

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

Madeira-Funchal, Condução das deliciosas bananas da Ilha. — Há quarenta anos. — Caminhos de Ferro em crise, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — A grave situação dos Caminhos de Ferro, pelo Eng.º AVELAR RUAS. — O Pôrto de Lisboa e as suas obras, pelo Prof. de Eng.ª A. DE M. CID PERESTRELO. — A história de «A Voz do Operário», por RAÚL ESTEVES DOS SANTOS. — D. Julieta de Mendonça e Costa. — Sapadores de Caminhos de Ferro, — Linhas Portuguesas. — Linhas Estrangeiras. — Parte Oficial.

1 9 3 8

ANO 50.º

16 DE FEVEREIRO

NÚMERO 1204

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

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

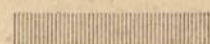
| | |
|--|--------|
| PORTUGAL (semestre) . . | 30\$00 |
| ESTRANGEIRO (ano) £. . | 1.00 |
| FRANÇA (>) fr. ^{os} | 100 |
| ÁFRICA (>) . . | 72\$00 |
| Empregados ferroviários (tri- mestre) | 10\$00 |
| Número avulso. | 2\$50 |
| Números atrasados. | 5\$00 |



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone P B X 2.0158
DIRECÇÃO 2.7520

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Fevereiro de 1898



Arrendamento das linhas do Estado

Segundo consta e o dizem os jornaes officiosos, logo em seguida á discussão do projecto de lei sobre a conversão da divida externa e accordo com os credores estrangeiros entrará em discussão nas camaras o projecto de lei sobre arrendamento das linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste, projecto que ficou pendente da sessão anterior e sobre o qual as commissões de fazenda e obras publicas da camara dos deputados já deram o seu parecer.

E' assumpto ainda para demoras, porque o projecto de conversão, declarado questão aberta pelo governo, será largamente discutido tanto na camara electiva como na hereditaria, e este mesmo, o de arrendamento das linhas ferreas, não deixará tambem de originar vasta controversia em ambas as casas do parlamento.

Porque ha, pois tempo, publicamos adiante o parecer das commissões, reservando para mais demorado estudo, as emendas feitas por ellas no projecto governamental, e a publicação das bases que fazem parte da projectada lei.

Senhores. — As vossas commissões reunidas de fazenda e de obras publicas têm a honra de submeter ao vosso esclarecido exame o seu parecer sobre a proposta de lei n.º 13 — L.

Augmentar as receitas do thesouro pelo maior rendimento das linhas ferreas do estado e pela criação de nova materia collectavel, por effeito da construcção de novos caminhos de ferro, que sirvam algumas das mais ricas regiões do paiz, até agora inteiramente privadas dos beneficios da viação accelerada, tal é o fim da proposta governamental.

Para attingir estes resultados, pede o governo auctorisação para adjudicar a duas companhias, para tal fim expressamente constituídas, o arrendamento temporario das redes ferro-viarias do Minho e Douro e do sul e sueste de Portugal, e a construcção e a subsequente exploração dos ramaes, que se julguem necessarios para as completar.

Por muito que, no campo da theoria, divirjam ainda hoje os mais versados no assumpto, sobre qual seja o melhor systema de explorar os caminhos de ferro, na pratica são já poucos os que dão a preferencia á exploração directa do estado.

Se exceptuarmos a Allemanha e a Suissa, cujas redes são exploradas pelo governo, e a Russia, a Belgica e a Austria-Hungria, onde o governo explora 0,60 0,58 e 0,50 das respectivas redes, em todas as demais nações do mundo estão os caminhos de ferro, na sua quasi totalidade, entregues a companhias particulares.

Em França, por exemplo, onde no 1.º de janeiro de 1897 estavam 40:427 kilometros de vias ferreas em exploração, só 2:728 kilometros são explorados directamente pelo estado.

Em Portugal, e pondo de parte os caminhos de ferro de via reduzida, que aliás são todos geridos por companhias, são exploradas pelo governo as redes do Minho e Douro e do sul e sueste, na extensão total de 830 kilometros, e por companhias particulares a rede da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes e a linha da Beira Alta, com a extensão total de 1:326 kilometros.

Nos cinco annos de 1892 a 1896 foi o rendimento medio kilometrico annual, liquido dos gastos de exploração :

| | |
|--|------------|
| | Réis |
| Nas linhas exploradas por companhias | 1:467\$926 |
| Nas linhas exploradas pelo estado | 912\$109 |

(Continua na pág. 100)

CAMINHOS DE FERRO EM CRISE

QUESTÕES CANDENTES

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

É cada vez mais angustiosa a situação dos nossos caminhos de ferro. Se o movimento de passageiros cresce em número após as depressões havidas, as receitas mantêm-se inferiores ao que eram, mostrando que é à custa de reduções de preços que se atraem passageiros, sem vantagem para as receitas.

O mais grave, porém, é a depressão considerável de receitas de mercadorias, causada pelo desvio operado pela camionagem.

Em artigo de *A Voz* aqui transcrito mostrei, há tempo, como êsse desvio da mercadoria rica se opera, principalmente depois que entraram em cena caminhões com motor de óleos pesados, de tracção muito mais económica e que pagam imposto insignificante comparado com o que recae sobre a gasolina.

Dêste modo há a concorrência da camionagem com o caminho de ferro feita em desigualdade de condições, e, dentro da camionagem, a que se exerce entre os dois tipos de motores.

Alguns anos vão decorridos desde que a crise dos caminhos de ferro, devida a causas económicas de ordem geral, que tem a sua repercussão nos transportes ferroviários, é em especial e hoje principalmente causada pela concorrência do automóvel. As empresas chamaram a atenção dos poderes públicos sobre essa situação, que se pode tornar incomportável. Foram incumbidas do seu estudo várias corporações consultivas e comissões especiais, em que tinham representação tanto os caminhos de ferro como o automobilismo.

Foram propostos os meios de pôr termo à situação privilegiada usufruída pela camionagem, sem sujeição a horários e tarifas, livre na escolha das mercadorias, aliviada em boa

parte de impostos, sem sujeição a regras severas de polícia e exploração como as dos caminhos de ferro.

Se os alvitre propostos tivessem sido adoptados em tempo útil, a situação ter-se-ia modificado. Depois de se perderem quasi dois anos, nomeou-se uma comissão composta de representantes de várias entidades, comissão de categorias e não de competências, em que os caminhos de ferro quasi não têm representação. Assim se frustraram as esperanças que suscitara o advento de um Ministro, engenheiro de caminhos de ferro com larga folha de serviços de exploração, conhecedor portanto a fundo dos problemas administrativos, técnicos e financeiros relativos à nossa rede.

Dir-se-ia que um estranho fatalismo paralisou inteligências e vontades, sujeitando-as a injustificado e absurdo optimismo, que espera a solução do problema pela acção livre das forças económicas, ou a não menos admissível pessimismo, que se resigna com a revisão dos caminhos de ferro, que julga condenados sem remissão à ruína e à morte.

Entretanto, que sucede? Os encargos financeiros vão-se tornando insolúveis, com grande prejuizo do crédito do país, mormente pouco depois de celebrado o último convénio da nossa principal empresa. Todas as empresas restringem mais ou menos os trabalhos de conservação das linhas e do material circulante, havendo algumas que já não mantem na actividade toda a semana parte do seu pessoal operário, condenado assim a doloroso meio-desemprego. Renovação do material circulante não se faz, nem se pode fazer. Transformações dispendiosas de exploração, que a tornariam mais económica e eficaz, não se fazem por falta de recursos, pois o recurso ao crédito tornou-se impossível.

Acelera-se pois a marcha para o abismo, que para ser travada demanda providências rasgadas, inteligentes ... e prontas. As causas de ordem material juntar-se-ão as que derivam do latente espírito de descontentamento — que bem pode deslizar para a revolta — do pessoal, a braços com as dificuldades da vida, com honorários cerceados, quando se não

chega à falta parcial de trabalho, com a perda de certas regalias apreciáveis, cujo cerceamento ou supressão em nada melhora a situação das empresas.

* * *

Estamos perante uma fatalidade económica inevitável, que devemos aceitar de braços cruzados?

Vejamos qual é a função da nossa rede ferroviária e como se constituiu.

Temos cerca de 3.500 quilómetros de linhas em exploração. Nelas estão immobilizadas algumas centenas de milhares de contos, parte gastos pelo Estado em construções directas ou subvenções, outra, a menor, representada por acções, e o resto por obrigações emitidas quasi todas em moeda sã e que recebem hoje módico juro em papel depreciado. Fez pois a comunidade um sacrificio, que não recaiu só sobre o Tesouro e foi em boa parte imposto à economia privada nacional e estrangeira, para constituir a rede ferroviária, que pertence ao domínio do Estado, salvo o material circulante, que é propriedade das empresas e lhes tem de ser pago por aquele no fim da concessão ou em conexão com o resgate.

Tem pois o Estado considerável interesse directo e indirecto em que se não desvalorise essa importante parcela do património nacional.

É bom lembrar que só o imposto ferroviário representa um rendimento anual de 34.000 contos, a que se devem juntar todos os vários impostos que recaem sobre os caminhos de ferro e o seu pessoal e sobre a matéria colectável por elles suscitado.

* * *

Que função representa a nossa rede com o seu considerável parque de material de tracção e transporte?

Não tenho à mão as estatísticas mais recentes. Irei por isso buscar a uma publicação oficial feita para a exposição de Sevilha alguns dados globais, que exprimem, *grossissimo modo*, o valor económico do tráfego dos caminhos de ferro e que referida embora a 1925, não se afasta muito do presente.

1925

Quilómetros explorados

| | |
|-----------------------------|--------|
| Via larga | 2.730 |
| » estreita | 626 |
| Passageiros (mil) | 27.184 |

Mercadorias (mil toneladas)

| | |
|--------------------------------|-------|
| Grande velocidade | 337 |
| Pequena » | 5.923 |
| Total de mercadorias | 6.260 |

Receita (em contos)

| | |
|-------------------------------|---------|
| Passageiros | 133.278 |
| Mercadorias (total) | 189.189 |
| Grande velocidade | 38.900 |
| Pequena » | 144.289 |
| Receitas totais | 316.467 |

Quanto não representam, na vida económica do país, a circulação, num ano, de 27 milhões de passageiros e mais de 6 milhões de toneladas de mercadorias, dando lugar para o caminho de ferro a 316.467 contos de receitas, a que se juntam cerca de 37.000 de imposto ferroviário, o que eleva o total a perto de 354 mil contos.

