

# 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

Estoril, Casino Internacional. — Batalhão de Sapadores  
de Caminhos de Ferro. — Caminhos de Ferro de Mo-  
çambique, pelo Coronel de Eng.ª ALEXANDRE LO-  
PES GALVÃO. — Linhas estrangeiras. — D. Julieta  
de Mendonça e Costa. — Ordem dos Engenheiros. —  
Cambios. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Atravez  
do Estrangeiro. — Proposta de lei sobre tarifas ferro-  
viárias. — Vida Ferroviária. — Sociedade de Geografia  
de Lisboa. — Publicações recebidas. — Linhas Portu-  
guesas. — Parte oficial. — Teatros e Cinemas. — Rota-  
ry Clube de Lisboa. — Há quarenta anos.

---

1 9 3 8

ANO 50.º

16 DE MARÇO

NÚMERO 1206



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. <sup>os</sup>	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

TELEFONES | P B X 20158  
| Direcção 2 7520

# BATALHÃO DE SAPADORES

DE

## CAMINHOS DE FERRO

Conforme anunciámos, é no dia 1 de Maio que Loulé recebe os componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro expedicionário a França, durante a Grande Conflagração Europeia.

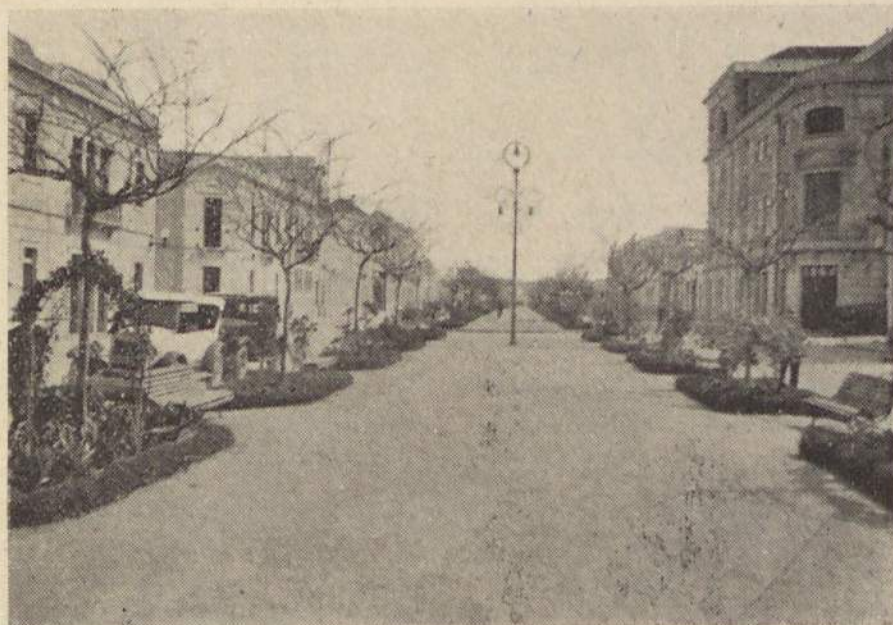
Tudo se prepara para que as festas, que essa importante Vila deseja prestar aos heroicos combatentes da Flandres, tenham um caracter patriótico.

A Comissão Executiva desta festa fez distribuir aos combatentes do «Sempre Fixe» a seguinte circular:

Camaradas:

Para satisfação e comodidade dos nossos camaradas Nortenhos, foi levada a efeito, no ano findo, a nossa festa anual na histórica cidade de Guimarães.

— Lá fomos todos cumprir êsse agradabilíssimo dever!



LOULÉ — Avenida José da Costa Mealhada

Porém, os camaradas do Sul, que foram os que mais se sacrificaram com essa longa viagem, reclamam a sua recompensa, e êste desejo, digno de ser atendido, já está na coe-rência de alguns camaradas do Norte, que desde então logo deram a sua natural e justa adesão para que êste ano a nossa Festa fôsse no Sul do País.

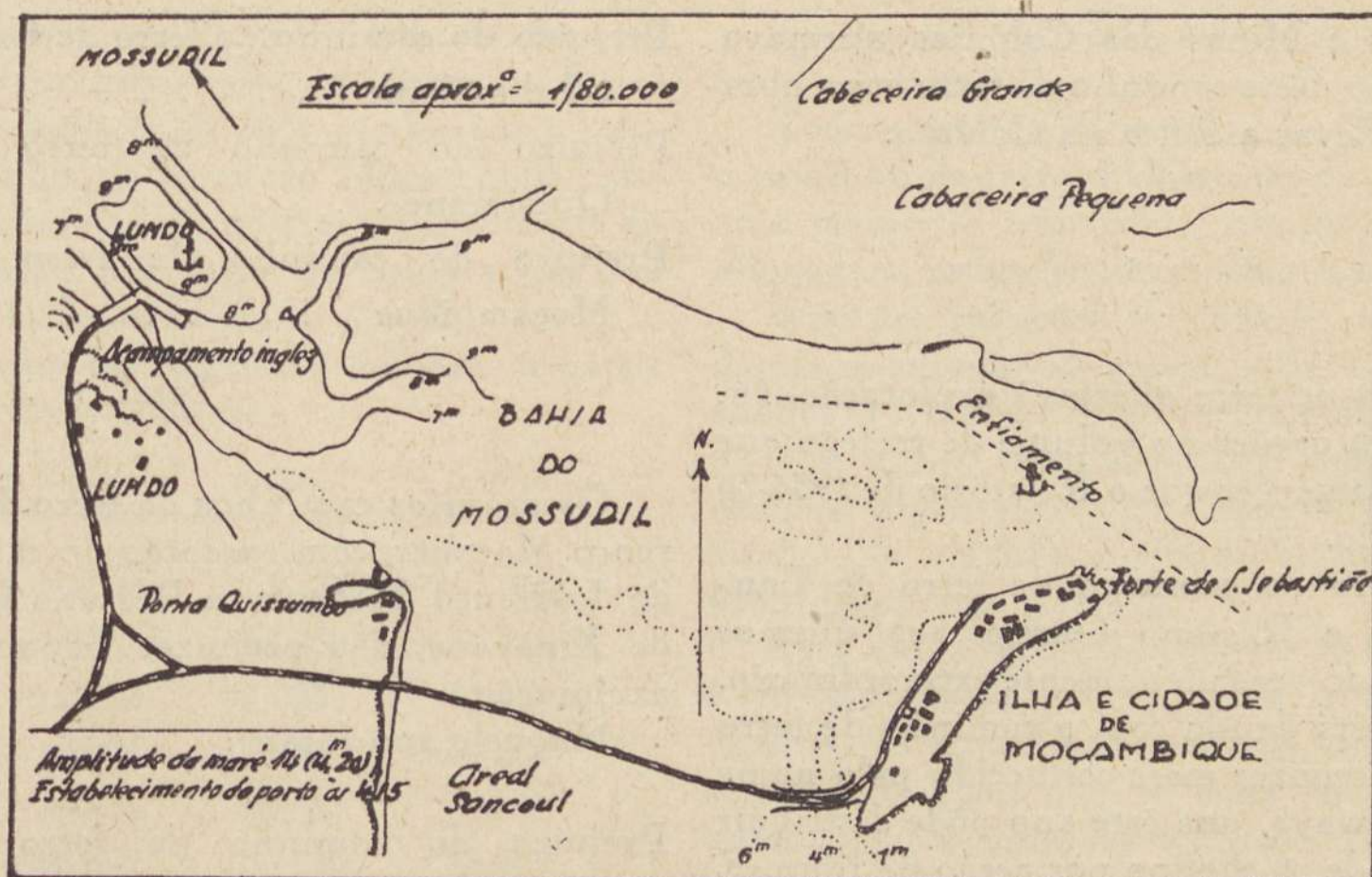
Para um justo equilibrio dos factos, a Comissão Executiva escolheu no Sul a notável e linda Vila de Loulé, para no 1.º de Maio realizar o seu Banquete anual.

A esta ridente e nobre Vila os delegados da Comissão Executiva já foram tratar de todos os pormenores para a realização da nossa festa, e justo é dizer a todos os Camaradas que Loulé lhes deixou as melhores impressões: — como terra progressiva e de grande população, concelho dos maiores do País, e, da parte de todas as autoridades e fôrças vivas locais, o melhor acolhimento para o grande brilhantismo que êste ano se pretende imprimir à nossa reunião.

Deve dizer-se, mais uma vez, que a nossa Festa anual obedece única e simplesmente ao facto de se comemorar a data do nosso regresso da guerra em França. É uma data em que todos, sem distinção, sentiram o consolador alívio de pizarem terras de Portugal e tiveram a inegalável satisfação de tornar ao seio dos seus lares e de suas famílias: Foi no dia 1.º de Maio de 1919 e agora festeja-se o décimo nono aniversário!!

(Continua na página 140)





# CAMINHOS DE FERRO

DE

# MOÇAMBIQUE

Pelo Coronel de Eng.<sup>a</sup> ALEXANDRE LOPES GALVÃO

A actividade ferroviária de Moçambique não tem esmorecido nos últimos anos. A recente publicação do volumoso Relatório, referente ao ano económico 1934-35, feita pela Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, fornece interessantes elementos comprovativos daquela afirmação.

Pena é que a Administração não nos tenha podido dar já o Relatório do ano de 1936. A justificação dos atrasos desta excelente publicação, encontra-se nesta passagem que se lê no ofício de remessa do Relatório a S. Ex.<sup>a</sup> o Governador: «O atraso da publicação dos relatórios foi originado pelas elevadas despesas de impressão que houve que reservar para ocasião oportuna».

Já depois da elaboração do Relatório se concluiu a construção e se abriu à exploração o caminho de ferro do Vale do Limpopo que tem o seu

terminus nas margens do rio, fronteiras à povoação do Guijá, e já se fez avançar o caminho de ferro de Moçambique até Riane, situada ao quilómetro 372, tendo sido o último trôço Zapale-Riane aberto à exploração em 15 de Agosto último. Os trabalhos de terraplenagem já feitos para além de Riane permitem supor que ainda este ano será aberto à exploração um novo trôço que se estenderá até Malema (quilómetro 406) que dista apenas 80 quilómetros do lago Chirua, em linha reta.

Pode afirmar-se que de 1935 para cá, a actividade construtora não afrouxou. Pena é que ela não tenha abrangido o caminho de ferro de Tete cuja necessidade e urgência de há 20 anos a esta parte vem sendo evidenciada.

Já há 10 anos que o Conselho Superior de

NOTA — No mapa que encima esta página onde se lê «Lundo», leia-se «Lumbo».



Obras Públicas e Minas das Colónias afirmava que a construção dêste caminho de ferro era a obra mais urgente a levar a efeito na Colónia.

\* \* \*

Os caminhos de ferro abertos à exploração têm tido grandes flutuações no volume de tráfego que transportam, flutuações que o Relatório de 1934-35 põe em evidência.

O movimento do caminho de ferro de Lourenço Marques a Ressano Garcia nos últimos dois anos tem sido verdadeiramente extraordinário. O mesmo se está dando com o caminho de ferro da Beira a Macequece mais conhecido pelo nome de «Beira Railway», que êste ano pôde distribuir um dividendo de 2 shelins por acção de libra. E os caminhos de ferro de Lourenço Marques se não distribuem dividendo semelhante é porque não têm a quem o dar, visto serem pertença do Estado e o Estado nada exigir.

