

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, 1954; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luíz, (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

Sintra, Palácio Carvalho Monteiro. — Ecos & Comen-
tários, por SABEL. — As aquisições de material cir-
culante, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. --
Prof. Dr. Faria de Vasconcelos. — Mateus Gregório da
Cruz.—A «Nova Alemanha», por ANTÓNIO MON-
TÊS. — A crise ferroviária na América do Norte. —
Caminhos de Ferro Coloniais. — Teatros e Cinemas. —
Exposição Nacional Suíssa, de 1939.—A revista «Lloyd
Zeitung» e a Ilha da Madeira. — Companhia dos Ca-
minhos de Ferro Portugueses da Beira Alta. — Espectá-
culos. — Parte oficial. — Comandante Alvaro Machado.
:: :: :: :: — Há quarenta anos. :: :: :: ::

1 9 3 8

ANO 50.º

1 DE DEZEMBRO

NÚMERO 1223

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIROCARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

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
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA
Engenheiro AVELAR RUAS

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOFREÇOS 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

Ecos & Comentários

P o r S A B E L

Falar claro

DO Diário de Notícias de 25 do mês findo recortámos a seguinte notícia, com o título «Um estranho acontecimento literário: A Classe de Letras da Academia das Ciências de Lisboa, na sua reunião de ontem, a que noutra lugar fazemos referência, conferiu ao romance «Ana Paula», do distinto escritor sr. Joaquim Paço de Arcos, o «Prémio Ricardo Malheiros 1938».

Joaquim Paço de Arcos, estreou-se em 1928 com «Patologia da dignidade». A este trabalho de polémica sucederam-se obras de ficção, como «Herói derradeiro» em 1933, que mereceu da Academia uma menção honrosa no primeiro concurso Ricardo Malheiros; «Amores e Viagens de Pedro Manuel», novela em 1935, e «Diário dum Emigrante», romance, em 1936, e laureado pelo Secretariado da Propaganda Nacional com o prémio «Eça de Queiroz».

A «Ana Paula — perfil duma lisboeta» já oportunamente nos referimos com o relêvo merecido.

* * *

Da Secretaria da Academia das Ciências recebemos a seguinte informação:

«O sr. Joaquim Leitão leu seguidamente o «Parecer» sobre as obras apresentadas a concurso para o «Prémio Ricardo Malheiros 1938», de que foi relator o sr. dr. Agostinho de Campos e é subscrito também pelos srs. Eugénio de Castro e prof. Rebelo Gonçalves.

O «Parecer», que indica para prémio o romance «Ana Paula», do sr. Joaquim Paço de Arcos, aponta e acentua as imperfeições, deslizes de semântica, e tem anexa uma extensa e pormenorizada nota dos erros de gramática e defeitos de expressão, incorrecções de grafia, expressões francesas ou afrancesadas, e demora-se no uso impróprio do reflexo «si», para condenar a expressão deturpada «que ameaça tornar-se andémica na expressão literária portuguesa de hoje».

Atendendo a que o art.º do Regulamento do «Prémio» o destina a «estimular a cultura», o «parecer» da comissão foi de que a Academia conferisse o prémio ao romance «Ana Paula», com a condição de se dar publicidade, no «Boletim», dos reparos feitos e de se dar deles conhecimento integral ao Autor.

A Academia votou por unanimidade o «Parecer» dos srs. Agostinho de Campos, Eugénio de Castro e Rebelo Gonçalves.

Depois disto ficámos sem saber se «oficialmente» o livro é bom ou mau.

* * *

Por notícia publicada nos jornais do dia seguinte o escritor em questão declinou a honra que lhe havia sido concedida e os cinco mil escudos.

Um gesto «heróico» e uma consagração
aviltante

NA imprensa diária lemos a seguinte notícia que reproduzimos integralmente:

«VARSOVIA, 21 — Informam de Moscovo que vai ser elevado um monumento à entrada da Praça Vermelha, a Pavlika Morosof, de 12 anos, que foi morto pela avó, por ter denunciado às autoridades soviéticas seu próprio pai, informando-as de que este guardava trigo, em vez de o entregar ao Estado. A maquete mostra o garoto sustentando a bandeira «vermelha». Pavlika é apontado como herói e como modelo.»