E para que se possa apreciar a evolução económica ocorrida, vemos que em 1880, em que havia apenas 1.177 quilómetros de linhas, circularam 2.129 mil passageiros e 649 mil toneladas de mercadorias, com a receita total de 3.210 contos.

Assim, enquanto a extensão da rede mal triplicou, o número de passageiros tornou-se 12 vezes maior, o de toneladas de mercadorias 9,6 vezes, e as receitas totais perto de 10 vezes.

O número de passageiros por habitante elevou-se a 4,79 em 1925, tendo sido apenas de 2,94 em 1904.

Pode-se objectar que não é o mesmo o valor da moeda nos dois anos considerados. Se compararmos porém, 1880 com 1910, vemos que nesses 30 anos a extensão de linhas subiu de 1.177 quilómetros a 2.898, o número de passageiros foi 8 vezes maior, o de toneladas de mercadorias também 8 vezes e as receitas totais subiram de 3.210 contos a 10.820 contos.

De 1910 para 1925 houve mais 10,5 milhões de passageiros, 1,1 milhões de toneladas e mais 306 mil contos de receita. Assim, o

número de passageiros em 1925 foi 1,6 vezes, o de toneladas 1,2, enquanto as receitas foram quasi 30 vezes mais. O coeficiente de exploração médio, que em 1910 fôra apenas 0,51 subiu em 1925 a 0,95, Apesar das excessivas despesas nas linhas do Estado, principalmente nas de via estreita, que tiveram o coeficiente de 4,71 contra 0,84 nas de companhias, vê-se que a rede ocorria no seu conjunto às despesas de exploração, dando ainda receita líquida apreciável na via larga, em que o coeficiente foi de 0,83 nas linhas do Estado e 0,72 nas de Companhias.

Uma estatística especial das linhas do Sul e Sueste, que servem uma região essencialmente agrícola, mostra que, enquanto a extensão das linhas quadruplicou de 1870 a 1924, a tonelagem subiu de 55.800 toneladas a 609.800, tendo sido pois 11 vezes maior.

Em 1927 a exploração era feita com 527 locomotivas, 1.265 carruagens e 9.316 furgões e vagões, 5 vapores de passageiros, 2 rebocadores, 15 alvarengas e fragatas. Havia ainda as carruagens restaurantes e furgões da W. L. nos serviços internacionais.

* * *

Os dados estatísticos citados mostram bem o valor económico dos caminhos de ferro.

Tenha-se, além disso, em conta a sua importância sob o ponto de vista administrativo e militar, quer nos serviços prestados em tempos normais pela rapidez e economia dos transportes (deve-se notar que são gratuitos os dos correios e taxados com grandes reduções os outros transportes de serviço público, tanto militares como civis) quer em tempo de guerra.

Pode o Estado, pode a economia nacional prescindir desses transportes e utilizar apenas a camionagem e as estradas?

Evidentemente não. É preciso pois não só mantê-los em exploração, como concluir algumas linhas, cuja construção está adiantada e construir outras da maior importância para a economia da rede e seu desenvolvimento.

Assim, há que aproveitar o dispêndio já feito entre Viana e Ponte de Lima, concluindo a linha até os Arcos e liga-la com a Póvoa.

Há que ligar a linha de via estreita do Minho com a do Tâmega e esta com a do Corgo e de Tua pela construção do troço de Arco de Baulhe a Pedras Salgadas e de Vila Pouca a Mirandela. Há que levar a Vimioso a linha do Sabor, construir os troços de Aveiro a Cantanhede e da Arrifana à Senhora da Hora, de Tomar à Nazaré.

Representam essas construções imobilização do capital, que não é directamente productivo e em que as receitas de exploração mal poderão ocorrer às despesas respectivas.

O mesmo sucede a quasi todas as obras públicas, as quais se aferem pelos serviços prestados e não pelo rendimento directo, a começar pelas estradas.

Abstraia-se, porém neste momento, de novas construções para só olhar à situação das linhas existentes.

* * *

O automóvel particular serve em frequentes e longas viagens, que se faziam antes em caminho de ferro e agora utilizam as estradas e reclamam melhoramentos dispendiosos nelas, além da sua conservação. É justo que esses transportes sejam tributados, quer mediante as taxas por veículo, quer pelos direitos da gasolina.

O incremento da rede telefónica dispensa muitas viagens por causa de assuntos que hoje são tratados por via telefónica. É um prejuizo inevitável para os caminhos de ferro, que resulta de um melhoramento de alto valor, a que o Estado pode pedir compensação pecuniária, muito moderada, porém, para não empecer a frequência das comunicações.

Estudemos agora os transportes comerciais. Há que distinguir carreiras concorrentes dos caminhos de ferro pelo seu paralelismo e carreiras convergentes, suas auxiliares e complementares.

Há ainda as curtas recovagens entre a estação de via férrea e as casas dos expedidores ou consignatários, em que para comodidade e rapidez importa realizar o serviço chamado de porta a porta.

De um modo geral é preciso que sob o ponto de vista de regulamentação, estabelecimento de tarifas e horários e fiscaliza-

ção dos transportes, cesse a disparidade existente entre o automóvel e o caminho de ferro. O regimen administrativo destes deriva do conceito do monopólio do serviço público, em que se deve assegurar igualdade de tratamento, regularidade e segurança de transportes.

Dado que o monopólio quasi desaparece pela concorrência, há que dar ao caminho de ferro mais liberdade de acção commercial sem prejuizo da fiscalização, reduzida ao indispensável e liberta das actuais normas rígidas. Ao mesmo tempo deve-se modificar a situação das carreiras de automóveis, estipulando normas que equiparem as condições de serviços às dos caminhos de ferro.

Há, por outro lado, que fazer o que se chama a coordenação dos transportes em termos que não prejudiquem a economia geral antes a beneficiem.

O mais conveniente seria a ligação obrigatória dos serviços e do tráfego entre as empresas de automóveis e as de caminhos de ferro, de modo que sejam suprimidas concorrências ruinosas sem prejuizo de serviços complementares, que evitem multiplicação excessiva de combóios.

Essas combinações, fáceis nos serviços convergentes, que importa promover, devem ser francamente orientadas para a defesa dos caminhos de ferro.

Os serviços de curta recovagem entre a estação e a origem ou destino devem ser feitos pelas empresas ferroviárias ou de preferência por empresas automobilísticas combinadas e facilitados pela criação económica de centrais.

Há ainda que tributar directa ou indirectamente o automobilismo commercial, quer por taxas sobre os veículos ou por unidade de tráfego, quer por taxas sobre o combustível,

equiparando os géneros de tracção com gasolina ou com óleos pesados. Os aumentos de receita assim obtidos encontrar-se-iam com os indispensáveis auxílios às empresas de caminhos de ferro para desafogar a sua situação.

São, sobretudo, os chamados serviços particulares, verdadeira pirataria que prejudica tanto os caminhos de ferro como as empresas regulares de camionagem que importa meter na ordem.

Não pode ser consentido o exclusivo transporte da mercadoria rica, deixando ao caminho de ferro o das grandes massas de mercadorias pobres, como adubos, minérios, madeiras em bruto, materiais de construção, cereais e outras, que tanto interessam à economia nacional.

Efectuada a defesa e a razoável equiparação e coordenação, de que nos ocupámos a larguíssimos traços, vem um expediente melindroso, mas em certos casos necessário: o aumento de tarifas dos caminhos de ferro, que não é isento de inconvenientes.

Numa economia difícil e atribulada como é, em geral, a nossa, vai-se agravar o custo das mercadorias em proporção superior à do aumento de tráfego e em benefício do intermediário e fomenta-se o desvio de tráfego para as vias concorrentes.

É certo que em quasi todos os países se tem recorrido ao aumento de tarifas. Dá-se até a circunstância de ter sido nos Estados Unidos o correctivo de anterior redução feita na expectativa de grande incremento de tráfego assim provocado e que se não deu. E todavia os transportes ferroviários fazem-se em muitos casos por tarifas inferiores às que o tráfego comportaria.

Vai longo em demasia este artigo e por isso deixarei para outro, o desenvolvimento de tão melindrosa matéria.

Engraxe só com

MIMI

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.^{da}
Avenida 24 Julho, 102



L SBOA

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 Paiz
Delegação de Vendas

SAPEC

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

A GRAVE SITUAÇÃO

DOS

CAMINHOS DE FERRO

Pelo Eng.º AVELAR RUAS

II—Conclusão

A crise nos caminhos de ferro, bom é acentuar, tem-se sentido por tóda a parte.

Entre nós, país pequeno, sem indústrias importantes e de tráfego restrito, o efeito da crise, isto é, a baixa das receitas, não se sentiu tanto como noutros países e, sem qualquer ajuda do Estado, as companhias têm-se ido aguentando, embora com enormes dificuldades e prejuizo dos serviços cuja eficiência diminue sem possibilidades de melhorarem.

É claro que uma tal situação que dura há 7 anos nem pode continuar nem permite num caso de alta de preços, como a verificada no carvão e metal, qualquer defesa eficaz.

Para três das seis companhias existentes, a situação é agravada com a exploração das linhas do Estado que, com excepção dos três primeiros anos (1927 a 1929) — e só para a via larga — tem dado prejuizo, suportado, na totalidade, pelas companhias arrendatárias.

Quando se fez o arrendamento das linhas do Estado, o tráfego, tanto de passageiros como de mercadorias, ia em aumento, sendo as linhas de via larga susceptíveis de dar lucro, como efectivamente deram nos três primeiros anos, e tendo as de via estreita muitas possibilidades de se desenvolverem com o seu prolongamento, então em execução, e com o qual iam servir regiões ricas (Vale do Tâmega) ou ainda por explorar (Vale do Sabor).

É claro que nem noutras condições as companhias teriam arrendado as linhas do Estado, nos termos do contrato.

Com a crise declarada em 1930-31, as condições modificaram-se completamente e dum modo que não podia ter sido previsto à data do arrendamento.

As dificuldades, não poucas, que as companhias teriam para manter a exploração das suas linhas agravaram-se extraordinariamente com os prejuizos resultantes da exploração das linhas do Estado.

Entretanto, o Estado, além das importâncias correspondentes às concessões de que beneficia, por força dos contratos — transportes de ambulâncias e correio, tarifas a meio preço para alguns

serviços — ou por concessão especial — bonus a determinadas categorias de funcionários — tem recebido anualmente, como a seguir se indica, importâncias superiores às que as companhias têm realizado com saldo de exploração e com o qual tem que cobrir os seus encargos de capital, renovação de material, impostos e despesas diversas.

