

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

Ponte da Porta do Ouro. — Aniversário de «A Voz».
— Um velho problema, O Couto Mineiro do Lena,
pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — D. Ju-
lieta de Mendonça e Costa. — Caminhos de Ferro Co-
loniais. — A grave situação dos Caminhos de Ferro,
pelo Eng.º AVELAR RUAS. — Linhas Portuguesas.
— Portugal Turístico. — O Pôrto de Lisboa e as suas
obras, pelo Prof. de Eng.ª A. DE M. CID PERES-
TRELO. — Teatros e Cinemas. — Os nossos mortos. —
Brindes e Calendários. — Publicações recebidas. — Há
:: :: :: quarenta anos. — Parte oficial. :: :: ::

1 9 3 8

ANO 50.º

1 DE FEVEREIRO

NÚMERO 1203

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUSA
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

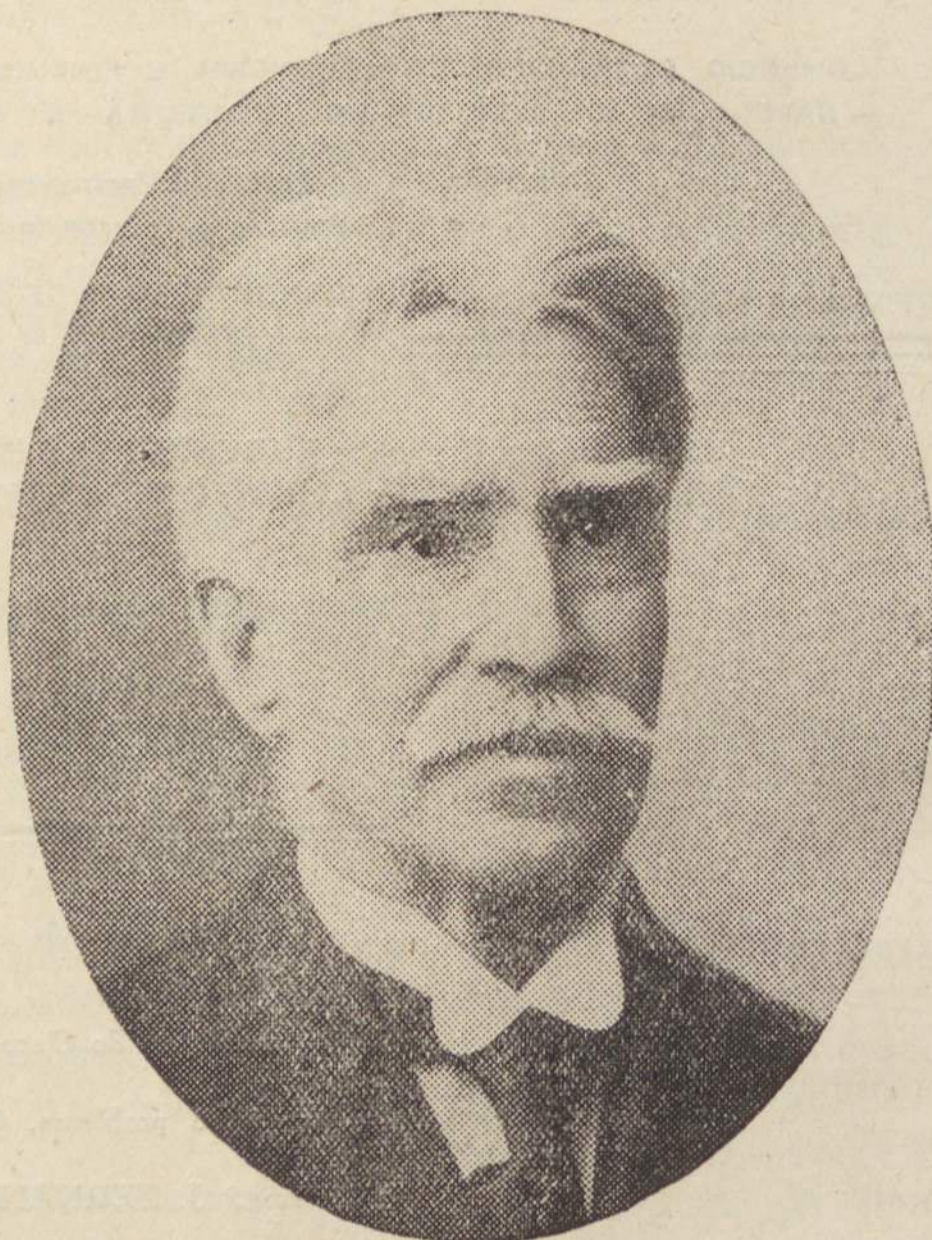
General JOÃO DE ALMEIDA
General RAÚL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO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

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

ANIVERSÁRIO DE «A VOZ»

PASSOU no dia 29 do mês findo o XI.º aniversário do jornal «A Voz» diário católico, que tão nobremente tem defendido nas suas colunas os interesses da Igreja e a Causa Nacionalista no nosso país. A Empresa do importante diário promo-



ENG.º JOSÉ FERNANDO DE SOUZA

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

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

veu a celebração de uma missa em acção de graças, na Igreja da Encarnação, a que assistiram grande parte dos empregados no jornal e alguns amigos.

Ao seu ilustre chefe e nosso querido director vão as nossas felicitações acompanhadas do desejo de longa vida para a publicação que superiormente dirige à qual o país deve assinalados serviços esquecidos talvez, como tantos outros.

Ao seu chefe da Redacção, Pedro Correia Marques, nosso velho amigo e camarada vai também o nosso cartão de felicitações com desejo de bastantes anos de vida, manifesto prazer dos que nesta casa trabalham e que sabem avaliar os sacrifícios que são necessários para manter uma publicação que se imponha através de todas as vicissitudes da vida.

A todo o pessoal de «A Voz» a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» deseja prosperidades.

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

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

UM VELHO PROBLEMA

O COUTO MINEIRO

DO LENA

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

HÁ cerca de 15 anos a louvável iniciativa de um homem empreendedor e tenaz na sua acção, Carlos Ahrends, procurou levar a efeito a larga exploração de carvão do chamado Couto Mineiro do Lena, que ia, na extensão de algumas dezenas de quilómetros, de Batalha até Valverde, passando por Pôrto de Mós.

Eram vastos jazigos de linhites de valor desigual, mas friáveis e demasiado abundantes de cinzas, outras aproximando-se, na qualidade da hulha, podendo ser transportadas e queimadas sós ou misturadas com a hulha. Prestavam-se essas linhites ao fabrico de briquetes e podiam as mais inferiores ser queimadas no local da extracção numa central termo-eléctrica destinada a fornecer energia à vasta região de que era o centro.

O complemento essencial da lavra das minas eram os transportes por caminho de ferro, para o que se construiu uma linha mineira de 0^m,60 de Batalha à Martingança, em contacto aí com a linha de Oeste.

Estavam previstas na região várias linhas de 1^m, algumas das quais foram classificadas e concedidas em 1912.

Citaremos em primeiro lugar a transversal de turismo de Tomar à Nazaré por Pôrto de Mós com um ramal de Batalha a Leiria classificadas em 1912 e as linhas de Entroncamento a Gouveia por Tomar, de via de 1^m e a transversal de via larga de Setil a Peniche, classificadas em 1907.

Fôra proposta e ficara por classificar uma linha de via de 1^m do Entroncamento a Rio Maior, passando por Torres Novas e Alcanena.

Quando a Empresa Mineira do Lena, constituída por Carlos Ahrends, procurou activar a exploração e angariar os capitais precisos, transferiu as suas concessões para a *The Match and Tobacco Timber Supply Co.*, companhia portuguesa fundada pela dos Fosforos.

Entrava no plano ligar as minas entre si e com a linha de Oeste e a de Norte-Leste no Entroncamento pelo prolongamento da linha mineira, iniciada com a largura de 0^m,60 e alargada logo depois para 1^m.

Era seu empenho especial essa ligação com o Entroncamento, que lhe permitisse trazer aos depósitos da C. P. as linhites susceptíveis de consumo directo e as briquetes que se fabricassem com os outros em Pôrto de Mós por haver ali a água necessária, que na Batalha escasseava. Ali se instalaria também a central eléctrica.

A linha mineira Martingança-Batalha-Pôrto de Mós-Mendiga teria o trôço comum Batalha-Pôrto de Mós com a de interesse geral Tomar-Nazaré e ligar-se-ia com o Entroncamento por um pequeno ramal da Mendiga a Alqueidão, e com a transversal de interesse geral Entroncamento-Rio Maior. Coincidiram estes projectos com a elaboração do plano geral da rede ferroviária, então confiada a uma comissão técnica.

A *Match* tinha então em construção adeantada, como linha mineira, a de Batalha por Pôrto de Mós e Serro Ventoso à Mendiga, onde se estraía o melhor carvão e em exploração com 1^m o trôço Martingança-Batalha. Eram 40 quilómetros de Martingança à Mendiga construídos sem encargo para o Estado.

Foi então pedido com garantia de anuidade o prolongamento da Mendiga ao Entroncamento por Alqueidão, Monsanto, Alcanena e Torres Novas, linha fácil, sem grandes obras de arte nem ondulações notáveis do perfil, que poderia ser mais tarde prolongada de Alqueidão a Rio Maior depois de construída a transversal Setil-Caldas, para cuja construção se providenciara havia pouco por decreto que opposições indevidas fizeram ficar letra morta.

A comissão revisora do plano da rede foi então ouvida àcerca dessa pretensão.

Foi também ouvido em seguida o Conselho Superior de Caminhos de Ferro que já ponde-

rara anteriormente que se devia classificar a linha de 1^m do Entroncamento a Rio Maior completada com o ramal de Alqueidão à Mendiga; que devia ser declarada de interesse geral a linha mineira de Martingança à Mendiga; que uma e outra e as de via de 1^m que viessem a ser classificadas entre as linhas do Norte e Oeste deviam constituir um grupo com unidade de exploração, tendo por núcleo a linha de Martingança a Mendiga; que o trôço do Entroncamento a Alqueidão e o ramal da Mendiga deviam ser concedidos à *Matchs* nos termos requeridos, com garantia de anuidade por 90 anos e com o compromisso de ser por ela aceita a concessão das restantes linhas do grupo, quando o Governo julgasse conveniente, nas mesmas condições.

Surgiram representações contra a via estreita na linha do Entroncamento-Rio Maior. Depois de apreciadas e rejeitadas, publicou-se o Decreto n.º 14.866 de 3 de Janeiro de 1928, que classificou a linha e o ramal de Mendiga com via de 1^m, e declarou de interesse geral a de Martingança à Mendiga.

A consequência lógica desse contrato devia ser a celebração de concessão com a *Match*, pois fôra publicado o Decreto n.º 15.069 de 14 de Fevereiro de 1928, que autorizava o Governo a fazer essa concessão.

Surgiu nessa altura um pedido de concessão de outra entidade da linha de Tomar à Nazaré. O que havia que fazer era celebrar o contrato com a *Match*, previsto no Decreto 15.069, excluindo-se a linha Tomar-Nazaré se ela assim o pedisse e o Governo julgasse atendível a escusa.

Nesse caso outra providência se tomaria.

Entretanto a *Match* obtivera um empréstimo de 20.000 contos pela Caixa Geral de Depósitos, autorizado por Decreto 13.083 de 21 de Julho de 1927. O juro foi de 9 %, pago adiantadamente em cada ano com a amortização em 10 anos, podendo ser prorrogado por mais 5 anos ou antecipado.

Em Junho de 1928 havia que pagar 2.000 contos da primeira letra e mais os juros.

Quando em 1929 se vencia segunda letra, foi recusado o adiamento de pagamento.

Em 16 de Março de 1930 faz a «Gazeta» resenha dos factos ocorridos.

Estava construída a linha de Martingança à Mendiga. Tinham-se adquirido carruagens e vagões e cometera-se o erro de autorizar três classes para os passageiros.

O material era pesado e luxuoso e complicava a exploração por essa previsão de 3 classes. Tinham-se adquirido locomotivas *Mikado* para poder rebocar pesados combóios, que encontrariam dificuldades na exploração.

Urgia construir a linha da Mendiga ao Entroncamento e resolver de vez a construção da linha de Tomar à Nazaré com um pequeno ramal de via larga da Chão de Maças a Fátima.

Dando a precedência ao trôço de Chão de Maças a Pôrto de Mós e Entroncamento à Mendiga, seriam construídos 100 quilómetros de linhas.

No referido artigo encaravam-se os diversos aspectos do problema, no qual se incluía a conversão do empréstimo efectuado com redução do juro, alargamento do prazo de amortização e substituição por obrigações das que houvessem de ser emitidas para as novas construções.

* * *

Que se passou depois?

As previsões formais e reiteradas dos competentes acerca dos jazigos do carvão da Berra falharam e levaram a determinar novas pesquisas por sondagens.

Ocorreu o desastre financeiro da *Match*, substituída pela Empresa Mineira do Lena, que explorou o caminho de ferro entre Martingança e Pôrto de Mós com deficiências de tráfego, que levou a suspender o serviço público. Explora também a central eléctrica, susceptível de maior actividade, se lograsse, como é legítimo, obter mais largo campo de acção.

O Decreto 22.378 de 28 de Março de 1933 suspendeu as autorizações para contratar linhas com garantia de juro.