Agora, o nosso comentário a tão repugnante acto de heroísmo e a tão aviltante forma de o consagrar:

— Um filho que denuncia o pai, que, por causa de uma limitada quantidade de cereal, trai uma amizade, que merecia devoção e sacrifício, não seria também capaz de traír a sua própria pátria?

AS AQUISIÇÕES DE MATERIAL CIRCULANTE

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

A cada passo se apontam as manifestas deficiências das nossas linhas férreas, a propósito do grande movimento que se visiona, exagerando-lhe as proporções, por afluência de estrangeiros às festas das nossas comemorações centenárias de 1940.

Pura ilusão! É através de Espanha que se estabelecem as relações ferroviárias do centro de Europa com o nosso País. Enquanto não terminar a guerra que dilacera o país vizinho, não se pode contar com o restabelecimento da normalidade de circulação internacional.

Mesmo depois de regularizada a exploração das linhas espanholas, não podemos contar com grandes facilidades para o trânsito através da Espanha. Carruagens directas, refôrço do *Sud-Express* a favor do ramo português, são melhoramentos que só a custo se obtêm na linha do Norte sobrecarregada com o tráfego interno e com o internacional que se destina a Madrid ou por lá transita.

Ilusão é também contar com movimento que da via marítima provenha ou a ela se destine pelos nossos caminhos de ferro.

Os passageiros de via marítima por esta seguirão pela maior parte depois de estacionarem horas ou dias em Lisboa.

É às necessidades internas que temos de atender e, para as satisfazer cabalmente faltam-nos material, tanto de tracção como de transporte. Não temos locomotivas bastantes e das existentes muitas são de tipo antiquado. A grande multiplicidade de séries torna difícil a conservação e a aquisição de peças de sobressalente.

Há portanto que assentar nos tipos a que devem ser subordinadas as aquisições necessárias. Resolvida essa questão técnica e fixadas as quantidades que devem ser adquiridas, sobrevem o problema financeiro: como se obtêm recursos para pagar esse material?

Se alguma das emprêsas emitir para esse fim obrigações, difficilmente lhes encontrará colocação a preço rasoável sem garantia do Governo. Nenhuma delas está em situação de poder prescindir desse auxílio. Ou o Governo se interessa pelo assunto, ou continua a ruína do nosso material, escasso em quantidade, sem conservação apurada, circulando em vias a que falta o esmero de conservação, que só é compatível com o desfôgo financeiro.

Quando vemos destinarem-se centenas de milhar de contos a outras obras de fomento, ocorre perguntar se os caminhos de ferro não merecem um esforço grande para os adaptar cabalmente à sua função.

Desde que as Companhias não estão em condições de recorrer ao crédito por emissão de obrigações e o Tesouro está em situação desafogada, é natural que nos contratos da associação representados pelas concessões seja o Estado quem subministre os recursos sem necessidade de emissões.

Conforme ponderei noutro artigo e convem relembrar, as emprêsas de caminhos de ferro têm a propriedade do material movel que adquirem e fica incorporado no seu domínio privado, adstrito porém à exploração e sem que possa ter outro destino, pois é instrumento necessário dela. No fim da concessão, por se ter esgotado o respectivo praso ou mediante

resgate, o Estado toma posse dêsse material, que é avaliado e pago.

Se há necessidade de o melhorar ou aumentar em quantidade, as empresas adquirem-no pela aplicação de receitas ou de reservas ou pelo recurso ao crédito, cujos encargos suportam. A situação jurídica do novo material é a mesma de todo o outro em serviço.

No caso de resgate antecipa-se o pagamento pelo Estado, previsto para o fim da concessão.

No caso presente da crise ferroviária, em que as empresas não têm disponibilidades suficientes para melhorar o material, conforme o exige o interesse público, o Estado, que tem finanças prósperas e abundantes reservas destinadas ao fomento da ecodomia nacional, pode e deve suprir essa carência de recursos, adquirindo directamente o material preciso, que fica propriedade sua, para ser usufruído pelas empresas mediante o pagamento de módico juro, 2 a 3 % o máximo, correspondente ao empréstimo industrial assim contraído. Pode ainda ser feita a aquisição pelas empresas com fundos facultados pelo Estado sob a forma dêsse empréstimo e ficar desde logo dispensado o pagamento do material no fim da concessão. O juro pago corresponde a uma taxa de aluguer do material, cuja conservação fica a cargo de quem o utiliza.