TODA A REDE

| | Imposto ferroviário e renda das linhas do Estado | Receita líquida da exploração daduzida a renda a pagar ao Estado |
|------|--|--|
| 1929 | 46.035 | 36.395 |
| 1930 | 44.902 | 38.518 |
| 1931 | 40.663 | 36.882 |
| 1932 | 40.366 | 28.872 |
| 1933 | 40.819 | 38.021 |
| 1934 | 41.399 | 37.303 |
| 1935 | 40.205 | 30.349 |
| | 294.348 | 246.340 contos |

Apesar de as condições se terem modificado extraordinariamente o contrato de arrendamento manteve-se, talvez com proveito do Estado mas com prejuizo dos caminhos de ferro cujos serviços em lugar de melhorarem e sobretudo de se modernizarem, conservavam-se estacionários se é que, para o público não pioraram.

Segundo o contrato de arrendamento, a sua revisão podia ser pedida, por uma das partes interessadas, em Maio 1937.

Certamente as companhias interessadas não deixaram de apresentar os seus pedidos mas o certo é que até à data tudo continua na mesma.

A não ser que o Estado, esquecido do passado, queira tomar uma orientação diferente da seguida nos últimos anos quanto à exploração de indústrias, voltando a explorar directamente as suas linhas, o contrato, por força de uma das suas condições deve ser modificado e nestas condições há que fazer-se um contrato honesto que não traga para as companhias encargos que elas não podem suportar. Se da parte das entidades oficiais que têm de tratar do assunto houver, como certamente há, consciência da situação e conhecimento do que se tem passado noutros países, não será difícil chegar a uma solução satisfatória. Em qualquer caso convém que as linhas do Estado, a manter-se o arrendamento, passem a ser exploradas como linhas concedidas, única maneira de se poder unificar a exploração e dela tirar o partido que se não tem podido tirar por, na realidade, aquelas linhas continuarem a constituir redes distintas, com contas privativas de exploração.

* * *

A situação atual pode definir-se do seguinte modo:

Dum lado os caminhos de ferro com todos os encargos que tinham no tempo em que detinham o monopólio da viação acelerada: com encargos enormes de 1.º estabelecimento e conservação das suas instalações: os preços dos seus transportes sujeitos a um imposto elevado: sujeitos a leis, regulamentos e contratos antiquíssimos, rigorosamente fiscalizados e que lhes restringem a liberdade de acção, impedindo a defesa contra a concorrência, por vezes sob o ponto de vista técnico e sempre, sob o ponto de vista comercial: obrigação de atender a todos igualmente sem possibilidades de manejar os preços à sua vontade, no sentido de favorecer os seus melhores clientes ou concorrer, em determinadas regiões com a camionagem: obrigação de atender ao interesse nacional, especialmente nas tarifas para exportação que por vezes são bem pouco compensadoras: impossibilidade por falta de recursos de melhorar os seus serviços muito especialmente no que se refere a material circulante e velocidades.

Do outro lado temo a camionagem exiginda um pequeno capital de 1.º estabelecimento: sem necessidade de instalações dispendiosas: sem encargos de transporte gratuito do correio; nem de tarifas reduzidas ou bonus: sem encargo de conservação das estradas; procurando de preferência os percursos paralelos ao caminho de ferro e com uma liberdade quasi completa sob o ponto de vista comercial, por falta de fiscalização pelo que se refere a passageiros e também de regulamentação pelo que se refere a mercadorias.

Quanto a estas é de notar que a camionagem transporta as que lhe convêm e que já hoje faz uma concorrência grande e que deve aumentar, e muito com o emprêgo de motores a óleos.

* * *

Posta assim a situação e a não ser que o Estado queira fazer directamente a exploração da rede ferroviária ou considerar esta como não sendo de interesse público, caso em que deveria dar ás companhias liberdade de acção idêntica ás que têm qualquer empresa comercial ou industrial, ha que proteger os caminhos de ferro como se tem protegido e por vezes, talvez demasiadamente, outras indústrias nacionais.

Essa proteção que deveria começar pela actualização das leis, regulamentos e contratos que hoje regem a actividade das companhias e continuaria com a imposição à camionagem, na parte aplicável, das obrigações que os caminhos de ferro tem para com o Estado e o público e ainda pela proibição de carreiras paralelas ao caminho de ferro, dentro de certa zona, salvo no caso em que se verificasse não ter o caminho de ferro capacidade para o tráfego dessas linhas, e terminaria com o auxílio do

Estado, reduzindo o imposto ferroviário e adiantando ás companhias as importâncias necessárias para renovarem o seu material, importâncias estas a reembolsar num praso que seria determinado pela previsão das economias que resultariam daquella renovação.

* * *

Confirmando o que temos dito sobre o esforço das Companhias para enfrentarem a crise que vem atravessando, damos, a seguir, os coeficientes de exploração de alguns caminhos de ferro da Europa, em 1936:

| | |
|------------------------------------|--------|
| Alemães | 88.16 |
| Estado Austríaco | 111.82 |
| Sociedade Nacional Belga | 100.76 |
| Estado Bulgaro | 89.37 |
| » Dinamarquês | 99.57 |
| » da Estónia | 89.70 |
| » Francês | 120.38 |
| Este de França | 107.12 |
| Norte de França | 101.65 |
| P. L. Al. | 105.43 |
| Estado Grego | 99.02 |
| » Holandês | 95.84 |
| » Hungaro. | 119.63 |
| » Italiano | 85.25 |
| » Romaico. | 85.25 |
| » Noroeguês | 102.61 |
| » Polaco | 88.18 |
| Great Nestern | 77.87 |
| London le North Eastern | 81.38 |
| C. P. | 87.14 |
| B. A. | 88.11 |

A comparação destes números, tendo em atenção a importância do tráfego de alguns dos caminhos de ferro.

Com estranheza, devido à atenção que o Estado tem prestado a outros ramos de actividade nacional, se vem esperando por uma solução para o problema ferroviário.

Bom seria chegar-se a uma solução — nossa — portuguesa, mas se nos não fôr possível não será difícil adaptar o que noutros países se tem feito. Seja como fôr urge tomar uma resolução.

RAFAEL, LOPES, L.^{DA}

Ferragens e Ferramentas—Louças de ferro esmaltado e estanhado — Zinco, estanho e chumbo —
Redes de Arame — Tornos e Engenho de furar —
Mangueiras e arigos de borracha — Arame de bicos, etc. — Cabo de arame e apetrechos marítimos
R. de S. Paulo, 43 a 47-T. dos Remolares, 50 e 52
Telefone 2 6938 LISBOA



Aspecto geral do porto de Lisboa

O PORTO DE LISBOA E AS SUAS OBRAS

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

(Continuação)

Trinta anos decorridos sobre o novo regime administrativo dão-nos já indicações suficientes sobre as suas vantagens e sobre a sua eficiência.

Em três períodos se pode considerar dividida a nova fase da administração do porto.

O primeiro que vai de 1907 a 1921, atravessando o período agitado da mudança do regime, o segundo, de 1921 a 1926, que sucedeu ao trágico 19 de Outubro, e finalmente o terceiro, que corresponde à nova era implantada pela Ditadura Militar, e que vem de 1926 até agora.

De três conferências feitas pelos seus primeiros directores, os engenheiros Strauss e Ramos Coelho, respectivamente em 1909 e 1914, e pelo seu actual Presidente do Conselho de Administração, o engenheiro Sá Nogueira, em 1934, e a que aqui cabe a merecida referência pelo interesse que todos os elementos nelas contidos tem para a história do porto, me socorro agora para a segunda parte da minha palestra.

*
* *

À data da entrega ao Estado, em 1907, do seu primeiro porto, este dispunha, como obras acostáveis, de 4.700 metros lineares de muros-cais, situados na zona entre Alcântara e Santa Apolónia, de 3.500 metros lineares de rampas e taludes empedrados, na 1.^a e 2.^a Secções, de sete docas para abrigo de pequenas embarcações, quatro na 1.^a e três na 2.^a Secção, de duas docas para reparação de navios e respectivas oficinas, de um pequeno plano inclinado, de seis guindastes hidráulicos, de algum material flutuante, e de uma área coberta de arma-

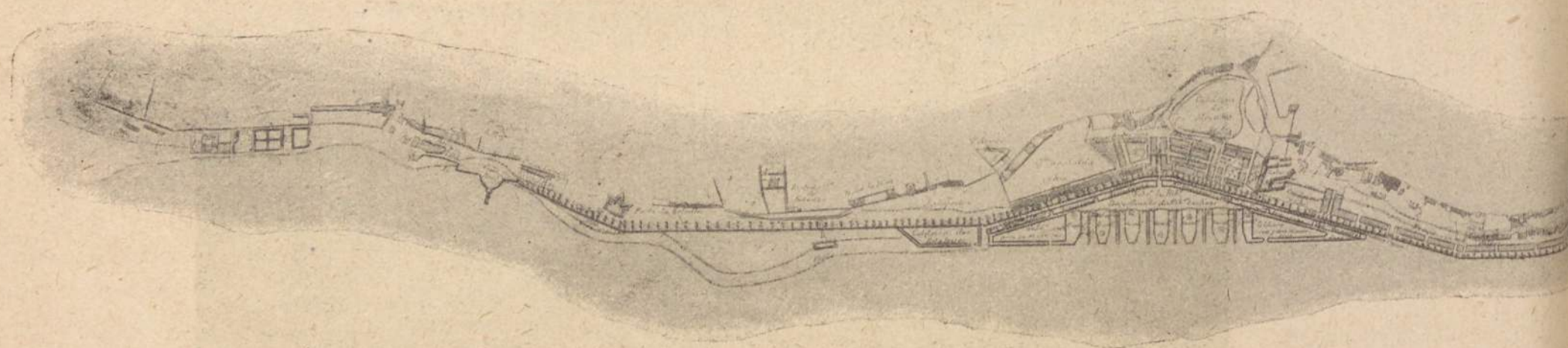
zens e telheiros que não excedia 14.000 metros quadrados.

Os serviços do porto eram bastante deficientes, e o seu magnífico, mas atemorizante Lazareto, fazia fugir d'ele os passageiros nas suas viagens de regresso à Europa.