Com efeito, o Relatório agora distribuido mostra que o saldo da exploração foi de 572.316 £, às quais se deu a seguinte aplicação, como se pode vêr a pág. 37:

Fundo de melhoramentos . . . . .	237.077 £
» de renovação. . . . .	128.796 »
» de reserva geral. . . . .	27.797 »
» sob a rubrica «reposição». . .	51.836 »
Refôrço do fundo de renovação . . .	126.810 »
Soma. . . . .	572.316 £

Não encontrámos no Relatório verba atribuida ao juro do capital de primeiro estabelecimento.

Êste capital é, segundo se lê a págs. 32, de 8.245.506 £. De sorte que, se tivesse de vencer juro, que não seria descabido fixar na taxa de 3%, haveria que retirar daquele saldo 247.365 £, ficando os lucros líquidos reduzidos a 324.951 £, lucros importantes ainda, mas que não permitiriam tão largo refôrço dos fundos enumerados.

\* \* \*

Os lucros de exploração provêm principalmente da exploração do pôrto e caminho de ferro de Lourenço Marques.

Todos os outros portos e caminhos de ferro da Colónia que são explorados pelo Estado, dão prejuizos e prejuizos sensíveis.

Segundo o Relatório êsses prejuizos elevaram-se em 1934-35 a 29.659 libras, assim distribuidos:

Prejuizo do caminho de ferro de Gaza a Inhambane . . . . .	12.512 £
Prejuizo do caminho de ferro de Quelimane . . . . .	6.621 »
Prejuizo do caminho de ferro de Moçambique . . . . .	10.659 »
Total. . . . .	29.792 £

Os próprios caminhos de ferro da rêde de Lourenço Marques, com excepção do caminho de ferro de Lourenço Marques a Ressano Garcia e ramal de Xinavane, dão prejuizos importantes na sua exploração.

Naquele ano foram:

Prejuizo do caminho de ferro de Goba . . . . .	3.946 £
Prejuizo do caminho de ferro de Marraquene, . . . . .	6.255 »
Total. . . . .	10.201 £

Os prejuizos registados nos caminhos de ferro da Colónia, não são prejuizos de ocasião, filhos da crise mundial que tantos serviços desorganizou. Estes prejuizos são crónicos, tendo nascido com a abertura à exploração de cada uma das linhas.

E se o caminho de ferro e pôrto de Lourenço Marques dão actualmente saldos positivos avultados, é porque vivem do tráfego do trânsito e êste tem atingido proporções verdadeiramente fabulosas. O mesmo se dá com a rêde da Beira, pertença de companhias particulares. O tráfego da Rhodésia aumenta incessantemente, devendo em breve o movimento do pôrto da Beira sobrepujar o do pôrto da Lourenço Marques.

Os dois principais caminhos de ferro da colónia: o de Lourenço Marques e o da Beira, servem regiões mineiras. O desenvolvimento destas explica a actividade daqueles. Os outros servem regiões agrícolas. A sua actividade e a sua prosperidade está dependente da colonização que é infelizmente, insignificante.

Enormes tractos de terreno, dos mais férteis que se conhecem, estão produzindo capim, enquanto em Portugal gente sem conto morre de fome por não ter um palmo de terra para cultivar.

Quantos lares seriam felizes se pudessem regar aquelas fertilíssimas terras com o suor do seu rosto!

Porque tais territórios para produzirem exigem mais suor do que capital, ao contrário do que muita gente supõe.

¿Quem é que dispondo de capital para viver aqui, se aventurará a ir para o sertão africano a imobilizá-lo?



Mas voltando à cronicidade dos deficits dos caminhos de ferro, nós vamos encontrar no Relatório do ano económico de 1930-31 elementos relativos ao caminho de ferro de Moçambique que bem mostram como tem sido fraca a influência do caminho de ferro por falta de colonização que valorize o território atravessado por êle.

A comparação das receitas e despesas a partir de 1921-22 mostra o seguinte:

Anos	Receitas Esc. ouro	Despesas Esc. ouro	Deficits Esc. ouro
1921-22	20.308	163.374	143.066
1922-23	12.853	65.282	52.429
1923-24	12.583	54.632	42.049
1924-25	19.996	89.349	69.383
1925-26	35.556	58.888	23.332
1926-27	50.637	87.516	36.879
1927-28	59.176	138.042	78.866
1928-29	60.000	219.321	159.321
1929-30	53.632	94.239	40.607
1930-31	61.476	166.892	105.416
1931-32	54.449	142.182	87.683
1932-33	66.816	122.134	55.318
1933-34	84.816	127.854	43.038
1934-35	105.849	136.098	30.249

Dêstes números se deduz que as receitas vão em aumento contínuo explicado pelo contínuo alargamento da rêde nos últimos anos, e pelo desenvolvimento do serviço de camionagem, explorada segundo o princípio de não dar lucros, mas apenas de bem servir o público e de atrair tráfego ao caminho de ferro.

As despesas vão em aumento progressivo, justificado pelo mesmo motivo e o deficit da exploração mantém-se alto porque não há colonização que lhe dê vida.

Quão melhores resultados se não colheriam empregando os dinheiros que se estão gastando no prolongamento dêste caminho de ferro na construção do caminho de ferro de Tete!

Se já estivesse construído haveria nele um importante tráfego de carvão além do tráfego que outras explorações mineiras lhe podiam dar; e a colonização dos seus ricos planaltos estaria já em marcha, mesmo sem a cooperação do Estado.

\* \* \*

Os caminhos de ferro de Quelimane, de Gaza e de Inhamitanga estão como o de Moçambique, em permanente regime de deficit.

Nem será fácil sair dêle, embora se promova a colonização das regiões que êles atravessam, porque ao lado do caminho de ferro se constroem logo a estrada que lhe faz desastrosa concorrência.

Tomemos o caso do caminho de ferro de Inhamitanga a Inharrime.

Todo o tráfego da região não dá para sustentar o caminho de ferro. Como ha-de êle dar para os dois meios de transporte, caminho de ferro e camionagem, estabelecidos um ao lado do outro?

Grandes reduções se poderão fazer ainda nas despesas adoptando métodos de exploração adequados ao tráfego como recomenda Raul Dantry, no seu recente livro «Metier d'homme», pondo de parte as organizações clássicas; mas essas medidas ainda não surtirão o efeito desejado, se se deixar proliferar a concorrência.

Esta ainda seria desculpável se os caminhos de ferro estivessem em mãos de quem pretendesse explorá-los com fins lucrativos, mas no caso presente essa razão não se pode invocar porque a administração emprega todos os esforços para baratear o mais possível os transportes.

Vê-se até dos vários mapas que o relatório encerra, como o que se encontra a páginas 67, que muitos transportes se fazem por preços bastante inferiores aos do curso real verificado, com o objectivo de atrair tráfego que aliás não aparece.

Através das páginas do Relatório encontram-se variadas sugestões para o atrair.

Para Quelimane, por exemplo, sugere-se a construção de uma ponte em cimento armado que dê atracação aos navios que demandam o pôrto.

É sugestão de aconselhar, tanto mais que o seu custo não pode ser avultado, se se optar por uma ponte acostável.

## O PORTO DE TANGALANE

Pena é que as condições que se criaram ao distrito com o desvio do tráfego do norte do Zambéze para o pôrto da Beira não permitam pensar já na criação de um grande pôrto comercial no litoral de Quelimane.

O distinto engenheiro Delfim Monteiro, que estudou um caminho de ferro de Quelimane a Port Herald, apresentou um projecto de estabelecimento de um pôrto no ancoradouro de Tangalane à entrada do rio de Quelimane. Essa teria sido uma grande solução. O tráfego do Niassaland e do distrito de Tete, encaminhado para êste pôrto, teria provocado a fundação ali de uma grande cidade com melhores condições de salubridade do que tem Quelimane, pois gosaria do benefício do clima marítimo.

Ficando êste pôrto mais perto das regiões a servir do que o pôrto da Beira, os encargos de transporte seriam muito menores, e essa circunstância era de grande pezo na luta de concorrência que hoje aflige todas as produções.

O pôrto da Beira nada sofria com isso porque só a Rhodesia e a Katanga lhe dão tráfego que excede as suas possibilidades.



Nem se pense que a solução Tangalane era muito dispendiosa. Havia que construir uma linha de 20 quilómetros ao longo da margem norte do rio, tendo o seu custo sido orçado em 300 contos que transformados na moeda actual representavam 8.000 contos que teriam rendimento seguro.

## O PORTO DE MOÇAMBIQUE

A ilha de Moçambique, onde está edificada a cidade do mesmo nome, cidade que é, cremos, a cidade mais antiga e de mais vincadas tradições do império colonial português, oferece aos navios que ali aportam ancoradouro seguro. Dizen-no todos os roteiros. O pôrto não é vasto mas chega para as necessidades e para as exigências do tráfego da região que é chamado a servir.

Não chegaria talvez se o caminho de ferro de Moçambique conseguisse entrar pelo Nyassaland dentro; mas o destino quiz que o tráfego desta florescente colónia se encaminhasse para outro pôrto e a função principal que a este caminho de ferro fôra, de início, atribuída desapareceu.

Quando se iniciou a construção do caminho de ferro deu-se-lhe como testa o Lumbo que fica no interior do pôrto de Moçambique. E não se fez partir da cidade como seria lógico, porque a ilha está bastante afastada do continente e ninguém pensou então em vencer o canal de Sancul, aliás sem função náutica.

Não era necessário ser profeta para vaticinar a morte da cidade desde que não fôsse testa do caminho de ferro. Hoje todos vêem claramente que os interesses comerciais da cidade e com eles todas as suas actividades hão de ir para onde estiver a testa do caminho de ferro. Felizmente para ela que esta não adquiriu ainda estabilidade. Sugerem uns que vá para uma das baías ao norte, como Fernão Veloso, onde, em Nacala se podia fazer um formidável pôrto de mar; dizem outros que mais fácil era construir um pôrto bom na baía de Conducia, ou melhor ainda na do Mocambo, mais ao sul, levando o caminho de ferro pelo vale do Monapo fóra até à baía, o que se fazia com pequena despesa.

Há porém quem se afeire a salvar os pergaminhos da cidade e os interesses que nela estão criados e que são dignos de consideração, querendo levar a testa do caminho de ferro para a ilha, afirmando que a norte da cidade com facilidade se constrói um cais acostável e que a travessia do canal que separa a ilha do continente não é obra que meta medo à engenharia, ou até mesmo às finanças da colónia. Sendo um trabalho de tão pequena monta a elaboração de um projecto para o efeito, e tendo o problema provocado já tão grande celeuma, de admirar é que ninguém ainda o tenha tomado em mão.

Todos andam à volta de impressões vagas, colhidas um pouco ao acaso: não admira por isso que as opiniões sejam tão discordantes.

No Relatório agora publicado encontram-se referências a este assunto que convém apreciar. Assim diz-se a págs. 23:

«Não há dúvida que a testa do caminho de ferro de Moçambique não «pode passar para a ilha deste nome, «resolução que alguns tanto se esforcem em obter.

Legítima e bem legítima é a aspiração desses alguns que têm os seus haveres e os seus interesses ligados à ilha e que naturalmente não desejam vê-los perdidos.

É a luta do que está contra o que está para vir que se manifesta em todos os campos e em todos os lugares.

O Lobito, apesar da excelência do seu pôrto, não conseguiu ainda matar a velha cidade de Benguela por que esta se defende com todas as forças que pode mobilizar. E vai resistindo. Morre, mas devagar.

E se as aparências não iludem, mais facilmente pode Moçambique resistir ao Lumbo do que Benguela ao Lobito.

Argumento precioso dá-o o próprio Relatório, com efeito, ali se lê:

«Seria um erro económico construir «uma ponte de cerca de 4 quilómetros «de extensão, talvez aí a 200 contos «por quilómetro, para ligação do continente com a ilha, para nesta se não «encontrar espaço para uma gare de «dimensões razoáveis sem benefício «para a navegação que não ficaria «mais abrigada do que hoje está».

