguiu o ilustre general sr. João de Almeida.

Entre a assistência numerosa, há a registar a presença de representantes de quasi todos os ministros e do sr. Governador Civil. Um «castelo» da Mocidade Portuguesa fez a guarda de honra às entidades oficiais.

A banda de Caçadores 5 abriu a sessão com um concerto. O distinto poeta sr. Patrício Alvares proferiu uma vibrante alocução, em que exaltou o feito heroico de Dembos e o esforço nacional em África, dando essencial relêvo à figura gloriosa do general João de Almeida — heroico pioneiro da epopeia africana. Em seguida o poeta Silva Tavares recitou, com voz entusiástica, um trecho do seu admirável poema «Pela Fé e pelo Império», que foi ovacionado pela assistência. Depois o sr. Cirilo Simplicio proferiu uma alocução alusiva. Ao referir-se à acção notável do sr. general João de Almeida, figura primacial desse feito, disse que o Núcleo Pró Império Colonial Português resolvera promover aquela sessão de homenagem e testemunhar-lhe, com a entrega do diploma de honra, a admiração que todos lhe votavam.

O diploma de honra foi entregue ao filho do sr. general João de Almeida, que se encontrava presente, acto a que a assistência, com viva emoção, sublinhou com uma grande e demorada salva de palmas.

Finalmente, a sr.^a D. Maria de Vasconcelos e os srs. António de Sousa e João Soares recitaram versos da autoria dos srs. Cardoso dos Santos, dr. João de Castro Osório, Fernando Ribeiro Gonçalves e Olavo Bilau.

ano foi ainda insuficiente para pagar completamente o serviço de obrigações privilegiadas de 8 %.

Um saldo de 3 % de juros semestrais vencidos a 1 de Junho de 1936 e um de 3 % por conta dos juros semestrais vencidos a 1 de Novembro de 1936 foi escriturado na conta das despesas de administração de acôrdo com os termos da moratória concedida pelos portadores. Nenhuma transferência de fundos de reserva foi efectuada durante o ano.

OS PROGRESSOS FERROVIÁRIOS

Está lá?! Está lá!? Está lá!?...
Aqui a locomotiva número tantos, em manobras...



Uma Babilónia de mercadorias em trânsito = Ordens
emanadas pela rádio = Esclarecimentos solicitados pela
mesma via = Como funciona tal sistema = Ondas de
6^m,50 a 7^m,50 = Tôdas as locomotivas vão ser equipadas
com T. S. F. = O estôrvo dos túneis iludidos pelos relais

P O R A L E X A N D R E S E T T A S

Embora já na Alemanha o serviço de que vamos tratar esteja pôsto em prática há mais de 3 anos, nem por isso deixa de merecer oportuna referência a recente inauguração, em França, do mesmo sistema que parece destinado a igual êxito obtido no país, que se antecedeu nesta vantajosa prática.

* * *

O pôrto de Ruão, situado no Norte de França, é uma verdadeira Babilónia de materlais que circulam em perfeita actividade.

Num ráio superior a 25 quilómetros juntam-se uns aos outros os grandes armazens de mercadorias e hulha, os enormes reservatórios de óleos ou de petróleos, junto das imensas docas onde os barcos que nela flutuam se arrimam aos cais para transbordos de tôdas as mercadorias possíveis e imagináveis.

Estas construções dispostas nas proximidades de numerosos postos de acostagem, estão ligados entre si por um intenso emaranhado de vias, nas quais circulam, constantemente, combóios de mercadorias puxados por potentes locomotivas, gruas mecânicas e *titans* em rails deslocáveis e poderosos.

Ruão é, pois, uma verdadeira cidade industrial que, sendo dotada das mais modernas instalações para facilitar os seus diversos trabalhos, não podia deixar de melhor se equipar ainda para um mais eficiente desenvolvimento do tráfego a que se entrega.

Assim, inaugurou há pouco tempo uma das mais modernas instalações com que poderia ser dotado os serviços que desempenha. Senão vejamos:

Numa pequena cabina um agente de caminhos de ferro, evidentemente um agulheiro, sentado numa espécie de carteira de escritório dispõe dum grande aparelho emissor de T. S. F. e ao seu alcance encontra-se, além dos vários comandos, um microfone. No alto desta instalação está também um alto falante e na parede fronteira ao aparelho emissor está disposta a restante aparelhagem do controle da emissão e da via.

Êste agente ferroviário, segue com a vista um mapa onde se inscreve automaticamente, com indicações luminosas, todo o movimento do tráfego do pôrto de Ruão e, ao mesmo tempo pode utilizar-se do microfone, derivando para êle a corrente, e também lançar o seguinte brado, ou outros semelhantes:

— Está lá?! Está lá?!... Aqui o pôsto central que chama a locomotiva, por exemplo, a 30:143;

Alguns segundos depois ouve-se o alto falante, a que já aludimos, responder:

— Entendido!... Está lá?! Está lá?! Aqui a 30:143 que passa à escuta.

Então o agulheiro manda ao maquinista ordem para conduzir a locomotiva por tal via até determinado ponto onde êste irá encontrar, à espera do seu reboque, tantos vagões já carregados e prontos

a serem encaminhados ao destino que superiormente lhes estava determinado e que o agulheiro transmitiu, designando na sua transmissão radiofónica os pormenores convenientes.

Mas, note-se bem, onde se encontrava a tal máquina cujo condutor deu logo de seguida a resposta de entendido? A dez, ou 50 metros da cabina das agulhas?

— Não, presados leitores, essa máquina tanto poderia estar imobilizada como em marcha acelerada. O que é certo é que em qualquer dos casos encontrava-se nesse vasto pôrto, perdida à vista, entre o formidável amontoamento de guindastes, de vagões, de outras suas semelhantes, e, parada ou em andamento, junto às docas.

E, não obstante essa circunstância embaraçante para a recepção de ordens rápidas que não fôsem as dêste sistema, podem os maquinistas ser advertidos rapidamente, em qualquer ocasião, a todos os instantes e, simultaneamente, poderão solicitar ordens acêrca do serviço de momento a cumprir ou prestar as necessárias informações ao pôrto central do comando radiofónico.

Muitas locomotivas dos caminhos de ferro do Estado Francês estão já postas em serviço no pôrto de Ruão e já se encontram, com efeito, equipadas com aparelhos de T. S. F. emissores e receptores.

Desta maneira, estão incessantemente em relação com o posto central que, como já foi dito no início dêste artigo, também está equipado com a aparelhagem para a recepção de ondas muito curtas,

São do engenheiro Vincent, pessoa que presidiu à inauguração destas novas instalações de radiotelefonía, ao serviço dos caminhos de ferro, algumas das indicações que passamos a dar sobre o seu funcionamento e que ficamos devendo à amável interferência do nosso amigo o conceituado jornalista gaulês Monsieur Henri Kubnick.

* * *

Até ao presente, diz o engenheiro Vincent, era impossível seguir-se nos quadros indicadores e com o rigor preciso, a marcha progressiva dos combóios que trabalhavam no pôrto de Ruão. Quando um maquinista era encarregado de rebocar um combóio de vagões de tal ponto a outro, depois de executar essa manobra, geralmente encontrava-se num sítio impossível de estabelecer comunicação com a estação principal. Era portanto forçado a atravessar novamente uma parte do pôrto com a locomotiva para chegar ao local onde pudesse receber novas ordens. Foi para evitar tais perdas de tempo que se pensou em instalar aparelhagem para as comunicações em ondas extra curtas, o que veio permitir a transmissão de despachos a qualquer distância e sem que houvesse necessidade de abandonar a locomotiva ou de deslocá-la do ponto onde estivesse.

Como não era julgado conveniente adoptar logo

de início este sistema de comunicações em tôdas as locomotivas affectas a êsses serviços, visto a conveniência de se estabelecer a rigor quais as vantagens completas a advirem do sistema, equiparam-se apenas três máquinas com os postos receptores e transmissores e só depois de verificados os resultados, seguir-se-ão logo mais quatro.

Cada locomotiva dispõe duma antena de emissão e outra de recepção, uma bateria de acumuladores e dois aparelhos, um para captar e outro para emitir, qualquer deles encerrados em caixas de alumínio, suspensas e amparadas por molas em hélice no interior de outras caixas, igualmente metálicas mas de maior espessura para que desta maneira fiquem melhor protegidas as suas válvulas contra todos os choques ou trepidações desastrosas.

Na plataforma da locomotiva estão dispostos os comandos que permitem ao maquinista accionar e regular á vontade os dois aparelhos, independentes entre si.

Tal como o agente do posto central, igualmente o maquinista tem o microfone ao alcance da sua voz e, sob o tejadilho da locomotiva, o respectivo difusor.