É esta, a meu vêr, a formula que torna possível a considerável melhoria da exploração e se adapta ao regime de empresas concessionárias e exploradoras, associadas do Estado para o desempenho cabal de um serviço público de primacial importância.

* * *

Como e onde deve ser adquirido êsse material?

Parte pode ser feito no País, pelo aproveitamento de meios de trabalho das empresas, já que entre nós se não especialisa fábrica alguma na feitura do material ferroviário.

A C. P. e a B. A. têm fabricado vagões e carruagens e o mesmo se fez nas oficinas dos C. F. E., principalmente no Barreiro.

As grandes reparações das locomotivas equivalem ao fabrico de material novo, cujos elementos: ferros perfilados, chapas, tubos, rodados, caixas de lubrificação, engates, têm de ser importados.

Não podemos porém prevêr os prontos fornecimentos de grande quantidade de material em praso curto com os recursos habituais de trabalho e instalações. Impõe-se pois o recurso ao estrangeiro, mediante concursos limitados, a que sejam chamadas casas de notória reputação.

Não seria difícil obter o pagamento dentro de praso mais ou menos largo. O acréscimo de preço corresponderia certamente ao juro, encargo seguramente superior ao que para o Estado representa o emprêgo imediato das suas reservas. Convem pois o pagamento ao modo habitual.

Onde se deve adquirir o material: em Inglaterra, em França, na Bélgica, na Alemanha, na Itália, nos Estados Unidos?

Em todos êsses países abundam fábricas de confiança. A França, com a profunda desordem do seu meio indústrial e as consideráveis exigências do operariado, não parece estar em condições de vencer num concurso. A Itália forneceu em boas condições carruagens à Companhia do Norte de Portugal. No que respeita a locomotivas não podem seguramente as suas fábricas conquistar êsse fornecimento em luta com a de outros países favorecidos pelas suas condições indústriais.

Quanto aos Estados Unidos, é mercado a que se não deve recorrer, pois o critério nêle dominante é profundamente diferente do dos mercados europeus.

Naquele grande país, rico de matérias primas, o material de caminhos de ferro é fabricado sem apuro para ser renovado em praso curto, com o aproveitamento portanto das me-

lhorias idealizadas. Abundam para isso os capitais.

Na Europa, onde não há as mesmas facilidades financeiras de renovação, locomotivas e material circulante são fabricados com esmero e mantêm-se ao serviço esmeradamente conservados durante longos anos. São por isso grandes as exigências de apuro no fabrico, com as quais contrasta o rudimentar fabrico americano.

Relembrarei um episódio frisante, que foi referido a pág. 44 do Relatório Geral de Caminhos de Ferro do Estado referente ao período de 1899 a fins de 1910.

Propuzera a Direcção do Sul e Sueste em Janeiro de 1902 a aquisição de 12 vagões de tipo americano, de borda alta, caixa metálica sobre «bogies», com a capacidade de 40 toneladas para minérios e com o peso morto de 13 toneladas.

Constou que na linha de Zafra a Huelva circulavam vagões desse tipo e por isso mandou-se lá o chefe de tracção, Luís de Albuquerque de Orey, hábil e competente engenheiro, para examinar o material.

Reconheceu que o tipo era excelente e facilitava o transporte por grandes massas sem alongamento dos combóios e com diminuição considerável do peso morto. A imperfeição do fabrico era porém tal que a duração do material seria pequena.

Renunciou-se por isso à aquisição.

O mesmo sucederia com outra espécie de material, quer de transporte, quer de tracção.

Esse critério de apuro do fabrico predominante nas linhas da Europa exclue por completo o recurso ao mercado Americano, conexo, nos seus serviços, da abundância do capital e da rápida renovação do material.

Parece-me pois inútil a missão técnica de estudo enviada aos Estados Unidos para examinar as possibilidades de aquisição de material circulante naquele país.