A propósito do Lena lê-se o seguinte numa interessante entrevista da «Voz» publicada há poucos dias:

A CENTRAL ELÉCTRICA

Das minas passámos à central eléctrica, esplendida e moderníssima instalação.

Duas caldeiras «*Babcoch*», uma de 1.000 kw e outra de 500, construídas especialmente para a

queima do carvão Batalha e para o seu máximo aproveitamento. Estas caldeiras, uma, a de 500, é de grelha rotativa e a segunda que tem dado optimos resultados é do tipo «Davy», a primeira que foi montada em Portugal. Na nave central encontram-se os dois turbo-grupos de 600 Kws cada com toda a aparelhagem inerente, aparelhos registadores de precisão, etc., etc.

Verdadeiramente uma central moderna, bem equipada, numa ordem e limpeza impecáveis!

Na mesma entrevista examinava o que deve ser o futuro da empresa.

O FUTURO DO LENA

— *De facto nunca pensei que a Empresa Mineira do Lena, de cuja existência vagamente tinha ouvido falar como de uma causa perdida, representasse um valor tão importante que podia ser aproveitado em favor da riqueza nacional.* Expressando esse meu pensamento conjuntamente com as minhas felicitações pela ordem no trabalho e disciplina que constatei, obtive como resposta o seguinte: «*A casa é grande e por ela estar limpa e arrumada, não se iluda com as aparências duma passada opulência!*»

— Herdamos da «Match» um palácio em ruínas, encargos enormíssimos para com o Estado, que tem a hipoteca de todo o nosso Activo e tem sido muito difícil mante-lo, e muito mais ainda reconstitui-lo, o que temos conseguido, devido a muita economia, grande sacrifício, muito boa vontade e condescendência, tanto da parte das estâncias officiais, como daqueles que trabalham nela.

— *Quais são as causas das dificuldades com que lutam, se têm uma indústria bem montada e a matéria prima em abundância, segundo pode observar?*

— De facto, temos carvão, e o resultado das sondagens na mina da Batalha não nos deve trazer surpresas, e, se assim fôr, dentro de poucos meses teremos recolhido alguns milhões de toneladas. A resolução imediata do problema do Lena está exactamente na utilização prática e económica dêsse carvão, queimando-o à boca da mina e transformando-o em energia eléctrica, visto que o seu grande teor em cinza não suporta os gastos de transporte. Estamos trabalhando com a nossa central em péssimas condições de aproveitamento! De dia fornecemos energia à Fábrica de Fiação e Tecido de Alcobaça, e de noite às Câmaras Municipais de Alcobaça, Porto de Mós e Batalha; mas o consumo é tão insignificante que a partir das 17 horas até às 8 da manhã do dia seguinte a central trabalha quasi sem carga!

— *Seria então urgente criar novos mercados ao Lena para a colocação da sua energia?*

— Certamente.

— *E esses mercados existem?*

— Existem.

— *Mas então... é o ovo de Colombo?*

— É, de facto, mas falta-nos o principal... o ovo.

— *E quais seriam esses mercados?*

— Aqueles que deviam ser inerentes ao raio de influência do Lena: Leiria, Marinha Grande e sul de Alcobaça.

— *Mas a Federação das Câmaras Municipais de Oeste não resolveria o problema, indo buscar, como consta, energia ao Lena e à Hidro Eléctrica do Alto Alentejo para abastecer toda a zona de Oeste, compreendida entre Alcobaça e Oeiras?*

— É possível; tudo é função de preço a que nos pagarão o quilovatio e da rapidez na execução da rede. E compreende, não vale a pena estar a esgotar uma reserva de carvão importante, que representa uma riqueza nacional e que pode ter importância capital em qualquer momento crítico do país, sem que haja uma compensação, que beneficie o Estado e a indústria que o explora, em garantia da estabilidade da mesma e da sua continuidade. De resto, a participação que o Estado tem hoje no Lena é tão grande que os seus interesses estão intimamente ligados aos dela.

Como se vê, duas providências se impõem, aguardando melhor futuro depois de completadas as sondagens:

1.^a — Autorisação de um serviço de mercadorias eventual e sem sujeição a exploração regular e quotidiana, uma espécie de camionagem ferroviária, que seria de grande utilidade para a região e daria à Empresa receitas apreciáveis, com o que lucraria o Estado como credor;

2.^a — A ampliação da Central Eléctrica, não se lhe cerceando o mercado e realizando plenamente o que sempre foi preconizado: o largo aproveitamento das linhites numa central termo-eléctrica, que tem a sua natural zona de consumo.

Não só por motivos de ordem geral, como pelos capitais que o Estado tem immobilizados na Empresa, impõe-se a pronta e rasoável solução dêsse dois problemas.



O tempo passa...

...mas os saltos GALO ficam! prefira pois os saltos GALO

Leacock (Lisboa), L.^{da}

AVENIDA 24 DE JULHO, 102
LISBOA

D. Julieta de Mendonça e Costa

Pelo falecimento da Ex.^{ma} Sr.^a D. Julieta de Mendonça e Costa, filha do fundador desta Revista, Sr. Leonildo de Mendonça e Costa, já falecido, foram recebidos nesta redacção, dirigidos ao nosso Director Carlos d'Ornellas, cartões, cartas e telegramas das seguintes pessoas:

D. Elvira Gil, General Teixeira Botelho, Dr. Geremias da Silva, D. Jesús Schéz-Arjona y de Velasco, Capitão-médico do Exército Espanhol Nacionalista D. Ernesto Sanchez, Dr. Arturo Orive Flores, Jacinto de Vasconcelos, D. Eladio S. Abarca, Engenheiro Fernando Arruda, José Esteves d'Araujo, Angelo de Azevedo e Silva Ferreira, Fernando Correia de Pinho, Mário Graça, Alfredo Talones, José da Natividade Gaspar, Capitão Jayme Jacinto Gallo, Manuel Principe Ceia, A. Martins de Sousa, D. Juan Sanchez Iglésias, etc..

* * *

Também foi recebido um officio de condolências da Junta para a Assistência dos Feridos de Ciudad Rodrigo.

* * *

As «Siervas de Maria» que auxiliam o Hospital de La Passion de Ciudad Rodrigo também enviaram condolências ao nosso Director Carlos d'Ornellas e comunicaram que na capela do referido Hospital vai celebrar-se uma missa em sufrágio da alma de D. Julieta de Mendonça e Costa, officio a que assistirá todo o corpo médico do Hospital, feridos da Guerra, monjas e todo o pessoal que trabalha no referido estabelecimento.

A adorável carta das «Siervas de Maria» é assinada pela Soror Angeles Gorostija.

MISSA

Na Igreja dos Mártires celebra-se missa no dia 5, pelas 9 horas, por alma de D. Julieta de Mendonça e Costa, comemorando o 30.^o dia do seu falecimento.

CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

MOÇAMBIQUE

Sob a presidência do director geral do Fomento interino, sr. Sá Carneiro, reuniu o Conselho Técnico do Fomento Colonial (Ministério das Colónias), para apreciar e discutir o caderno de encargos para a construção do Caminho de Ferro de Tete e apreciar e dar o seu parecer ácerca do plano de estradas de Moçambique.

— Uma comissão de vistorias, chefiada pelo engenheiro sr. Portugal Colaço, aprovou a construção de um novo troço do Caminho de Ferro de Moçambique, que alcança a riquíssima região de Malusso. O novo troço deve ser aberto à exploração no corrente mês.

— O relatório da administração dos caminhos de ferro e transportes do Estado acusa um saldo nos resultados da exploração de 1934-35 no valor de 575.093 libras. Os mesmos serviços, segundo o referido relatório, empregam actualmente 1.339 europeus e 2.843 indigenas.

— Como noticiámos já, foi inaugurada à exploração a nova linha do Caminho de Ferro do Limpopo. Parte de Ungubana (antiga Magude), e, numa extensão total de 85 quilómetros, atinge Guijá.

Segundo informações, para além do rio Incomáti, ou seja desde a actual estação de Magude até o Guijá, a linha está já definitivamente assente. O troço de Ungubana ao rio é, porém, ainda provisório, não seguindo o verdadeiro traçado que fica ao lado da via agora utilizada e a um nível mais elevado.

As duas grandes pontes, sobre o Chassimo e sobre o Incomáti, estão ainda em construção. Os trabalhos estiveram interrompidos durante algum tempo, em virtude de no plano de trabalhos da Missão Técnica ter sido incluído o estudo da ponte que havia sido já estudada e iniciada pelos caminhos de ferro da Colónia. Por outro lado, as grandes cheias de Fevereiro do ano findo vieram trazer novos ensinamentos para o cálculo das pontes e, em alguns pontos, para o traçado da linha. Tanto numa como noutra daquelas pontes, o comprimento dos taboleiros teve de ser aumentado, de modo a fazer-se o encontro em pontos absolutamente defendidos das cheias. Os estudos inicialmente feitos tinham, naturalmente, tomado em conta os elementos das inundações de anos anteriores, mas as cheias de 1937 assumiram extraordinárias proporções e levaram a modificar aqueles estudos. Não pode ainda prever-se quando todos os trabalhos do troço Ungubana-Incomáti estarão terminados e quando a linha entrará definitivamente em serviço.

É interessante registar que já no primeiro dia de utilização da nova linha houve um apreciável movimento de passageiros.

A GRAVE SITUAÇÃO

DOS

CAMINHOS DE FERRO

Pelo Eng.^o AVELAR RUAS

I

A situação dos nossos caminhos de ferro é de tal modo grave que, apesar da falta de elementos, devida ao atraso com que são publicadas as estatísticas oficiais ⁽¹⁾, vamos procurar dar ideia, para o conjunto das Companhias, dos resultados da exploração em 1937 fazendo, ao mesmo tempo, a comparação com os obtidos desde 1934 ⁽²⁾.

PASSAGEIROS

A quantidade de passageiros transportados em toda a rede e a respectiva receita, nos anos de 1934 a 1936, foi:

	Quantidade	Receita (Contos)
1934	24.153.000	109.828
1935	24.748.800	109.133
1936	25.690.362	106.922

Em 1937 e 1936, de Janeiro a Agosto, foi:

	Quantidade	Receita
1936 } Janeiro	16.833.880	69.870
1937 } a Agosto	17.210.300	69.166

Destes números e dos gráficos juntos conclue-se que, de 1933 para cá, a quantidade de passageiros transportados vem aumentando, o mesmo não sucedendo, porém, à receita que tendo aumentado de 1933 para 1934 vem depois baixando, embora pouco.

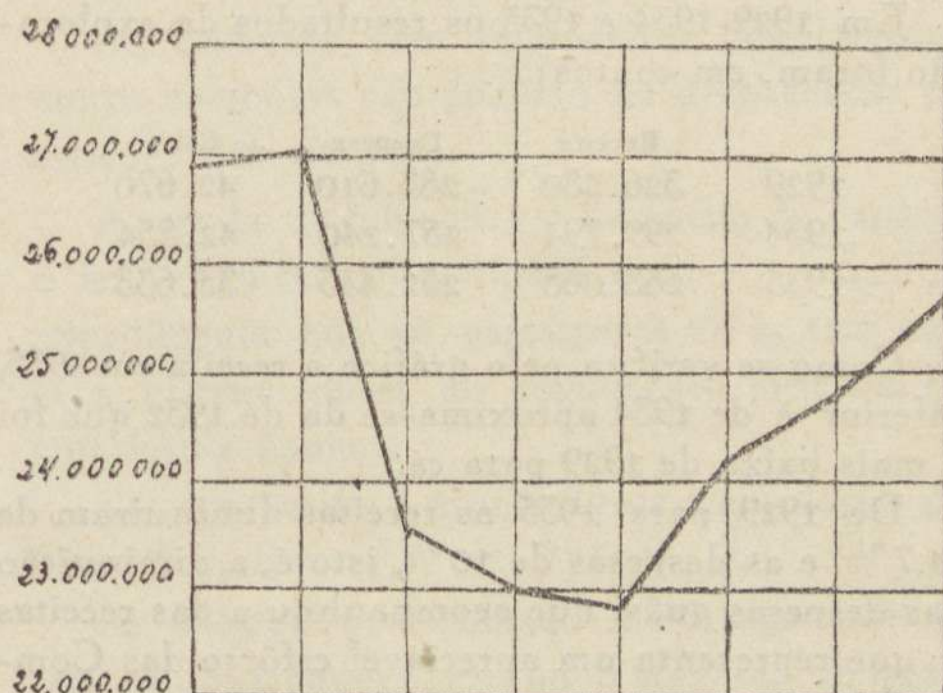
De 1934 para 1936 emquanto a quantidade de passageiros aumentou de 6 % a receita respectiva diminuiu de 2,6 %.

Esta baixa de receitas deve-se principalmente à fuga dos passageiros para a 3.^a classe, com prejuizo da 2.^a e especialmente da 1.^a e ainda aos preços especiais, reduzidos, com que as Companhias têm pretendido desenvolver o tráfego de passageiros.