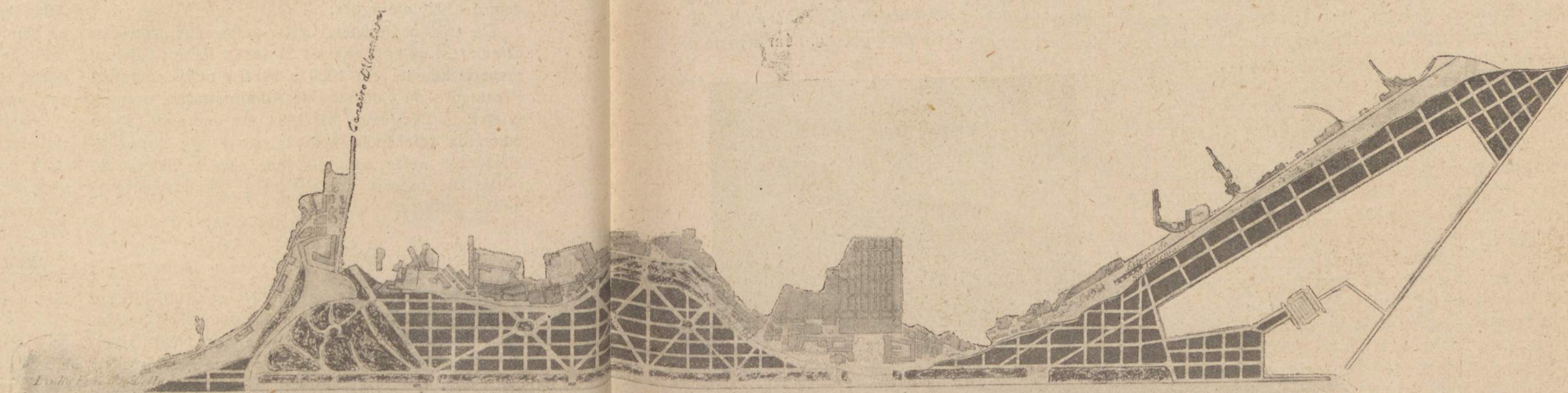
Num trabalho persistente e nem sempre destituído de dificuldades, esforçaram-se os seus dirigentes por melhorar pouco a pouco os serviços do porto desde a pilotagem até ao desembarço da Alfândega e da Saude, conseguindo em 1918, que os primeiros paquetes de passageiros atracassem ao cais, ao mesmo tempo que procuravam dotar o porto com os melhoramentos indispensáveis para a sua importantíssima função.

Assim, em 1912, foi aberto concurso para a transformação da doca de Alcântara, a única grande doca do porto e que se não tinha completado, em virtude do contrato de 1894, transformação que compreendia o seu aprofundamento e a construção dos muros-cais interiores e o alargamento da sua entrada, para ser explorado como doca de marés e não como doca de flutuação, como primitivamente fôra prevista, o que, para a sua futura utilização fôra reconhecido como inconveniente. Juntamente com esse trabalho foi também aberto concurso para a construção do molhe oeste da doca de Santos, cuja execução igualmente fôra protelada em virtude do contrato de 1894, sendo ambas essas obras adjudicadas ao empreiteiro espanhol Uribasterra, pela quantia de 1.720 contos, ou sejam cerca de 50 mil contos actuais.

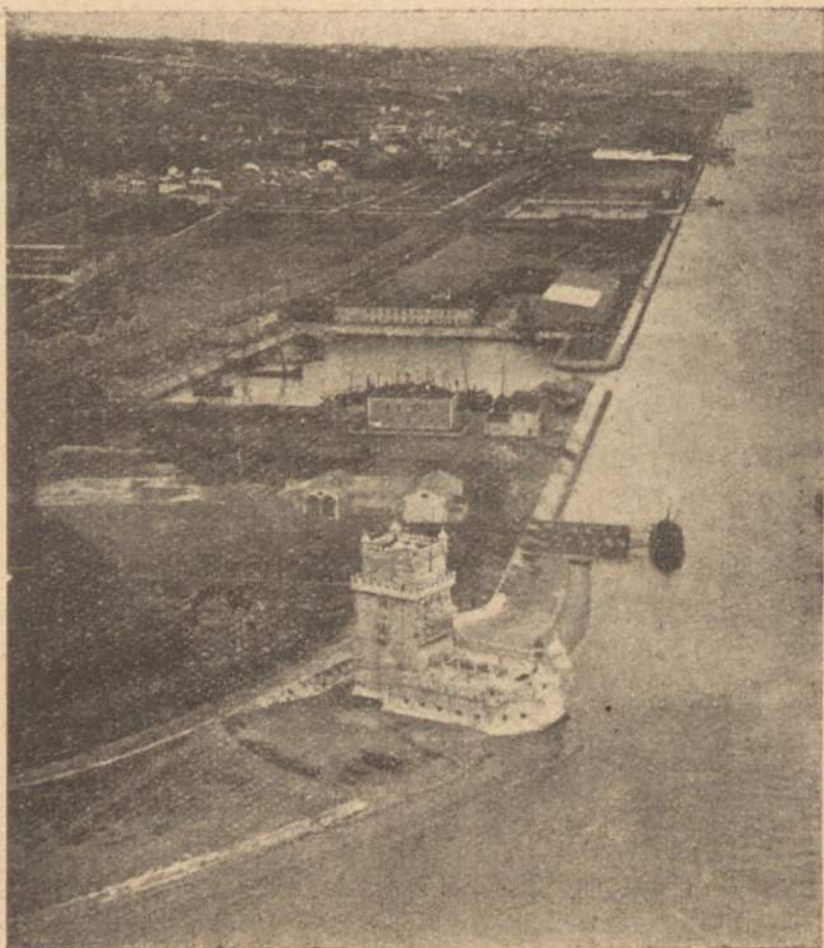
Depois, em 1916, foi estudada a construção de duas novas docas de reparação e de três carreiras



PROJECTOS SUCESSIVOS — Projecto do engenheiro húngaro Carlos Mardel, anterior a 1755



PROJECTOS SUCESSIVOS — Projecto do engenheiro francês Tomé de Gamond, datado de 1870



A parte de juzante do porto

do lançamento, destinadas à construção de grandes navios, cuja execução foi posteriormente contratada com a Sociedade de Construções Navais, sucessora do empreiteiro Hersent, sendo pela mesma ocasião ampliadas as oficinas de construção e reparações navais, e dotadas com os maquinismos indispensáveis. Pela mesma época construiu-se também no porto, onde tudo era provisório no tempo do empreiteiro Hersent, o primeiro armazém com carácter definitivo, em betão armado, semelhante a este onde nos encontramos, e várias pequenas estacadas, igualmente em betão armado, para embarque e desembarque de mercadorias e passageiros. Aumentou-se o equipamento do porto, adquirindo-se guindastes, rebocadores, material de drenagens, etc.. Fizeram-se novos estudos e projectos e procurou-se aumentar a esfera da acção do porto, cujo tráfego era representado em 1913 por um número de navios entrados de 3,441, com uma tonelagem bruta de mais de 10 1/2 milhões de toneladas, por um movimento de mercadorias carregadas e descarregadas de mais de 1 1/2 milhões de toneladas, e por um movimento de malas postais de 81,382 malas embarcadas e desembarcadas.

Em 1921, quando tão violenta e injustamente foram afastados os corpos directivos da Administração do porto, este possuía já, além de 6.584 metros lineares de cais acostáveis, uma área coberta de armazens e telheiros de cerca de 80.000 metros quadrados e um equipamento que compreendia, além de mais de 50 guindastes eléctricos, hidráulicos e a vapor, um importante material terrestre e fluvial, ao mesmo tempo que os seus dirigentes tinham em mente um plano de obras e de realizações a que as circunstâncias anteriores, derivadas primeiro das condições do País, e depois da grande guerra, não

tinham permitido que se desse ainda execução.

Do período de 1921 a 1926 pouco há a dizer. A política, de que até então andara afastado, interveio nos destinos do porto, onde poucas ou nenhuma obra se fizeram. Os paquetes voltaram de novo a fundear ao largo, e o serviço de passageiros a fazer-se em incómodas embarcações, e só em 1927, com as novas Administrações, se voltou a encarar a sério este importantíssimo problema, tendo sido decretado em 1928 a obrigatoriedade da atracação dos navios de passageiros, o que representou um grande melhoramento para o nosso primeiro porto.

De 1926 até agora, muito se tem feito no porto de Lisboa, iniciando-se novas obras, adquirindo-se novo material de equipamento, procurando-se desenvolver e melhorar a sua exploração.

As obras da 3.^a secção, que compreende a parte do porto que vai desde Santa Apolónia ao Poço do Bispo, projectadas desde 1916 e adjudicadas em 1930 à Sociedade Italo Portuguesa de Construções, por cerca de 70.000 contos, acham-se em plena actividade, depois das dificuldades surgidas durante a primeira fase da sua execução. Fez-se a reconstrução do molhe oeste da doca de Santos e a do muro norte da doca de Alcântara. Acabou-se a construção das docas n.^{os} 3 e 4, e aproveitaram-se devidamente as carreiras de construção e as oficinas, onde alguns navios de guerra e de comércio foram e estão a ser construídos.

Adquiriram-se novos guindastes, uma cábrea de grande potência, diverso material flutuante, máquinas e ferramentas para as oficinas, fizeram-se novos edifícios, ampliando-se a área edificada para cerca de 100.000 metros quadrados.

Estudaram-se novas obras e projectaram-se novas instalações, tendo a Administração conseguido ultimamente que lhe fôsse entregue também a parte da



A parte de montante do porto

margem esquerda do Tejo, desde a ponte de Alcochete até à barra, o que lhe dá assim jurisdição sobre todo o vasto estuário do Tejo e suas margens.

(CONTINUA)

A HISTÓRIA

DA

VOZ DO OPERÁRIO

Por RAÚL ESTEVES DOS SANTOS

Pode dizer-se que, durante cêrca de meio século, esteve envolta entre brumas a história da mais útil e benemérta das instituições portuguesas — A Sociedade de Instrução e Beneficência *A Voz do Operário*.

Durante êsse largo espaço de tempo, desconhecia-se nos seus mais interessantes detalhes, todo o doloroso calvário que caracterizou a fundação e os primeiros passos da maior realização dos trabalhadores portugueses.

O que era de domínio público resumia-se a algumas palavras que se liam no seu órgão na imprensa quando da comemoração de qualquer dos aniversários — o do jornal e o da Sociedade — palavras que todos os anos se repetiam, embora com uma redacção diferente, onde unicamente se aludia a um ou outro facto colhido na tradição oral.

Mas essa tradição oral, vivendo apenas na memória dos homens, ia-se com o decorrer do tempo, salvo um ou outro episódio isolado, sucessivamente adulterando a ponto de se perder completamente sem deixar vestígios dignos de crédito.

E não seria êsse o processo que se deveria seguir, mas o que tivesse por base uma cuidadosa investigação firmada no estudo circunstanciado das actas, colecção do jornal, correspondência e documentos existentes no seu arquivo, únicas fontes de onde deveria brotar a verdade histórica.