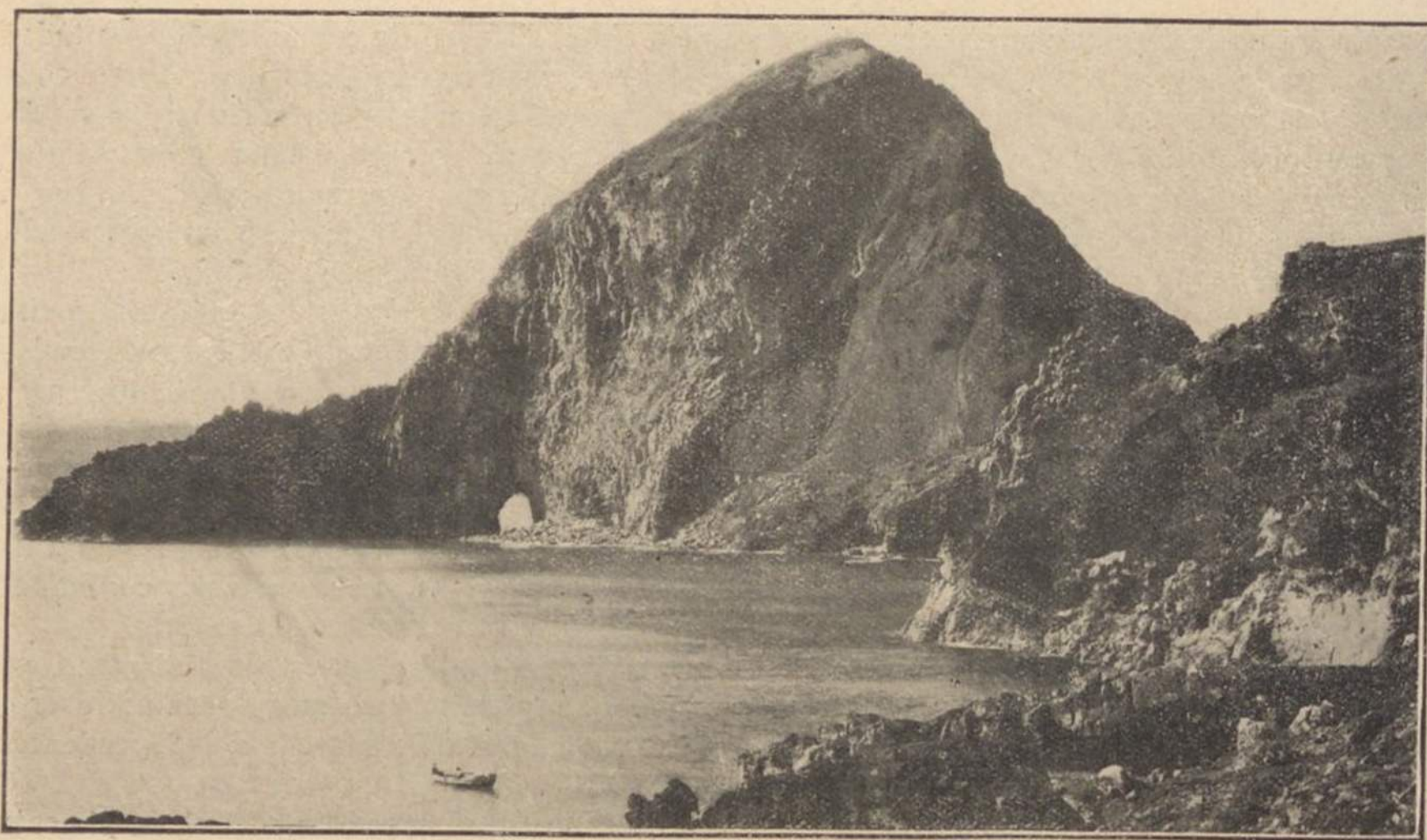
Êste, antes de iniciar a marcha basta servir-se de uma chave especial de ligação para que os dois postos fiquem aptos a funcionar sem necessidade de outra qualquer manobra.

Assim que o emissor central, situado na parte principal do pôrto e que tem a potência de 300 vátiós, transmite uma ordem a cumprir, a onda de emissão é instantaneamente captada pela antena receptora da locomotiva e o maquinista ouve logo no alto falante a determinação que lhe é imposta. Cumpre-lhe apenas, sómente, utilizar-se do microfone para, por sua vez emitir o entendimento ou pedir ainda algum esclarecimento julgado indispensável.

O posto de emissão da locomotiva funciona sob um regime de onda de 6^m,50 de comprimento enquanto que o da estação central dos serviços do pôrto transmite em onda de 7,50. Desta maneira nunca será possível estabelecerem-se confusões entre as duas ondas e, tanto o maquinista como o agente da central podem comunicar entre si como se o fizessem através de telefones vulgares.

É inútil acrescentar, prezados leitores, que semelhante resultado só foi possível conseguir-se após longos meses de estudo e de experiências porque, se actualmente se distinguem, com facilidade absoluta as ondas de vários comprimentos distanciadas umas das outras muitos metros, conhecem-se com bastante dificuldade e, ainda muito imperfeitamente, as ondas extra-curtas de 6 a 8 metros e, por tal motivo a sua identificação é penosa e mesmo susceptível de equívocos. Para evitar tal inconveniente juntaram-se a estas receptoras sintonizadores especiais.

(Continua na página 19)



ILHA DA MADEIRA—Aspecto da Costa

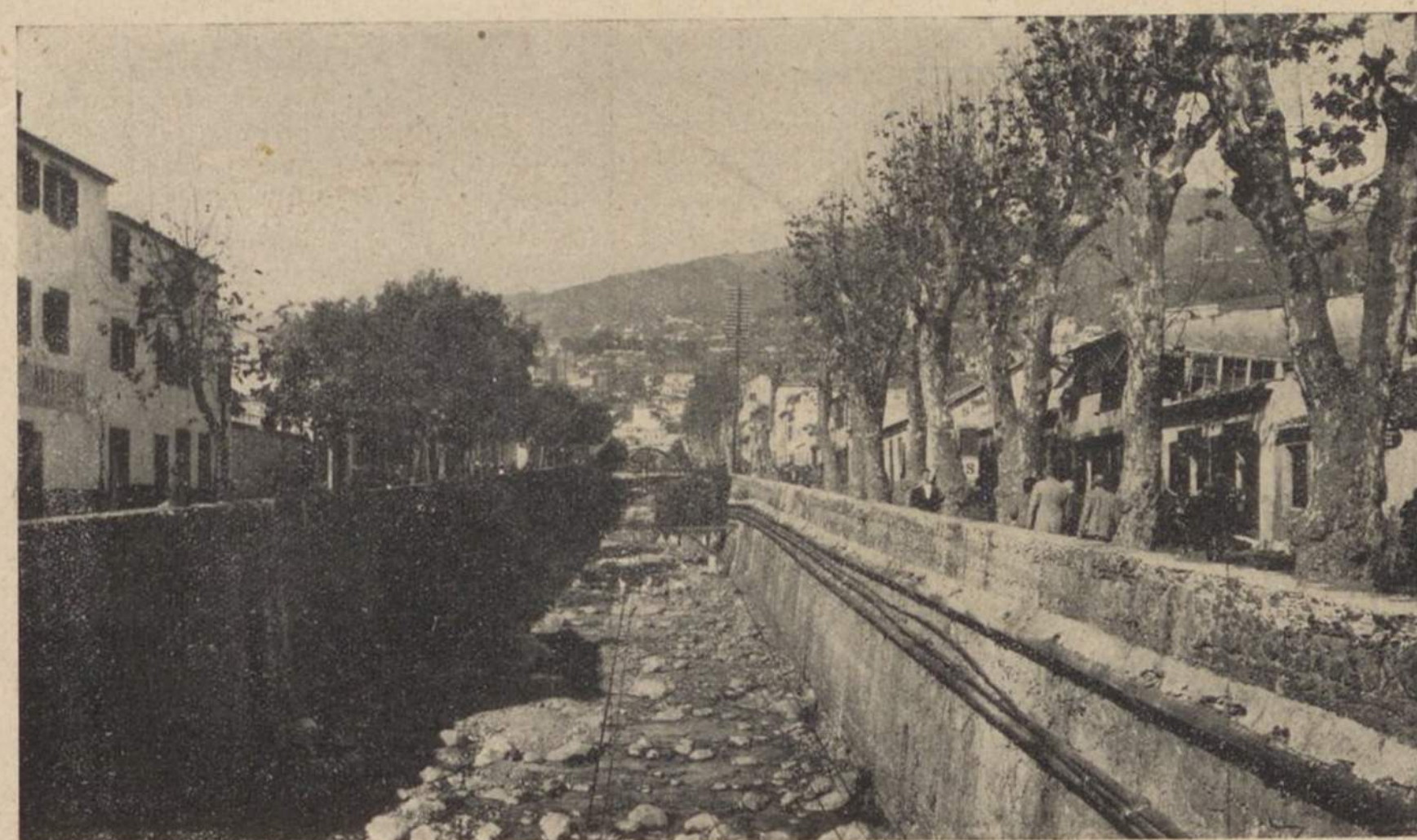


ILHA DA MADEIRA—Antiga residência no Souto

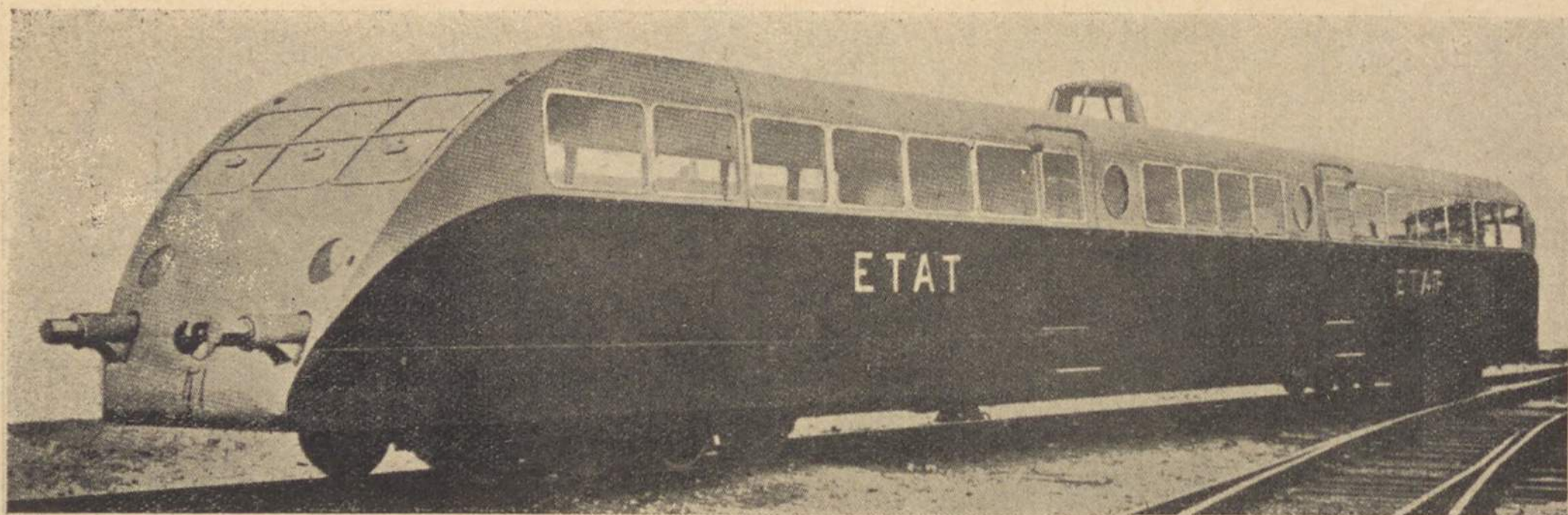
PORTUGAL TURÍSTICO



ILHA DA MADEIRA—Vila da Ponta do Sol, vista parcial



ILHA DA MADEIRA—Ribeira de Santa Luzia



BUGATTI FORNECIDO AOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO FRANCÊS

Automotoras

ASPECTOS ECONÓMICOS DA EXPLORAÇÃO

Por ANTÓNIO GUEDES

TENDO sido a França um dos primeiros países que adoptaram o transporte de passageiros em automotoras, natural se nos afigura, que incida a nossa atenção sobre as experiências efectuadas, sem contudo determinarmos conclusões definitivas.