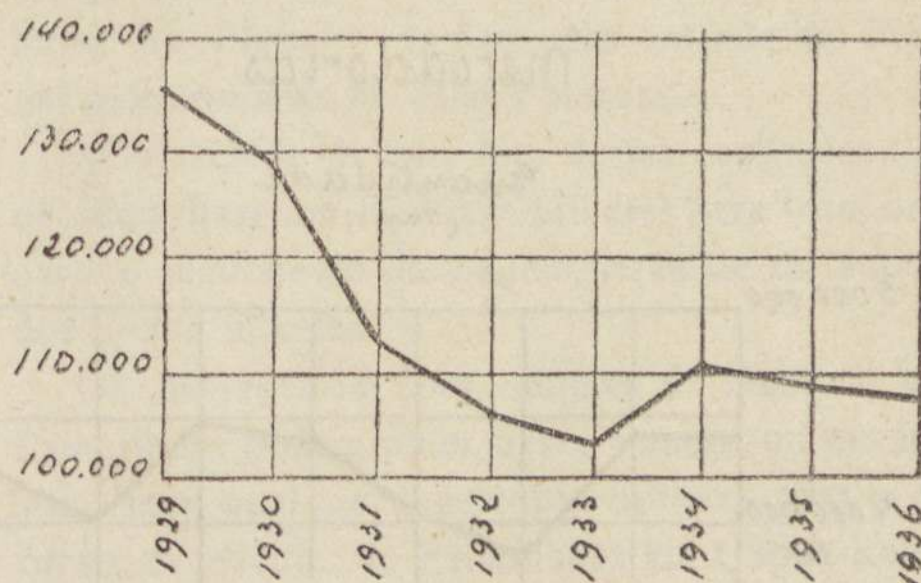
⁽¹⁾ Os números relativos a 1934 e 1935 são os dos relatórios da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e os de 1936 e 1937 dos boletins do Instituto Nacional de Estatística.

⁽²⁾ Para os anos de 1924 a 1934 vêr os números da «Gazeta» de 1 e 16 de Março e 1 de Abril de 1936.

Passageiros
Quantidade



Receita
(contos)



MERCADORIAS

De 1934 a 1936 a tonelagem transportada e a respectiva receita foi:

1934	4.484.650	189.348
1935	4.075.910	178.933
1936	4.255.826	180.239

e em 1937 e 1936, de Janeiro a Agosto:

1936	2.585.408	109.490
1937	2.669.187	108.512

Houve, como se vê nos gráficos, uma baixa acentuada, em 1935.

Em 1936 e relativamente a 1934 a tonelagem baixou de 5,1 % e a receita de 4,8 %.

Em 1937 e relativamente a 1936 nota-se um aumento de tonelagem e um abaixamento de receitas o que se deve atribuir, em grande parte ao aumento de mercadorias pobres ou que o interesse nacional obriga a transportar a baixo preço (mi-

nérios, toros, etc.) e à fuga para a camionagem, das mercadorias ricas.

RECEITAS E DESPESAS DA EXPLORAÇÃO

Em 1929-1934 e 1935 os resultados da exploração foram, em contos:

	Receita	Despesa	Saldo
1929	326.280	283.610	42.670
1934	299.794	257.240	42.554
1935	288.068	252.435	35.633

Como se verifica pelo gráfico a receita em 1935, inferior à de 1934 aproxima-se da de 1932 que foi a mais baixa de 1929 para cá.

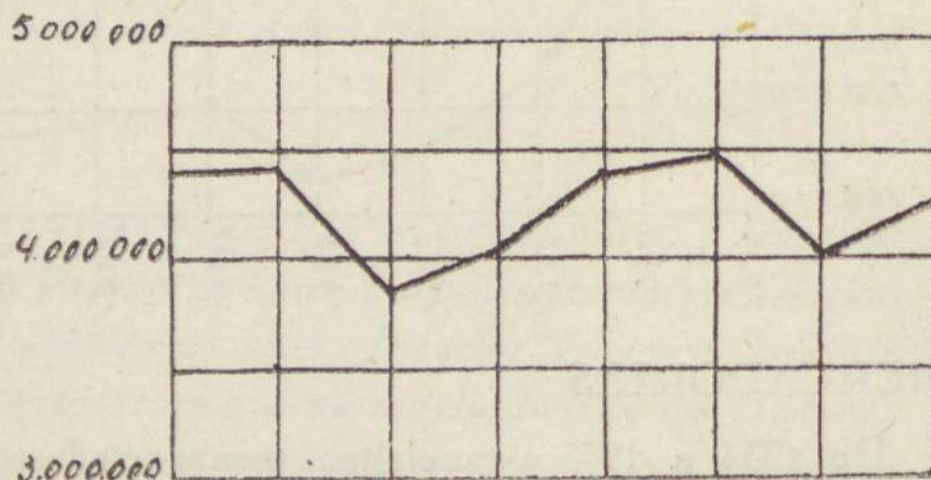
De 1929 para 1935 as receitas diminuíram de 11,7% e as despesas de 10%, isto é, a diminuição das despesas quasi que acompanhou a das receitas o que representa um apreciável esforço das Companhias.

Em 1936 a receita de passageiros e mercadorias, cuja soma pouco difere da receita total, foi de 287.161 contos, isto é, um pouco inferior à de 1935..

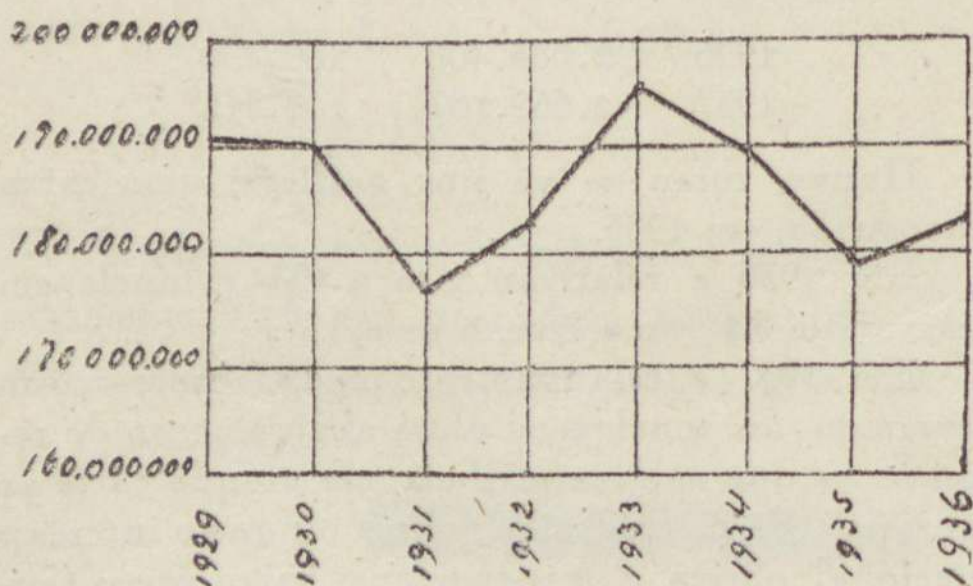
Em 1937, de Janeiro a Agosto, aquela mesma

Mercadorias

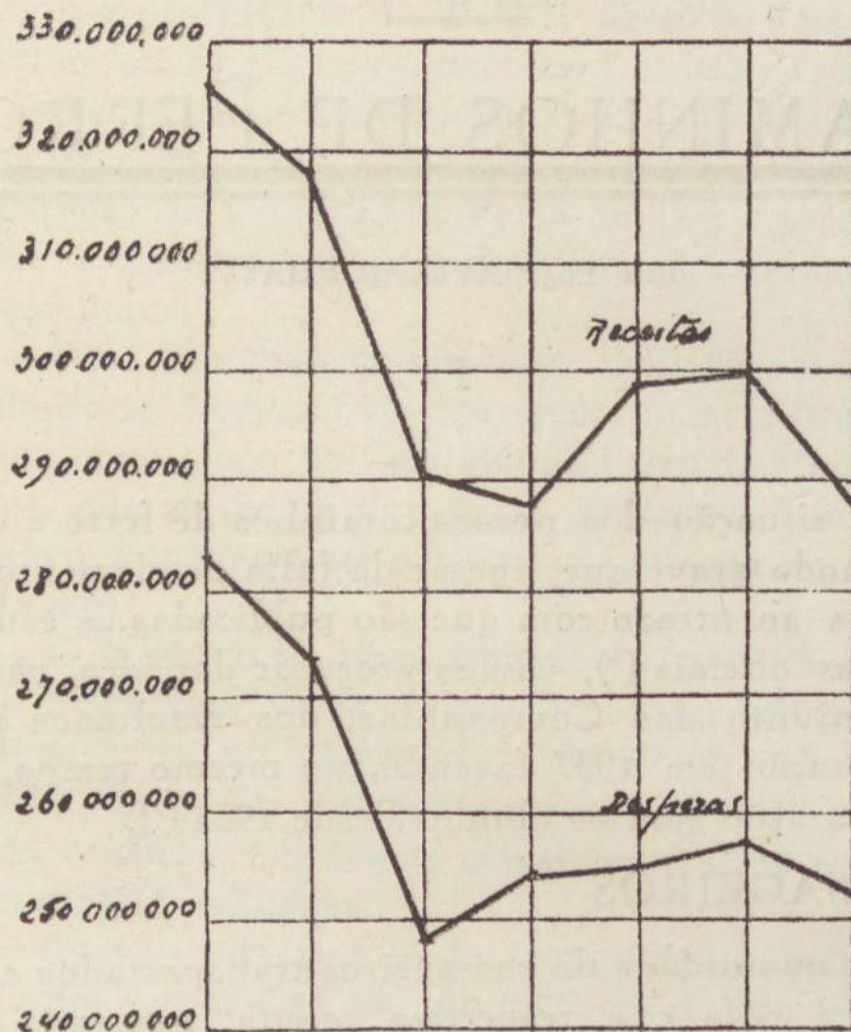
Quantidade
(Ton)



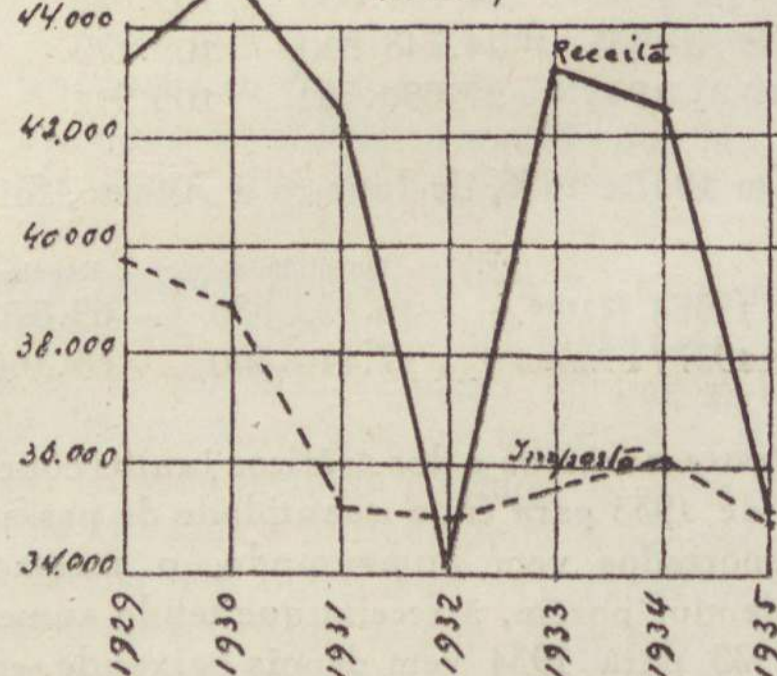
Receita
(contos)



Receitas e despesas totais da Exploração (contos)



Receitas líquidas da Exploração e imposto ferroviário (contos)



receita foi de 177.678, inferior à do mesmo período de 1936 que foi de 179.360 contos.

Em resumo, no conjunto da rede, as receitas vêm diminuindo e numa proporção que já não pode ser acompanhada pela redução das despesas a não ser que se siga uma orientação completamente diferente da seguida até agora.

* * *

Desde 1930, com a queda brusca das receitas e que, mais ou menos se tem mantido, as Companhias têm vivido num regimen de penúria que grandemente tem prejudicado os seus serviços que, assim, não tem tido possibilidade de se mo-

LINHAS PORTUGUESAS

Serviço internacional

Os serviços directos entre Portugal e França e outros países, passaram a estar sujeitos às seguintes disposições:

Os passageiros que desejem seguir directamente para França e além, terão de utilizar a carruagem directa (lugares comuns de 1.^a e 2.^a classes e camas) que circula entre Lisboa e Irun pelo comboio rápido n.º 51 e pelos comboios em ligação.

A esses passageiros é permitido adquirirem, nas estações habilitadas a vende-los, bilhetes de simples ida para qualquer das estações francesas, belgas ou britânicas indicadas nas tarifas n.ºs 301-302, 401 e 402 de grande velocidade. Até resolução em contrário, está suspensa a venda dos bilhetes de ida e volta prevista nas citadas tarifas.

Se a viagem fôr feita por outros comboios, terão os passageiros de munir-se de bilhetes para Irun onde terão de ocupar-se do seu seguimento bem como do das suas bagagens até Hendaye.

A estação de Hendaye está habilitada a vender bilhetes e a efectuar o despacho de bagagens para qualquer estação francesa e ainda para todas as estações belgas e britânicas indicadas como destino nas tarifas n.ºs 401 e 402 da C. P.

dernizarem nem, mesmo, em muitos casos, de se manterem convenientemente.