Sentimos ter de discordar do ilustre Director dos Serviços. Erro económico, político e até social, seria deixar de fazer uma tal ligação se ela custasse realmente só 800 ou mil contos, embora para ali se não transferisse a testa do caminho de ferro.

Erro económico, porque obriga a fazer edifícios públicos noutra parte para instalar serviços que na cidade se acham já instalados e razoavelmente instalados.

Erro económico ainda porque desvalorizaria uma cidade que com todo o seu casario, com os arruamentos, os seus monumentos, etc., vale muitos milhares de contos que praticamente se perderiam.

Erro político, porque levaria ao abandono de um baluarte que foi através de 400 anos o melhor esteio da nossa ocupação na costa oriental e até na Índia. Moçambique não vale já hoje como



praça forte com a sua desmantelada, mas sempre bela fortaleza; mas vale como posição estratégica; vale como posição avançada de um continente sujeito a invasões, mormente depois de construído o caminho de ferro de penetração e a rede de estradas que o completam e que convergem ao porto.

Finalmente, erro social porque levaria ao desaparecimento de uma cidade que não se substitue de pé para a mão; porque destruiria uma povoação importante que tem monumentos dignos de conservar-se; que tem uma fortaleza que é o mais belo símbolo do nosso poderio de outras eras. A cidade, ligada ao continente por uma estrada acessível aos automóveis, constitue um centro de turismo que nenhum estrangeiro ou nacional deixará de vêr e de admirar quando possa visita-lo, com comodidade. Mas nós estamos a vêr na condenação da obra, que a população da cidade anhele, não o homem inteligente, progressivo que como administrador de uma cidade já deu brilhantes provas, mas tão somente o técnico ilustre que põe acima de tudo, os interesses que lhe estão confiados. Diz êle que na ilha não se encontra espaço para uma gare de dimensões razoáveis. E neste ponto sentimos ter de discordar. Então numa ilha que mede 2,500<sup>m</sup> de comprimento por 1.200<sup>m</sup> de largo não se ha-de encontrar espaço para fazer uma gare?

¿Então no litoral norte da ilha faceando o ancoradouro não se arranja espaço para uma gare, até de grandes dimensões?

Mas admitamos por um momento que só havia espaço para uma gare modesta. *Quid inde?*

A grande gare de mercadorias e de depósito do material; a gare de triagem, pequena ou grande que seja; as oficinas de reparação; os armazens de retem, tudo se pode fazer no continente, logo a seguir à ponte.

Há ali milhares de hectares desaproveitados, planos como a palma da mão e que só pedem a intervenção da mão do homem para se tornarem belos, atraentes. E que interessante arrabalde ali se faria, complemento da actual cidade, ansiosa por se expandir para o interior do continente. Aquela vasta área que fica ao sul do Lumbo, arborizada, tornava-se um belo local, higiênico e salubre, uma vez que se aterrassem e drenassem os pantanos que à sua volta existem.

Encontrasse-se aquilo noutras mãos e estaria já transformada em centro de grande actividade comercial, tendo, como tem, atrás de si um território vasto e rico e uma população indígena densa e laboriosa.

Quem sabe se alguém já terá exclamado: dá Deus nozes a quem não tem dentes!

Um ligeiro episódio ilustra o dito.

Quando em 1918 o General Massano de Amorim, então Governador Geral da Colónia, teve de desembarcar no Lumbo para visitar os trabalhos

do caminho de ferro, fe-lo a cavalo nos pretos, tal qual como 400 anos antes o teria feito Vasco da Gama se quando ali aportou tivesse pretendido desembarcar.

Massano de Amorim foi para bordo usando o mesmo meio de condução, escarranchado no pescoço de um negro musculoso, pois a carga era muito razoavel.

E seguiu para o norte.

Quando regressava a Lourenço Marques, dias depois, quiz ir cumprimentar o comandante das forças inglesas que na véspera ali haviam desembarcado.

O navio em que viajava entrou na baía e o Governador desembarcou... numa ponte de sacos de areia que os ingleses haviam construido em horas para desembarcar o pessoal e o material da expedição.

A lição aproveitou. Logo ali Massano dava ordem para que se fizesse uma ponte de madeira que desse pelo menos atracação à navegação de cabotagem.

A descrição que da cidade de Moçambique faz o Guia da Union Castle que todos os anos tira nova edição, é deveras interessante e honrosa. Ninguém entrando no porto deixa de o visitar. Referindo-se à fortaleza de S. Sebastião diz o Guia que ela «will long remain a monument to the extraordinary energy and enterprise of the Portuguese of the 16.<sup>th</sup> century».

Bem se pode dizer que, ainda que as instalações marítimas definitivas se fizessem no Lumbo ou em qualquer outra baía, valia bem a pena ligar a gloriosa cidade de Moçambique à terra firme para poder ser visitada de automóvel pelos passageiros dos paquetes que no porto desembarcassem. E, só com essa modesta obra, ela saberia defender-se de quem no litoral lhe disputasse a primazia.

E se na luta fôsse vencida, ela ainda assim viveria das glórias do passado que nós em geral temos em pequena conta, mas que o estrangeiro que nos visita sabe bem apreciar. Só nós lhe poderíamos negar os direitos que uma tradição multi-secular incontestavelmente lhe outorga.

A velha cidade, tornada testa do caminho de ferro e gosando já das grandes transformações que numa pincelada ficaram esboçadas, podia reivindicar os seus direitos a capital da colónia. E em boa verdade ela ficava ali bem melhor do que no bulício de Lourenço Marques onde um trabalho metódico, sereno e concentrado é quasi impossível.

Por mais que o palácio do Govêrno se isole, ali há-de chegar sempre o «brou-á-á» da multidão que se agita e se acotovela, não dando socego a ninguém.

¿Pensou porventura a União Sul Africana em fazer de Johannesburg a capital do país?

E se aquilo fôsse português, saíria ela de lá?



## Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

(Continuação da pág. 134)

Que todos compreendam e sintam, ao fim de tantos anos, o significado desta nossa confraternização anual!

Coincide a nossa Festa com uma outra que Loulé leva a efeito há já séculos denominada «Nossa Senhora da Piedade». É uma festa de grande fama por todo o Algarve e a que o Povo daquela Vila lhe dá o saboroso nome de festa *d'A Mãe Soberana*; ela constitui um espectáculo atraente, emotivo, porque o entusiasmo do Povo, na ascensão da imagem para o elevado Sêro, onde se fixa o seu Santuário, faz vibrar a nossa sensibilidade. Desta sorte são duas estrondosas festas que se realizam nesse dia 1.º de Maio em Loulé e que aos combatentes do nosso Batalhão despertarão duplo interesse.

O cavalheirismo louletano leva esta Comissão a pôr ao facto os Camaradas de que a sua mui digna Câmara proporciona-nos, numa cedência gentilíssima, um excelente passeio pelo formoso centro do Algarve. Nessa época encontra-se esta província repleta dos seus floridos encantos, e a paisagem a presenciar-se é extraordinariamente soberba.

A nossa excursão desembarcará no dia 1.º de Maio na capital do Algarve — Faro — fará uma rápida visita à cidade e prestará, acompanhada da nossa Banda de Música, os cumprimentos oficiais. Postos às nossas ordens pela gentileza da Câmara de Loulé, camionetas e automóveis levar-nos-hão a visitar o palácio e jardim de Estoy — um dos melhores palácios de Portugal — e as suas antigas ruínas de tempos remotos; seguidamente visitar-se-há a interessante vila de São Braz de Alportel de onde, para Loulé, a viagem nos oferece um passeio magnífico, devido à paisagem florida que se pode admirar.

Em Loulé tudo se prepara para nos ser feita estrondosa recepção. E como os factores festivos nos prometem ser pelo melhor, a Comissão Executiva envida presentemente todos os seus esforços para que o Restaurante «Algarvio», de Faro, nos proporcione um excelente e regional *Menu* a contento de todos.

Atendendo aos graves compromissos que com bastante antecedência têm de ser tomados para o bom êxito da nossa missão, a Comissão Executiva roga a todos os Camaradas que lhe derem a honra da sua inscrição, o favor de o fazerem, o mais tardar, até ao dia 10 do próximo mês de Abril. Para isso poderão dirigir-se aos nossos agentes, ou num simples postal para a sede da Comissão, na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Rua da Horta Sêca, 7, Lisboa, Telefone 20158 e 27520. Lisboa, Fevereiro de 1938. O Presidente da Comissão Executiva, *Teófilo Leal de Faria*, Major de Eng.º.

Brevemente daremos um resumo do programa que será distribuído pelos combatentes componentes do Antigo Batalhão de Sapadores.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### BRASIL

O governo brasileiro está estudando a necessidade de estabelecer-se o salário mínimo para os trabalhadores das categorias inferiores, e autorizou a Companhia, a fim de fazer face às despesas, a aumentar os fretes, das mercadorias de 10 % a partir do dia 15 de Janeiro. A situação geral da Companhia continúa inalterada, esperando-se ainda pela acção do governo brasileiro em prol da situação financeira da Companhia.

— Em virtude de aprovação do Governo Federal e dos Governos dos Estados de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, todas as tarifas de encomendas, mercadorias e animais da Leopoldina Railway, sofrerão, um aumento de 10 %, que será adicionado à própria taxa quilométrica antes da aplicação do actual adicional de 10 % para fundo de melhoramentos.

O mesmo aumento incidirá também sobre as tarifas de taxas especiais, sobre os mínimos de 3\$000 e 5\$000, que passarão a ser, respectivamente, de 3\$300 e 5\$500, e sobre as taxas de travessia fluvial, entre Portela e Três Irmãos, devendo, assim, as taxas estabelecidas para essa travessia ser substituídas pelas seguintes, nas quais já se acha considerado o referido aumento de 10 %:

Passageiros: (sem modificação) — Passagem simples, por unidade, \$200; passagem de ida e volta, por unidade, \$400.

Bagagens e Encomendas: — Em geral, por tonelada, 8\$800; bagagens pertencentes a passageiros, até 30 quilos, com frete grátis, por volume, \$300.

Cargas: — Mercadorias em geral, por tonelada, 5\$500; cal virgem, por tonelada, 8\$800.

Animais: — Animais de montaria, bois, vacas, vitelas e porcos cevados, por cabeça, \$900; carneiros, cabritos, cães e semelhantes, por cabeça \$300.

Engraxe só com

**MIMI**

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.<sup>da</sup>

Avenida 24 Julho, 102



LISBOA

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



# D. Julieta de Mendonça e Costa

## UMA HOMENAGEM DE CIUDAD RODRIGO

O jornal espanhol «El Adelanto» em notícias de Ciudad Rodrigo anuncia ter-se realizado nesta cidade e no Hospital de La Pasión, em 16 de Fevereiro, uma missa e responso por alma da sr.<sup>a</sup> D. Julieta de Mendonça e Costa.