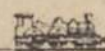
Útil para instrução dos respectivos técnicos,

Prof. Dr. Faria de Vasconcelos

O sr. dr. Faria de Vasconcelos, catedrático da Faculdade de Letras e Director do Instituto de Orientação Profissional «Maria Luiza Barbosa de Carvalho» realiza em 10 de Dezembro, às 21,30, na Escola Profissional de António Vasconcelos Corrêa, em Campolide, uma conferência subordinada ao tema: «O movimento da orientação profissional e da selecção profissional».

Antigo professor de ensino superior na Bélgica, Suíça e Bolívia, o sr. dr. Faria de Vasconcelos dirige há treze anos o nosso Instituto de Orientação Profissional que é um dos melhores da Europa.

Dada a alta categoria do eminente professor, a sua lição é esperada com verdadeiro interesse por todos quantos acompanham as questões da orientação profissional e da selecção dos trabalhadores.



Mateus Gregório da Cruz

Como representante dos sindicatos dos ferroviários do país foi escolhido para a Câmara Corporativa o nosso presado amigo sr. Mateus Gregório da Cruz, um dos mais fervorosos defensores da classe ferroviária no nosso país.

Estamos certos que com a escolha do sr. Mateus Gregório da Cruz alguma coisa ganhará uma classe que bem merece a atenção dos poderes públicos e do público em geral.

veio protelar os concursos, que deveriam ser feitos na Europa a fim de se realizar prontamente a execução.

Qual será o critério que vai prevalecer? Que fórmula financeira de auxílio indispensável às Companhias será adotada?

Defrontar-se-á resolutamente com o angustioso problema ferroviário para lhe dar solução racional e pronta?

Aguardemos as providências que seguramente vão ser tomadas.

A "NOVA ALEMANHA"

Os serviços aéreos da "Deutsche Lufthansa"

P o r A N T Ó N I O M O N T Ê S

O pitoresco das antigas viagens, por estradas poeirentas e esburacadas, teve a sua época!

Áparte as deliciosas páginas de Ramalho, que se referem à viagem da Azambuja às Caldas, du-



No aeroporto do «Tempelhof» aterram e levantam vôo diariamente 100 aviões que ligam Berlim a todo o mundo

rante a qual teve ocasião de saborear a canja do Cercal, «para a nossa cosinha puro monumento histórico, tão importante no género como a custódia de Gil Vicente ou como a biblia dos Jerónimos», poucas ou nenhuma recordações ficaram das extenuantes viagens em diligência, que levando dias e dias, deixavam os passageiros fatigados por muito tempo...

Poucas dezenas de anos nos separam da época em que a «mala-posta» cruzava velhas carreiras, e em tão pouco tempo, pasma-se com o que a ciência tem inventado para transportar pessoas e mercadorias: — caminhos de ferro, automóveis, vapores, aviões e dirigíveis, que com segurança, rapidez e comodidade, transformam as viagens tormentosas doutro tempo, em verdadeiros prazeres, que deixam recordações duradouras!

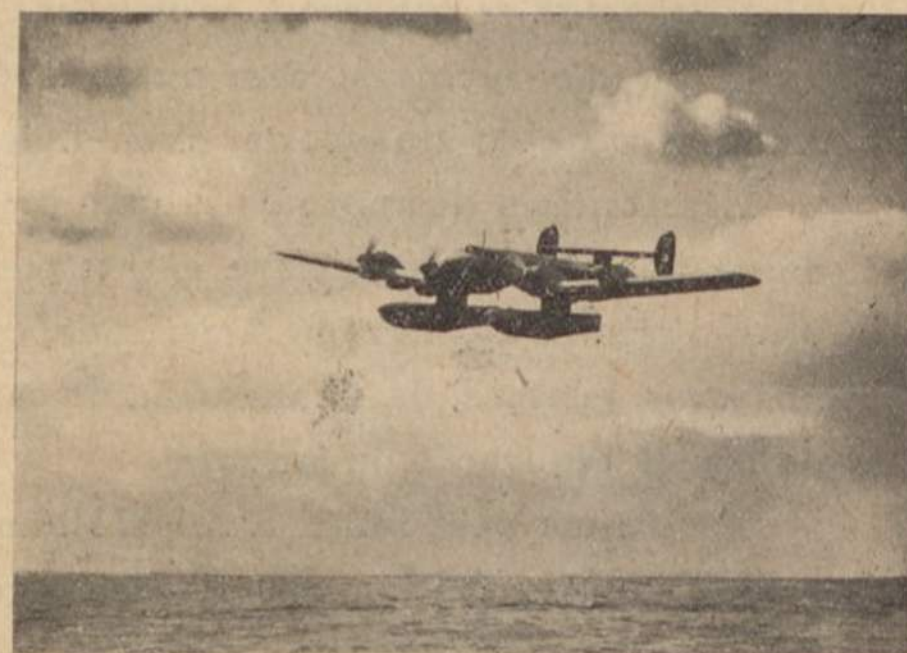
Não fica mal tratar, numa revista de caminhos de ferro, o problema dos transportes aéreos, que