Se ao saldo, indicado, para o exercício de 1935 tirarmos a renda fixa a pagar ao estado pelo assentamento das suas linhas, ficará apenas 30.349 contos. O saldo em 1937 seria apenas um pouco inferior a este, tendo em vista as receitas, se se não tivesse dado o aumento, fora de todas as previsões, dos preços do carvão e aço que atingiram 60 % e 100 % respectivamente, embora nesta data tenham já baixado um pouco.

Dêste aumento de preços deve ter resultado, em 1937, um excesso de despesa certamente não inferior a 18.000 contos pelo que o saldo da exploração, neste ano, tendo em conta a renda a pagar ao Estado, não deve ir além de 12.000 contos quantia esta insuficiente para cobrir os encargos de capital e outros, obrigatórios.

Entramos assim, bem claramente, no regimen de falência.

As bagagens dos passageiros que utilizem o serviço directo acima indicado poderão ser expedidas directamente para as estações de destino em França ou mais além, em conformidade com as tarifas internacionais em vigor.

As bagagens com seguimento por quaisquer outros comboios não poderão ser despachadas para estações além de Irun.

A venda de bilhetes e o despacho de bagagens é feito sem responsabilidade alguma por qualquer impedimento que os passageiros ou as suas bagagens possam sofrer no seguimento além da fronteira luso-espanhola.

Não se aceita a expedição de mercadorias para França ou além.

Os passageiros destinados a Portugal que utilizem entre Hendaye e Irun o comboio de ligação com o comboio espanhol pelo qual circula a carruagem directa com lugares de 1.^a e 2.^a classes e de camas Irun-Lisboa (chegada a Lisboa pelo comboio rápido n.º 56) poderão adquirir só em Hendaye bilhetes directos de simples ida, para Guarda, Pampilhosa ou Figueira da Foz para entrada em Portugal pela fronteira de Vilar Formoso.

Se a viagem fôr feita fora destas condições terão de adquirir-se em Hendaye bilhetes para Irun, onde, para o seguimento da viagem, terão de ser adquiridos novos bilhetes.

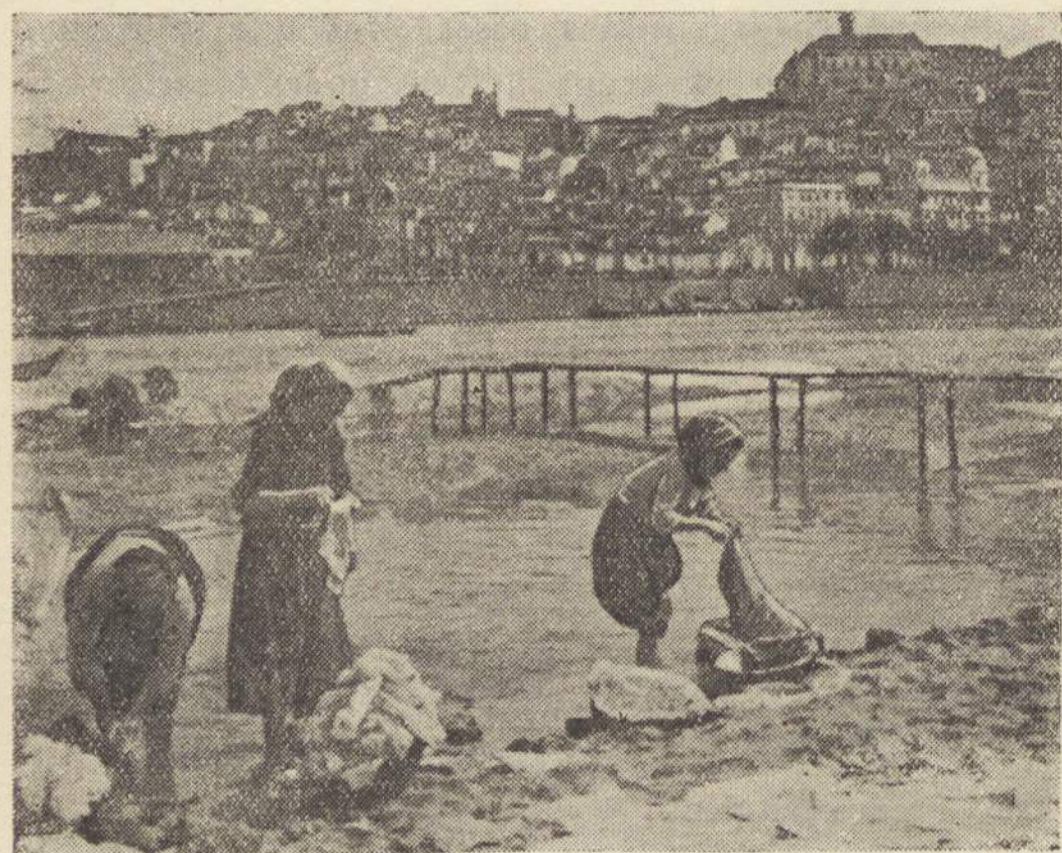
Os passageiros com bilhetes de Hendaye para Pampilhosa podem obter nessa estação ou em trânsito, sem qualquer aumento, bilhetes para o percurso excedente de Pampilhosa até Lisboa-Rossio, Entroncamento, Coimbra ou Pôrto.

Até resolução em contrário, está suspensa a venda, na Bélgica e na Grã-Bretanha, dos bilhetes de simples ida ou de ida e volta para destinos portugueses, previstos nas tarifas n.ºs 401 e 402 de grande velocidade, respectivamente.

Os portadores de bilhetes da procedência de Hendaye podem despachar as suas bagagens directamente, por via Vilar Formoso, para a Guarda, Figueira da Foz e Pampilhosa e ainda para Lisboa-Rossio, Entroncamento Coimbra ou Pôrto, quando, exibindo bilhete para Pampilhosa, declararem ser qualquer daquelas estações o seu destino.

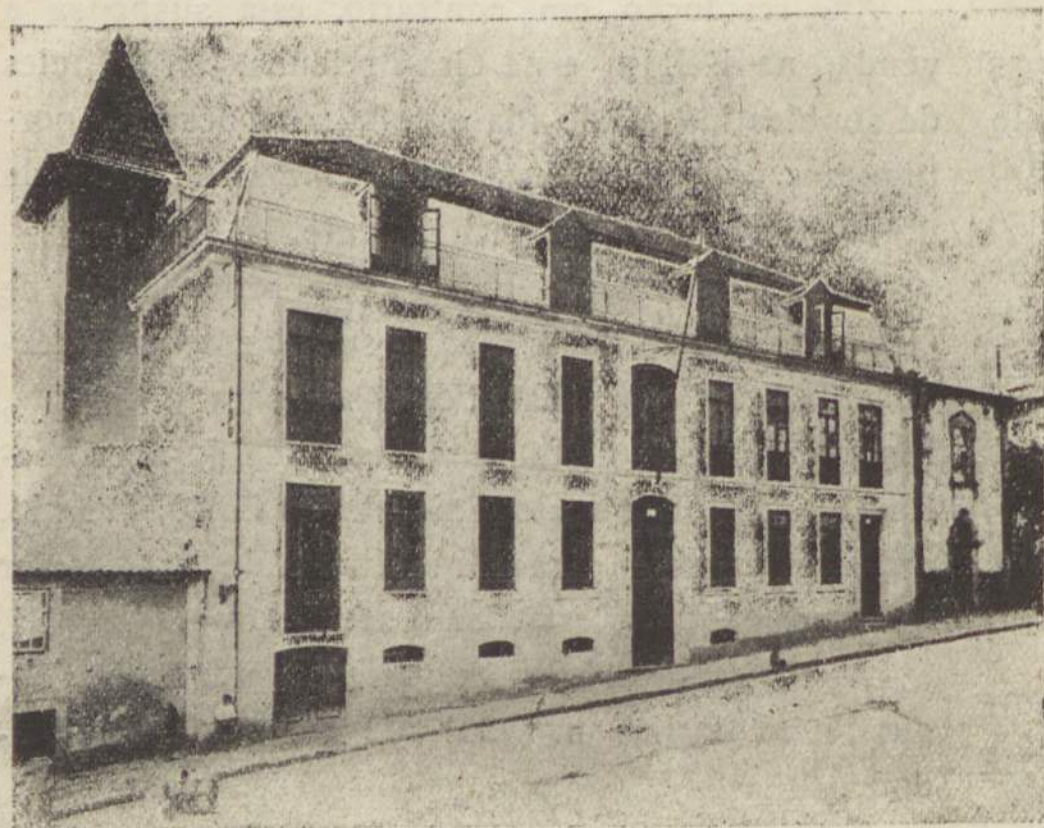
As taxas a cobrar são as correspondentes, segundo as tarifas n.ºs 301-302 de grande velocidade.

Pelas estações francesas e de países anteriores não são expedidas mercadorias para Portugal.