Do referido periódico recortamos o final da noticia que se segue:

*La numerosisima concurrencia que asistió al piadoso acto es una prueba bien elocuente del gran cariño que en esta ciudad se siente por el señor D'Ornellas, gran amigo de España y benefactor de este Hospita<sup>l</sup>.*

*Fué presidido por el alcalde de la misma, don Jesús Sánchez-Arjona; el director del Establecimiento, doctor don Ernesto Sánchez; el delegado de la Cruz Roja, don Juan Sánchez Iglesias; Cuerpo de médicos, Hermanas Siervas de Maria, administrador del Hospital, vicepresidente de la Cruz Roja, Hermanos del Hospital, enfermeras y un gran número de hospitalizados.*

## ORDEM DOS ENGENHEIROS

Reune-se hoje, às 22 horas, a secção de engenharia civil da Ordem dos Engenheiros, para se ocupar dos seguintes assuntos: eleição do secretário da secção; projecto de organização dos serviços técnicos municipais; parecer sobre uma proposta da Secção de Engenharia Químico-Industrial; projecto de bases para dignificar e melhorar o exercicio da profissão de engenheiro; sugestões sobre a intervenção dos engenheiros civis nas obras dependentes das camaras municipais, especialmente da de Lisboa; proposta sobre a remuneração dos engenheiros nomeados como peritos nas questões judiciais; estudo de uma tabela definitiva para a remuneração dos trabalhos dos engenheiros; e apreciação técnica de projectos por parte da Ordem.

## CAMBIO

PRAÇAS	COMPRA	VENDA
Londres . . . . .	110\$00	110\$20
Nova York . . . . .	22\$06,7	22\$15
Paris . . . . .	\$65,8	\$66
Berlim . . . . .	8\$85,3	8\$88,6
Madrid . . . . .	1\$37,2	1\$37,7
Holanda . . . . .	12\$22,8	12\$27,3
Bélgica . . . . .	3\$69,9	3\$71,3
Itália . . . . .	1\$15,8	1\$16,2
Suiça . . . . .	5\$06,9	5\$08,8
Brasil . . . . .	1\$27,2	1\$27,7
Suécia . . . . .	5\$67,2	5\$67,6
Noruega . . . . .	5\$53,4	5\$53,8
Dinamarca . . . . .	—	4\$92
Praga . . . . .	\$77	\$77,1
Buenos Aires . . . . .	5\$50	6\$00
Viena . . . . .	—	4\$15,9
Kobé . . . . .	—	6\$00
Agio do ouro . . . . .	63 1/2 ‰	—
Libras ouro . . . . .	179\$85	—
Ouro fino gr. . . . .	24\$66	—

## CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS


### ANGOLA

Reconhecendo-se a urgente necessidade de habilitar o governo geral de Angola a fazer prosseguir com brevidade os trabalhos de construção da linha férrea de Luanda, foi publicado um decreto que determina que se mantenha em vigor no corrente ano económico o diploma legislativo da colónia de Angola n.º 924, de 25 de Setembro de 1937, podendo ser utilizado o saldo positivo que houver do crédito mandado abrir pelo referido diploma, afim de prosseguirem com brevidade os referidos trabalhos de reconstrução.

— Vai ser depositada a anuidade de garantia do resgate do Caminho de Ferro de Ambaca, na importância de 489 contos.

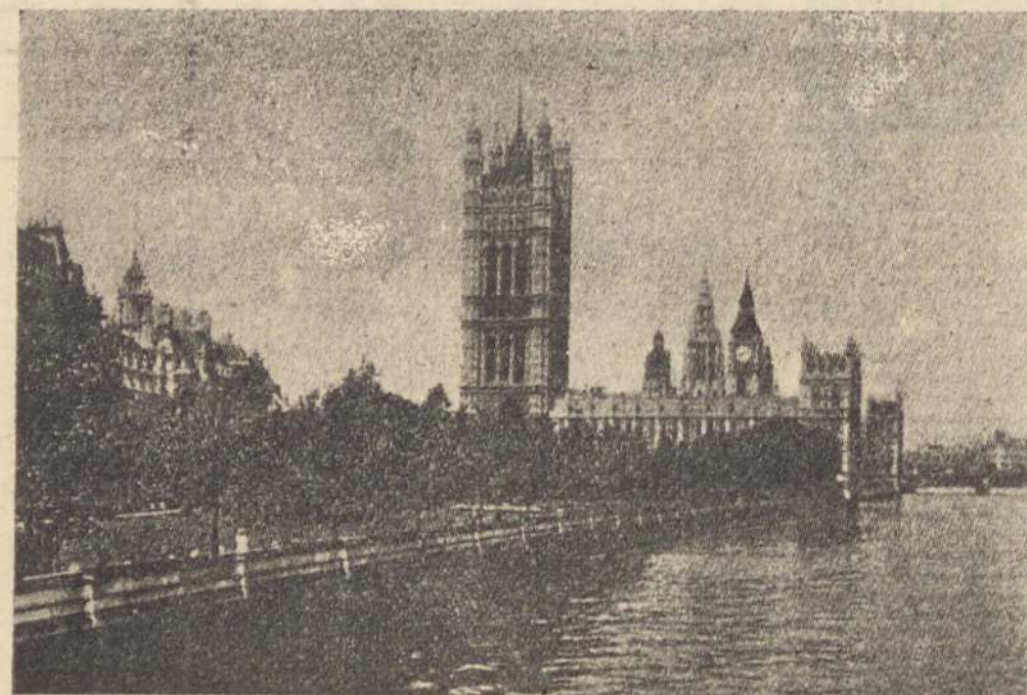
### MOÇAMBIQUE

Sobre o rio Incomati está sendo construída uma ponte de cimento armado, que ligará o trôço da linha férrea que vai até Guijá. Espera-se poder concluí-la até ao fim do ano.



O tempo passa...  
...mas os saltos **GALO** ficam!  
prefira pois os saltos **GALO**  
**Leacock (Lisboa), L.<sup>da</sup>**  
**AVENIDA 24 DE JULHO, 102**  
**LISBOA**





LONDRES

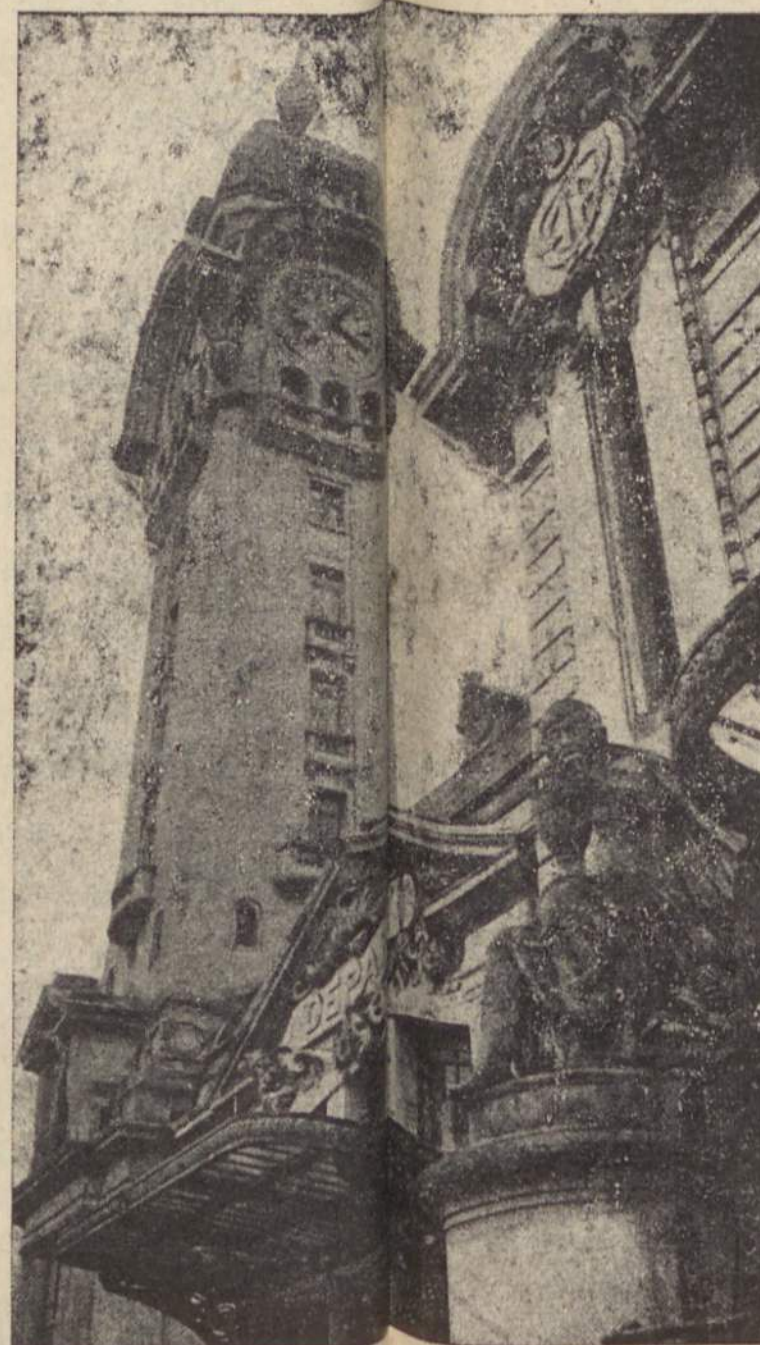
O Parlamento

# ATRAVEZ DO



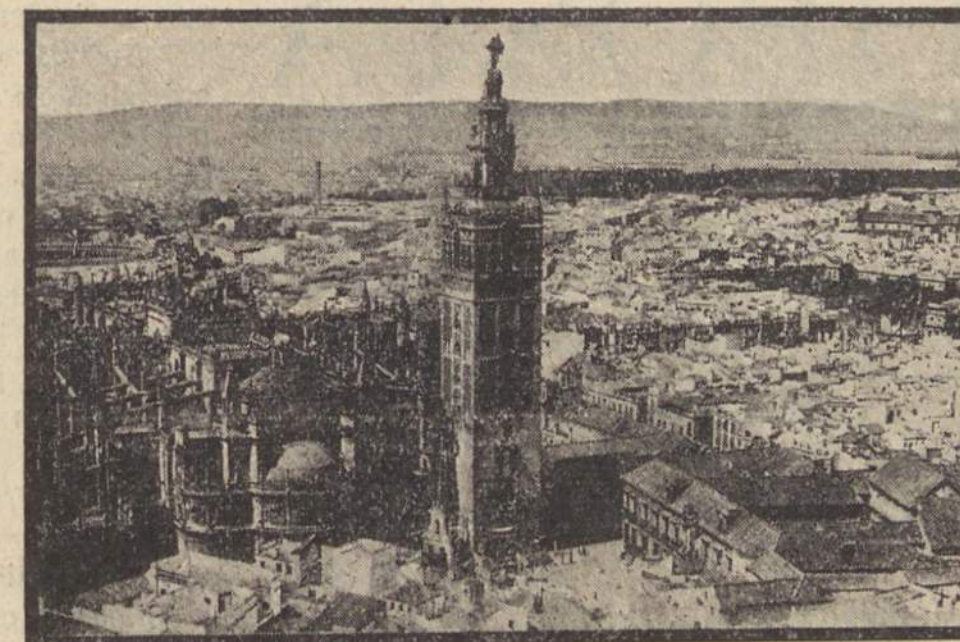
ROMA

Coliseu



Estação de Limoges

A Grande Torre



ARGENTINA

Uma vista de Buenos Aires

# ESTRANGEIRO



VENTIMGLIA

Panorama geral



# PROPOSTA

DE LEI SOBRE

# TARIFAS

FERROVIÁRIAS

(Continuação)

Mas deve ter bem presente o conceito do serviço público que tais transportes representam por um lado e pelo outro procurar levá-los justamente para as regiões não servidas pelos caminhos de ferro, para fecharem todas as malhas que a sua rede apresenta e que economicamente se reconheça não convir fechar com vias férreas.

O Estado deverá impedir que nas zonas já servidas pelas linhas férreas se estabeleçam ou mantenham carreiras automóveis, porque o critério simplista de que o que convém ao público é uma longa e franca concorrência é um mau critério, visto que do seu uso e abuso, como se dá actualmente, resultará a ruína dos caminhos de ferro e a dos transportes automóveis, o que será grave para a economia nacional e para a privada.