Num espaço relativamente curto, de exploração, seria imprudente tais conclusões, dada a dificuldade que se apresenta no conhecimento do tempo de duração desses veículos.

A exploração normal de automotoras tem demonstrado a sua superioridade sobre o comboio-vapor no que respeita ao seu custo por quilómetro.

Como é sabido, para determinação do custo do quilómetro automotor, há a considerar três factores: as despesas de exploração, conservação do material e a sua amortização. Se bem que o primeiro é desde logo conhecido, tal não sucede com os outros, considerando a dificuldade, como acima já se disse, de determinar com exactidão o desgaste do material, pelo qual se possa avaliar a sua duração. Esta dificuldade não proíbe, no entanto, o estabelecimento de uma comparação entre as despesas do quilómetro-automotor e do quilómetro-vapor.

A seguir damos nota dos resultados obtidos nas principais redes francesas.

ESTE — O preço do custo, fixa-se em 3 francos contra 7 francos por quilómetro-vapor. Como re-

percussão observou-se que, dada a rapidez do transporte, o tráfego retomou o mesmo nível que havia antes de começar a competência automóvel.

ESTADO — Observa-se um aumento de tráfego com o serviço das automotoras o qual oscila entre 110 % na linha de Lisieux a Trouville e 25 % na linha de Rewnes a Saint-Mâlo. O custo por quilómetro é de 5 francos contra 10 francos por quilómetro-vapor.

NORTE — Por um relatório apresentado numa assembléia geral de acionistas, verifica-se, que nas linhas onde se substituíram os comboios a vapor, por automotoras, há um aumento no tráfego de passageiros, de 40 %. Quanto ao custo por quilómetro-automotor é aproximadamente metade do quilómetro vapor.

P. L. M. — Esta companhia considerando dez anos para período de duração das automotoras, avalia o custo por quilómetro-automotor de 4 a 5 francos para os veículos de motor Diesel e Bugatti, contra 9 a 13 francos para comboios a vapor. Como conclusões, o relatório apresentado aos acionistas diz: «As automotoras permitem sustar a baixa do tráfego e aumentar o número de passageiros. Em certas linhas este aumento atinge 25 %.

P. O.-MIDI — O serviço das automotoras determinou um aumento de receitas de 5 a 15 %, constatando-se uma baixa de 10 a 20 % nas linhas que

mantêm a exploração com combóios a vapor. O custo por quilómetro percorrido varia com os tipos de motores utilizados, porém os resultados obtidos por experiências efectuadas, calcula-se entre 3,50 a 4,50 francos contra 5,50 e 7,50 francos para combóios a vapor.

* * *

Dos estudos realizados sobre o custo por quilómetro dos diversos tipos de automotoras e dos combóios a vapor, compreendida a amortização daqueles e excluída nestes últimos, resulta:

Preço do custo por quilómetro comercial

Material	Ônibus	Semi-directo	Rápido
	Fr.	Fr.	Fr.
a) — A vapor			
Combóio médio	9,25	9,25	9,25
Combóio ligeiro	7,65	9,25	9,25
Combóios de longo curso	7,65	9,25	7,00
b) — Automotoras			
Sobre pneumáticos	4,45	4,10	7,00
Sobre rodas metálicas	4,45	3,50	7,00
De «bogies» com 56 lugares	4,35	3,95	7,00
Rápidas	4,35	3,95	de 5,15 a 6,80

Êstes dados sensivelmente iguais aos obtidos em separado por cada uma das empresas exploradoras, provam claramente que o preço do custo por quilómetro automotor com amortização compreendida, é duns 40 a 50 % mais reduzido que o combóio a vapor sem compreender amortização. Dever-se-á atender que êste preço será consideravelmente reduzido, quando se unificarem os tipos de automotoras. Uma vez fixadas as suas características económicas, ocasionará uma larga expansão do seu fabrico, permitindo assim, a aquisição dêstes veículos por preços muito mais baixos.

Conclue-se, portanto, nas experiências efectuadas pelas empresas ferroviárias da França, que a automotora é uma forma de exploração interessante, tanto sob o aspecto técnico como comercial.

O serviço da automotora está contribuindo duma maneira muito apreciável, para a solução do problema da coordenação de transportes, sendo lamentável que entre nós ainda não tenham sido adoptadas, deixando livremente a expansão do automóvel.

Rafael Lopes, L.^{da}

Ferragens e Ferramentas—Louças de ferro esmal-
tado e estanhado — Zinco, estanho e chumbo —
Redes de Arame — Tornos e Engenho de furar —
Mangueiras e artigos de borracha — Arame de bi-
cos, etc. — Cabo de arame e apetrechos marítimos

R. de S. Paulo, 43 a 47-T. dos Remolares, 50 e 52
Telefone 2 6938 LISBOA

Os Progressos Ferroviários

(Continuação da página 15)

Como se sabe estas ondas propagam-se a velocidade muito aproximada da que percorrem no espaço os raios luminosos e por isso o seu alcance não ultrapassa uma vintena de quilómetros, a não ser que a antena do posto emissor se situe a elevada altura do solo.

A utilização destas novas ondas de transmissão veio colocar ao alcance prático uma multidão de novos problemas a resolver, muitos dos quais já teem, presentemente, solução prática, tal como se prova com esta inovação nos serviços de caminhos de ferro.

É de prever que, dentro de breves anos, tôdas as locomotivas venham a ser equipadas com aparelhos emissores-receptores de ondas extra-curtas, graças aos quais virão a ficar em constante ligação com os postos de agulhagem, tôdas as gares importantes da rêde e, por intermédio destas, com as demais locomotivas em serviço.

Há porém um contra que, todavia, se julga resolvido. É o dos túneis, considerados como estôrvo à propagação das ondas extra-curtas.

Para remediar êsse inconveniente estabeleceu-se na proximidade de cada passagem de via subterrânea um *relais* especial, verdadeiro posto receptor que captará as ondas transformando-as em corrente electrica a qual virá a ser transmitida por cabo através de um novo posto emissor, situado no lado oposto do subterrâneo.

Poder-se-ão mesmo prever ligações radio-telefónicas entre a testa e a cauda de cada combóio. Assim, quando um extenso combóio de mercadorias é obrigado a manobrar numa gare o maquinista desconhece com exactidão o sítio onde se encontra o último vagão e para remediar êsse inconveniente, anteriormente empregavam-se os sinais acústicos e também as bandeirinhas ou lanternas.

Contudo, se na ultima carruagem houver meio de, a cada instante, e de viva voz, se comunicar com o maquinista e vice-versa, as manobras far-se-ão mais facilmente e com isso ganharão em rapidez e perfeição todos os serviços de tráfego.

É, pois, conforme se verifica pelo enunciado do sistema, mais uma melhoria apreciável que os caminhos de ferro registam, graças aos valiosíssimos serviços da maravilhosa fada: a T. S. F..

== ÊSTE NÚMERO FOI VISADO ==
== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==

NO CONGRESSO

DE

CAMINHOS DE FERRO

A CRISE MUNDIAL E A CONCORRÊNCIA

DO AUTOMÓVEL

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

III—(Vide «Gazetas» de 1-8-37, 16-10-37 e 16-12-37)

(Conclusão)

Vamos hoje concluir o resumo do notável relatório especial de Mr. Cottier acerca da crise mundial e da concorrência automóvel aos caminhos de ferro, bem como da evolução correspondente de estes.

III—ADAPTAÇÃO DA GERÊNCIA COMERCIAL DOS CAMINHOS DE FERRO ÀS CONDIÇÕES NOVAS

1—Mudanças introduzidas na organização dos Caminhos de Ferro

A depressão das receitas originada pela crise e pela concorrência automóvel obrigou todos os caminhos de ferro a organizar todos os serviços sobre bases o mais económicas possíveis.

Procedeu-se por toda a parte desde 1929 a um trabalho de racionalização, pelo qual se melhorou o rendimento. O novo e recente aumento das despesas foi inferior ao das receitas.

Nos Estados Unidos e em França a legislação social impôs novos encargos aos caminhos de ferro.

Nalguns países os progressos resultaram da colaboração das diversas empresas.

As companhias britânicas centralizaram as receitas das linhas concorrentes em *pools* comuns, de mútua colaboração. Não tardará em ser preciso proceder pela mesma forma para as linhas concorrentes internacionais.

Vários caminhos de ferro separaram o ser-

viço comercial do de exploração técnica ou atribuíram-lhe dentro dos quadros deste papel independente.

Assim o *London Midland & Scottish Railway* reuniu todo o serviço comercial e de propaganda sob uma só direcção fortemente organizada, que dá as orientações supremas das medidas de propaganda que lhe parecem úteis, mas cuja aplicação incumbe aos serviços técnicos.

Manifesta-se por toda a parte o desejo de estabelecer contacto o mais depressa possível entre o caminho de ferro e a sua clientela.

2—Serviço de propaganda

No que respeita a mercadorias, numerosas Administrações encarregaram agentes especiais de visitar amiúde os expedidores, fazer-lhes conhecer as vantagens do transporte por caminho de ferro e indagar os seus desejos especiais.

Quanto aos passageiros, há organizações oficiais ou semi-oficiais que cooperam com os caminhos de ferro e as autoridades públicas. Estende-se a sua actividade a todos os ramos do turismo, com recurso a todos os meios de transporte de que dispõe.

Certas empresas dão ao pessoal de propaganda prémios pelos resultados favoráveis obtidos.

3—Melhoramento dos serviços

a)—*Serviço de passageiros*—A concorrência automóvel não determinou melhorias importantes dos serviços de passageiros na maior parte dos caminhos de ferro. Assegurou-se maior conforto nas carruagens de todas as categorias de comboios. Estofou-se a 3.ª classe. Nos Estados Unidos deu-se largo incremento ao aquecimento, refrigeração e filtração do ar.

A introdução da classe única mostrou vantagem somente nas linhas secundárias e nas automotoras.

O *melhoramento dos horários* mostrou-se muito eficaz na luta contra a concorrência. Aumentaram-se geralmente as velocidades comerciais, tanto pela aceleração de marcha, como pela redução das paragens. Além disso criaram-se novos combóios.

Para reduzir as paragens dos comboios de passageiros foi preciso liberta-los de todas as tarefas acessórias (transportes postais, recovagem, leite, animais, etc.).

Para o tráfego a grandes distâncias aceleraram-se as relações, criando combóios directos entre os grandes centros sem paragens intermédias.