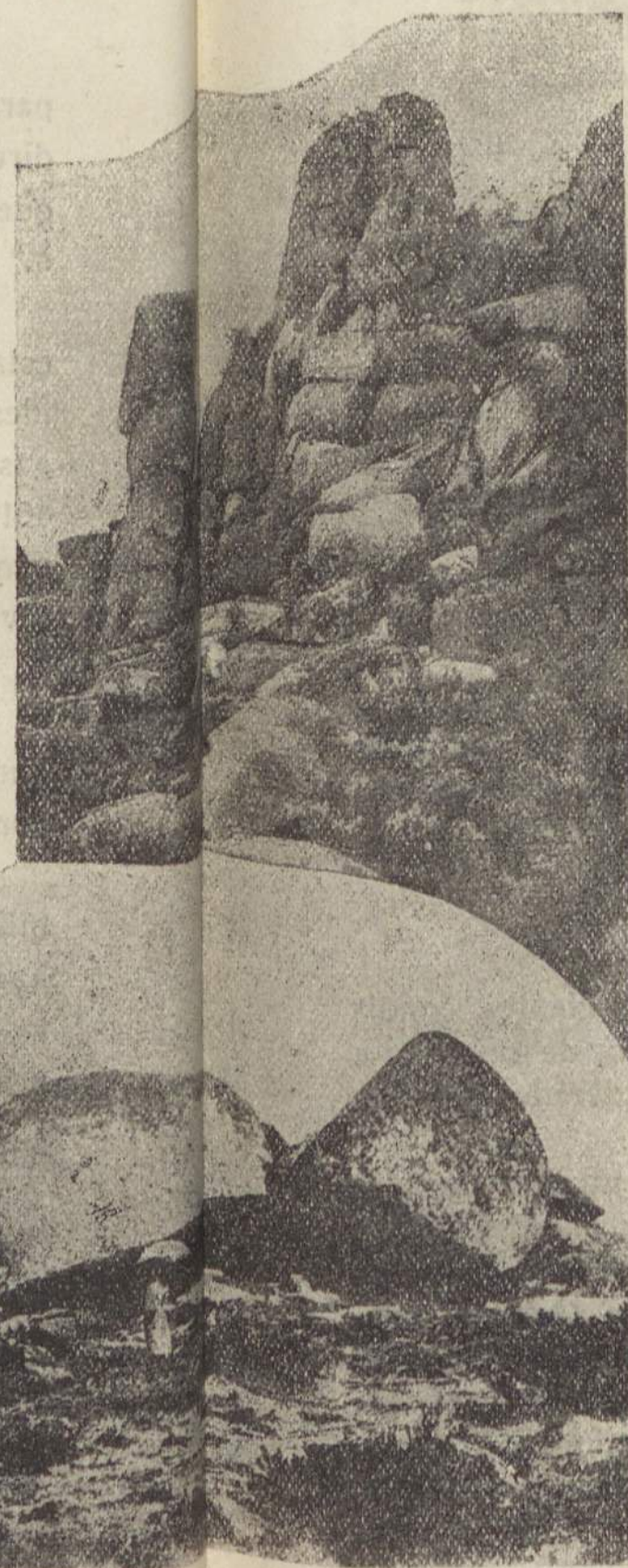


COIMBRA—Lavadeiras do Mondego

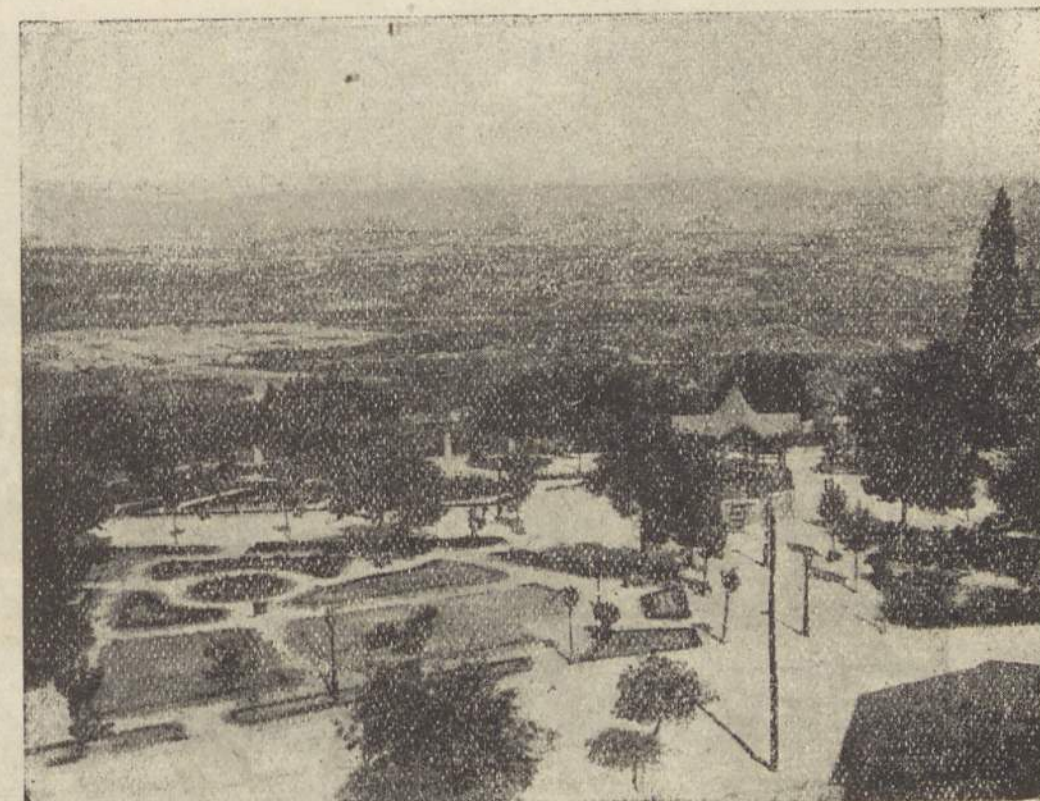
PORTUGAL



BARCELOS—Escola Elementar

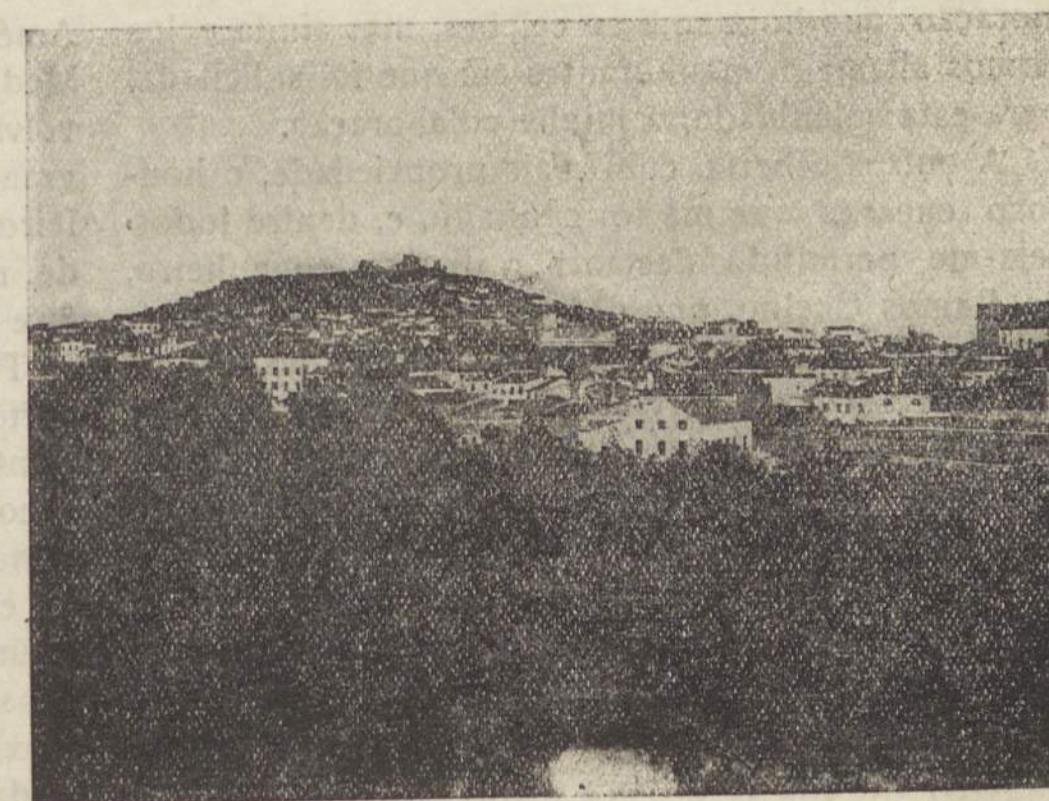


CARAMULO—Monte das Estátuas e Monte dos Penedos

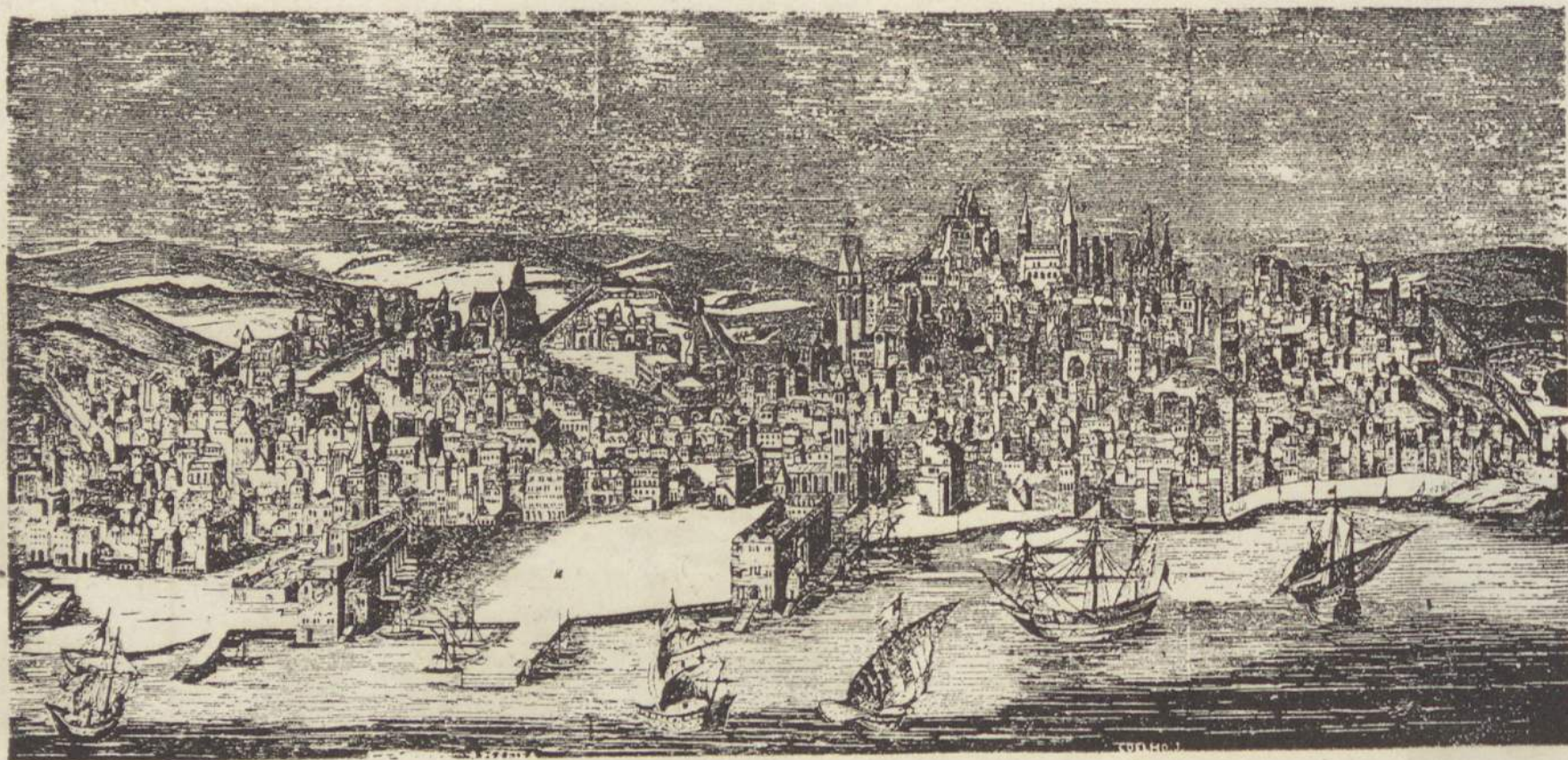


COVILHÃ—Jardim Público

TURÍSTICO



CASTELO BRANCO—Uma vista da cidade



O pôrto de Lisboa no século XVI

O PORTO DE LISBOA E AS SUAS OBRAS

Pelo Prof. de Eng.^a A. DE M. CID PERESTRELO

Senhor Presidente da Republica
Senhor Ministro das Obras Públicas e Comunicações
Senhor Administrador Geral do Pôrto de Lisboa
Minhas Senhoras e Meus Senhores:

portos realizadas em Portugal, deixar de despertar em mim o interesse de lhe trazer também a minha modesta contribuição, e por isso aqui vim.

* * *

Convidado pelo ilustre Presidente do Conselho de Administração do Pôrto de Lisboa, a vir dizer algumas palavras sobre este pôrto e sobre as suas obras, na minha qualidade de Professor da Cadeira de Trabalhos Marítimos, do Instituto Superior Técnico, entendo não dever escusar-me a este honroso encargo, não só pelo alto significado da comemoração que hoje aqui se celebra, mas ainda pelos termos altamente penhorantes em que foi solicitada, para esta solenidade, a minha colaboração.

A outros caberia, com mais propriedade, o honroso encargo que me foi confiado, e, dentre todos, seja-me permitido destacar o distinto engenheiro, Sr. Ramos Coelho, que depois de ter colaborado na construção do pôrto de Lisboa, esteve, desde 1907 até 1921, ao seu serviço, tendo sido seu Director durante mais de uma dezena de anos, e que um pungente desgosto, impossibilita neste momento de aqui estar.

Mas, tendo começado também neste pôrto a minha carreira de engenheiro, e tendo, pela vida fora, consagrado a estudos e a obras de portos já vinte anos de vida profissional, não podia a festa de hoje, em que se celebra o cincoentenário do início das primeiras grandes obras levadas a efeito no pôrto de Lisboa e de uma das maiores obras de

O pôrto de Lisboa, pelas suas excelentes condições naturais de acesso, de abrigo, de extensão e de fundeadouros, pode ser considerado um dos melhores portos do mundo.

Pela sua situação geográfica, no extremo ocidental da Europa e no caminho das grandes linhas de navegação, que do norte se dirigem para as Américas, para a África e para o Oriente, pelo Mediterrâneo, pelas suas possibilidades de desenvolvimento e condições especiais para poder ser um grande entreposto dos produtos coloniais e brasileiros e ainda pela sua posição em relação às linhas de navegação aérea que cruzam o Atlântico, tem este pôrto diante de si as mais rasgadas perspectivas.

Pôrto ao mesmo tempo comercial e militar, pôrto de escala e testa de linha, pôrto de armamento, de cabotagem, de distribuição e de pesca, é — como já tive ocasião de dizer algures — sobretudo como pôrto de trânsito, que o pôrto de Lisboa deve ser considerado, para servir não só o seu «hinterland» natural, que é não só o País, mas uma parte da Espanha, para quem devem tender, num futuro próximo, as noesas aproximações económicas, e ainda para desempenhar o grande papel de Cais da Europa.

O pôrto de Lisboa não é, porém, apenas, o nosso

melhor e o nosso maior pôrto. Na economia do País êle é um dos seus mais ricos e poderosos factores. Por êle se faz a maior parte das nossas importações e exportações, como a maior parte do nosso tráfego postal, com o estrangeiro e do nosso comércio marítimo; por êle se intensificam as nossas relações e se exerce uma parte da nossa soberania. As suas épocas de grandeza e de prosperidade acompanharam sempre as da nação, e do seu progresso depende, ainda que indirectamente, o progresso do País.