Essa enorme lacuna preocupou alguns dos homens que tiveram por função dirigir a colectividade e orientar o jornal que os tabaqueiros, numa época recuada em que a classe atravessava a mais

tremenda crise que os seus anais registam, haviam fundado num recanto sombrio da velha Lisboa.

Foram certamente estas as razões que levaram o inteligente e dedicado elemento dessa prestimosa agremiação, o sr. Amílcar Costa, a apresentar à assembléa geral, reunida em 18 de Outubro de 1929, uma proposta para que se procedesse à elaboração de uma monografia destinada a divulgar no presente e a fazer conhecer aos vindouros a história dêsse grande monumento social estudo para o qual se chegou a orçamentar a respectiva verba.

* * *

Mas não se passou disto, até que na gerência de 1930-1931, em que exercemos o cargo de Presidente do Conselho Fiscal, havendo verificado que nada existia devidamente coligido, fizemos transportar



A velha casa do Beco do Frois onde em 11 de Outubro de 1879 os tabaqueiros fundaram o seu órgão na imprensa e em 13 de Fevereiro de 1883 inauguraram a Sociedade Cooperativa *A Voz do Operário*, precursora da actual Sociedade de Instrução e Beneficência *A Voz do Operário*

para a nossa residência os livros de actas da Comissão Administrativa, Conselho Fiscal e Assembleia Geral, assim como os documentos que alguma luz pudessem fazer e a volumosa colecção do jornal.

Reunido todo este enorme material e tomadas as indispensáveis notas, o que correspondeu a uma tarefa demasiadamente longa, lançámos com entusiasmo mãos à obra escrevendo um trabalho a que demos o título: *A Voz do Operário—Grande Catedral do Bem*, cuja publicação iniciámos em 1 de Janeiro na *Revista Portuguesa de Comunicações*.

Este primeiro estudo que levámos a efeito sobre tão simpática instituição teve que ser ampliado, tal a magnitude do assunto abrangendo os acontecimentos mais importantes de que o jornal se ocupou e os factos de maior relêvo ocorridos na Sociedade até àquela data.

Foi a *Grande Catedral do Bem* recebida o mais lisongeiramente que é possível supôr-se. O órgão da colectividade, no seu número de 1 de Fevereiro de 1931, dedicava-lhe o editorial subscrito pela Comissão Administrativa, em que éramos calorosamente elogiados e se tornava público haver sido tomada a resolução de publicar em folhetim o nosso trabalho.

Por seu turno, na assembléa geral de 9 de Fevereiro o sócio sr. António João Regueira apresentou a seguinte proposta que foi votada por unanimidade: «Proponho que fique exarado na acta um voto de louvor e agradecimento ao Ex.^{mo} Sr. Raúl Esteves dos Santos pelo relevante e inteligente serviço prestado à nossa Sociedade com a publicação que vem fazendo da história da nossa Sociedade, desde o seu início até 1930, onde aquele prezadíssimo consócio demonstra não só a grande inteligência e faculdades de trabalho de que é possuidor, como também o seu grande amor à nossa colectividade».

Ainda sobre a *Grande Catedral do Bem* notaremos que no relatório da gerência de 1930-1931 se dizia: «Um facto importante passado nesta gerência, foi, sem dúvida, a publicação do Documentário da Vida da *Voz do Operário*, da autoria do nosso Presidente do Conselho Fiscal, sr. Raúl Esteves dos Santos. Documento de valor indiscutível e apreciável onde é narrada com raro brilho a vida da colectividade, desde a sua fundação, constituindo por si só um valor moral para a instituição e só próprio de ser executado por quem, como Raúl Esteves dos Santos, possui um espírito brilhante e uma lúcida inteligência, aliada a soberbas qualidades de trabalho. Tem jus, sem favor, ao nosso reconhecimento, pelo alto benefício que concedeu à Sociedade».

Fazemos estas transcrições porque tantas vezes temos visto o nosso modesto nome caluniado e esquecido, que faz bem rememorar a justiça que então nos foi prestada. Resta dizer que o folhetim da *Grande Catedral do Bem* se publicou até que,

em 1935, circunstâncias imperiosas determinaram a sua suspensão.

* * *

Em 28 de Fevereiro de 1932, ao comemorar-se o 52.º aniversário do jornal e o 49.º da Sociedade, na qualidade de Presidente da Comissão Administrativa, realizei, a convite dos corpos gerentes, uma conferência no seu Salão de Festas subordinada ao tema *A Vida de A Voz do Operário (da fundação do jornal à inauguração das primeiras escolas)* conferência que, por proposta do 1.º Secretário da Comissão Administrativa, sr. Luciano Ribeiro de Queiroz se editou, revertendo o produto da venda para o cofre da colectividade.

No ano seguinte, ao festejar-se as «Bodas de Ouro» da instituição, escrevemos no jornal da Sociedade um longo artigo intitulado: *A Grande Epopeia dos Humildes*, em que passava em revista alguns dos factos mais interessantes e se recordavam muitos dos nomes dos homens que para o seu progresso mais haviam contribuído.

Por proposta do 1.º Vogal sr. António dos Santos, resolveu a Comissão Administrativa, a que também presidíamos, publicar em separata *A Grande Epopeia dos Humildes*, o que motivou desenvolvermos mais a matéria de maneira a abranger, por forma embora resumida, o que de mais notável tivesse sucedido na sua já larga existência. Como aconteceu com a *Grande Catedral do Bem* deu entrada na caixa da Sociedade o lucro resultante da sua publicação.

* * *

Em 1933, editámos a expensas nossas um livro a que demos o nome de *Três anos na Grande Colmeia* que constitui como que o inventário da obra realizada em três anos de constante actividade e em que juntámos além de uma série de notas e de esclarecimentos referentes à sua marcha interna, um punhado de ideias cuja efectivação algumas vantagens traria para a prestigiosa colectividade. Esta edição foi distribuída gratuitamente pela imprensa, jornalistas, escritores e amigos de a «Voz do Operário».

Decorridos menos de dois anos, em Maio de 1935, publicámos um folheto com o título: *Porque se fundou em 11 de Outubro de 1879 o jornal «A Voz do Operário»*, em que se historiavam as horroresas condições em que viviam os tabaqueiros e as razões que justificaram a saída do órgão dos manipuladores de tabaco. A sua distribuição, que foi graciosa, obedeceu à orientação seguida no anterior trabalho.

Em Julho do mesmo ano editamos um outro trabalho: *Figuras Esquecidas — O Poeta Xavier de Paiva*. Individualidade deveras curiosa que bem merecia ser estudada, e que foi o primeiro poeta de

D. Julieta de Mendonça e Costa

Conforme anunciamos celebrou-se no dia 5, pelas 9 horas, missa de sufrágio para comemorar o 30.º dia do falecimento da sr.ª D. Julieta de Mendonça e Costa, filha do falecido fundador-director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» Leonildo de Mendonça e Costa.

Assistiram algumas dezenas de pessoas bem como o pessoal da administração e oficinas.

* * *

Enviaram-nos condolências pelo falecimento da sr.ª D. Julieta de Mendonça e Costa mais as seguintes pessoas:

D. Henriqueta Camacho, D. Ema Torres, D.

Suzana La Ciefva, Dr. Santos Silva, Alvaro da Silva Martins, capitão F. Maria Supico, Fernandes & C.ª, Ltd., Liga dos Combatentes da Grande Guerra, etc., etc.

* * *

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» na impossibilidade de agradecer a todas as pessoas as condolências que lhe foram enviadas, fa-lo por êste meio tornando êste agradecimento extensivo a todos os jornais que amavelmente nos dirigiram palavras amáveis, não esquecendo o «Diário de Lisboa» e «Diário da Manhã» que se fizeram representar no funeral.

A todos o nosso cartão de agradecimentos.

merecimento vindo das classes operárias pelas quais muito lutou e sofreu. Neste folheto se vincavam alguns dos aspectos do jornal na sua primeira fase, época em que nele colaborou intensamente o desventurado bardo. Como os dois últimos trabalhos, a sua edição foi apenas custeada por quem estas linhas escreve e a sua distribuição feita gratuitamente.

* * *

A inauguração de um novo e importante anexo, para cuja posse do terreno e construção do edifício algo demos de valioso, originou a publicação de um novo folheto denominado: *Alguns subsídios para a história da mais antiga modalidade de assistência que «A Voz do Operário» presta aos seus associados*. Êste trabalho, também em edição fora do mercado, foi como os três anteriores pago do nosso bolso.

O solene descerramento de duas lápidas evocativas das individualidades que ao jornal e à Sociedade prestaram assinalados serviços, realizado com raro brilho em 19 de Abril de 1936, quando ocupávamos o cargo de Presidente da Mesa da Assembleia Geral, levou-nos pelas funções que exercíamos a pronunciar o discurso oficial justificativo da homenagem prestada.

Êste discurso, que teve certa retumbância, foi, por resolução da Comissão Administrativa, a que presidia a vontade forte e a inteligência lúcida de Pedro Duarte, publicado em esmerada edição saída das oficinas gráficas da instituição com o título: *Figuras Gradadas de «A Voz do Operário»*.

Nêsse volume se traçam rapidamente as biografias de trinta e seis amigos do jornal e da colectividade, onde se juntam no mesmo pensamento, homens de Estado, escritores, jornalistas e operários cujo principal mérito consistiu em muito que-

rerem à benemérita Sociedade, que é hoje o maior e mais legítimo orgulho do operariado citadino.

Figuras Gradadas de «A Voz do Operário» mereceu, por parte dos mais destacados órgãos da imprensa do país, os melhores encómios e constituiu sem dúvida, pela extraordinária expansão que teve, um dos melhores elementos de propaganda de «A Voz do Operário».

Não devemos terminar estas linhas sem que sejam citados dois artigos que publicámos, intitulados *A Grande Seara de Luz* que nesta data festeja o seu 55.º aniversário e que merecem ser recordados: Um que veio à estampa no Almanaque «Pensamento» para 1932 e outro no jornal «A Vida Social» quando da realização da Semana Mutualista, em Janeiro de 1933.

* * *

Podemos pois dizer com o mais legítimo dos orgulhos, que os frutos da tarefa laboriosa que realizámos estão bem patentes. Bastará uma simples consulta às colecções dos jornais e ao extrato das sessões solenes para se verificar que os artigos comemorativos e os discursos de carácter evocativo pronunciados nêsses actos festivos, não têm tido outra base que não sejam os folhetos e os livros que escrevemos e cuja resenha aqui deixamos apontada.