Empregou-se material novo, principalmente as automotoras, que contribuíram para o aumento das velocidades e diminuição das despesas de tracção e dão excelentes resultados. No material para viagens a grande distância obtiveram-se resultados tão satisfatórios com a tracção a vapor, como com o motor Diesel e a tracção eléctrica. O perfil aerodinâmico das carruagens mostrou-se útil para reduzir a resistência do ar com as grandes velocidades.

Várias administrações recorreram à electricidade para chamar às linhas os passageiros.

b) — *Serviço de mercadorias* — Mostra-se nele a tendência para acelerar os transportes em combóios mais velozes, transportes de certas mercadorias em combóios de passageiros, prolongamento dos prazos de recepção e entrega de mercadorias.

Em França criou-se para todos os volumes de menos de 50 quilos a velocidade única correspondente à recovagem. Em Inglaterra introduziram-se para as remessas urgentes dois novos modos de transporte mediante rótulo especial e vigilância atenta do percurso; denominam-se *flecha verde* e *flecha azul*. Os da primeira categoria seguem por combóios de passageiros, os de segunda pelos de mercadorias. Cobra-se uma taxa por vigilância especial.

A maior parte das redes esforçam-se por criar o serviço *de porta a porta*, quer por veículos que lhes pertencem, quer por acordos com empresas automóveis e recoveiras de todas as espécies. As taxas especiais de partida e entrega tem sido unificadas e reduzidas.

Muitas Administrações concedem subsídios importantes aos serviços de camionagem, justificadas pela redução das taxas, o que é preferível à das tarifas de caminhos de ferro.

Alarga-se assim a clientela do camionista

e o cliente acostuma-se a serviço *de porta a porta* do caminho de ferro.

Na Holanda e nos Estados Unidos as tarifas de pequenos volumes abrangem, em princípio, a entrega no domicílio.

Para o incremento dêsse serviço *de porta a porta* contribuem muito os *containers*, que se tem alargado muito na Grã Bretanha, Estados Unidos e Alemanha. Os caminhos de ferro britânicos conseguiram reconquistar assim a maior parte dos transportes de mobília (mudanças), que tinham sido açambarcados pela estrada.

Empregam-se *containers* especiais para líquidos e veículos próprios para se transportar vagões por estrada.

4 — Medidas tarifárias

As providências tarifárias, muito variadas na forma, obedecem por quasi toda a parte ao mesmo princípio.

Nos serviços de passageiros, como nos de mercadorias, procura-se combater a concorrência automóvel por medidas isoladas. Evitam-se os abaixamentos gerais das tarifas que se tornem extensivos a transportes que não sofrem concorrência.

Aos *passageiros* concedem-se reduções para dias e percursos determinados, excursões a logares em voga e a sociedades de todos os géneros. Só os Caminhos de Ferro dos Estados Unidos foram obrigados, por determinação das autoridades, à redução geral das tarifas de passageiros.

Para as mercadorias deu-se maior elasticidade às tarifas para se poderem conceder reduções aos grandes clientes.

Essas autorizações são ordinariamente sujeitas a condições e restrições, que não podem ser infringidas. Em parte alguma se tem dado plena liberdade de tarifas.

Pode-se citar o exemplo dos Estados Unidos em que se considerara condição essencial de bom desenvolvimento económico tarifas publicadas e estáveis.

Essa obrigação de publicar as tarifas tornou-se por isso extensiva ao tráfego automóvel profissional. Todavia os poderes públicos só em casos excepcionais exercem influência

activa na tarificação. As empresas podem acomodar as tarifas às circunstâncias de momento no que respeita à concorrência, contanto que as publiquem, as concedam com igualdade a todos os expedidores e que não instituem preços irrisórios comparados com o custo da exploração.

Contrasta com esta solução liberal a da Alemanha em que o sistema de tarificação dos caminhos de ferro, estabelecido sob a influência do Estado com salvaguarda dos interesses da economia geral, se tornou extensivo ao automóvel.

Não são permitidas tarifas de concorrência ao automóvel, nem ao caminho de ferro. Embora pareça teòricamente perfeita essa organização, é muito difícil de aplicar ao automóvel.

Nos outros países, enquanto se não chegue a solução que assegure a fidelidade dos transportadores por automóvel às tarifas, os caminhos de ferro vêm-se obrigados a recorrer a tarifas de concorrência.

É de recomendar o preceito áustriaco, pelo qual só usufruem as tarifas reduzidas para matérias primas e auxiliares os interessados que transportem pelo caminho de ferro os produtos manufacturados de tarifa mais alta.

5 — Participação dos caminhos de ferro nos transportes automóveis

Muitos caminhos de ferro exploram veículos seus ou têm participação financeira em serviços complementares entregues a empresas. Procuram assim alargar a sua esfera de acção e lutar com a concorrência pelo transporte *de porta a porta*.

Quanto mais se conseguir incorporar o automóvel no sistema de transportes públicos de um país e protegê-lo da concorrência de empresas privadas, tanto mais se estreitarão as relações orgânicas do carril e da estrada e tomará importância a participação dos caminhos de ferro nos transportes automóveis.

* * *

Fecha êste notável relatório de Mr. Cottier com uma série de conclusões que foram substituídas por outras preparadas por uma comissão especial depois da discussão e foram votadas pelo Congresso em sessão plenária e publicadas na *Gazeta* de 16 de Outubro último.



CASA BRANCA = Grupo de 5 casas de pessoal (Conjunto)

TEATROS E CINEMAS

ANTÓNIO PINHEIRO

O ilustre professor da Escola de Arte de Representar, sr. António Pinheiro, atingiu, no dia 21 de Dezembro, o limite de idade, tendo dado, por êsse facto, a última lição, no sábado 18, do mesmo mês. Os seus antigos alunos, amigos e admiradores aproveitaram a oportunidade para lhe prestar, na aula de arte de representar, uma grande e sentida homenagem, que veio demonstrar que o sentimento de gratidão não se apagara no seu peito.

António Pinheiro foi digno dessa homenagem. Se, como actor, honrou, como poucos, a nobre profissão teatral, como professor foi dos raros que se dedicaram sinceramente ao ensino e à formação artística de grande número de elementos novos do nosso teatro.

Amélia Rey Colaço e Robles Monteiro que tiveram, em várias épocas, António Pinheiro por ensaia-

dor, vão promover-lhe em breve uma grande récita em sua homenagem, no Teatro Nacional.

TEATRO AVENIDA — A companhia Maria Matos renovou o cartaz com a estreia de uma peça espanhola, original de Henrique Suarez Deza, adaptada por Lino Ferreira e Fernando dos Santos. É uma peça interessante, que entretém como um folhetim, mas está longe de ser uma grande peça. O que há de notável é a interpretação dos artistas da simpática companhia. Maria Matos, no papel de Maria José, tem uma grande criação, ao mesmo tempo cómica e sentimental. O seu coração de mãe triunfa em absoluto do grotesco da figura da Leonilde cozinheira. Assis Pacheco, melhor do que na «Escola de Mulheres», patenteou os seus notáveis recursos de comediante. Luís Filipe, que é um actor que marca na sua geração, deu um grande interesse ao seu papel, e vestiu-o com a sua habitual elegância. Maria Helena, Laura Fernandes delinearam com felicidade os seus personagens. E seria excelente que Maria Helena não abandonasse novamente o teatro declamado... Margarida de Almeida, bem. Joaquim Prata representa nesta peça melhor do que

na «Escola de Mulheres» e o mesmo sucedeu a António Palma. Maria Reis, Lucia Mariani e Rosina Rego deram movimento e interesse às suas criaditas bisbilhoteiras.

TEATRO NACIONAL — Virginia Victorino — a «musa do soneto», como lhe chamou Julio Dantas, quando o seu primeiro livro foi posto à venda, escreveu mais uma peça, que a companhia do Nacional poz em cena. Uns críticos gostaram, outros não, e é possível também que alguns dos intérpretes não gostem muito da peça. No entanto, Virginia Victorino tem em «Camaradas...» uma prova do seu talento de dramaturga. Não será uma obra prima, mas não a envergonha. Muito peor se tem traduzido do espanhol e contudo o público e a crítica babaram-se de gôso.

SÃO LUÍS — Estreiou-se no «S. Luís» uma super-produção da Metro-Goldwin Mayer, inspirada num romance de Rudyard Kipling. O filme «Lobos do Mar» trouxe para a emoção do público o interesse dum personagem português, a quem são atribuídas qualidades heróicas.



A ACTRIZ ILDA STICHINI

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Janeiro de 1898

Linhas Portuguezas

Vendas Novas a Santarem. — Dizem alguns jornaes que vão recommençar os trabalhos de reconstrução d'esta linha.

Bem informados, como nos consideramos, podemos dizer que nada consta a tal respeito, justamente a quem devia constar... *quand même*, como diria Tartarin.

Portanto, a noticia dos collegas é puro sonho.

Estação de Campanhã-Porto. — Houve um unico concorrente ao concurso para a installação da luz electrica n'esta estação.

Foi a casa Emilio Biel, do Porto, que se propõe fazer a obra por 13:979\$000 réis.

O sr. Biel tem já provado a boa execução dos seus trabalhos n'este genero, na installação que fez na estação de Lisboa-Caes dos Soldados, a qual funciona desde muitos annos com a maior regularidade, sendo uma das melhores de Lisboa.

Lourenço Marques. — Um telegramma do Cabo, em data de 18, diz que se assegura que a Companhia do caminho de ferro neerlandez, com o consentimento do Transvaal, celebrou uma convenção verbal provisoria com a direcção do caminho de ferro de Lourenço Marques e com o caminho de ferro do Natal para a redução das tarifas, desde o 1.º do próximo janeiro.

Estas combinações *verbaes* entre tres administrações para redução de tarifas parecem-nos pouco menos que singulares. Ou pouco mais: a noticia será dada naturalmente para justificar qualquer redução de tarifas por parte da linha do Cabo, sempre ciosa do nosso tráfego.

Linha de Cascaes. — Attendendo aos justificados desejos do publico, a Companhia real estabeleceu ás 4 horas e 15 minutos da tarde um comboio para Algés, o qual regressa d'ali ás 4 horas e 45.

Comboio internacional. — Na ultima sessão da commissão executiva da Companhia real foi resolvido que se tratasse de estabelecer o comboio rapido semanal entre Lisboa e Medina del Campo, a ligar com o comboio de Madrid para Paris, encurtando consideravelmente o tempo de percurso desde a nossa fronteira até ao norte de Hespanha e a França.