* * *

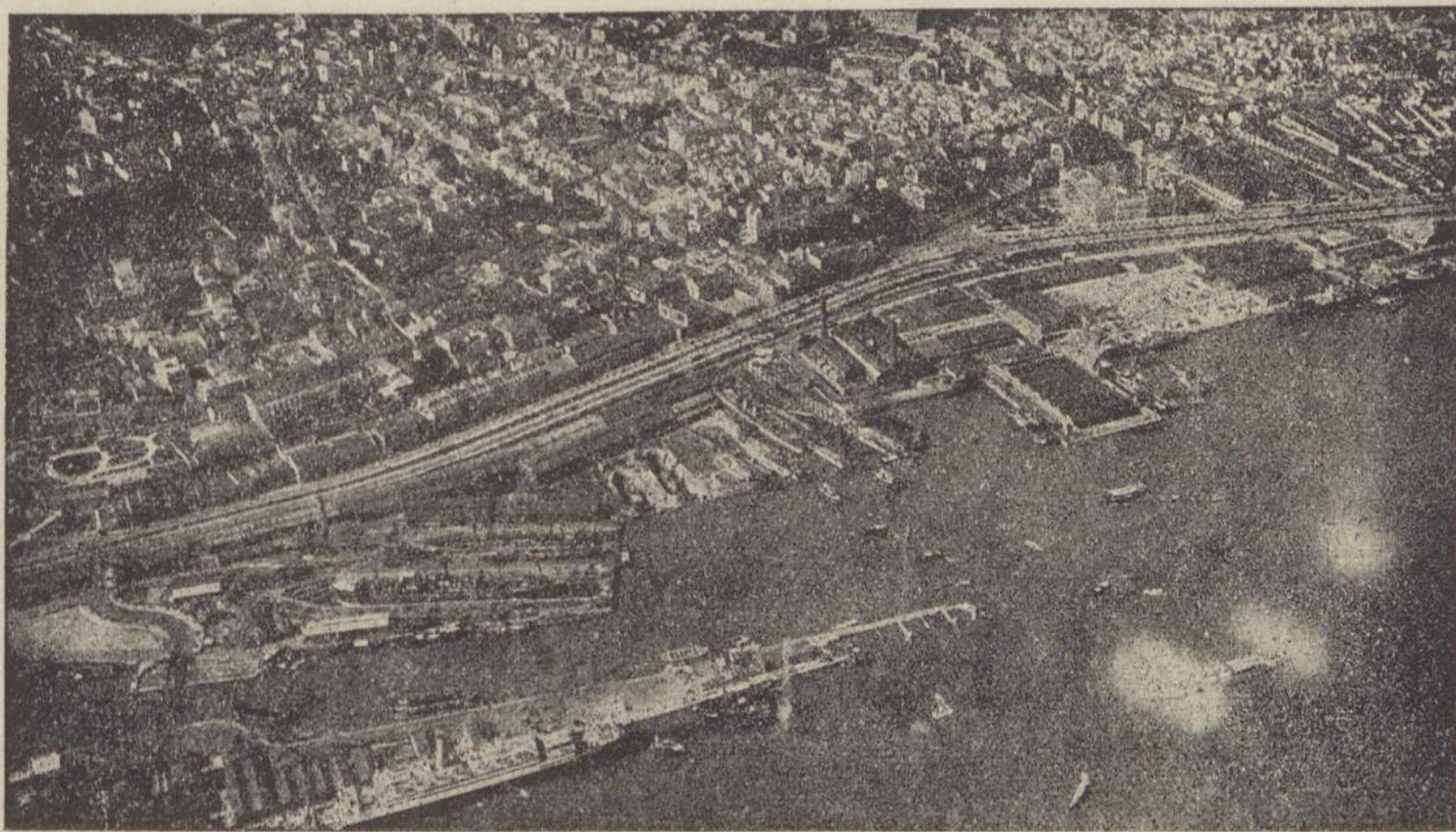
Não cabe no reduzido ambito de uma palestra a história do pôrto de Lisboa.

Feita até 1907 pelo engenheiro Adolfo Loureiro,

aos meados do século XVIII, e a maior parte das quais o grande terramoto destruiu.

As margens do rio, cujos braços e esteiros penetravam ainda alguns séculos atrás nos vales secundários, hoje felizmente aterrados, deviam ter, em épocas passadas, o aspecto lastimoso que lhe davam a falta de consolidação e os dejectos que para ali eram lançados. E só, pouco a pouco, essas margens se foram corrigindo, dando lugar a afeiros e docas, que avançavam sobre os antigos armazens ou tercenças, outrora banhados pelo rio.

Os estaleiros de construção naval, como os lugares de embarque ou desembarque, estendiam-se um pouco por tôda a parte, desde a histórica Ribeira das Náus, aos reconditos da margem esquerda,



Aspecto da parte central do pôrto

na sua monumental obra sobre os portos marítimos do Continente e Ilhas Adjacentes, ela bem merece que um outro cronista, de igual envergadura, a complete.

Mas nesta comemoração, que hoje se realiza, é por certo bem cabida, se não a história, pelo menos um pequeno resumo dos factos mais notáveis que à construção do pôrto se referem e que a ela se seguiram, até aos nossos dias, neste meio século que agora se completa.

Ligado aos factos mais importantes da nossa história militar e marítima, ao pôrto de Lisboa coube um importantíssimo papel nas nossas conquistas e descobertas. Nele se construíram e se armaram a maior parte das gloriosas armadas que foram em demanda de novas terras e que fizeram dêste pequeno País, o grande império marítimo dos séculos XV e XVI.

Como em todos os nossos outros portos, foram, pode dizer-se, de caracter exclusivamente militar, as obras que se executaram no pôrto de Lisboa, até

onde os estaleiros da Azinheira e de Vale do Zebro, tiveram uma grande fama.

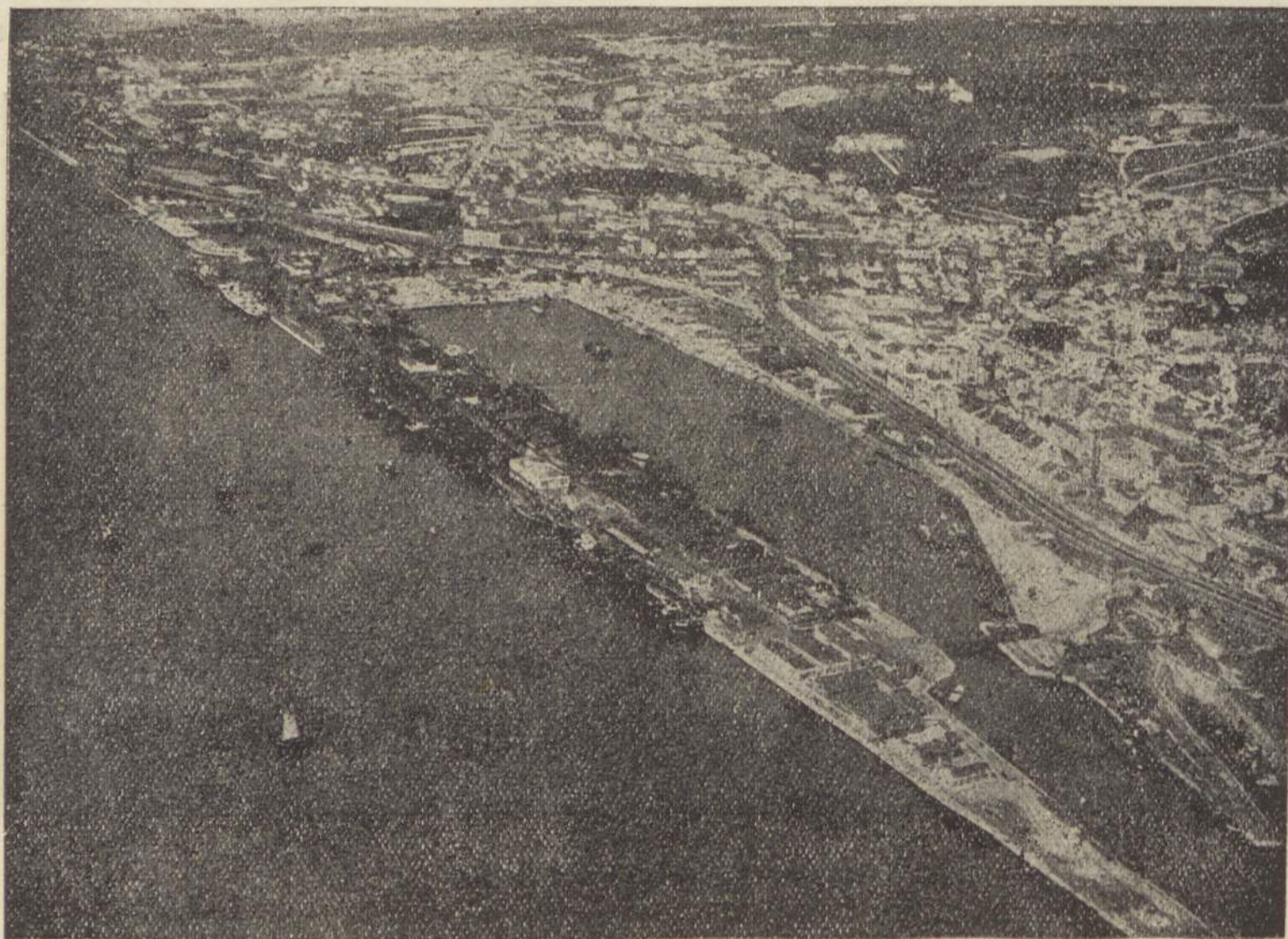
O pôrto de Lisboa era no entanto considerado o melhor que havia, e tão bom era êle que se julgava que a arte e a técnica jamais poderiam fazer melhor do que a natureza havia feito.

E mais do que um século foi necessário, desde o primeiro projecto de obras de que há notícia, elaborado pelo engenheiro húngaro Carlos Mardel anteriormente a 1755, e onde se previa a construção de um grande arsenal para a Marinha, em Alcântara, até ao projecto dos engenheiros Matos e Loureiro, que serviu de base, em 1886, ao concurso para a execução das primeiras grandes obras do pôrto.

Dentre os projectos apresentados neste intervalo de mais de um século, merecem especial referência: — O projecto, apresentado em 1855, pelo conde Clorange du Lucotte, que se propunha construir um caminho de ferro para Cintra, partindo do Cais do Sodré e várias obras na margem do Tejo, e a

quem foi concedido além da exploração desse caminho de ferro, a dos terrenos que conquistasse ao rio e onde se propunha abrir docas e construir praças e jardins montando em Pedrouços um grandioso estabelecimento para banhos, e cujo contrato, em virtude das oposições levantadas, foi rescendido em 1861; o dos engenheiros conde de São Januário e Mendes Guerreiro, apresentado em 1869, depois de vários pedidos de concessão para obras, feitos por diversos estrangeiros, entre os quais figurava de novo o conde de Lucotte; o do francês Tomé de Gramont, datado de 1870, que previa a construção de uma grande avenida marginal entre o Terreiro do Paço e Alcântara, onde ficaria situado um grande

construção de muros-cais, aterros, docas e de um caminho de ferro na margem do Tejo, e que foi depois anulada por não terem os concessionários apresentado em devido tempo os seus projectos; os dos engenheiros ingleses Abernethy e John Coode, que vieram a Portugal, convidados pelo nosso Governo, para o estudo dos portos de Lisboa e do Pôrto; os dos engenheiros Valadas, Golla e Miguel Pais — que foi também o auctor do primeiro projecto da ponte sobre o Tejo — e finalmente os engenheiros Pereira da Silva, Hersent, Reeves, Guérard e Fourmont, depois do plano elaborado pela comissão nomeada em 1883, para o estudo dos projectos anteriores e elaboração de um



A Doca de Alcântara vista do nascente

parque, e a urbanização dos terrenos conquistados ao Tejo, destinado para o tráfego comercial do pôrto a parte de montante, construindo-se para isso em frente de Xabregas e do Poço do Bispo uma grande doca de flutuação, a que uma outra doca de marés daria acesso; o da Comissão, nomeada em 1871 e que abrangia não só a margem direita, na parte compreendida entre o Beato e Belem, mas ainda a parte da margem esquerda, que vai do Pontal de Cacilhas à Trafaria, e onde se previa a construção, na margem direita, de nove docas para abrigo e três para reparação de navios, e, na margem esquerda, a de duas docas para abrigo de embarcações; o do engenheiro naval Vasconcelos Correia, que previa a construção de um sistema de molhes flutuantes, formando docas de abrigo; o do capitalista Moser, a quem, juntamente com outros, chegou a ser feita em 1876 uma concessão para a

plano definitivo de melhoramentos do pôrto, e ainda para indicar os meios para a sua realização e apreciar as vantagens dêles provenientes.

* * *

Em 1885 foi publicado o primeiro projecto de lei da iniciativa do grande estadista e ilustre homem de ciência, António Augusto de Aguiar, relativo à execução das obras da 1.^a secção do pôrto de Lisboa e ao seu financiamento, na base do plano geral estudado pela comissão de 1883, e, quasi simultaneamente, pelos empreiteiros franceses Arnault e Hersent era apresentada uma proposta para a execução das referidas obras, para as quais o Governo preferiu, porém, abrir concurso, nos termos da lei. A esse primeiro concurso fôram apresentadas seis propostas — sendo 3 de grupos ou entidades portu-

guesas e 3 de estrangeiros — que foram julgadas inaceitáveis sendo o concurso anulado.

Novos estudos se fizeram depois sob a direcção do distinto engenheiro Mendes Gerreiro, cujo nome, como o de tantos outros notáveis engenheiros da época, ficou ligado à grande obra realizada no porto Lisboa, e que, em 1886, apresentou um novo projecto, que, depois de devidamente apreciado pela Junta Consultiva de Obras Públicas, deu lugar à nomeação dos engenheiros Matos e Loureiro para a elaboração do projecto e das novas bases para o concurso, que, em Dezembro de 1886, foi aberto. Uma única proposta, a do empreiteiro Hersent, foi apresentada a êsse concurso, e tendo sido julgada em condições de ser aceite, foram-lhe por portaria de 9 de Abril de 1887, adjudicadas as obras, pela quantia de 10.790 contos, o que hoje representaria cerca de 300 mil contos. Alguns meses depois, no dia 31 de Outubro, sendo ministro das Obras Públicas o ilustre estadista Emídio Navarro, realizava-se com a maior solenidade, a inauguração dos trabalhos, que hoje aqui celebramos.

* * *

Feita assim uma rápida resenha dos antecedentes da construção — que uma exposição retrospectiva dos projectos, e que não foi possível fazer-se, teria tornado mais interessante — vejamos, também muito rapidamente, o que foi essa construção.