Assim, não será exagero afirmar que foi depois da publicação destes nossos trabalhos de investigação histórica, a maioria dos quais distribuídos por nós graciosa e espontaneamente a todas as pessoas para quem a vida de «A Voz do Operário» não era indiferente, que a utilíssima colectividade se tornou mais conhecida, podendo-se assim melhor avaliar a enorme obra que, no campo instrutivo e benéfico, vem realizando na sociedade portuguesa.

HÁ QUARENTA ANOS

(Continuação da pág. 86)

No mesmo periodo foi em média, a relação entre os gastos da exploração e o producto total do trafego:

| | |
|--|------|
| Nas linhas exploradas pelo estado | 0,54 |
| Nas linhas exploradas por companhias | 0,47 |

Se considerarmos tão sómente o anno de 1896, acharemos os seguintes resultados:

| | |
|---|------------|
| Rendimento liquido por kilometro: | |
| | Réis |
| Nas linhas administradas por companhias | 1:612\$585 |
| Nas linhas administradas pelo estado | 1:069\$990 |

Relação entre as despesas de exploração e o rendimento total do trafego:

| | |
|---|------|
| Nas linhas ferreas geridas pelo estado | 0,50 |
| Nas linhas ferreas geridas por companhias | 0,44 |

Se, finalmente, compararmos entre si o rendimento liquido kilometrico e os gastos da exploração das quatro principaes linhas ferreas portuguezas, a saber, Norte, Leste, Minho e Douro, no anno de 1896, acharemos, quanto ao primeiro:

| | |
|--|------------|
| | Réis |
| Nas linhas do norte e de leste | 3:373\$930 |
| Nas linhas do Minho e do Douro | 1:577\$466 |

E pelo que respeita aos segundos:

| | |
|---------------------------------------|------|
| Nas linhas do Minho e Douro | 0,47 |
| Nas linhas do norte e leste | 0,33 |

Se não bastasse, portanto, o exemplo de nações taes como a Inglaterra, a França e os Estados Unidos da America, seriam sem duvida sufficientes os resultados colhidos no nosso proprio paiz, para levar as vossas commissões a pronunciar-se sem hesitar contra a ingerencia directa do estado na exploração dos caminhos de ferro.

Definido este ponto fundamental da questão, trataram as commissões de examinar se na proposta do governo estão devidamente acautelados os interesses do paiz.

Estudado o assumpto sob este ponto de vista, assentou-se, de accordo com o governo, em que deviam additar-se e modificar-se algumas das disposições da proposta no sentido de tornar mais efficaz a fiscalisação do estado sem tolher em demasia a acção e a iniciativa das companhias arrendatarias.

Entenderam tambem as commissões, sempre de accordo com o governo, que na lista das novas linhas ferreas projectadas, deve substituir-se o ramal de Ermezinde a Leixões, por outro que ligue a estação do Porto-A com o porto de Leixões.

Procuram tambem as commissões assegurar quanto possível a situação do pessoal menor, actualmente empregado no serviço das redes provisórias do Minho e Douro e do Sul e Sueste.

Pelo que toca aos empregados invalidos, cujos vencimentos annuaes foram calculados no orçamento de 1897 - 1898 em réis 7:431\$000 réis na rede do Sul e Sueste e em 8:211\$070 réis na do Minho e Douro, resolveu-se, de accordo com o governo, que na proposta se introduzisse uma disposição por virtude da qual, recibam aquelles empregados, enquanto vivos, os mesmos vencimentos que actualmente recebem.

Sobre outro ponto importantissimo recaiu o attento e demorado estudo das commissões.

Por muito que a todos os espiritos se imponha a instante necessidade de se completar de prompto a rede ferro-viaria nacional, ninguém decerto ousaria no actual momento metter hombros a tão dispendioso emprehendimento.

Pois ainda a esta instante necessidade dá em parte satisfação a proposta ministerial, por isso que assegura a immediata construcção de novas e importantes linhas ferreas sem desembolso algum no presente, e com encargos pouco sensiveis no futuro.

Um rapido confronto bastará de certo para evidenciar as

rasões que motivaram outras alterações, mais na fórma, do que na essencia, que, de accordo com o governo, foram introduzidas na proposta que as vossas commissões de fazenda e das obras publicas converteram no seguinte:

Projecto de lei

Artigo 1.º E' o governo auctorisado a adjudicar, separadamente, em hasta publica, precedendo concurso de sessenta dias, e em conformidade com as bases annexas a esta lei e que d'ella ficam fazendo parte integrante:

1.º A exploração pelo praso de quarenta annos da rede ferro-viaria do Minho e Douro e a construcção e a subsequente exploração pelo tempo que decorrer desde a sua respectiva conclusão até á expiração do praso acima fixado, dos seguintes ramaes da mesma rede;

- a) Vianna do Castello a Ponte de Lima e Ponte da Barca;
- b) Braga a Ponte da Barca, Arcos e fronteira de Hespanha;
- c) Braga pelo Valle do Cavado a Ruivães e Chaves;
- d) Barcellos a Espozende;
- e) Ligação do caminho de ferro do Douro com o da Beira Alta pelo Valle do Tavora;
- f) Estação do Porto-A ao porto de Leixões.

2.º A exploração pelo praso de quarenta annos da rede ferro-viaria do Sul e Sueste de Portugal e a construcção e a subsequente exploração pelo tempo que decorrer entre a sua respectiva conclusão e a respectiva conclusão e a expiração do praso, acima fixado, dos seguintes ramaes da mesma rede:

- a) Ligação da rede do Sul e Sueste com a linha de Leste
- b) Faro a Villa Real de Santo Antonio;
- c) Proximidades de Tunes a Portimão e Lagos;
- d) Barreiro ou proximidades a Cacilhas;
- e) Pias a Moura;
- f) Evora á Fronteira em direcção a Zafra.

§ unico. O governo dará conta ás côrtes do uso que fizer d'esta auctorisación.

Artigo 2.º. Fica revogada toda a legislação em contrario.

Sala das commissões, em 10 de agosto de 1897.

Mariano de Carvalho (vencido em parte), José Frederico Laranjo, José Maria de Alpoim, Adriano Antero, Francisco da Silveira Vianna, Leopoldo Mourão, Barbosa de Magalhães, Frederico Ramires, F. F. Dias Costa, Manuel António Moreira Junior, João Pinto Rodrigues dos Santos, Augusto Ricca, F. L. de Lacerda Ravasco, J. A. Correia de Barros, relator.



SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

ACTIVAM-SE OS PREPARATIVOS PARA A FESTA ANUAL DOS ANTIGOS COMBATENTES QUE SE REALIZA EM LOULÉ NO PRIMEIRO DOMINGO DE MAIO

Alguns membros da Comissão organizadora da Festa anual de confraternização dos componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França em 917 e que regressou a Portugal em 919, visitaram Loulé afim de ultimarem os trabalhos para um próximo banquete que deve efectuar-se no dia 1 de Maio e que coincide com a festa principal da interessante Vila, dedicada a Nossa Senhora da Piedade

Ficou assente que o almôço terá lugar na Sala do Tribunal, após a recepção promovida pela Câmara Municipal.

A maneira cativante como a Comissão Administrativa da Câmara de Louré recebeu parte da Comissão organizadora da festa anual dos combatentes deixou immediatamente a certeza de que Loulé se prepara para uma recepção carinhosa aqueles 300 combatentes que a terras de França foram e regressaram cobertos de glória, graças ao seu valor e ao dos seus officiaes inferiores e superiores.

LINHAS PORTUGUESAS

Concessões especiais

Aos consignatários, que em seu nome, durante o prazo de um ano, tiverem recebido em qualquer estação das linhas do Vale do Vouga remessas de mercadorias diversas, cujo percurso nas mesmas linhas tenha sido igual ou superior a 50 quilómetros, serão concedidas, nos preços de transporte, propriamente dito, as bonificações a seguir indicadas: de 1.000 a 2.000 toneladas, 15 por cento; de mais de 2.000, 20 por cento.

Para a formação destas quantidades serão considerados os pesos que tiverem servido de base para a taxa de transporte e contadas todas as remessas, incluindo as recebidas de quaisquer outras linhas.

Para que esta concessão tenha efeito é indispensável uma nota, devidamente escriturada, com as respectivas cartas de porte, contendo número de expedição, estações da procedência e destino, pêso por que foi processada a taxa e portes pagos.

Esta nota será enviada ao Serviço do Movimento, Tráfego e Fiscalização dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, em Espinho, no prazo máximo de dois meses, a contar da data da última remessa.

Exceptuam-se desta concessão as mercadorias indicadas no complemento à tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade.

Permitir-se-à, porém, a inclusão destas mercadorias para efeito do «bonus» acima indicado, desde que, um quarto da tonelagem transportada ou, pelo menos, 500 toneladas, depois de atingidas ou ultrapassadas 2.000 toneladas, sejam constituídas por mercadorias diferentes das constantes do referido complemento.

Aos consignatários de arroz, artigos de malha e de costura, açúcar, bacalhau, bebidas gasosas ou refrigerantes, cabedais, fósforos, lã ou algodão em fio, vidraria comum (ordinária) ou fina, vinhos generosos engarrafados, cujas remessas tenham tido percurso igual ou superior a 50 quilómetros, e tenham recebido em seu nome, durante o prazo de um ano, as quantidades abaixo indicadas, serão concedidas as seguintes regalias: 100, 50 e 25 toneladas 8, 4 e 2 viagens de ida e volta naquelas linhas, em 1.ª classe, respectivamente, sendo o prazo de utilização 12, 6 e 3 meses.

Estas viagens são à escolha do interessado.

Os bilhetes serão fornecidos em presença das respectivas cartas de porte, que devem ser enviadas ao Serviço do Movimento, Tráfego e Fiscalização, em Espinho, devidamente relacionadas, no prazo máximo de dois meses, a contar da data da última remessa. Os bilhetes referidos serão entregues no prazo de 15 dias, a partir da data da recepção das cartas de porte.

Aos consignatários de vinho de pasto que tenham recebido no prazo de um ano 100 cascos ou mais poderá ser concedida uma viagem gratuita de ida e volta em 1.ª classe por cada grupo de remessas de cascos cheios, procedentes de Vizeu, a que corresponda o pagamento de portes no valor de 1.263\$00.

Nenhuma outra concessão poderá ser acumulada com qualquer outra.

Transporte de mercadorias

Em harmonia com o seu 49.º aditamento, foi alterada, na parte referente ao despacho de folha preparada para caixas, a classificação geral para o transporte, em pequena velocidade, de mercadorias, animais e veículos, em vigor nas linhas do Vale do Vouga.