Este serviço, de que já démos noticia em o nosso numero de 1 de maio passado, será de grande vantagem para os viajantes que não podem, ou não querem, seguir pelos *Sud-express*.

— Tambem na mesma sessão se fallou na creação do serviço directo de bilhetes e despacho de bagagens, de Lisboa para a França, Belgica, Allemanha e Inglaterra e vice-versa, para o que se vão encetar as negociações com as companhias estrangeiras. A creação d'este serviço impõe-se como uma necessidade inadiavel.

N'este anno teremos as festas do Centenario do descobrimento da India, ás quaes concorrerão numerosos estrangeiros de todos os pontos da Europa, e seria lamentavel que elles quizessem tomar bilhetes directos a Lisboa, e d'aqui tambem directos para regressar ao seu paiz e fossem obrigados a fazer repetidas compras de bilhetes e despachos de bagagens em transito, o que lhes causaria incommodo inutil e desgosto.

Tudo que concorra para attrahir estrangeiros ao nosso paiz é um bom serviço que nos presta, e todos que para esse fim trabalhem merecem o nosso applauso.

Atravez d'Africa. — Vae haver em breve uma reunião do conselho de administração d'esta companhia, para se resolver sobre a emissão de obrigações, que já foi auctorizada pelo governo.

Mr. Kergall. — Está entre nós este estimado confrade, director da *Revue Economique et Financière*, que é tambem administrador da Companhia real e presidente do *comité* de Paris.

Veiu assistir á sessão do conselho da companhia.

Beira, Africa. — Reuniram em Londres os obrigatarios da companhia do caminho de ferro do Pungue (Beira Railway), afim de cuidar da emissão de 200.000 libras de capital, cujo producto se destina ao custeio de despesas a fazer com o prolongamento da linha ora construida até á fronteira anglo-portugueza, isto é, mais 17 kilometros, em vista da sentença do arbitro italiano ter levado, n'este ponto, a nossa fronteira mais para o interior.

Uma parte d'este capital destina-se tambem aos melhoramentos da via já assente e á compra do material circulante. A nova emissão foi approvada.

Lourenço Marques. — Segundo uma correspondencia de Zurich para o *South-Africa*, consta em Berne que o perito do tribunal arbitral, o sr. engenheiro Nicole, já apresentou o seu relatorio sobre o valor d'aquella linha, e que os seus collegas já examinaram o assumpto e darão o seu parecer ao tribunal por todo este mez.

Estacionamento de material. — A Companhia real, em vista da affluencia de trafego que tem concorrido ás suas linhas, causando-lhe frequentes faltas de material, expediu uma circular aos principaes transportadores pedindo-lhes que desembarquem com rapidez os wágons que sejam postos á sua disposição, nas estações, activando as cargas ou as descargas de fórma a poder dar-se toda a celeridade em beneficio do publico.

Zambezia. — A direcção da companhia d'esta via férrea solicitou do governo que se renovasse a iniciativa da proposta de lei para a construção do caminho de ferro do Ruó.

Esta construcção, que representa um melhoramento tão valioso, não traz encargo para o thesouro. Justo é que se destrave o famoso decreto que, publicado para pôr termo a tantas concessões perigosas, veiu tambem tolher muita iniciativa fomentadora das nossas riquezas colonias.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

ECOS & COMENTÁRIOS

P o r S A B E L

COMBATENTES DA GRANDE GUERRA

NO domingo, 19 de Dezembro, procedeu-se, no cemitério do Alto de S. João, à cerimónia da trasladação das ossadas de 328 combatentes, que se encontravam, há muito tempo, depositadas provisoriamente na capela da igreja, para a cripta do talhão privativo da Liga dos Combatentes da Grande Guerra. Entre as ossadas, contam-se as dos generais Bernardo Faria e Simas Machado e de três combatentes estrangeiros, 1 belga, 1 francês e 1 italiano, que morreram em Lisboa. Depois de retiradas as pequenas urnas de zinco, do modelo da Liga, foram transportadas as urnas do general Massano de Amorim e de Gomes da Costa. Esta última, foi conduzida aos ombros dos combatentes do Grupo dos Amigos de 9 de Abril. Junto à cripta o sr. general Daniel de Sousa, prestou, em sentidas palavras, homenagem à memória daqueles cujas ossadas iam dar entrada na cripta dos Combatentes da Grande Guerra, lembrando, em especial, o chefe admirável que foi o marechal Gomes da Costa.

Por proposta do ilustre presidente da Comissão Central da Liga dos Combatentes da Grande Guerra foram respeitados dois minutos de silêncio em homenagem aos mortos.

A urna do marechal Gomes da Costa foi colocada em lugar de honra, visto ter sido o comandante do C. E. P. e é a única que ali deu entrada encerrando o corpo inteiro.

ATÉ QUE ENFIM!...

NO dia 23 do mês passado foi aberta ao trânsito a ponte de São Roque, sobre o Rio Gôa, na estrada internacional da Guarda para Vilar Formoso e que desde Abril do ano passado se encontrava em reparação. O trajecto para Vilar Formoso era, até aqui, feito por Pinhel-Almeida-Vilar Formoso, numa extensão total de 98 quilómetros. Com a conclusão das obras da ponte, o trajecto foi diminuído 46 quilómetros e é, agora, feito por Pinzio. A nova ponte é toda construída de cimento, com passeios laterais para o trânsito de peões e uma faixa central de rodagem para veículos de uma largura superior a oito metros.

É inútil salientar a importância que tem para esta região a abertura ao trânsito da ponte de São Roque, pois veio tornar mais rápidas as comunicações desta cidade com Vilar Formoso, beneficiando, principalmente, as carreiras de camionetas de passageiros entre a Guarda e aquela vila, interrompidas durante mais de um ano, sem motivo justificado.

Emfim já está inaugurada a celebre ponte!...

RAFAEL BORDALO PINHEIRO, NACIONALISTA

A ilustre directora do Museu Rafael Bordalo Pinheiro, D. Julieta Ferrão, realizou na noite de 18 do corrente, na bela sala do Grémio Alentejano, perante numeroso e selecto auditório, uma notável conferência sobre o nacionalismo do grande mestre e creador da caricatura portuguesa Rafael Bordalo Pinheiro.

Quem compulsar os numerosos volumes dos jornais humorísticos que elle fundou durante a sua vida laboriosa, reviverá, com comentários certos-elogiativos algumas vezes, contundentes outras vezes, a vida política e social do seu tempo. Rafael Bordalo foi, como lápis, o que, séculos antes, Gil Vicente fôra com os autos admiráveis. Mas é percorrendo as salas do Museu, no Campo Grande, que a devoção cívica de Cruz Magalhães construiu e organizou, que melhor se palpa o nacionalismo de Rafael, não só com as suas críticas à política constitucional dos partidos, que foram, inconscientemente, os maiores dissolventes da monarquia, mas também com a sua cerâmica, de cunho acentuadamente português.

Ele não foi nem monárquico, nem republicano, foi acima de tudo um bom, um raro, um enternecido português que amou e soube dignificar o nosso país.

GENERAL LUDENDORFF

COM a avançada idade de 72 anos faleceu em Munique, no dia 20 de Dezembro, o general Friedrich Wilhelm Erich Ludendorff, que tomou parte activa na Grande Guerra, tendo entrado na tomada de Liège, pelo que foi condecorado. Durante três anos assumiu com Hindenburgo no comando supremo do exército a responsabilidade de todas as operações militares da guerra.

Após o grande conflito que abalou o mundo até aos nossos dias, Ludendorff dedicou-se aos estudos religiosos.

Hitler enviou à viuva um telegrama, de que arquivamos as seguintes linhas: «O povo alemão perde com o grande soldado e capitão que era Ludendorff um dos seus melhores e mais fieis filhos, cujo trabalho durante a guerra e durante a paz não visava senão ao bem da Alemanha.»

O JAPÃO CIVILIZADO PELOS PORTUGUESES

AGORA que no Oriente se encontram em guerra o Japão e a China, occorre lembrar que foram os portugueses os primeiros que levaram à Ásia e ao Japão a civilização e a fé cristã. S. Francisco Xavier, Fernão Mendes Pinto, Cristovão Borralho e Diogo Zeymote são nomes que pertencem hoje e para sempre à história do Oriente.

Foi precisamente Diogo Zeimote quem introduziu no Japão o conhecimento e o uso da espingarda, por intermédio do Príncipe Nautaquim, então senhor da ilha Tanixumá, onde o levava o espírito da aventura e o desejo de conhecer terras estranhas. Nautaquim, em troca da espingarda que lhe ofereceram, acumulou de favores e honrrarias Fernão Mendes Pinto, que é quem conta o caso, Diogo Zeymote e Cristovão Borralho.

Podemos por isso afirmar que se não fossem os portugueses, os japões estariam alguns anos atrasados na sua civilização, de que tanto se orgulham...

A ABISSÍNIA SOB O DOMÍNIO DA ITÁLIA

APESAR de sete companhias pretenderem explorar as minas de platina e ouro que se encontram na Abissínia, Mussoline prefere, no entanto, o desenvolvimento agrícola de império africano. Em obediência ao seu programa o governo está facilitando a produção de couros, cafés, ceras e sementes oleosas para exportação, que já durante o primeiro ano de ocupação rendeu alguns milhões de liras.

Cerca de 50.000 trabalhadores trabalham na construção de estradas, obras de portos, hospitais, escolas e outras iniciativas de caracter público. A esses trabalhadores cabe a tarefa de tornar o novo território italiano habitável, antes que o governo comece a despejar os milhares de famílias já escolhidas de acordo com os planos de colonização.

Os officiais de Graziani acreditam que essa fase da colonização poderá ser iniciada em breve. Com Addis-Abeba como centro partirão estradas para as regiões mais remotas da Etiópia.

Uma estrada, quasi pronta, foi construída paralelamente à que liga Addis-Abeba e Djibouti. Esse novo caminho artificial ligará Addis-Abeba a Assab.

Mussolini concedeu uma verba importante para ser gasta num periodo de seis anos em benefício de obras públicas no império. Parte dessa verba será aplicada na construção e manutenção de estradas.

Dentro dum ano grandes contingentes de famílias poderão transportar-se para a Abissínia e ali fixar-se definitivamente.

A POPULAÇÃO DA ITÁLIA

O recenseamento da Itália realizado a 31 de Setembro findo, acusa uma população total de 43.479.000 habitantes, dos quais 42.930.000 residem na Itália propriamente dita. As estatísticas demográficas anunciam, ao mesmo tempo, que durante o mês de Setembro findo o excesso de nascimentos sobre falecimentos foi, na Itália, de 38.831, ou sejam cerca de 2.000 mais do que no mesmo mês do ano passado.