As obras a executar compreendiam, como as anteriormente projectadas, a regularização da margem, desde Santa Apolónia até ao Caneiro de Alcântara, a que se seguiu depois a parte correspondente à 2.^a Secção do porto, feita pelo mesmo empreiteiro, para a construção do caminho de Ferro do Cais do Sodré a Cascais, e que vai do Caneiro de Alcântara à Torre de Belém; a construção de cinco docas de abrigo, de um ante-porto, e de duas docas para reparação de navios; a dos muros exteriores de acostagem e de abrigo, dos aterros necessários para a obtenção dos terraplenos e doutras obras acessórias, além do fornecimento e montagem do equipamento do porto, como guindastes, linhas férreas, pontes móveis, desembarcadouros flutuantes, telheiros e armazens para mercadorias, etc..

As docas de abrigo seriam construídas uma em Alcântara, outra em Santos e as restantes, uma junta ao Arsenal de Marinha e as outras junto à Alfândega e ao Terreiro do Trigo. A doca de Alcântara seria de flutuação e servida por uma eclusa, abrindo no ante-porto, que ficaria entre esta e a doca de Santos. As docas de reparação, primitivamente projectadas no extremo oeste da doca de Alcântara, foram depois construídas, como é sabido, na Rocha de Conde de Óbidos.

Na execução das obras surgiram várias dificuldades devidas principalmente à pouca consistência dos fundos, constituídos por espessas camadas de

lodo, tendo o empreiteiro Hersent, imaginado para a construção dos muros exteriores um novo tipo de fundações, consistindo no emprêgo de pilares descontínuos, fundados pelo ar comprimido e sobre os quais assentou muro contínuo de paramentos bem trabalhados, que todos V. Ex.^{as} conhecem.

O sistema, usado pela primeira vez em Lisboa e simultaneamente em Bordeus, onde o empreiteiro Hersent era igualmente o adjudicatário das obras de construção do porto, teve depois um largo emprêgo em obras marítimas sendo ainda há pouco usado na reconstrução do molhe de Santos e estando a sê-lo agora na construção de parte do cais da 3.^a Secção a montante de Santa Apolónia.

E, ao mesmo tempo que as dificuldades de ordem técnica, as dificuldades financeiras, provenientes da grave crise que desde 1891 o País atravessou, vinham dificultar cada vez mais o bom andamento dos trabalhos, obrigando o Estado em Julho de 1792, a tomar conta da execução das obras que só cerca de dois anos depois, em Maio de 1894, foram novamente confiados ao empreiteiro Hersent, depois de longas e complicadas negociações.

O novo contracto, celebrado entre o Estado e o empreiteiro, descobrigou êste do encargo da construção de determinadas partes da obra, ao mesmo tempo que lhe concedia a exploração comercial, pelo prazo de dez anos, das obras tanto executadas como a executar.

Novas dificuldades surgiram posteriormente e deram lugar a uma nova arbitragem, levada a efeito em Julho de 1902, e em que liquidaram todas as questões emântes da empreitada e se concedeu ao empreiteiro a ampliação, por mais três anos, do prazo para a exploração comercial do porto.

* * *

Terminada a exploração feita pelo empreiteiro, e que para o progresso e desenvolvimento do porto foi certamente prejudicial, foi em 7 de Maio de 1907, inaugurado o novo regime administrativo, entregando-se o porto a um Conselho de Administração Autónomo, e no qual se achavam representadas as entidades que mais directamente contactavam com êle, como eram o comércio, a indústria, a navegação e os caminhos de ferro.

Este regime de autonomia, que mais tarde havia de ser seguido na administração dos outros portos do País, com a criação das Juntas Autónomas, representou uma interessante inovação, preconizada desde 1905, no X Congresso Internacional de Navegação, e em que o porto de Lisboa precedeu a maior parte dos grandes portos, que hoje têm êsse regime, e designadamente o porto de Londres — o maior porto do mundo — que só em 1909 criou o seu «Port of London Authority» instituição idêntica e que ainda hoje o rege.

(CONTINUA)

(Da revista TECNICA de Janeiro de 1938)

TEATROS E CINEMAS

EDEN TEATRO — Fanfarra

Mais uma Revista nos aparece em cena no magnífico Eden Teatro.

Casa cheia na primeira representação de uma peça dispendiosíssima, cheia de côres e ricamente posta.

O levantar do pano de ferro assusta-nos com o seu enorme ruído, mas é tudo uma questão de óleo.

Há bom e mau, o que é natural — mas o mau não interessa e de bom temos de apreciar aquele magestoso quadro «A Severa», magnífica aguarela que enche de beleza os espectadores, por muito exigentes que sejam e onde a Maria das Neves nos dispõe bem com o seu dizer de grande artista; as Ruas de Lisboa também é um quadro rico e cheio de beleza, alegrando a vista os artísticos vestidos que envergavam as figuras de destaque da companhia.

A apoteose do primeiro acto é cheia de vida, variada de música alegre e bem entoada.

Em números alegres marcam seu lugar o «Professor de dança», realização magnífica de Eugénio Salvador e que Costinha aproveita com grande partido.

A piada que se segue ao «Ventre da Cidade» devia desaparecer bem como aquele quadro em que misteriosamente aparece uma junta de bois, casas isoladas, rebanho de carneiros e outras coisas mais que provocam risota e não deixam ouvir a Maria das Neves.

Lopo Lauer, que é um realizador magnífico, tem peça para algumas semanas.

O desempenho de Fanfarra foi entregue aos artistas Maria das Neves, Elisa Carreira, Filomena Casado, Maria Benard, Luiza Durão, Arminda Martins, Maria Ema, Aida Ultz, Deolinda de Macedo, Lucinda Trindade, Renée de La Cerda, Carlota Calazans e Constança Maria.

E, no elemento masculino Costinha, Alvaro de Almeida, Santos Carvalho, Salvador, Carlos de Sousa, Agostinho Lagos, António Gonçalves, Vítor Costa, Amaro Pinheiro e Humberto.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL—21,30—«Recompensa».
AVENIDA—21,30—«O Escorpião».
EDEN—20,45 e 23—«Fanfarra».
VARIEDADES—20,30 e 23—«Olaré quem brinca!».

CINEMAS

POLITEAMA—21,15—«O diamante azul».
S. LUIZ—21,30—«Nasceu uma estrela».
COLISEU—21,30—«Palhaços».
CONDES—15 e 21,30—«A casaca verde».
ODÉON—15 e 21,30—«A vivenda trágica».
PALÁCIO—21,30—«A vivenda trágica».
CHIADO TERRASSE—15 e 21,15—«Demónios do mar».
LYS—21,15—«Demónios do mar».
CAPITÓLIO—21—«A vida de boémia».
PARIS—15 e 21—«A comédia dos acusados».
JARDIM-CINEMA
OLIMPIA—Das 14 às 24 horas—Sempre novos programas.
ROYAL—15 e 21—«Maria Papoila».
REX—15 e 21,15—«Almas em perigo».
EUROPA—21—«Noite de glória».
SALÃO IDEAL (Loreto) Das 18 às 24—Sempre novos programas
IMPERIAL—Rua Francisco Sanches.
MAX-CINE—Rua Barão de Sabrosa.
SALÃO PORTUGAL—21—«Maria Papoila».
PALATINO—21—«Maria Papoila».
PROMOTORA.
CINE-ROSSIO.
EDEN-CINEMA
CINEMA-RESTAURADORES.

JARDIM ZOOLOGICO—Exposição de animais.



Luiza Satanela, que dizem regressar brevemente do Brasil

Engraxe só com

MIMI

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.^{da}

Avenida 24 Julho, 102



LISBOA

Os Nossos Mortos

JOSÉ AGOSTINHO

Pelas 11,30 do dia 13, faleceu na sua residência, rua da Ilha Terceira, 31 r/c., o sr. José Agostinho, escritor muito conceituado e um dos brilhantes colaboradores do jornal «A Voz».

José Agostinho contava 72 anos de idade; era natural de Lamego e filho de Agostinho Augusto de Oliveira e D. Maria de Jesus Oliveira.

O funeral do desditoso amigo realizou-se para o Cemitério Oriental com grande acompanhamento composto por centenas de pessoas de todas as categorias sociais.

* * *

Algumas notas biográficas transcritas do nosso colega «A Voz»:

Muito cedo começou a escrever na Imprensa e a publicar livros que foram muito estimados, pela erudição que revelam.

Cultivou todos os géneros literários:

Em verso deixou o poema de estrofes grandiloquentes — «Cristo» — que a crítica de vários países celebrou com palavras de entusiasmo; «Poema do lar», «Poema da paz», «O judeu errante», etc.

Como historiador dizem dos seus meritos a «História de Portugal, 1820-1910», dois grossos volumes, que completam a obra e o plano de Schaeffer; o grosso volume da «História da Literatura Portuguesa»; as «Noites do Avôzinho», cinco volumes encantadores, em que a História de Portugal é contada aos jovens, etc.

O romance histórico foi também cultivado por José Agostinho: «Tragédia Marítima», «Tiradentes», «Afonso de Albuquerque», «O caminho das lágrimas», «Rei infame», etc.

O romance de costumes está representado na sua vasta bibliografia por uma obra estimada — «Padre António».

A bibliografia também solicitou a sua pena laboriosa, que escreveu «A Rainha Santa de Portugal» e «A Santa dos Impossíveis».

A crítica literária e filosófica enriqueceu-se com as suas obras: «Camilo e a sua psicologia», «Eça de Queiroz», «Obras Postumas de Eça de Queiroz e a crítica», «Alexandre Herculano», etc.

As questões sociais mereceram-lhe páginas de sã doutrina: «A escola sem Deus», «A religião e a arte», «O cristianismo e a questão social», etc.

Sobre aspectos sociais do nosso país tiveram muita voga dois livros que publicou com o título: «O homem em Portugal» e «A mulher em Portugal». Firmava estas obras com pseudónimo de Vitor de Moigenie.

Foram muito apreciadas também as obras de sã

e optimista filosofia, que escreveu parte com o pseudónimo de Daniel Burst Ross.

Foi muito estimada a sua obra «A Chave dos Lusíadas», edição dos «Lusíadas» parafraseados e anotados.

Trabalhador incansável, deixou perto de 200 volumes — originais ou traduções — e espalhou colaboração por numerosas jornais e revistas. Há cerca de 15 anos que fazia a crítica literária na «Epoca» e depois em «A Voz». Os nossos leitores conhecem bem quanto a sua pena era doura e honesta.

José Agostinho nunca pensou muito nos aspectos materiais da vida. E assim chegou pobre ao fim duma vida de intenso trabalho. Só nos últimos anos — há cinco ou seis anos — um grupo de amigos lhe obteve uma colocação humilde no Ministério da Instrução. Mas estava quasi no limite da idade. Dois anos depois atingiu os 70 anos.

* * *

Os seus ultimos anos decorreram numa pobreza envergonhada, que o escritor suportava cristãmente, compensando-se com os sorrisos da sua encantadora netinha e com o convívio dos seus queridos livros.

Deus tenha a sua alma em descanso.

A sua viúva, sr.^a D. Olinda Cerdeira de Oliveira, a sua filha e a seu genro, os nossos sentidos pêsames.

ALBERTO BESSA

Alberto Bessa, nosso velho e estimado colega, que durante muito tempo dedicou a sua vida ao jornalismo, morreu, com 76 anos, na sua residência, travessa do Calado, 17, 1.º, ao Caminho Debaixo da Penha.

Depois de haver demonstrado as suas qualidades em diferentes jornais do Pôrto, Alberto Bessa surgiu, em 1896, em Lisboa, ingressando na redacção de «O Século», a convite de Silva Graça. De então

até 1932, não deixou de trabalhar na Imprensa da capital, destacando-se a sua actuação nos jornais «Diário de Notícias», «Diário», «Jornal das Colónias», «Zoofilo», «Revista Industrial e Comercial». Em «O Jornal do Comércio e das Colónias», trabalhou durante 22 anos, catorze dos quais como seu director,



ALBERTO BESSA

Colaborou em várias revistas entre as quais nos ocorrem: «Serões», «Civilização», «O Tripeiro», «Magazine Bertrand», e ainda do «Diário de Lisboa» e da «Capital». Fundou «A Nossa Pátria» e foi correspondente dos jornais «Voz Publica», «Jornal de Noticias», «O Norte» e «Correio do Norte», todos do Pôrto; «Bejense», de Beja e «Partido do Povo», «Conimbricense», e «Gazeta de Coimbra», todos de Coimbra, além da «Revista Política e Parlamentar», de Madrid.

Alberto Bessa redigiu o «Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal»; tomou parte no Congresso Internacional de Turismo, fez parte da comissão organizadora da «Semana de Camões» e da comissão que organizou as comemorações do Centenário de Vasco da Gama; foi chefe dos escritórios da Sociedade Protectora dos Animais, publicando, por esse tempo, um livro com o título «O Ano Zoófilo».

Escreveu mais: «Garrett dia a dia», contendo todas as efemérides da vida e obra do poeta e foi secretário e depois director do «Boletim da Sociedade Literária Almeida Garrett». Trabalhou com ardor, ao lado do conde de Valenças, seu amigo, para a realização da apoteose ao autor do «Frei Luiz de Sousa».