Para que o público seja bem servido pelos caminhos de ferro o Estado não deixará de fazer sentir a sua acção ao examinar, para aprovação, as bases que lhe são submetidas.

Mesmo nas zonas onde as carreiras de automóveis exercem a sua acção a concorrência entre elas não deve ser consentida e pelas mesmas razões».

A questão não pode ser posta com mais clareza e mais firme critério, e tais palavras, vindas de quem vêm, garantem à Nação que a conveniente regulamentação dos transportes automóveis, sob as mais diversas formas, não deixará de ser completada dentro em breve e em termos hábeis, como de resto o anuncia o relatório que precede a proposta de lei sobre tarifas.

Mas entretanto a concorrência é viva e veio surpreender os caminhos de ferro num período da sua evolução, que já era crítico. É pois este mais um factor a atender na apreciação da sua situação presente e no estudo dos remédios adequados para ela.

## IV

Há razão para supor que nos últimos anos houve um decréscimo geral de tráfego. Com efeito, as mercadorias transportadas pelos caminhos de ferro baixaram muito, como se vê pelo quadro seguinte, e reduziram-se a um total de 4.270:844 toneladas, inferior ao que se transportou em 1934.

O mapa n.º 1 que publicamos na página seguinte é bem claro.

É preciso ainda lembrar que a baixa notada é tanto mais grave quanto é certo que o nosso País se caracterizava já, mesmo em anos mais prósperos, pela baixíssima intensidade do seu tráfego. Assim, por ano e por habitante transportavam-se em 1935 em Espanha 1,24 toneladas de mercadorias,

em França 5,12, na Bélgica 9,20, na Alemanha 5,06, na Itália 0,81, na Inglaterra 7,51 e em Portugal 0,65!

Atribue o relatório da proposta à guerra no país vizinho a diminuição do tráfego observado em 1937, o que é certamente exacto para a rede da Companhia da Beira Alta. Para outras redes pode até aquele deplorável acontecimento ter trazido um maior movimento. Parece mais justo atribuir a baixa do tráfego à diminuição geral das transacções comerciais que a crise económica trouxe a todo o mundo, e em especial para Portugal nos maus anos agrícolas que temos atravessado, juntando-lhe o devastador efeito da concorrência sem freio dos automóveis.

## V

Diagnosticado o mal de que sofrem os caminhos de ferro e em que se acumulam as diversas causas da insuficiente actualização das tarifas, da brusca subida de preços do carvão e dos metais, da concorrência dos transportes em automóveis e da baixa geral do tráfego, cumpre agora ver como se defenderam as empresas ferroviárias contra essa marcha para a ruína.

Comprimiram enérgicamente as suas despesas, como se vê no mapa n.º 2, publicado na página seguinte.

Examinando este quadro, verifica-se que a economia conseguida nas despesas de exploração foi de 29:653 contos na Companhia Portuguesa, 1:708 contos na Beira Alta, 655 contos na Companhia Nacional, 499 contos no Vale do Vouga e 473 contos na Sociedade Estoril, de 1929 para 1936. Só a Companhia do Norte de Portugal aumentou as suas de 491 contos, o que se explica pelo aumento que a sua rede teve naquele período. O esforço da redução trouxe pois uma baixa de despesa de 12 por cento na Companhia Portuguesa, de 14 por cento na Beira Alta, de 9 por cento na Companhia Nacional e no Vale do Vouga e de 6 por cento na Sociedade Estoril.

Foram as nossas Companhias, especialmente a Companhia Portuguesa e a Beira Alta, das que mais de perto acompanharam a redução de receitas com a redução equivalente de despesas, como o mostra o quadro seguinte:

	Receitas	Despesas
Alemanha . . . . .	— 45,2	— 33,2
França . . . . .	— 22,9	+ 1,1
Itália . . . . .	— 32,8	— 26,5
Áustria . . . . .	— 32,6	— 24
Bélgica . . . . .	— 30,9	— 14,6
Holanda . . . . .	— 27,8	— 9,9
Inglaterra . . . . .	— 20,5	— 15,7
Suíça . . . . .	— 17,1	— 2,5
Dinamarca . . . . .	— 4,9	+ 2,3
Suécia . . . . .	— 21,2	— 5,1
C. P. . . . .	— 11	— 12
Beira Alta . . . . .	— 18	— 14

A este regresso de despesas de exploração não podia deixar de corresponder a redução ainda mais exagerada de despesas do primeiro estabelecimento. Parecem elas de mais fácil eliminação e podem sê-lo realmente em período curto. Mas a sua suspensão duradoura é particularmente grave, porque não afecta apenas os interesses comerciais das empresas e do seu pessoal, vai mais longe, destrói as próprias instalações, não melhoradas e imperfeitamente conservadas. Ao cabo de alguns anos chega-se à situação deplorável em que a antiga rede do Estado se encontrava em 1927 e de onde só tem saído, embora insuficientemente, com o gasto de mais



Mapa n.º 1 — Receitas de mercadorias e diversos

Linhas	Toneladas transportadas				Receita respectiva			
	1934	1935	1936	1937	1934	1935	1936	1937
C. P. . . . .	3.602:195	3 344:431	3 587:103	a) 2.619:831	167:408.000\$00	159:141.000\$00	162:923.000\$00	a) 108:470.000\$
Beira Alta. . . . .	274:052	263:566	230:934		8:665.000\$00	8:146 000\$00	7:424 000\$00	
Norte . . . . .	188:706	150:0 6	140:555		3:326.000\$00	3:000.000\$00	2:912.900\$00	
Nacional . . . . .	177:451	165:828	143:703		4:746.000\$00	4:493.000\$00	4:466.000\$00	
Vale do Vouga . . .	196:836	115:597	121:012	b) 89:373	4:290 000\$00	3:213.000\$00	3:197.000\$00	b) 2:617.000\$
Estoril . . . . .	60:248	55:840	46:534		926.000\$00	839.000\$00	758.000\$00	
	4.449:488	4 095:268	4.270:844	74 751:379	189:361.000\$00	178:832.000\$00	181:680.000\$00	

a) Número apurado até Setembro. b) Número apurado até Novembro.

Mapa n.º 2 — Despesas de exploração

Anos	C. P.	Beira Alta	Norte	Nacional	Vale do Vouga	Estoril	Total
1929. . . . .	245:767.669\$07	11:934.834\$97	6:568.424\$66	7:249.408\$97	5.056.884\$15	7:257.443\$17	283:834.664\$99
1930. . . . .	237:303.955\$12	11:503.987\$78	6:404.048\$53	7:726 761\$78	5:040.644\$87	6:556.018\$76	274:595.416\$89
1931. . . . .	213:029.316\$16	10:819.057\$25	6:542.011\$80	7:506.845\$ 6	4:554.971\$32	6:406 445\$77	248:858.648\$26
1932. . . . .	216:864.138\$58	10:641.110\$80	7:178 128\$53	8:676.448\$97	4:343.814\$11	6:385 452\$30	254:089.393\$29
1933. . . . .	218:580.803\$71	11:031.072\$57	7:205.478\$16	7:400.536\$76	4:735.744\$78	6:243.664\$66	255:197.300\$64
1934. . . . .	219:727 335\$91	11:033 989\$81	6:778.279\$16	7:561.675\$31	4:850.318\$21	6:289.194\$56	256:240.792\$96
1935. . . . .	216:937 500\$53	11:420 106\$55	6:837 845\$95	6:319.436\$42	4:549.708\$40	6:399.332\$82	252:463.930\$67
1936. . . . .	216:109.660\$62	10:226 023\$95	7:059.016\$23	6:594.801\$56	4:557.480\$83	6:784 133\$33	251:331 116\$52
	1:784.320 380\$50	88:610.483\$68	54:573 233\$07	59:095 914\$93	37:689.566\$67	52:321.635\$37	2:076:611.264\$22

de um cento de milhares de contos. É desolador o quadro das despesas do primeiro estabelecimento, que se segue :

Um critério simplista poderá levar a supor que, tratando-se de uma concessão de serviço público, a exploração deve ser

Despesas do primeiro estabelecimento

Anos	C. P.	Beira Alta	Norte	Nacional a)	Vale do Vouga	Estoril	Total
1929. . . . .	19:066.780\$92	-\$-	-\$-	-\$-	417.213\$99	1:454.390\$95	20:938.385\$86
1930. . . . .	16:771.863\$61	3:290.297\$98	7:691.240\$58	-\$-	479.116\$05	3:506.838\$38	31:739.356\$60
1931. . . . .	12:508.330\$42	-\$-	15:774.690\$92	-\$-	299.222\$14	1:603.863\$47	30:186 111\$95
1932. . . . .	3:294.192\$29	-\$-	10:202.262\$91	-\$-	283.805\$75	89.905\$59	13:870.166\$54
1933. . . . .	4:012.326\$20	-\$-	1:013.694\$82	-\$-	1:205 428\$06	82.098\$19	6:313.547\$27
1934. . . . .	4:854.245\$48	-\$-	570.785\$05	-\$-	368.624\$00	41.626\$00	5:835.280\$53
1935. . . . .	2:087.330\$11	-\$-	16.572\$06	-\$-	441.630\$39	623.105\$15	3:163.637\$71
1936. . . . .	4:341.547\$94	-\$-	-\$-	-\$-	326.258\$62	550.375\$84	5:218.182\$40
	66:936.616\$97	3:290.297\$98	35:269.246\$34	-\$-	3:821.299\$00	7:952.208\$57	117:269.668\$86

a) Informa não ter havido despesas nos anos de 1929 a 1936.

Nada pôde haver de mais eloquente e lamentável. ; A Companhia Portuguesa reduziu as suas despesas de primeiro estabelecimento de 19:066 contos à insignificância de 4:341 contos ! A Beira Alta apenas em 1930 gastou 3:290 contos e nunca mais fez melhoramentos. O Norte de Portugal passa de 7:691 contos em 1930 e 16 contos em 1935. A Nacional desistiu de qualquer despesa desta natureza. O Vale do Vouga reduziu 91 contos ou cerca de 25 por cento. ! Para a Sociedade Estoril a redução é a quasi um terço !

¿ Que progresso podem apresentar e que futuro podem ter rêsdes assim tratadas ? ; Êste quadro desolador é bem a imagem da miséria das emrêsas ferroviárias em Portugal !

VI

Os algarismos apresentados mostram que as emrêsas ferroviárias fizeram um esforço portentoso para se manterem na época difícil que têm atravessado. ¿ Será, porém, lícito entender que elas só devem contar com o próprio esforço ?

feita só por conta e risco do concessionário. A êle cumprirá suportar as perdas, como lhe pertence arrecadaros lucros. Ê este o princípio fundamental do sistema das concessões. Mas êste princípio não pode ser aplicado a caminhos de ferro de interesse geral. Para chegar a esta conclusão basta que se considere a situação que resultaria no caso de existir um deficit considerável e persistente.

Como bem observa Gaston Jèze<sup>1</sup>, nenhuma companhia comercial concessionária poderia suportar tal *defict*. Cairia rapidamente em falência, o que teria como consequência quer a interrupção do serviço público, quer o sequestro pela autoridade concedente. Êste sequestro não poderia ser senão provisório. Terminaria pela designação de um novo concessionário ou pela exploração a cargo da própria administração (*Régie*, nacionalização). Regressar-se-ia à mesma situação

<sup>1</sup> «La réorganisation des chemins de fer d'intérêt général», apud *Revue de Droit Public et de la Science Politique*, Setembro 1937, p. 538.



acima indicada. O que se tem de excluir absolutamente é a supressão do serviço público deficitário. Um serviço público de transportes por caminho de ferro é um serviço de interesse nacional: tem de continuar a funcionar, quaisquer que sejam os encargos financeiros, qualquer que seja o *deficit*. E o illustre professor prossegue, chegando à conclusão de que em última análise os *deficits* do serviço ferroviário devem ser suportados pelo Tesouro Público! A doutrina é especialmente de notar porque Jêze é em matéria de concessões administrativas acentuadamente regalista.