A população de Roma é de 1.236.000 habitantes.

O QUE SE FEZ

EM

CAMINHOS DE FERRO

NO ANO

DE 1937

CAMINHOS DE FERRO DA BEIRA ALTA

Os trabalhos mais importantes executados durante o ano findo no Serviço de Via e Obras da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta foram:

EDIFÍCIOS

Figueira da Foz — Devido aos temporais houve necessidade de fazer importantes reparações em quasi todos os telhados, mas principalmente nas Oficinas Gerais onde foram substituídos 727 vidros nos lanternins e 297 telhas.

Nas mesmas Oficinas Gerais foram substituídos 6 painéis do lanternim norte, na parte metálica, e a maior parte dos vidros. Nas Oficinas de Caldeiraria e Fundição foram substituídas 180 chapas de ferro ondulado nos telhados.

Foram assentes três canalizações por conta da Shell, através das linhas da Estação, com o comprimento de 107 metros e à profundidade de 1^m,10.

Substituído o telhado da casa dos Escritórios Centrais e cinco portas do rez do chão.

Arazede — Executada a grande reparação da casa da habitação do chefe do 1.º Lanço.

Cantanhede — Construída uma casa para habitação do pessoal do Serviço do Movimento.

Pampilhosa — Assentes 6 grandes letreiros em azulejo.

Reconstruídos no cais local e serventia para o mesmo 153,60^m² de calçada.

Executadas reparações nas casas 2-3-12-13 14-15 e 17 do Bairro Operário.

Carregal — Executada a grande reparação da Estação e retretes.

Contenças — Executada a grande reparação da

Estação e construída de novo uma marquize em ferro.

Celorico — Executada a grande reparação da Estação, retretes, casa dos carregadores e residência do chefe de Lanço.

Pinhel — Grande reparação da casa do carregador-agulheiro.

Guarda — Executada a grande reparação do restaurante e portas da Estação.

Executada a grande reparação da habitação do chefe do Depósito.

Idem, do dormitório do pessoal de Tracção.

Vila Fernando — Executada a grande reparação da Estação.

Vilar Formoso — Executada a modificação da Estação, com uma ampliação de 9^m,55 para o lado da Espanha, tendo sido substituída a marquize por alpendre à portuguesa sobre 10 colunas dóricas em granito, e os pavimentos da sala de espera, escritório da Polícia Internacional, gabinete do telégrafo, Alfândega, e plataforma correspondente à Estação, em ladrilho cerâmico. A estação e as novas retretes são ornadas com panneaux, sobre-vergas e cartouches em azulejos artísticos com motivos diversos, principiando pelos mais importantes monumentos do País.

Casas da guarda — Tiveram grande reparação as n.ºs 18-68-89-90-93-94 e 96.

Passagens de nível — Foram assentes novas cancelas, em ferro, nas dos quilómetros 51,320-54,048-56,400 e 80,781.

Túneis — Fizeram-se importantes reparações nos túneis de Carpinteiros, Grande Salgueiral, Trezoi e Azeval.

Aquedutos reparados — Os dos quilómetros 11,828-15,18-203,980-204,105-211,850-212,904 de 4 bôcas e 213,089.

Aquedutos construídos — Um ao quilómetro 32,600.

Pontes metálicas — Cheias a betão de cimento as caixas de amarração dos pilares, e os vazios das placas de apoio dos tramos.

Milijoso. — Retoques de pintura.

Trezoi... — Idem, idem.

Mortágua — Devido a ter-se partido um garrafão de ácido sulfúrico em um vagão, quando passava sobre ela, foi necessário ser pintado de novo dos carris para baixo.

Criz... — Executados importantes retoques de pintura a duas demãos de tinta da Corporação Industrial do Norte.

Reservatórios de água

Fornos... — Pintura geral.

Celorico. — Idem, idem.

Desabamentos transportados — 1.195^m,0 e desmontes em 1.502^m,0.

Reforço de aterros — 232^m,0.

Perrets reconstruídos

Ao quilómetro	16,550	—	11,20 × 4,60 × 0,80
»	»	20,190	— 8,00 × 1,80 × 1,00
»	»	20,716	— 2,00 × 2,30 × 0,50
»	»	43,289	— 1,70 × 1,25 × 0,60
»	»	43,319	— 7,00 × 1,30 × 1,00

Muros de suporte

Ao quilómetro	133,200	—	14,15 × 3,70 × 2,80
»	»	143,070	— 3,00 × 1,70 × 1,16

Aceiros — Executados os mais importantes

Tómas de água

Maiorca..... — Substituídos 399^m,25 de canalização de tijolo por ferro.

Mangualde.. — Substituídos 380^m,80 de canalização de grés por ferro.

Placas de vagões

Guarda..... — Substituída a da linha 3 por uma nova.

Cruzamentos — Assentes encravamentos Bourés com fechadura central, nos apeadeiros de Baraçal, Sobral e Noemi.

Reparação com soldadura autogénia nas seguintes cróssimas:

Figueira..... — N.º 4

Murte..... — N.ºs 1-2 e 3

Pampilhosa.. — N.ºs 2-3-6-7-11-13-15-17-23-26-28-31-32-33-35-41-42 e 45.

Luso..... — N.ºs 1-2 e 3.

Santa Comba — N.ºs 1-2-5 e 11.

Canas..... — N.º 2.

Fornos..... — N.ºs 1 e 4.

Pinhel..... — N.ºs 1-2 e 6.

Cróssimas substituídas por novas:

Figueira..... — a N.º 18.

Pampilhosa.. — As N.ºs 21-29 e 39.

Agulhas substituídas por novas:

Vilar Formoso — a N.º 2.

Carris substituídos além dos partidos

De 6 ^m ,00	1
De 7 ^m ,95	47
De 8 ^m ,00	552
De 11 ^m ,92	6
De 12 ^m ,00	126

Revista metódica

Executada na extensão de 131.023^m,0

Linhas telegráficas de ferro zincado

Substituída no directo	1.447 ^m ,0
» » intermédio	867 ^m ,0
Isoladores	73
Ganchos	23
Postaletes	18

Linhas telefónicas de ferro zincado no total de 1.936,0

Empregada linha de cobre desde os Escritórios Centrais à estação de Figueira, e que às

Oficinas Gerais, Armazens Gerais e Oficina da Via.

Balastro

Reforço de areia	3.215 ^m ,0
Reforço em pedra	8.455 ^m ,0
Pedra em substituição	110 ^m ,0
Areia em substituição	447 ^m ,0

SERVIÇO DE MATERIAL E TRACÇÃO

Além dos trabalhos correntes de conservação do material motor e circulante, merece relevo a construção de duas carruagens de 3.^a classe, com as seguintes características:

Comprimento máximo (com tampões)	13 ^m ,140
Comprimento do leito	12 ^m ,000
Afastamento dos eixos	7 ^m ,500
Comprimento interior da caixa	11 ^m ,900
Largura interior da caixa	2 ^m ,495
Altura máxima interior da caixa	2 ^m ,515
Número de lugares sentados	62
Tára	15 ^T ,800

Estas carruagens são iguais às construídas no ano passado, tendo apenas evoluído a construção do leito metálico, que foi executado todo por soldadura eléctrica.

Este tipo de construção e outras medidas adequadas fizeram baixar o peso morto por lugar sentado de 20 kg.

LINHAS DO VALE DO VOUGA

Durante o ano de 1937, esta companhia além dos trabalhos de conservação e reparação corrente e normal, tanto no serviço de Via e Obras, como no de Material e Tracção, realizou os seguintes trabalhos novos:

1 ramal com 100 m. de comprimento, ao klm. 135,474, junto do apeadeiro do Campo, para serviço de uma fábrica de produtos resinosos, ali em instalação, pertencente à firma Alvaro Pinto e C.^a, Lt.^a; 1 ramal com 250 m. de comprimento, ao klm. 24,396, junto da estação de S. João da Madeira para serviço da Fábrica de fundição de ferro A. J. Oliveira & Filhos. Este ramal tem uma placa para manobra de vagões e um ramal transversal com 80 m. para servir várias dependências da fábrica.

SOCIEDADE «ESTORIL»

No ano de 1937 esta importante Sociedade, à qual o turismo nacional tanto deve, inaugurou o funcionamento da sinalização automática para a circulação dos combóios («Block System» automático) depois de devidamente completada, em 1936, a instalação feita anteriormente.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 289, II série, de 11 de Dezembro publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril último, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 3 do corrente, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade, na rede própria, às seguintes remessas constituídas por mais de um vagão:

Vinho abafado — Em vasilhame simples de madeira ou de ferro ou em odres ou vagões-cubas ou cisternas;

Vinho de pasto — Em vasilhame simples de madeira ou de ferro ou em odres ou vagões-cubas ou cisternas;

Vinho generoso ou licoroso nacional — Em vasilhame simples de madeira;

Proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

O «Diário do Governo», n.º 291, II série, de 13 de Dezembro publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril próximo passado, foram aprovados, por despacho desta Direcção Geral de 9 do corrente, os projectos de aviso ao público relativo ao serviço combinado entre as Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses e a da Beira Alta para os transportes de cal comum em pedra ou em pó, procedentes do ramal da Figueira da Foz (via Pampilhosa), com destino às estações desde Aveiro até Campanhã.

O «Diário do Governo», n.º 295, II série, de 18 de Dezembro publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665 de 24 de Abril próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 14 do corrente, o projecto de aviso ao público reunindo num só diploma as disposições dos avisos ao público A n.ºs 83 e 104, respectivamente de 29 de Abril de 1933 e 15 de Setembro de 1935, proposto pela Companhia Portuguesa para a Exploração de Caminhos de Ferro, concessionária da Linha do Vale do Vouga.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 14 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, relativo ao tratamento tarifário especial a aplicar às rubricas «Insecti das e Fungicidas» proposto pela Sociedade Estoril.

O «Diário do Governo», n.º 298, II série, de 22 de Dezembro publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 17 do corrente, o projecto do 4.º aditamento à tarifa especial n.º 8/108 de grande velocidade, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acôrdo das várias empresas ferroviárias.

O «Diário do Governo», n.º 304, II série, de 30 de Dezembro publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril próximo passado, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações desta data, o projecto de aviso ao público anulando o aviso A n.º 402, de 28 de Abril de 1934, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril próximo passado, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações desta data, o projecto de aditamento à classificação geral reduzindo para 3 toneladas os mínimos actualmente fixados para o transporte, em regime de vagão completo, de barris e barricas, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acôrdo das restantes empresas ferroviárias.

Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Governo», n.º 287, II série, de 9 de Dezembro publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta da garantia de unidade (juros e amortização) da linha férrea da Senhora da Hora à Trofa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, relativa ao 2.º semestre do corrente ano (período decorrido de 1 de Junho a 31 de Dezembro), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 550.465\$.

2.ª Repartição

Portaria n.º 8:883

O «Diário do Governo», n.º 287, I série, de 10 de Dezembro de 1937, publica o seguinte:

Atendendo a que as circunstâncias das indústrias de transportes impõem a necessidade de facilitar às empresas ferroviárias e aos expedidores ou consignatários as operações de cargas e descargas fora do recinto das estações, isentando-as do pagamento de sobretaxas consignadas no § 2.º do artigo 4.º da tarifa de despesas acessórias: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que, quando o perfil da linha o permitir e não necessitarem do auxílio de locomotiva, tais operações fiquem subordinadas às seguintes condições:

1.ª Prévia autorização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

2.ª Responsabilidade das empresas por quaisquer acidentes originados por falta de observância dos preceitos regulamentares, tanto pelos seus agentes como pelos dos usuários, dentro dos limites do caminho de ferro.

3.ª As taxas a cobrar serão as constantes do § 1.º do artigo 4.º da tarifa de despesas acessórias:

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo

O «Diário do Governo», n.º 289, II série, de 11 de Dezembro de 1937, publica o seguinte:

Por portaria de 29 de Novembro findo, anotada pelo Tribunal de Contas, não sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257:

António Marques Antunes, escriturário de 1.ª classe do

quadro permanente — desligado do serviço para efeitos de reforma, a contar de 17 do aludido mês, data em que foi julgado incapaz do serviço.

O «Diário do Governo», n.º 292, II série, de 14 de Dezembro de 1937 publica o seguinte :

Por despacho de 7 do corrente :

José Gromwell Camossa Pinto, engenheiro chefe da Repartição da Exploração e Estatística — concedidos quinze dias de licença graciosa.

Por despacho de 9 do corrente :

Eugénio Marques, fiscal de 1.ª classe de exploração, via e obras, do quadro transitório — concedidos dezasseis dias de licença, idem.

O «Diário do Governo», n.º 292, II série, de 15 de Dezembro publica o seguinte :

Por portarias de 6 do corrente mês, visadas pelo Tribunal de Contas em 10, sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257 :

Júlio José dos Santos, engenheiro civil de 2.ª classe — exonerado, a seu pedido, do lugar de chefe da Repartição dos Serviços Gerais desta Direcção Geral.

José Gromwell Camossa Pinto, engenheiro civil de 1.ª classe — exonerado do lugar de chefe de Repartição de Exploração e Estatística e nomeado chefe da Repartição dos Serviços Gerais, nos termos da alínea d) do artigo 32.º do decreto-lei n.º 26.117.

Herminio Soares da Costa e Sousa, engenheiro civil de 1.ª classe do quadro permanente — nomeado chefe da Repartição dos Serviços Gerais, nos termos da referida alínea.

Júlio José dos Santos, engenheiro de 2.ª classe do quadro permanente — promovido à 1.ª classe do mesmo quadro, nos termos do artigo 10.º, do mesmo quadro, do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936.

O «Diário do Governo», n.º 296, II série, de 20 de Dezembro de 1937, publica o seguinte :

De harmonia com o disposto no artigo 26.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista dos escriturários de 2.ª classe aprovados no concurso para o preenchimento de lugares de escriturários de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral :

	Valores
1 — Berta Margarida Bravo Rodrigues	15,55
2 — António Lagos	14,35
3 — Carlos Augusto de Almeida . .	13,95
4 — Margarida Estrela Soares Leite .	13,25
5 — José Filipe	12,25
6 — António Gonçalves Areias . . .	11,85

Estas classificações são válidas pelo espaço de dois anos, a contar da publicação da presente lista no «Diário do Governo», nos termos do artigo 3.º do decreto n.º 27:236.

O «Diário do Governo», n.º 299, II série, de 23 de Dezembro de 1937, publica o seguinte :

Por portaria de 13 do corrente mês, anotada pelo Tribunal de Contas em 18, não sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257 :

David Ribeiro, condutor de via e obras do quadro transitório — desligado do serviço para efeitos de aposentação, a

contar de 19 de Novembro findo, data em que foi julgado incapaz do serviço pela junta médica da Caixa Geral de Aposentações.

Por despacho ministerial de 20 do corrente mês :

Carlota Teixeira, dactilógrafa do quadro permanente — prorrogada por trinta dias, nos termos da portaria n.º 7:436, de 7 de Novembro de 1936, e a contar de 18 também do corrente mês, a licença por doença que lhe fôra concedida. (Fica sujeita ao pagamento de emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257.

O «Diário do Governo», n.º 301, II série, de 27 de Dezembro publica o seguinte :

Por contrato de 25 de Novembro findo, aprovado por despacho ministerial de 1 do mesmo mês, visado pelo Tribunal de Contas em 18 do corrente mês :

Cornélio Fogaça Guimarães, engenheiro civil — nomeado, mediante concurso, engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, nos termos do disposto nos artigos 21.º e 23.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, cessando por este meio a sua situação de contratado ao abrigo do artigo 36.º do mencionado decreto n.º 26:117.

AVISO

Nos termos do disposto nos artigos 1.º e 3.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, e decretos n.ºs 27:695 e 27:839, respectivamente de 13 de Maio e 9 de Julho do corrente ano, se faz público que está aberto concurso documental, pelo prazo de trinta dias, contados da data da publicação deste aviso no «Diário do Governo», para preenchimento das vagas de engenheiros mecânicos de 3.ª classe que venha a dar-se no quadro permanente desta Direcção Geral durante o prazo de dois anos, em conformidade com o disposto na parte final do artigo 3.º do citado decreto n.º 27:236.

Os requerimentos dos candidatos, dirigidos ao engenheiro director geral de caminhos de ferro, serão entregues na Repartição dos Serviços Gerais desta Direcção Geral, indicando o nome, naturalidade, filiação, residência, número e data do respectivo bilhete de identidade e serão instruídos com os seguintes documentos :

1.º—Certidão de idade pela qual prove ser cidadão português com mais de dezoito anos de idade e menos de trinta e cinco, excepto no caso de haver sido combatente da Grande Guerra, pois o limite máximo é de 40 anos, ou de ser já funcionário público, pois que neste caso não está sujeito a tal limite ;

2.º—Certificado de registo criminal e policial ;

3.º—Documento comprovativo de haver satisfeito as leis de recrutamento militar.

4.º—Os atestados médicos a que se refere o decreto n.º 15:518, de 29 de Maio de 1928 ;

5.º—Pública-forma da carta de curso, passada por uma escola nacional ou estrangeira oficialmente reconhecida ;

6.º—Declaração a que se refere a portaria n.º 8:127, de 5 de Junho de 1935.

7.º—Declaração a que se refere o decreto n.º 27:003, de 14 de Setembro de 1936.

8.º—Quaisquer documentos que os candidatos entendam que devem ser apreciados pelo juri e designadamente os relativos a trabalhos de engenharia elaborados pelos concorrentes.

Nos termos do disposto na alínea b) do artigo 19.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, determino que o júri para os concursos de engenheiros mecânicos de 2.ª e 3.ª classes do quadro permanente desta Direcção Geral seja constituído da seguinte forma :

Presidente: Engenheiro director geral, Rogério Vasco Ramalho.

Vogais: Engenheiro chefe da 3.^a Repartição, Ernesto de Oliveira Rocha. Engenheiro civil de 1.^a classe Júlio José dos Santos.

AVISO

Faz-se público que, nos termos dos artigos 2.^o e 3.^o, 10.^o e 12.^o do decreto n.^o 27:236, de 23 de Novembro de 1936, está aberto concurso, pelo prazo de trinta dias, a contar da publicação deste aviso no «Diário do Governo», para o preenchimento das vagas de engenheiros mecânicos de 2.^a classe do quadro permanente desta Direcção Geral que se derem no prazo de dois anos, contados da data em que fôr publicada no «Diário do Governo» a lista dos candidatos aprovados.

O «Diário do Governo», n.^o 305, II série de 31 de Dezembro de 1937, publica o seguinte:

Por portaria de 20 do corrente mês, visado pelo Tribunal de Contas em 27, sendo devidos emolumentos, nos termos do disposto no decreto n.^o 22:257:

Berta Margarida Bravo Rodrigues e António Lagos, escriptorários de 2.^a classe do quadro permanente — promovidos, por concurso à 1.^a classe do mesmo quadro, nos termos do artigo 10.^o do decreto n.^o 27:236.

Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.^o 302 II série, de 28 de Dezembro de 1937, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.^o do decreto n.^o 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do artigo 7.^o do mencionado decreto, o projecto de expropriações e terraplanagens na estação de Contumil para a construção de uma plataforma destinada a servir os combóios descendentes da linha do Minho, e bem assim o respectivo orçamento, na importância de 21.077\$.

O «Diário do Governo», n.^o 302 II série, de 28 de Dezembro de 1937, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.^o do decreto n.^o 19:881, de 22 de Maio de 1931, para efeito do artigo 7.^o do mencionado decreto, aprovar o projecto de alargamento da estação de Nelas, da linha férrea da Beira Alta, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

ANÚNCIOS OFICIAIS

O «Diário do Governo», n.^o 289, III série, de 13 de Dezembro de 1937, publica o seguinte:

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste)

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm editos de 30 dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por António das Dores Costa, mestre de

obras, contribuinte n.^o 6:104, falecido em 5 de Novembro de 1937, à qual se habilitam, nesta data, Justina Júlia Costa e Ermelinda, viúva filha do referido contribuinte.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Joaquim de Sousa, assentador de 2.^a classe, reformado, n.^o 1:533, falecido em 20 de Novembro de 1937, à qual se habilita, nesta data, Maria do Carmo, viúva do referido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm editos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido fogueiro de locomóvel Ismael Ferreira, bem como ao subsídio do funeral, aos quais se habilitam nesta data, Preciosa de Jesus, Julieta, João, Aristides, Celeste e Rogério Pereira Ferreira, viúva e filhos do aludido ex-agente.

Findo o prazo sem contestação, serão resolvidas estas pretensões.