Era condecorado com a comenda de Nossa Senhora da Conceição e sócio da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Pôrto. São da sua autoria, entre outras, as obras: «Almeida Garrett no Panteon dos Jerónimos», «Quem foi Almeida Garrett», «Jornalismo, esboço histórico da sua origem e desenvolvimento até os nossos dias», «Enciclopédia do comerciante e industrial», «A giria portuguesa», dicionário de calão.

Á viuva do extinto, sr.^a D. Felismina Bessa e à filha, neto e genro de Alberto Bessa, apresentamos as nossas sinceras condolencias.



BRINDES E CALENDÁRIOS

Da firma Edouard Dalphin, do Pôrto, representante da importante fábrica da Suíça Brown, Boveri & C.^a (Sociedade Anónima) recebemos um interessante calendário, que agradecemos.

— Do sr. João Nunes de Sequeira, de Santo António das Areias, recebemos também dois calendários e dois mapas de Portugal com a nova divisão Administrativa, que também agradecemos.

SAPEC

Vende os melhores ADUBOS para Trigos, Milhos, Vinhas, Batatas, Arroz, Oliveiras, Hortas e Pomares.

Consulte sempre os preços dos Adubos SAPEC

Depósitos Agências e Revendedores por todo o País
Delegação de Vendas

SAPEC

LISBOA—R. dos Fanqueiros, 121, 1.º Grandes Fábricas em Setúbal
Telefones 2 4121-22-23

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Banco de Portugal — Serviço de Estatística
e Estudos Económicos.—Boletim n.º 18

Recebemos o *Boletim n.º 18* do Serviço de Estatística e Estudos Económicos do Banco de Portugal, em cuja leitura os interessados encontrarão um precioso serviço de informação sobre câmbios e movimento, taxas de desconto dos principais bancos emissores, cotações do ouro e da prata em Londres, etc..

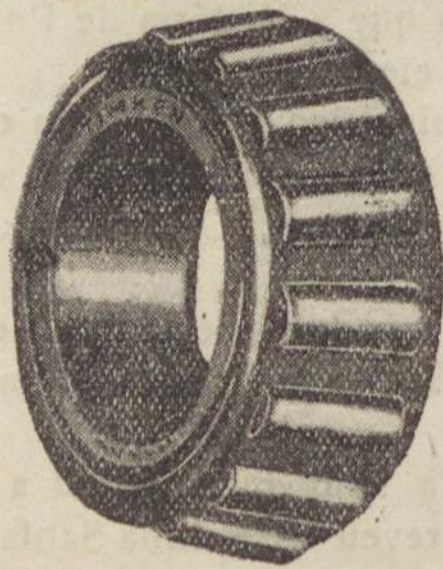
Direcção Geral dos Serviços de Viação
Relatório referente ao ano de 1936

Divide-se em sete partes o *Relatório* presente, que respeita ao ano de 1936.

É um documento notável, que pelas informações e números dados pode até inspirar a redacção de artigos de alto interesse jornalístico, pois que a par do movimento de veículos, das quantias de óleos e gazolinas que se importaram, do cadastro geral dos veículos automóveis do país, dá-nos um mapa das compensações abonadas às Câmaras Municipais, nos termos do decreto n.º 17.813, e relata-nos, ainda, o número e causas dos acidentes ocorridos.

É um aspecto da actividade do país e ilhas adjacentes, que vale a pena consultar.

TIMKEN



Rolamentos de esferas e de rolos
PARA TODOS OS FINS

Fabricados com aço especial de alta qualidade

REPRESENTANTES:

C. SANTOS, L.^{DA}

RUA DO CRUCIFIXO, 57—LISBOA

HÁ QUARENTA ANOS

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



Tracção electrica em Lisboa

Foi impresso e publicado, em nome da camara municipal, o relatorio da commissão da mesma camara, nomeada para exame dos pedidos da Companhia Carris, sobre a concessão de novas linhas e exploração d'essas, das actuaes e de outras que lhe foram concedidas por anteriores contractos, por meio de tracção electrica, com exclusivo da applicação d'este systema de tracção no perimetro explorado pela companhia.

E' longo e minucioso este documento, na historia que faz das varias concessões feitas á companhia Carris e seus cessionarios pelas camaras que teem gerido os negocios do municipio de Lisboa desde 1870 até hoje, e uma das melhores feições d'este relatorio é a critica, por vezes acerba, com que verbera as camaras que primeiro intervieram no assumpto, por ellas terem feito concessões sem remuneração, prestado facilidades sem compensações, consentindo em tolerancias sem interesse para os cofres municipaes.

Quem, não sabendo de que são capazes os proficientes relatores, em rigorosa attitudo de intransigencia para com a companhia Carris, lêr este relatorio, chegará ao fim da leitura muito convencido de que a commissão era de parecer que a uma companhia, que de todos tem recebido favores e concessões extraordinarias, nada ha mais a conceder, como exemplo de que — emfim — a vereação actual só é composta de homens rispídos, integerrimos e capazes de pôrem veto a essa corrente de favoritismo que tem protegido a companhia por parte da camara mãe... ou pae de disvelados extremos.

Mas, ao vêr que as conclusões da commissão se resumem em fazer á companhia todas as concessões que ella agora pretende, o leitor cahirá das nuvens... e será bom que não se demore muito na queda, porque, d'aqui a pouco, arrisca-se a ser cortado a meio pelos fios aereos, com que a companhia vae *embellezar* as ruas da cidade.

Para quem conhece, porém, as mil peripecias d'este negocio, a leitura d'este escripto tem um sabor especial e, por vezes, reveste o character de uma obra de notavel jocosidade, taes são as theorias peregrinas que n'elle se encontram.

Logo a primeira linha é deliciosa! Não resistimos ao desejo de a transcrever. Diz assim:

«Chegam sempre morosas a Lisboa as innovações.»

De fórma que para os novos processos de viação urbana tenham mais facilidades de ser implantados na capital, o melhor processo que a camara encontra é... fechar-lhes a porta por 99 anos, concedendo á companhia Carris o exclusivo de um systema já velho e banido em outras cidades!

Depois o famoso relatorio historia o inicio dos nossos serviços de viação em commum, e refere-se ás carruagens omnibus, pondo em evidencia que, findos que foram os 20 annos de privilegio de que ella disfructou, a cidade sentiu um allivio ao vêr-se livre d'esse exclusivo, e surgindo, como por encanto, as empresas de transportes baratos, que lhe offereceram conducção facil e commoda em todos os sentidos e direcções.

Fazendo o paralelo do movimento de passageiros nos omnibus em 1848, que foi de 194.783, com o da companhia Carris em 1896, 11.954.545 passageiros, os relatores notam o enorme progresso que, para a viação publica, estes numeros representam.

Ora justamente este argumento é o mais fulminante para a resolução dos nossos proconsules municipaes, dando um exclusivo por 99 annos á companhia Carris.

Porque o privilegio dos omnibus foi por 20 annos acabou em 1865 e a cidade respirou, e as suas commodidades augmentaram.

Se a camara de 1845 houvesse dado esse privilegio por 99 annos, ainda hoje e ainda por 46 annos estariamos á mercê do carrão incommodo raro e caro para nos transportar a Belem.

Eis a bella situação em que se encontrará a capital d'aqui a 53 annos, atrellada ao carrinho electrico da companhia Carris, vendo com inveja em todas as outras cidades — quem sabe se mesmo em algumas nossas — prosperar e melhorar a viação urbana:

Não podemos acompanhar de commentarios todas as considerações d'este folheto, por isso saltaremos á curiosa declaração da pagina 34 em que são transcriptos uns periodos de outro relatorio de um vereador actual defendendo-se da accusação de terem concedido monopolio á companhia Carris quando impuzeram aos carros de outras companhias o estúpido imposto de 500\$000 por anno, cada um.

A monumental curiosidade d'esses periodos é o seu auctor declarar que, por meio d'essa lei, ficaram salvos os principios da livre concorrência! Esta é de primeira ordem!

Pois se a concorrência existe, se alguns carros sem serem os da companhia circulam nas ruas de Lisboa, deve-se isso á camara, que lhes impõe a taxa mais que extraordinaria de 500\$000 réis e se apressa em excluir d'ella todos os que pertencem á companhia, ou á corajosa tenacidade — quasi temeridade — de uma empresa que, nascendo de elementos populares, desprotegida da camara, guerreada pela poderosa companhia, em todos os detalhes dos seus serviços e só escudada pela sympathia do publico, tem sabido sustentar-se e prosperar?

Essa sociedade, de modestos conductores e cocheiros de carros, tem sabido impor-se pela sua seriedade, pela regularidade dos seus serviços, pelo asseio dos seus vehiculos, pelo bom tratamento do seu gado e pela cortezia com que o seu pessoal trata os passageiros.

E mais do que isso:

Quando governo e camara se dão o braço para alienarem por completo a nossa viação a uma companhia estrangeira pelo periodo de *um seculo*, e a cidade, na sua costumada indolencia, se fica inerte deixando-se dominar por essa nova triplice alliança em que a companhia Carris entra a meias com a camara e governo, é ainda a cooperativa Lusitana que, pugando com acerto pelos seus interesses, vem tambem defender os da capital *como o deviam fazer* aquelles que para essa defesa foram eleitos.

Singular troca de papeis esta!

Já temos aqui exposto bem claro o nosso parecer; não somos inimigos da Companhia Carris: não nos oppomos a que esta implante o systema de tracção por electricidade em algumas ruas — n'aquellas que o permitem — mas o dever da camara, agora que a companhia lhe pede concessões, era, em vez de lh'as fazer por uns 100 contos, que no relatorio são impressos em grandes letras, como se fosse uma fortuna nunca vista, trocal-as por uma redução do praso da concessão e de forma alguma lhe dar mais privilegios — que bastantes já ella tem.

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

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 15, II série, de 19 de Janeiro de 1938, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 13 do corrente, o projecto de aviso ao público (1.º aditamento ao aviso A n.º 90) tornando extensivo ao apeadeiro de Faria o despacho de pequenos volumes ao abrigo da tarifa especial n.º 8/108, de grande velocidade, proposto pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, concessionária da linha do Vale do Vouga.

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

O «Diário do Governo», n.º 17, II série, de 21 de Janeiro de 1938 publica o seguinte:

Por portaria de 10 do corrente mês, visado pelo Tribunal de Contas em 14:

Reformados, ao abrigo do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, ficando com direito às pensões mensais que se indicam, os funcionários abaixo mencionados:

Da rede do Sul e Sueste:

António Marques Antunes, antigo segundo oficial e actual escriturário de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, com a pensão de 477\$41.

António Neves Costa, maquinista de 1.ª classe, com a pensão de 903\$16.

Manuel Vieira (1.º), guarda-freio de 3.ª classe, com a pensão de 314\$65.

Da rede do Minho e Douro:

Joaquim da Silva (1.º), condutor de 1.ª classe, com a pensão de 620\$67.

Albino Teixeira, vigilante com a pensão de 846\$53.

(São devidos emolumentos, nos termos do disposto no decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 19, II série, de 24 de Janeiro de 1938, publica o seguinte:

Declara-se que, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 17 do corrente mês, foi autorizado o condutor de material circulante do quadro permanente desta Direcção Geral, António Nunes Correia, a exercer, em comissão extraordinária de serviço público, ao abrigo do disposto no § único do artigo 75.º do Código Administrativo, as funções de presidente da Câmara Municipal de Setúbal. (Não necessita de anotação ou visto do Tribunal de Contas).

O «Diário do Governo», n.º 21, II série, de 26 de Janeiro, publica o seguinte:

Por despacho de S. Ex.ª o Ministro, de 26 de Novembro findo, anotado pelo Tribunal de Contas em 9 do corrente mês: Bernardo da Rocha Páris Espregueira, engenheiro civil

contratado — rescindido o respectivo contrato, a partir de 31 de Dezembro findo. (Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Por contrato de 10 do corrente mês, visado pelo Tribunal de Contas em 21:

Aníbal Simões Pedro — nomeado, mediante concurso, escriturário de 2.ª contratado, do quadro permanente desta Direcção Geral, ao abrigo dos artigos 21.º, 23.º e 27.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 17, II série, de 21 de Janeiro de 1938, 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, aprovar o projecto, rectificado, da variante e ponte da Magra, entre os quilómetros 237,623.90 e 238,298.14 da linha do Sul.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação de uma parcela de terreno com a superfície de 160 metros quadrados, situada entre os quilómetros 68,174.35 e 68,224.35 da linha do Douro, necessária à execução da variante e viaduto das Quebradas.

Repartição de Material Circulante

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja nomeada uma comissão composta dos engenheiros António Eduardo Botelho de Moraes Sarmiento e Joaquim Camilo Fernandes Alvares e condutor de material circulante Salvador de Almeida, todos funcionarios da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de proceder à recepção provisória da empreitada da instalação eléctrica de iluminação das novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, adjudicada, por contrato de 23 de Outubro de 1935, à firma Construções e Reparações Eléctricas, Limitada, pela importância de 135.646\$70.

ANÚNCIOS OFICIAIS

O «Diário do Governo», n.º 10, III série, de 13 de Janeiro 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 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 Martins Cordeiro, assentador, reformado n.º 2:079, falecido em 4 de Dezembro de 1937, à se habilitam, nesta data, Maria Antónia de Jesus, Maria, Damião e Luiz, viúva e filhos do referido reformado.

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