Não iremos tam longe, mas reconhecemos que a crise persistente e grave que a indústria ferroviária nacional atravessa carece de remédios que podem limitar-se a um simples e transitório aumento de 10 por cento das tarifas. Reconhece-o o relatório da proposta ao referir que «estão em estudo remodelações profundas respeitantes aos caminhos de ferro». Já no trabalho anteriormente citado o actual Ministro das Obras Públicas proclamava que «os caminhos de ferro constituíam um órgão vital da economia e da defesa nacional e pertenciam ao domínio público, razão pela qual devia merecer ao Estado a mais desvelada atenção e cooperação no seu desenvolvimento».

Evidentemente o Estado não pode demorar-se a procurar uma solução para o angustioso problema ferroviário do País.

Decerto não faltará a esse dever essencial, sobre o qual mostra já ter ideias assentes.

Efectivamente o relatório da proposta já indica as bases essenciais da reforma profunda a empreender: remodelação tarifária, fusão de empresas e coordenação de transportes automóveis e ferroviários.

A remodelação tarifária é certamente indispensável para melhorar receitas, adequando-se às necessidades do tráfego, e sobretudo para se simplificar o cálculo dos gastos a fazer, cuja complicação actual, ainda agravada agora pelo novo adicional, muito favorece a camionagem, em que logo se fixa um preço firme por ajuste.

A fusão de empresas estabelece a vantajosa unidade da exploração, especialmente num país de reduzida extensão territorial como o nosso, e enquadra-se no movimento de concentração económica, hoje geral, que se exprimiu na constituição de um reduzido número de companhias ferroviárias nos Estados Unidos da América do Norte, na redução a quatro das numerosas companhias ferroviárias inglesas e ainda, mais recente e eloquentemente, na formação da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses. Pode-se afirmar que depois da Grande Guerra a tendência em toda a parte é para a unificação do serviço público dos caminhos de ferro de interesse geral. Puderam razões financeiras no decurso do século XIX aconselhar a existência de diversas redes em cada país. Hoje domina o conceito de que se trata de um serviço público que deve ser gerido no interesse nacional, e que portanto deve ser um só.

Por certo ainda o Estado não faltará com o seu auxílio financeiro ao rejuvenescimento das empresas. Está feita em demasia a demonstração de que a indústria ferroviária não é actualmente lucrativa, nem o pode ser. Não subsistirá pois a preocupação de beneficiar em excesso quem em pouco feliz hora confiou os seus capitais à constituição de redes ferroviárias. Mas deve manter-se o pensamento dominante de que os caminhos de ferro desempenham uma função económica primacial e ainda hoje insubstituível, cujo melhor ou pior desempenho afecta toda a vida económica nacional. Encarado o problema com a elevação que ele comporta, o Estado não se deve furtar a concorrer para que a sua solução seja verdadeiramente nacional. Para granjear a autoridade que lhe permita impor às empresas uma exploração perfeita, tem o Estado de se resignar, sob uma ou outra forma, a alguns sacrificios materiais, não podendo esperar que tudo se consiga da ruína, já quasi consumada, dos capitais empregados na indústria ferroviária, ou da exploração dos clientes do caminho de

ferro, que devem ser um auxiliar e não um estorvo ao progresso da sua actividade económica.

Sómente o problema ferroviário encarado em toda a sua amplitude, como acima perfunctóriamente se expôs, é certamente de extrema complexidade. Compreende-se que o Governo careça de tempo para o estudar e resolver cabalmente. Se fôsse possível, melhor seria sem dúvida aguardar essa solução definitiva, sem ter de recorrer a precárias medidas provisórias. Não se compadece com isso a situação de extrema dificuldade das empresas ferroviárias, que bem se retrata nos quadros anteriormente apresentados. Por isso entendeu, e bem, o Governo conceder-lhes um auxílio que fôsse de fácil e imediata aplicação. Esta a justificação e razão de ser da proposta que estamos apreciando, pela qual se elevam em mais 10 por cento todas as cobranças do tráfego.

Analogamente, sob a pressão das mesmas urgentes circunstâncias, procederam vários países. Registam-se quasi contemporaneamente os seguintes aumentos de tarifas:

Na Alemanha, de 5 por cento, em 1 de Janeiro de 1936.

Na Bélgica, de 5 por cento para passageiros e 10 por cento para mercadorias, em 20 de Março de 1937.

Na Inglaterra, para as grandes redes, de 5 por cento, em 1 de Outubro de 1937.

Na França fez-se em 1 de Julho de 1937 um aumento até 18 por cento e um novo aumento em Janeiro último, que corresponde, para as mercadorias, em média, a 24 por cento.

Nos Estados Unidos está também anunciada a elevação das tarifas.

Conformando-nos com os exemplos alheios, não desconhecemos por certo a imperfeição da medida. Reconhecida, porém, a necessidade imperiosa de a adoptar, só cumpre analisar os seus prováveis maus efeitos para tentar remediá-los ou, pelo menos, atenuá-los.

## VII

O primeiro efeito prejudicial da elevação das tarifas será sentido pelos próprios caminhos de ferro, porque terá de produzir uma certa fuga de tráfego, dada a concorrência dos transportes automóveis. Com esta objecção bastante se preocupou o autorizado Conselho Superior dos Caminhos de Ferro, manifestando claramente o seu receio pelo êxito da medida. Na verdade, o aumento de 10 por cento, suportável nalguns casos, não o será noutros, e esse é grande mal da medida geral que traduz. Mas não se faz de súbito uma remodelação geral de tarifas em que se possa examinar caso por caso e ver em cada um deles quanto o tráfego poderá suportar. Por isso não há solução imediata que não seja a preconizada na proposta, embora os seus perigos não escapem a ninguém e não sejam certamente desconhecidos das próprias empresas ferroviárias.

Numa futura reorganização tarifária decerto bem outro terá de ser o sistema a seguir. Já em 1935 escrevia o actual Ministro das Obras Públicas:

«A lei que regula os serviços dos caminhos de ferro em Portugal é datada de 1864, pelo que necessário se torna remodelá-la completamente, porque a sua vetustez não se coaduna com os progressos da hora actual.

Feita quando as concessões ferroviárias representavam de direito e de facto verdadeiros monopólios, hoje, que esse monopólio não existe de facto, as suas disposições contêm peias inadmissíveis.

É necessária uma maior liberdade de acção, com a correlativa responsabilidade.

Devem as empresas poder contratar livremente os seus transportes com os expedidores, tanto para o serviço interno como para o combinado, tendo apenas que respeitar o limite máximo fixado na tarifa geral aprovada pelo Estado e que deve ser judiciosamente estabelecida, não empiricamente como



actualmente sucede, mas tendo em atenção o custo da produção de transporte».

Quem assim tão claramente pensava há anos, não deixará de pôr em prática as suas ideias, tam precisamente formuladas, na situação oficial que presentemente ocupa. Será êle decerto o primeiro a lamentar a imperfeição da medida que as circunstâncias o obrigam a propor à Assembleia Nacional e cuja adopção só a pressão delas aconselha a votar.

### VIII

Mais grave é porém o aspecto das repercussões económicas que a adopção do novo adicional pode trazer.

Nas actividades que se destinam a abastecer o consumo nacional o efeito não será muito de temer. Mostra o relatório da proposta que o aumento dos géneros, suficiente para compensar o novo encargo do transporte, não vai além de 4 milavos por quilograma. A difusão dêste encargo, naturalmente cobrado ao consumidor, não é pois de assustar e não virá a pesar sensivelmente sobre o custo da vida, infelizmente já hoje em aumento.

Por outro lado não devemos esquecer que as tarifas têm de oferecer às necessidades económicas, políticas e sociais de cada momento. É função suprema do Estado adaptar os serviços públicos às necessidades públicas. Desde que no uso da sua missão de regulador da vida económica do País êle julga que certas actividades devem sofrer um sacrifício em benefício doutras, estas só têm de se sujeitar e de procurar adaptar-se às novas condições assim criadas.

Todavia ao fixar as tarifas, que são verdadeiras taxas impostas ao público, a autoridade pública tem de se preocupar em saber se o seu encargo é ou não suportável para a produção económica do país. Maior é o milindre em periodo de crise. Numa palavra, a questão das tarifas não é puramente uma questão financeira, é um problema de política económica e de política social e ainda de defesa nacional. Daí a dificuldade da sua solução.

Porém, em Portugal não há grande base para receios. As nossas tarifas são bastante mais baixas do que as da maior parte das rêsdes da Europa. É mais fácil o confronto para os passageiros, e então veremos que as tarifas portuguesas para serviço de passageiros, mesmo com o adicional de 10 por cento que se propõe agora, continuarão sendo das mais baixas da Europa, senão as mais baixas. A comparação é a seguinte:

Tarifas	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Na antiga rêsde da C. P. . . . .	\$41(9265)	\$29(3485)	\$19(1180)
Tarifas francesas, com o câmbio de \$75 por franco francês	\$45	\$32(23)	23(622)
Tarifas alemãs, calculadas com o mesmo câmbio:			
Omnibus . . . . .	\$76(875)	\$51(225)	\$35(325)
Expressos . . . . .	\$94(537)	\$68(887)	\$44(175)
Tarifas inglesas. . . . .	\$73(725)	\$58(987)	\$44(25)
Tarifas belgas . . . . .	\$48(45)	\$33(075)	\$19(125)
Tarifas italianas . . . . .	\$60(637)	\$41(587)	\$24(823)
Tarifas suíças . . . . .	\$75(675)	\$52(95)	\$37(80)

N. B. — Os números relativos aos caminhos de ferro estrangeiros foram colhidos na *Revue Générale des Chemins de Fer*, de Janeiro de 1938, p. 50.

A brevidade com que êste parecer tem de ser elaborado não permite fazer uma comparação análoga para os transportes de mercadorias. Podemos, porem, afirmar que as nossas tarifas são muito inferiores às francesas, e curioso é recordar que nas concessões das nossas linhas férreas figura geralmente a cláusula de que as Companhias têm o direito de reclamar do Governo a vigência de uma tarifa igual à tarifa francesa. Hoje a nossa está abaixo da francesa, a qual é por sua vez inferiores às da Alemanha, da Inglaterra e da Itália.

Justamente observava no seu citado trabalho o actual Ministro das Obras Públicas:

«O custo dos transportes ferroviários não é elevado, não obstante o que é corrente ouvir-se a tal respeito, e em Portugal, mais do que em qualquer outro país, tais transportes são baratos. O transporte dos passageiros em qualquer classe em Portugal é mais barato do que em Espanha, França, Suíça, Itália, Alemanha e Inglaterra.

O transporte de arroz, azeite, batata, vinho, massas alimentícias, tecidos de lã e algodão, calçado, carvão vegetal e sabão é 42 por cento mais barato do que em Espanha, em relação à tonelada no percurso de 100 quilómetros, e 51,8 por cento mais barato do que em França.

O transporte do leite, fruta fresca e hortalíça é 2,9 vezes mais barato do que em Espanha e 1,47 vezes mais barato do que em França, em relação a 1 tonelada num percurso de 100 quilómetros.

O transporte de farinhas é consideravelmente mais barato em Portugal do que em Espanha e França.