Caixa de Reformas e Pensões

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de Godofredo dos Santos, maquinista de 2.^a classe, Divisão de Material e Tracção, contribuinte n.^o 1:095, reformado n.^o 1324, à pensão de sobrevivência por ele legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida companhia, nos termos do regulamento de 1887, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de Casimira Jacinta dos Santos viúva.

Findo este prazo, será tomada a deliberação na conformidade das disposições do citado regulamento, para os devidos efeitos.

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (Minho e Douro)

EDITOS DE TRINTA DIAS

O «Diário do Governo», n.^o 294, III série, de 18 de Dezembro de 1937, publica o seguinte:

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Ismael Ferreira, fogueiro de locomóvel, falecido em 31 de Agosto de 1937, à qual se habilitam, nesta data, Preciosa de Jesus, Julieta, João, Aristides, Celeste e Rogério, viúva e filhos do aludido ex-agente.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1:533, assentador de 2.ª classe Joaquim de Sousa, aos quais se habilita, nesta data, Maria do Carmo, viúva do referido reformado.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido guarda reformado do Minho e Douro, António Nunes, aos quais se habilita, nesta data, Albina Nunes, filha do aludido reformado.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (Minho e Douro)**ÉDITOS DE TRINTA DIAS**

A contar da segunda publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por José de Sousa, assentador reformado, falecido em 11 de Novembro de 1937, à qual se habilitam nesta data, Rosa dos Santos Rocha, Virgínia, Amélia, Júlia, Maria, Margarida e Armando, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido chefe de 3.ª classe António Dias Teixeira, aos quais se habilita, nesta data, a viúva, Filomena da Conceição Pinto Teixeira.

Findo o prazo sem constatação, será resolvida esta pretensão.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da data da publicação dêste anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem junto da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por José Pereira, maquinista de 1.ª classe, falecido em 18 de Março de 1937, à qual se habilitam Maria Rosa Barros Pimenta, Maria e Carlos, viúva e filhos do referido empregado.

Findo este prazo serão tomadas deliberações na conformidade das disposições do regulamento da Caixa de Reformas, Pensões e Socorros desta Companhia.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Pagamento do cupão das obrigações de 6 por cento relativo ao 2.º semestre de 1937

São avisados os portadores do cupão n.º 13 das obrigações de 6 por cento de que o seu pagamento, líquido de impostos, terá lugar a partir de 1 de Janeiro de 1938, em escudos ao câmbio do dia sobre Paris, ao preço de:

Frs. franceses 12,42 para a série n.º 1 a 403:043.

Frs. franceses 12,85 para a série n.º 403:044 a 484:845.

O pagamento efectuar-se-á:

Em Lisboa:

Sede da Companhia.

Banco de Portugal.

Banco Fonsecas, Santos & Viana.

No Pôrto:

Filial do Banco Lisboa & Açores.

O pagamento no estrangeiro será efectuado em Paris, Berlim, Londres, Genebra, Bruxelas e Amsterdão, conforme os anúncios publicados nos diversos países.

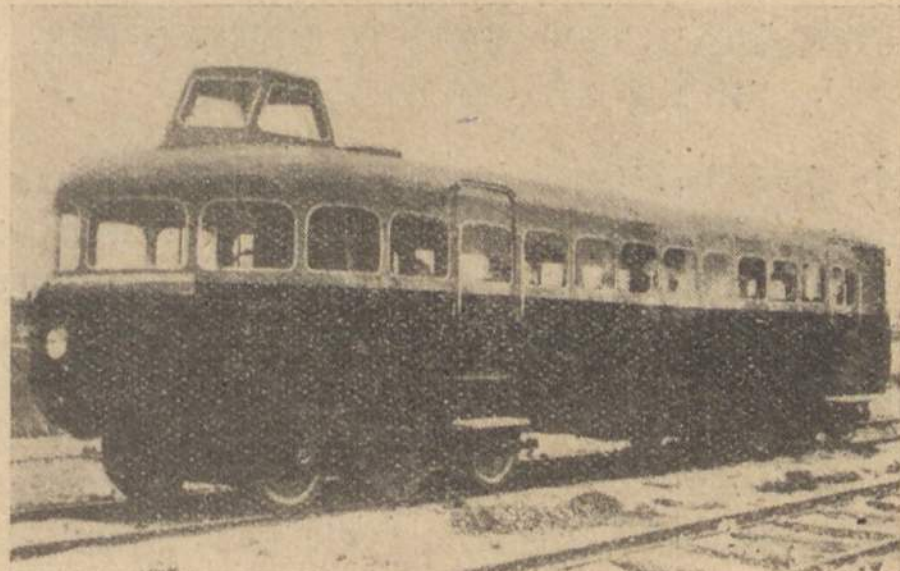
O pagamento na sede da Companhia efectua-se todos os dias úteis, desde as dez e meia às treze e das catorze às quinze horas e meia, e aos sábados desde as dez e meia às doze horas.

Serviço de Contabilidade Central

Caixa de Reformas e Pensões**ÉDITOS DE TRINTA DIAS**

A contar da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de Francisco José Lopes, chefe de 2.ª classe da Exploração, contribuinte n.º 774, reformado n.º 1:102, à pensão de sobrevivência por ele legada como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do regulamento de 1887, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de sua viúva, Maria Bonifácio Branco Lopes.

Findo este prazo, será tomada deliberação na conformidade das disposições do citado regulamento, para os devidos efeitos.



Uma das Michelin's, tipo 1933

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

A NAÇÃO CORPORATIVA

Augusto da Costa, espírito cintilante de perfeito escritor e valor efectivo da nossa geração não precisa de encómios para se afirmar na categoria dos competentes das letras, e nas questões sociais.

Ao publicar a 3.^a edição de *A Nação Corporativa* obra de grande utilidade, repleto de judiciosos comentários da sua autoria, quiz Augusto da Costa ter a amabilidade de nos remeter o seu livro.

Agradecemos a oferta e felicitamos o feliz autor que, em breve espaço de tempo logrou esgotar duas edições, para sua glória e vantagem dos estudiosos que muito têm a lucrar com os ensinamentos expedidos.



BOAS FESTAS

Recebemos e agradecemos cartões e telegramas de boas festas que nos foram enviados pelas seguintes casas:

Liga dos Combatentes da Grande Guerra.
Impressora, L.^{da}.
Nicolás Romero.
José Santos, L.^{da}.
Escritório Técnico de Representações, L.^{da}.
Francisco Bernardino.
Sebastião Mendes.
Mandarin Chinez.
A. de Campos Júnior.
Bertrand, (Irmãos), L.^{da}.
Banco Fonsecas, Santos & Vianna.

A todos com os nossos agradecimentos os desejos de Ano Novo feliz.



LINHAS PORTUGUESAS

A ESTAÇÃO DE RIO TINTO VAI SER
DOTADA COM VÁRIOS BENEFÍCIOS
E NECESSITA DOUTROS

Na área da estação ferroviária de Rio Tinto vão realiza-se obras, há muito julgadas necessárias, tais como a vedação a pedra e gradeamento dos muros, assentamento de novas linhas de resguardo e acesso ao depósito de carvão de S. Pedro da Cova e construção de um novo cais de mercadorias, de um posto de sinalização e manobras de agulhas, por sistema eléctrico, e de uma plataforma, do lado oposto, idêntica aquela com que se projecta dotar a nova estação.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

TRINDADE—15,30—«Riquezas da sua avó» e «Bóas Entradas»—21,45—«Riquezas da sua avó».
AVENIDA—15,30 e 21,30—«A nova rica» e «A ceia das sogras».
VARIEDADES 16, 20,30 e 23 «Olaré quem brinca!».
MARIA VITÓRIA—16, 20,45 e 23 «O cartaz de Lisboa».
APOLO—15,30, 20,45 e 23—«A alegria do bairro».
NACIONAL—16 e 21,30—«Camaradas...».
EDEN—16—«O preto mazalipatão». 20,45 e 23—«Palancé».
COLISEU—15,30 e 21,30 Nova Companhia de Circo.

CINEMAS

POLITEAMA—15,15 e 21,30—«Uma aventura de Bufalo Bill».
S. LUIZ—15 e 21,30—«Lobos do mar».
TIVOLI—15,30 e 21,30—«A carga da brigada ligeira».
CENTRAL—15,30 e 21,30—«Bocacio».
CONDES—15 e 21,15—«Essa pequena de Paris».
CAPITÓLIO—14 às 19 e 21—«A princesa diverte-se».
ODÉON—15,30 e 21,30—«A esposa do inimigo publico».
PALÁCIO—15,30 e 21,30—«A esposa do inimigo publico».
LYS—14,30 e 21,15—«Nobreza cigana».
CHIADO TERRASSE—15, 17 e 21,15—«Nobreza cigana».
PARIS—15 e 21—«Cavaleiro sem armas».
SALÃO PORTUGAL—15 e 21—«Trolka».
PALATINO—14,30 e 21—«Revolução de Maio».
OLIMPIA—Das 14 às 24 horas—Sempre novos programas.
REX—15 e 21,15—«O concerto na corte».
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
EDEN-CINEMA—15 e 21—«Tudo por amor».
ROYAL—15 e 21—«Caim e Mabel».
PROMOTORA.
IMPERIAL—Rua Francisco Sanches.
CINE-ROSSIO.
SALÃO IDEAL (Loreto) Cinema sonoro.
CINEMA-RESTAURADORES.
CINE-ORIENTE—15 e 21—«Valentia de Ken Maynard».
EUROPA—15 e 21—«A lei da floresta».
CINE-BELGICA—Rua da Beneficência (ao Régo).
MAX-CINE—Rua Barão de Sabrosa.
JARDIM-CINEMA—15 e 21—«Os doidos do ar».
BELEM-JARDIM 15 e 21—«Aventuras de Robinson Crusoe».

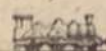
JARDIM ZOOLÓGICO—Exposição de animais todos os dias.



CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

LOURENÇO MARQUES

Os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques acabam de receber novas carruagens para passageiros, das três classes, de fabrico inglês, do mais moderno material que nas fábricas de Londres se executa, incluindo uma carroagem-salão para uso do Governador geral da colónia.



CONGRESSO

Da Associação Portuguesa para o Progresso das Ciências

Na segunda quinzena de Abril, realiza-se o congresso da Associação Portuguesa para o Progresso das Ciências. Os congressistas que desejem apresentar comunicações devem enviar o respectivo original até o fim do mês de Fevereiro, ao secretário geral do congresso, Faculdade de Ciências de Lisboa. A inscrição do membro livre custa 20\$00.