Marcação de lugares

É permitida a marcação antecipada de lugares na estação de Lisboa-Terreiro do Paço, nos comboios n.ºs 801 e 951, e na de Vila Real de Santo António, nos comboios n.ºs 800 e 952, até uma hora antes da sua partida.

Serviço de camionagem

Foi inaugurada, em serviço combinado com o caminho de ferro, uma carreira de camioneta entre a estação de Moura, o despacho central de Amareleja e a povoação de Póvoa de S. Miguel, para transporte de mercadorias em grande e em pequena velocidade, excepto volumes de pêso indivisível superior a 1.000 quilos.

— A carreira de camioneta de serviço combinado com a C. P., entre a estação de Monção e o despacho central de Melgaço, para transporte de passageiros e bagagens, foi prolongada até S. Gregório (Fronteira).



O tempo passa...
...mas os saltos GALO ficam!
prefira pois os saltos GALO

Leacock (Lisboa), L. da

AVENIDA 24 DE JULHO, 102
LISBOA

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

LINHAS ESTRANGEIRAS

AMÉRICA O Presidente Roosevelt numa entrevista concedida à imprensa americana declarou que deseja evitar a encampação, pelo governo de diversas linhas férreas, mas para isso declara que é necessário tomar medidas visando o reajustamento financeiro das companhias respectivas, que, de forma alguma podem manter-se na situação que têm sem êsse auxilio.

Assim, é necessário tomar uma decisão imediata quanto à questão de taxas e fretes. O Presidente Roosevelt disse em seguida que havia discutido a questão de empréstimos, porém êstes serão pequenos e concedidos temporariamente a algumas linhas férreas cujos serviços dependem dos resultados dos estudos a fazer na questão dos fretes e das taxas.

O sr. Roosevelt terminou a sua entrevista dizendo que a Comissão de Comércio Interestadual deveria elaborar um plano para evitar a dissolução de certas linhas férreas que vivem com bastantes dificuldades.

BRASIL Ao governo brasileiro foi entregue um grandioso plano ferroviário para ter execução no periodo de doze anos, tendo ficado deliberado que o território nacional será cortado por seis grandes linhas a saber: centro, este, oeste, norte, nordeste e sul.

Duas dessas linhas estão em pleno funcionamento. Uma liga o Distrito Federal a Belo Horizonte e a outra põe a capital mineira em comunicação com Vitória, no Espírito Santo. E das restantes, duas serão inteiramente novas e duas construídas como aproveitamento de trechos já percorridos por trens.

A linha «centro» compreende o percurso do Rio a Belo Horizonte, com os respectivos ramais. O seu traçado não sofrerá modificações apreciáveis. Haverá, apenas, melhoramentos exigidos pelo tráfego sempre crescente.

A linha «este» é a que liga Belo Horizonte a Vitória e serve de escoadouro à grande produção agrícola do norte mineiro para o porto capichaba. O seu traçado passará por diversas reformas visando sempre o melhor aproveitamento das zonas a que serve.

A linha «nordêste» fará a ligação entre Montes Claros, Norte Mineiro e Fortaleza, capital do Ceará.

Até Montes Claros vai actualmente a linha da Central, que parte de Belo Horizonte. A «nordêste» aproveitará, portanto, êsse trecho, incorporando-o à linha, para prosseguirem o trecho a ser construído, até Contendas, na Baía, passando por Tremendal, Jacarehy, Cacuté, Bom Jesus dos Meiros e Itussá. De Contendas a Itaíba a linha já existe. Será incor-

porada à «nordêste», que continuará de Itaíba a Mundo Novo, em percurso a ser construído, passando por Capivary. De Mundo Novo a Petrolina também já há estrada. Construir-se-á então seu prolongamento, de Petrolina e Ingazeiros, até ligar com o ramal que leva a Fortaleza. E ficará assim ligada, através de Belo Horizonte, capital da Republica com a do Ceará, no extremo Nordêste.

A linha «norte» ligará o Distrito Federal a Belém do Pará.

Partindo de Pirapórá, norte de Minas, irá até Formosa, ponto terminal da estrada de ferro existente.

Dali rumará então para Belém do Pará, em trecho completamente novo, passando por Chapéu, São Francisco, Ipueras, Porto Nacional, Piabanas, Pedro Afonso, Porto Franco e Imperatriz. Êsse traçado cortará as regiões do Araguaia, em Goyaz, e parte do Maranhão.

A linha «oeste» partirá de Formosa, no oeste de Minas, aproveitando a via-férrea que liga Piraporá àquela cidade. Dali seguirá quasi em linha recta em direcção à fronteira brasileiro-boliviana, passando por Goyaz (cidade), Araguaia, Cuiabá (capital de Mato Grosso), Livramento, São Luiz de Cáceres, Estival e cidade de Mato Grosso, na fronteira. O traçado dessa linha demandará enormes esforços, pois os trilhos serão assentados em zonas em parte desconhecidas e inhospitas, embora de enormes riquezas minerais e vegetais. A vantagem da estrada por ali, portanto, será das maiores que se possam imaginar possibilitando a exploração de uma região até hoje considerada a mais rica do país, embora até hoje também tenha permanecido praticamente inexplorada.

Na linha «sul» será, primeiramente, ligado o trecho do Rio a Osasco, no Estado de São Paulo, aproveitando o traçado que liga o Distrito Federal à Paulicéa.

Será construído, em seguida, o trecho de Osasco até Rio Branco, no Paraná, onde acompanhará o trecho já construído até Mafra, no Estado de Santa Catarina.

De Mafra, será construída a linha «Mafra-Bento Gonçalves».

De Bento Gonçalves, no Rio Grande do Sul, até Montenegro, já existe ferrovia.

Far-se-á, então, a junção de Montenegro a Porto Alegre, ponto terminal da linha.

Na Baía, o titular da Viação percorrerá diversos trechos de estradas em pleno funcionamento, estudando a possibilidade da sua incorporação à «linha do nordêste».

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

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 29, II série, de 5 de Fevereiro de 1938, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que, por despacho ministerial de 17 do corrente, foi autorizado o abono de horas extraordinárias, a partir de 2 do corrente mês, ao pessoal menor da Direcção Geral de Caminhos de Ferro abaixo discriminado, devendo a respectiva despesa ser paga por conta da verba do capítulo 10.º, artigo 143.º, do orçamento para o corrente ano económico:

Manuel das Neves, João Firmino Rocha, João António Calçado, Júlio Alves de Almeida, Júlio Fernandes, Joaquim Henrique de Lemos, Júlio Augusto, José das Neves, António Vieira, Adriano Lopes de Abreu Castelo e Mário Vieira.

(Não carece de visto ou anotação do Tribunal de Contas e não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

O «Diário do Governo», n.º 23, II série, de 28 de Janeiro de 1938, publica o seguinte:

Por despacho ministerial de hoje:

Carlota Teixeira, dactilógrafa do quadro permanente desta Direcção Geral — prorrogada a licença para tratamento que lhe havia sido concedida, por mais trinta dias, nos termos da portaria n.º 7:456, de 7 de Novembro de 1936, a contar de 17 do corrente mês. (Fica sujeita ao pagamento de emolumentos).

O «Diário do Governo», n.º 24, II série, de 29 de Janeiro de 1938, publica o seguinte:

Por despacho ministerial de 24 do corrente mês:

Heitor de Carvalho, chefe de secção do quadro permanente — concedida a prorrogação, a contar de 27 de Dezembro findo, por mais sessenta dias, da licença para tratamento que lhe havia sido concedida ao abrigo do artigo 13.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931. (Fica sujeito ao pagamento de emolumentos).

O «Diário do Governo», n.º 31, II série, de 8 de Fevereiro de 1938, publica o seguinte:

Por portaria de 20 de Janeiro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 1 do corrente mês:

José de Espregueira Mendes, engenheiro civil de 3.ª classe contratado — nomeado definitivamente para o quadro permanente desta Direcção Geral, nos termos do artigo 23.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935.

AVISO

Nos termos do disposto no artigo 21.º do decreto n.º 27:236, de 25 de Novembro de 1936, se publica a lista provisória dos candidatos admitidos ao concurso para terceiros officas do

quadro permanente desta Direcção Geral, inserto no «Diário do Governo» n.º 123, 2.ª série, de 28 de Maio do ano findo:

- 1 — António Araujo Guimarães
- 2 — Elder Marques da Graça Coelho
- 3 — Carlos Delgado Guerra Pinto
- 4 — José Alves Réu
- 5 — Arnaldo Baptista Pereira
- 6 — Manuel Marques de Barros
- 7 — Cristovão de Meneses Leite
- 8 — José Lucas dos Anjos Gomes da Cunha
- 9 — Alberto Aurélio Claudino
- 10 — Júlio Delmar da Conceição Vigoço
- 11 — Hugo Casimiro Vidal Junior
- 12 — Maria Helena Baptista Lucas, a), b), c), d), e)
- 13 — Fernanda Alice da Silva Machado de Carvalho
- 14 — José Nunes de Oliveira
- 15 — António Rodrigues dos Santos
- 16 — António dos Santo Gonçalves
- 17 — Rui de Assunção de Almeida
- 18 — José Humberto Fiuza da Silva
- 19 — Luiz Borges Arrojado
- 20 — Armando da Silva Fernandes
- 21 — Joaquim Alves Tórno
- 22 — Sebastião Gonçalves Areias
- 23 — Júlio Casimiro Gomes Espada de Oliveira a), b), c), d), e), f), g)
- 24 — Fernando da Silva Antunes
- 25 — José de Paula
- 26 — Manuel Lourenço
- 27 — Francisco António da Cunha Belém
- 28 — João Simões da Silva
- 29 — João Agnelo Mendes dos Reis, a)
- 30 — Luiz Maria da Silva Cruz
- 31 — Américo Claudino Canavilhas
- 32 — José Pereira Beija
- 33 — José de Almeida Dias
- 34 — António José de Arriaga Gomes da Silva
- 35 — Domingos José de Oliveira Coelho
- 36 — Jorge Sêo, a), b), c), d), e), f), g)
- 37 — Hermínio Damascénio Fortuna Ribeiro
- 38 — Fernando Martins Souto
- 39 — Luiz Ribeiro da Silva e Sousa
- 40 — Cândido Gaston de Sousa, f)
- 41 — Edmundo Gaspar
- 42 — Joaquim Coelho Flor
- 43 — Eduardo Martins da Luz
- 44 — Mário Afonso Neves
- 45 — João Soares Barbosa
- 46 — Adão Coelho de Figueiredo, d)
- 47 — Óscar João Ferreira da Silva Viana
- 48 — Artur Pinto Coelho
- 49 — Carlos Adriano de Azevedo Moraes
- 50 — Luiz Joaquim Turnes Domingos
- 51 — Luiz António Andrade Gil
- 52 — Manuel Fernandes Santana
- 53 — Manuel Inácio da Fonseca, a), b), c), d), e), f), g)
- 54 — Luíza de Jesus Cruz, e)
- 55 — Arminio Barbosa, ou Arminio Henriques Barbosa, a), b), c), d), g)
- 56 — José Carvalho dos Santos
- 57 — António Paulo Monteiro
- 58 — José Paulino Peixoto da Costa Santos
- 59 — Joaquim Coelho dos Santos
- 60 — José Sisenando da Silva Carmo
- 61 — Miguel Augusto Freitas de Sousa
- 62 — Mário Luiz Martins
- 63 — Fausto Monteiro Mesquita
- 64 — Albano de Castro Rocha
- 65 — Joaquim Inácio Pereira Vaz Júnior