O trigo, a não ser em Itália, para percursos inferiores a 400 quilómetros, é transportado mais barato em Portugal».

Não se modificará esta situação favorecida do nosso País sob o aspecto tarifário pela incidência do novo adicional de 10 por cento. Para os géneros de primeira necessidade o encarecimento que êle poderá trazer não excede em regra a 0,5 por cento e nunca vai além de 1 por cento. Prova-o o quadro que publicamos na página seguinte.

### IX

Não nos devemos, porém, contentar com êste exame perfunctório geral e convém analisar alguns casos especiais da incidência da proposta adicional.

Segundo a proposta do Governo, deve êle incidir sobre todas as cobranças do tráfego, portanto, tarifa geral, tarifas especiais e despesas acessórias, com a única excepção do trigo, embora a êste coubesse apenas um encargo de 0,29 por cento do seu preço. Poder-se-á avaliar o alcance desta isenção, calculando na rêsde da Companhia Portuguesa qual foi a importância dêste transporte em 1936. Transportaram-se nesse ano na rêsde daquela Companhia 304:955 toneladas de trigo com um percurso médio de 149 quilómetros na antiga rêsde própria, de 129 quilómetros na rêsde do Sul e Sueste e de 63 quilómetros na rêsde do Minho e Douro, a que corresponde, respectivamente, o preço por tonelada naquelas rêsdes de 35\$91, 33\$35 e 18\$37. A importância total do rendimento deste transporte foi pois de 9:836 contos. Assim a isenção do adicional cerceia o produto dêste em 938 contos.

Embora esta verba seja valiosa, compreende-se o pensamento do Governo ao propor esta isenção. A comissão que estudou a situação da indústria de moagem e cujo relatório se acha publicado na 2.ª série do *Diário do Governo* de 14 de Agosto de 1936 fixa em 5 por cento o dividendo a autorizar às fábricas da moagem e em 2 por cento o seu lucro industrial. Nesta bases assentou o regime estabelecido pelo decreto n.º 26:889, de 14 de Agosto de 1936. Desde então, segundo alegam as fábricas de moagem, a sua situação piorou muito. O carvão, que lhes era vendido a 150\$, passou a custar-lhes 224\$. Este aumento de 49 por cento custa anualmente às mesmas emprêsas 3:600 contos e corresponderia a mais 12 milavos por quilogramas de trigo moído. Sòmente pelo seu regime legal não podem ir buscar ao consumidor êsse encargo novo, visto estar tabelado o preço do pão.

Em boa justiça não era lícito impor às emprêsas, já em situação pouco favorável, um encargo que lhes era vedado repartir com os seus clientes. Poder-se-ia logicamente fazer isso com uma revisão da tabela oficial. Mas é fácil de compreender que o Governo repugne tal medida, que iria encarecer o preço do pão, alimento principal da população e em especial das classes pobres.



Influência do novo adicional de 10 por cento no custo de alguns géneros considerados de primeira necessidade

Mercadorias (1)	Preço de transporte (com todos os encargos) de 1 tonelada a 150 quilómetros (2)	Preço de transporte (com todos os encargos) de 1 quilograma a 150 quilómetros (3)	Valor do novo adicional de 10 por cento por 1 quilograma (4)	Preço de venda a retalho por 1 quilograma (5)	(4) em relação a (5) — Percentagem
Pequena velocidade:					
Trigo . . . . .	37\$71	\$03(771)	\$00(3771)	1\$30	0,29
Batata . . . . .	22\$01	\$02(201)	\$00(2201)	\$70	0,31
Azeite . . . . .	38\$43	\$03(843)	\$00(3843)	8\$30	0,046
Carvão vegetal . . . . .	37\$83	\$03(783)	\$00(3783)	\$50	0,76
Bacalhau seco . . . . .	51\$33	\$05(133)	\$ 0(5133)	4\$30	0,12
Vinho . . . . .	63\$57	\$06(357)	\$00(6357)	1\$50	0,42
Arroz . . . . .	27\$20	\$02(72)	\$00(272)	2\$60	0,11
Açúcar . . . . .	56\$32	\$05(632)	\$00(5632)	4\$30	0,13
Legumes secos . . . . .	62\$07	\$06(207)	\$00(6207)	1\$20	0,51
Grande velocidade:					
Frutas . . . . .	109\$06	\$10(906)	\$01(0906)	1\$00	1 09
Géneros frescos . . . . .	117\$84	\$11(784)	\$01(1784)	\$90	1,31
Pescarias . . . . .	99\$52	\$09(952)	\$00(9952)	4\$00	0,25

Sòmente não parece que se tenha conseguido o fim que se tinha em vista, desde que a isenção concedida ao trigo não foi ampliada à farinha. O custo anual do transporte desta em Portugal, embora menor do que o do trigo, ainda anda por 3:000 a 4:000 contos.

Desde que a farinha vem a pagar o adicional de 10 por cento, dá-se precisamente aquilo que se quis evitar, isentando dêle o trigo. Ou a moagem tem de suportar um encargo que o Governo não julgou justo impor-lhe, ou tem de subir o preço do pão.

Parece, pois, que a única solução conveniente será a que estabeleça um regime uniforme para o trigo e para a farinha. Dando isso como assente não proporemos o alargamento das isenções ao adicional, comprometendo o seu já fraco alcance. Adiante diremos qual o caminho a seguir.

X

Se 'o trigo está tablado pelo Estado, e por isso merece um tratamento especial, há outra série de produtos que estão, per assimizer, tabelados pela concorrência. São todos aqueles que se destinam à exportação e que têm pois de se sujeitar aos preços dos mercados mundiais. Representam eles para um elemento essencial na riqueza nacional e por isso merecem sempre ser olhados com especial cuidado.

Para muitos é precária a situação, porque nêles influíram precisamente as mesmas causas de depressão que geraram a crise ferroviária. Por isso, qualquer aumento dos encargos, mesmo pequeno, pode comprometer o seu instável equilíbrio.

Ponderou a Câmara Corporativa a situação particular de algumas dessas indústrias.

Assim, a indústria dos resinosos só coloca 5 por cento dos seus produtos no mercado nacional, vivendo quási exclusivamente da exportação. Esta baixou já de 26 por cento para o pez louro e de 11 por cento para a resina. Paralelamente aumentaram as suas despesas. Elevou-se o preço do carvão que alimenta as suas caldeiras, subiu o ferro dos barris usados para a sua embalagem, o frete marítimo foi aumentado para o pez louro e para a água-raz respectivamente em 100 por cento e 80 por cento para Hamburgo, em 50 por cento e 20 por cento para Itália, em 50 por cento para Liverpool. Os acontecimentos de Espanha aconselharam ainda a exportação a precaver-se contra os riscos de guerra, o que elevou os prémios de seguro em 100 por cento. Ora, tomando como base de cálculo o transporte de Pombal, que fica á igual distância do Pôrto e de Lisboa, o adicional de 10 por cento custará 67\$ por vagão de resina e 104\$60 por vagão de água-raz, o que,

num movimento anual de cêrca de 4:000 vagões, trará para a indústria um novo encargo anual de 392 contos. A perturbação será grande e a indústria dificilmente a poderá suportar.

Análoga é a situação da indústria das madeiras. Abastece esta em parte o consumo nacional e aí fácil será transferir para o consumidor o encargo do novo adicional. Mas grande parte dos seus produtos destina-se também à exportação, e aí a difusão não será possível, tanto mais que há feitos no estrangeiro que têm de ser respeitados. Em especial os toros de pinho estão seriamente ameaçados no mercado inglês pela concorrência dos produtos franceses, agora muito beneficiados pela depreciação do franco, e a saída da caixotaria, principalmente destinada a Marrocos, só se pode fazer por baixo preço. Luta assim a indústria com dificuldades enormes, que receia ver agravadas com o novo encargo do transporte.

Também a indústria da exportação de frutas, já em degressão, teme os efeitos da nova medida.

Igualmente a exportação de vinhos recorda o perigo que para ela representa qualquer agravamento de encargos.

(Continua)



VIDA FERROVIÁRIA

S. N. dos Ferroviários do Centro de Portugal

Foram eleitos os seguintes corpos gerentes:

Direcção — Restituto José Coelho, Jorge Ribeiro, José Pires e Manuel Assunção Correia. Assembleia Geral — Presidente, António Cardoso; secretários, Luciano Fonseca Soares e Augusto Nogueira Soares; vogais, Miguel da Cunha Garcia e Manuel Mendes Brito.

\* \* \*

Do mesmo Sindicato Nacional, secção do Pessoal dos Serviços Centrais: Assembleia Geral — Presidente, Francisco Gouveia da Silva; secretários, José Pita Pires e Augusto José Delgado; vogais, João Dias Ramos e Artur Fernandes de Almeida. Direcção — Adelino Carlos Quintas, António Gomes Júnior, Abel Hopffer Romero, Alberto Pires Portugal e José de Noronha Oliveira Martins.



# Sociedade de Geografia de Lisboa

## ELEIÇÃO DOS SEUS NOVOS CORPOS GERENTES

A assembléa geral da Sociedade de Geografia de Lisboa reuniu-se para apreciação do relatório e contas e eleição dos novos corpos gerentes.

O sr. conde de Penha Garcia, que presidiu, disse que, devido a dificuldades financeiras, não foi possível realizar o programa da gerência transacta, na parte respeitante à reorganização do museu daquela colectividade. Usaram da palavra outros sócios, que propuseram a constituição da Comissão do Infante D. Henrique, destinada a promover a propaganda patriótica da acção do fundador da Escola de Sagres; a realização de melhoramentos na sede da Sociedade e que se consiga evitar a representação, em lugares publicos impróprios, de símbolos e figuras da história nacional.

Após a aprovação do relatório e contas, realizou-se a eleição dos novos corpos gerentes, que ficaram assim constituídos: direcção, srs. conde de Penha Garcia, Alvaro de Melo Machado, coronel Lopes Galvão, Adolfo de Azevedo Souto, Alvaro Afonso dos Santos, António de Almeida, António Augusto Correia de Aguiar, coronel Mimoso Guerra, António Teles Machado, António Damas Mora, Eduardo Pedroso de Lemos, general Vieira da Rocha, Henrique de Mendonça, dr. Queiroz Veloso e Manuel Martins Correia Gonçalves; comissão de contas, srs. Alfredo Marinho da Cruz, José Ferreira da Costa Júnior e José de Oliveira Júnior. A posse dos novos

## ACABA DE SAIR:



## O MAIOR SUCESSO DOS ULTIMOS LIVROS

À venda em todas as Livrarias

corpos gerentes efectua-se depois de amanhã, às 18 horas.

Por último, foi aprovado um voto de agradecimento à Imprensa, pelo auxílio prestado àquele organismo.



FIGUEIRA DA FOZ — Vista parcial da praia de banhos



## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Livro d'horas, pelo Dr. Felix Horta

Numa linda edição da Livraria Bertrand, o Dr. Felix Horta, ilustre advogado e consul, revela-nos também, e exuberantemente, uma excepçional sensibilidade de poeta com o seu volume *Livro d'horas*.

Não é um poeta vulgar, quer na essência, quer na forma. A sua inteligência interrogadora procura conhecer os porquês da alma; a sua sensibilidade de artista extasia-se ante a beleza da mulher e o encanto sobrenatural das coisas divinas, ao passo que a sua técnica nos revela um conhecedor de todos os segredos da métrica e da linguagem própria dos versos, em que as palavras são música e tintas do arco-iris.

Para que os leitores conheçam um pouco do valor literário do Dr. Felix Horta, transcrevemos o belo soneto dedicado a Antero de Quental:

Cavaleiro da crença, marchou forte  
em cata da razão da madrugada,  
vivendo sempre a vida torturada  
dos que buscam o bem que marca o norte.