- 66 — José Caldeira Areias
 67 — António Lagos, f)
 68 — Álvaro Rodrigues de Mira
 69 — Eliseu Piteira de Almeida Martins

Os candidatos mencionados com as alíneas abaixo indicadas não são admitidos definitivamente a concurso se no prazo máximo de oito dias não fizerem entrega da seguinte documentação :

- a) Três atestados médicos, nos termos do decreto n.º 15:518, de 29 de Maio de 1928, ou boletim da junta médica, nos termos da alínea b) do artigo 21.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931 ;
 b) Certidão de registo criminal e policial ;
 c) Certidão de idade ;
 d) Declaração nos termos da lei n.º 1:901, de 21 de Maio de 1935.
 e) Declaração nos termos do decreto-lei n.º 27.003, de 14 de Setembro de 1936.
 f) Documento comprovando possuir o 2.º ciclo do liceu ou habilitação legal equivalente ;
 g) Documento comprovando a situação militar.

O «Diário do Governo», n.º 33, II série, de 10 de Fevereiro de 1938, publica o seguinte :

Por despacho ministerial de 7 do corrente mês :

Preciosa Piedade Madureira de Oliveira Teixeira, dactilógrafa do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença para tratamento, ao abrigo do artigo 13.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, nos termos da portaria n.º 7:456, de 7 de Novembro de 1936, a contar de 26 de Janeiro findo. (São devidos emolumentos).

Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 23, II série, de 28 de Janeiro de 1938, publica o seguinte :

Tendo em vista o disposto no § único do artigo único do decreto-lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pelo interessado: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e Obras Públicas e Comunicações, que se proceda à troca do terreno declarado sobrança pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 3 do corrente mês e ano, publicada no «Diário do Governo» n.º 5, 2.ª série, de 7 do mesmo mês, com o terreno confinante com aquele pertencente a Armando Miranda, e cuja área é de 725m²,81.

O «Diário do Governo», n.º 33, II série, de 10 de Fevereiro, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a área de 20m²,29, à direita da linha férrea do ramal de Portimão, entre os quilómetros 306,126,10 e 306,136,40, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1935.

A referida parcela está situada no lugar de Palmeiral, freguesia de Algoz, concelho de Silves e distrito de Faro, e confronta ao sul e nascente com o caminho de ferro e norte e poente com o proprietário Joaquim dos Santos.

A venda desta parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 2 da linha do Sabor, de execução de :

a) Terraplanagens, obras de arte correntes e serventias, assentamento da via entre o perfil 107 da variante de Mogadouro e o perfil 1:138 do lanço de Bruçô a Urrós, (fim do lanço), na extensão 15:840m,21 ;

b) Assentamento das segundas vias e linhas de tópo para serviço do cais nos apeadeiros de Variz e Urrós, assim como o das necessárias mudanças de via ;

c) Edifício de passageiros, cais de mercadorias, retrete, plataforma, vedações, reservatório e respectiva canalização no apeadeiro de Variz ;

d) Edifício de passageiros, cais de mercadorias, retrete, plataforma, vedações, assentamento da placa de inversão de locomotivas e construção da respectiva fossa no apeadeiro de Urrós ;

e) Montagem da linha telefónica entre a estação de Mogadouro e apeadeiro de Urrós, servindo o apeadeiro de Variz, de que é adjudicatária a Companhia Geral de Construções, aprovar o referido auto, e bem assim declarar a mencionada adjudicatária quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato.

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 tècnicamente, para efeitos de execução, o projecto elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para substituição do tabuleiro metálico da ponte sobre o rio Xarrama, situada ao quilómetro 119,915,05 da linha de Evora.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 3 da linha do Vale do Tâmega, de execução de : a) terraplenagens, obras de arte correntes e especiais, muros de suporte e espera e serventias, do lanço de Celorico de Basto a Arco de Baúlhe, na extensão de 16:800 metros ; b) terraplenagens, obras de arte correntes, muros de suporte e serventias nas estradas de acesso às estações de Mondim de Basto, Arco de Baúlhe e apeadeiro de Canedo ; c) terraplenagens e pavimentação dos desvios da estrada nacional n.º 40 ; de que são adjudicatários Jorge Vieira Bastian e Manuel Gonçalves da Costa, aprovar o referido auto e bem assim declarar os mencionados adjudicatários quites para com o Estado das obrigações que contraíram em virtude do seu contrato, tendo sido consignadas em depósito, à ordem dos administradores dos concelhos de Celorico de Basto e Mondim de Basto, as importâncias de 17.322\$ e 480\$, respectivamente, para a devida liquidação, nos termos legais, dos direitos contestados ao empreiteiro.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva dos trabalhos (2.ª fase) da empreitada n.º 5 da linha de cintura do Pôrto, de execução de terra plenagens, obras de arte correntes e especiais, assentamento completo da via, montagem da linha telefónica, edifícios e diversos, de que é adjudicatário Waldemar Jara de Orey, aprovar o referido auto, e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das responsabilidades e obrigações que contraíu em relação à execução de trabalhos previstos no contrato e a mais, no valor total de 559.067\$49.

Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Governo», n.º 31, II série, de 8 de Fevereiro de 1938 publica o seguinte :

Por despacho desta data :

Aprovando, de conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto n.º 27:665 de 24 de Abril de 1937, o projecto de

aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, permitindo aos passageiros das estações intermédias a reserva de lugares de 1.^a ou 2.^a classes mediante o pagamento da taxa respectiva e da importância correspondente à classe em que desejam viajar, desde a origem do combóio.

O «Diário do Governo», n.º 32, II série, de 9 de Fevereiro de 1938, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro aprovar a conta de garantia de juro da linha férrea do Vale do Vouga, apresentada pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, referente ao 1.º semestre do ano de 1937 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 20.251\$32 como complemento da citada garantia.

O «Diário do Governo», n.º 32, III série, de 9 de Fevereiro de 1938, publica o seguinte:

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

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 Custódio Joaquim, ajudante de enfermeiro, contribuinte n.º 4:451, falecido em 7 de Janeiro de 1938, à qual se habilita, nesta data, Maria Elisa, viúva do referido contribuinte.

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

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 Rodrigues Júnior, capataz de partido, reformado n.º 1:498, falecido em 27 de Dezembro de 1937, à qual se habilitam, nesta data, Felizarda Marques, Ana, Leonor e Ana, viúva e filhas do aludido reformado.

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

(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 António Teixeira Durães, guarda-freio de 1.^a classe reformado, falecido em 5 de Janeiro de 1938, à qual se habilitam, nesta data, Maria do Carmo Durães, Júlia da Conceição Durães e Alzira da Purificação Durães, irmãs do aludido reformado.

Findo êste 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 1:498, capataz de partido, dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), José Rodrigues Júnior, aos quais se habilitam, nesta data, Felizarda Marques, Ana, Leonor e Ana, viúva e filhas do referido reformado.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

O «Diário do Governo», n.º 23, III série, de 28 de Janeiro de 1938, publica o seguinte:

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 de dívida ao falecido reformado n.º 225 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), maquinista de 1.^a classe António Gomes, aos quais se habilita, nesta data, Maria Domingues, viúva do referido reformado.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

O «Diário do Governo», n.º 27, III série de 3 de Fevereiro de 1938, publica o seguinte:

Previdência do Ferroviário Português

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

Correm éditos de trinta dias, nos termos dos respectivos estatutos, a contar da última publicação dêste anúncio no «Diário do Governo», citando todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao valor do auxílio deixado pelos sócios n.ºs 2:851, 3:699 e 7:793, José Rodrigues Júnior, José da Silva e José Pereira de Alpoim Meneses, falecidos em 27 e 31 de Dezembro findo e 9 de Janeiro em decurso.

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

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 António Gomes, maquinista de 1.^a classe, reformado n.º 223, falecido em 2 de Janeiro de 1938, à qual se habilita, nesta data, Maria Domingues, viúva do referido reformado.

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

(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 Moreira (1.º), faroleiro reformado, falecido em 8 de Janeiro de 1938, à qual se habilitam, nesta data, Rosa Martins, viúva do aludido reformado.

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

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 António José Pereira, assentador, falecido em 29 de Novembro de 1937, à qual se habilitam, nesta data, Constância de Brito, Olímpia Maria, Vitalina, Evaristo Manuel e Aurora, viúva e filhos do aludido agente.

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

Companhia Carris de Ferro do Porto

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

Assemblea geral ordinária

Em cumprimento do que preceitua o artigo 28.º dos nossos estatutos, tenho a honra de convidar os Srs. accionistas a com-

parecer nos escritórios desta Companhia à Avenida da Boavista, 806, às catorze horas do dia 24 de Fevereiro próximo futuro, a fim de se proceder à assemblea geral ordinária, com a seguinte ordem do dia:

1.º Discutir e votar o relatório, balanço e contas do conselho de administração, referente ao exercício findo em 31 de Dezembro de 1937, e respectivo parecer do conselho fiscal;

2.º Dar cumprimento ao § único do artigo 32.º, que trata das eleições dos corpos gerentes.

O «Diário do Governo», n.º 37, III série de 15 de Fevereiro de 1938 publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

EDITOS 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 383, dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), chefe de depósito José Teixeira de Sousa, aos quais se habilitam, nesta data, Maria Sabina Fernandes Teixeira, Laura, Rosa, Alvaro, Jorge e Artur, viúva e filhos do referido reformado.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

R. G. DUN & C.^o

DE NEW YORK

Agência internacional de
informações comerciais

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54