Cavaleiro do amor, cruzou a espada,  
armado em guerra, a guerrear a morte,  
e quis ir devastando, a corte e corte,  
a treva que se erguia alucinada!

Na ânsia de palpar o impalpável,  
na febre de sondar o insondável,  
foi confundindo o seu olhar profundo...

Heroi que tinha a fé duma creança,  
encontrou-se com a morte na esperança:  
Não lhe coubera a alma neste mundo!

Ao Dr. Felix Horta, nosso velho e querido amigo, agradecemos a oferta do seu belo livro e as palavras da sua dedicatória.

### Relatório da Direcção Geral de Caminhos de Ferro referente ao ano de 1936

Recebemos êste relatório, que nos põe ao corrente da actividade da Direcção Geral, que nos termos da nova organização dos serviços e dos regulamentos em vigor, continua a exercer a fiscalização técnica e comercial nas linhas férreas nacionais, e ainda, através da respectiva Comissão Administrativa, a aplicar as receitas do Fundo Especial de Caminhos de Ferro na construção de novas linhas e em obras e melhoramentos nas linhas do Estado.

A-pesar-de não ter sido muito favorável a situação financeira, fizeram-se todavia várias ampliações,

## LINHAS PORTUGUESAS

### Novo horário dos comboios da linha do Vale do Corgo

Pela Companhia Nacional foi posto em vigor o seguinte horário dos comboios da linha do Vale do Corgo:

Entre Régua e Chaves — comboio misto n.º 29. Partida às 6,38; chegada às 11,29. Comboio correio n.º 25. Partida às 13,5; chegada às 17,12. Comboio rápido n.º 35. Partida às 17,33; chegada às 20,54. Entre Régua e Vila Real: Comboio omnibus n.º 27. Partida às 21,5; chegada às 22,10. Entre Vila Real e Régua: Comboio omnibus n.º 28. Partida às 5,30; chegada às 6,25. Entre Chaves e Régua: Comboio correio n.º 26. Partida às 6,20; chegada às 10,21. Comboio rápido n.º 36. Partida às 11,44; chegada às 15,5. Comboio misto n.º 30. Partida às 16 horas; chegada às 20,53. Comboio de recreio n.º 32. Partida às 18,20; chegada às 22,39. Comboio n.º 27 só se efectua às segundas, quartas e sextas-feiras. O comboio n.º 28 efectua-se somente às segundas, quartas e sextas-feiras e apenas desde 1 de Junho até 31 de Outubro. O comboio n.º 30 não se realiza aos domingos, desde 1 de Julho até 30 de Setembro. O comboio n.º 32 circula só aos domingos e apenas nos meses de Julho, Agosto e Setembro. O comboio n.º 35 é diário de 1 de Junho a 31 de Outubro e desde 1 de Novembro até 31 de Maio só se efectua às terças, quintas-feiras e sábados. O comboio n.º 36 é diário de 1 de Junho a 31 de Outubro e desde 1 de Novembro até 31 de Maio, circula também diariamente excepto aos domingos entre Vila Real e Régua e só às segundas, quartas e sextas-feiras, entre Chaves e Vila Real. A paragem dos comboios em Salus só se realiza nos meses de Junho a Setembro inclusivé. O comboio n.º 35, nos dias de feira em Vila Real, aceita passageiros naquela estação, para qualquer destino sem pagamento de sobre taxa de velocidade, efectuando paragem para o desembarque nas estações e apeadeiros onde fôr necessário. O horário do comboio de recreio n.º 32 pode ser alterado, por conveniência do público com um simples aviso afixado nas estações com 24 horas de antecedência.

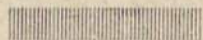
introduziram-se melhoramentos, nas antigas linhas do Estado continuou a renovação de via e substituição de pontes, tendo prosseguido a construção das linhas de Portalegre, Silves, Cintura do Porto, Tâmega e Sabôr.

O relatório é assinado pelo ilustre engenheiro Director Geral, sr. Rogério Vasco Ramalho e as páginas finais são ilustradas com gravuras referentes aos melhoramentos introduzidos.



# PART E OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES



### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 45, II série, de 24 de Fevereiro de 1938, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto, o projecto de desvio de um caminho público situado ao perfil 7 do lanço de Cabeço de Vide à linha de Leste, da linha de Portalegre.

Por ter saído com inexactidões, novamente se publica a seguinte portaria:

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 terraplenagens, obras de arte correntes e especiais, assentamento completo de 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 obrigações que contraíu em virtude do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 46, II série, de 25 de Fevereiro de 1938, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 14 do corrente, o projecto de aviso ao público sobre multiplicadores proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 14 do corrente, o projecto de aviso ao público, relativamente à elevação de taxa por utilização de retretes e lavatórios reservados nas estações, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 14 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, relativamente à alteração do preço e condições de transporte que presentemente disfrutam os fosfatos e outros produtos destinados a adubação de terras, substâncias insecticidas e fungicidas para tratamento de plantas, madeiras, mármore e cantarias, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

O «Diário do Governo», n.º 48, II série, de 28 de Fevereiro de 1938 publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja nomeada uma comissão composta pelos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e o condutor de material circulante Salvador de Almeida para proceder à recepção provisória do fornecimento de uma máquina para abrir rôscas em fusos de mudança de marchas de locomotivas e *tenders* de vagões e de sete fresas diversas para a mesma máquina, destinada às novas oficinas gerais do Barreiro, adjudicada à firma Francisco José Simões, Limitada, por contrato de 25 de Fevereiro de 1937.

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 22 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias aplicando ao transporte de mobília de escola (bancos e carteiras) os preços da tabela n.º 5 da tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade nas linhas da rede própria e a n.º 7 da mesma tarifa nas linhas sub-arrendadas, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

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 22 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias reduzindo o mínimo de peso de vagão completo ou pagando como tal para 500 quilogramas para as remessas constituídas por bagaço de azeitona, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

O «Diário do Governo», n.º 39, II série, de 17 de Fevereiro, publica o seguinte:

### Repartição de Estudos, Via e Obras

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, para efeito do artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação de nove parcelas de terreno junto à pedreira de Chão de Maças, para depósito de terras provenientes da limpeza dessa pedreira, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

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 503 metros quadrados, à direita da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 130,300.00 e 130,189.60, junto ao túnel de Chão de Maças, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Sabacheira, concelho de Tomar e distrito de Santarém, e confrontam ao norte e nascente com José da Paz e sul e poente com o caminho de ferro.

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

O «Diário do Governo», n.º 46, II série de 25 de Fevereiro 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, aprovar o projecto de substituição dos tabuleiros



metálicos por um de betão armado no pontão situado ao quilómetro 77,347 da linha férrea de leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 53, II série, de 7 de Março 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 decreto n.º 19:881, autorizar a doação feita por José Fernandes Martins à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses de uma parcela de terreno com a superfície de 258 metros, situada à esquerda da linha férrea do Norte entre os quilómetros 218,500 e 218,529, freguesia de Eiras, concelho e distrito de Coimbra, confrontando do norte e nascente com o caminho de Ferro, sul com o proprietário doador, José Fernandes Martins, e poente com a estrada municipal.

Esta doação só terá valor depois de reduzida a escritura pública lavrada entre o doador e a referida companhia, ficando o terreno desde essa data fazendo parte do domínio público.

O «Diário do Governo», n.º 48, II série, de 28 de Fevereiro de 1938, publica o seguinte:

#### Repartição dos Serviços Gerais

##### Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Lista provisória, nos termos do artigo 21.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, dos candidatos admitidos ao concurso para preenchimento das vagas de engenheiros mecânicos (industriais ou de minas) de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, existentes ou que se derem durante dois anos, aberto pelo aviso publicado no *Diário do Governo* n.º 301, 2.ª série, de 27 de Dezembro de 1937:

Arnaldo Júlio Xavier da Fonseca.

José de Moura Feio Terenas.

Os concorrentes não admitidos ao concurso podem deduzir as suas reclamações dentro do prazo de oito dias a contar, da publicação da presente lista provisória.

O «Diário do Governo», n.º 51, II série de 4 de Março de 1938, publica o seguinte:

Declara-se que se mantém como definitiva a lista provisória dos candidatos admitidos ao concurso para engenheiros mecânicos de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, publicada no *Diário do Governo* n.º 301, 2.ª série, de 27 de Dezembro findo.

O «Diário do Governo», n.º 36, I série, de 14 de Fevereiro de 1938, publica o seguinte:

#### Gabinete do Ministro

##### Decreto-lei n.º 28:462

Considerando que o decreto-lei n.º 27:678, de 1 de Maio último, remodelou a constituição do Conselho Superior de Caminhos de Ferro;

Tendo em vista a nova organização do Conselho Superior de Obras Públicas, a que se refere o decreto-lei n.º 23:398, de 23 de Dezembro de 1933;

Considerando porém que nesta organização se não havia contado com a representação de alguns organismos que de modo algum deve deixar de prestar a tão alto cargo consultivo os elementos de estudo que mais directamente lhes interessam;

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. A 1.ª secção do Conselho Superior de Obras Públicas, a que se refere o artigo 5.º do decreto-lei s.º 23:398, de Dezembro de 1933 ficará tendo mais um vogal representando o Conselho Superior de Caminhos de Ferro do Ministério da Guerra, representante este nomeado pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações mediante indicação do Ministro da Guerra, análogamente ao determinado no artigo 13.º do dito decreto-lei n.º 23:398.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

#### Junta Autónoma de Estradas

##### Decreto-lei n.º 28:463

Tendo ficado desertas diversas praças para venda do material fixo e circulante e mais provimentos pertencentes ao concessionário da linha férrea de Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios;

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109 da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º Considera-se prorrogado até 31 de Dezembro do corrente ano o prazo estipulado no artigo 5.º do decreto n.º 19:422, de 4 de Março de 1931, que suprimiu a exploração da linha férrea de Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios.

Art. 2.º Quando não haja concorrentes à 2.ª praça, realizada nos termos do artigo 2.º do referido decreto para venda de um determinado material, ficará a respectiva comissão liquidatária autorizada a promover a sua venda directa a quaisquer entidades por preço não inferior ao estabelecido na base de licitação que figurava nas condições dessa mesma praça.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

O «Diário do Governo», n.º 39, II série, de 17 de Fevereiro de 1938, publica o seguinte:

#### Secretaria Geral

Tendo a empresa concessionária do Caminho de Ferro Tejo-Oceano-Sado, Sociedade anónima de responsabilidade limitada, assinado em 30 de Outubro de 1937 a escritura de rescisão do respectivo contrato de concessão;

Considerando, nos termos do § 1.º do artigo 6.º do regulamento de 10 de Outubro de 1910, que a fiscalização das sociedades anónimas que explorem concessões feitas pelo Estado só é exercida enquanto durar a respectiva concessão;

Não se justificando portanto que o Estado continue a exercer a sua fiscalização junto daquela empresa pela representação do respectivo delegado:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro Pedro Augusto Pinto da Fonseca Botelho Neves seja exonerado do lugar de comissário do Governo junto da Companhia do Caminho de Ferro Tejo-Oceano-Sado, para que havia sido nomeado por decreto de 20 de Junho de 1928, e cujo cargo desempenhou com inteligência e sêlo.

(Não carece de visto ou anotação do Tribunal de Contas).



**TINTALUSA**

TINTAS, ESMALTES,  
VERNIZES E SECANTES

Os nossos vernizes são os melhores que se fabricam em Portugal

Quinta do Almagem á Junqueira  
LISBOA TELEF. 81 432