Da "mala-posta" ao avião—Como surgiu a "Deutsche Lufthansa"—A base aérea do "Tempelhof"—Carreiras para todo o mundo—As ligações de Berlim com Lisboa

na «Nova Alemanha» têm tido grande desenvolvimento, graças à acção notável da «Deutsche Lufthansa».

* * *

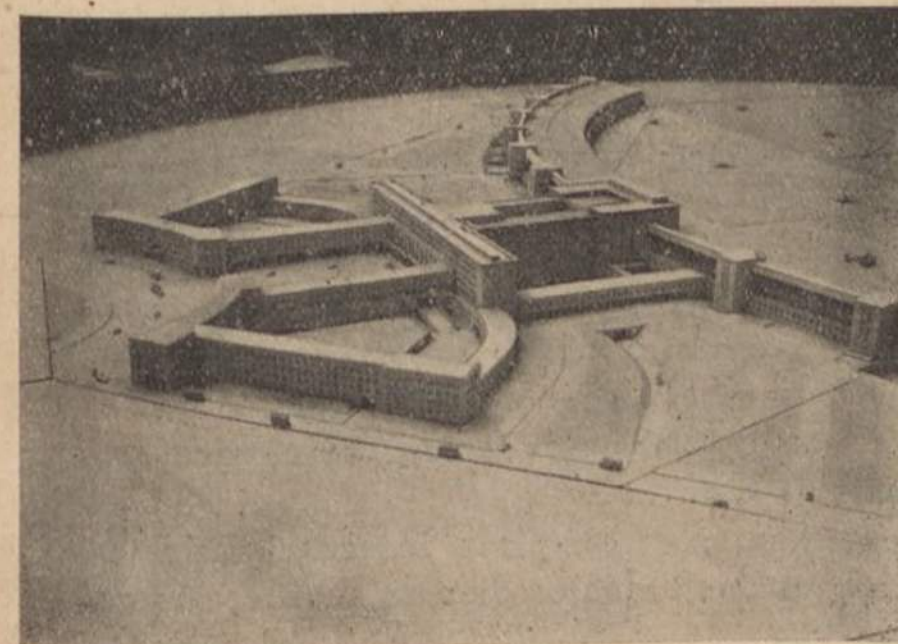
A «Deutsche Lufthansa», fundada em 1926, começou por fazer transportes aéreos dentro da Alemanha, e os resultados alcançados foram tão satisfatórios, que logo naquele ano estendeu as suas



O Ha-139, um dos aparelhos experimentados na Travessia do Atlântico, que estabeleceu a ligação entre a Europa e a América em pouco mais de 11 horas

carreiras a Paris. No segundo ano de exploração, a rede foi consideravelmente ampliada, chegando a Londres, Viena, Milão, Barcelona, Moscovo e Leninegrado.

Estudou-se então o transporte de correspondência entre a Europa e a América do Norte, utilizando hidro-aviões catapultados pelos transatlânticos «Europa» e «Bremen». Ano a ano, o material ia melhorando, e com a aquisição em 1933, dos esplêndidos aviões «Heinkel» e dos trimotores



As instalações da base aérea do «Tempelhof» que devem ficar concluídas dentro de meses e ficarão as maiores do mundo

para passageiros, os serviços melhoraram prodigiosamente.

Em meados de 1934, o serviço postal para a América do Norte, começou a fazer-se duas vezes



O Ju-90 — o maior avião da frota aérea da Alemanha — 4 motores, 40 lugares — 4000 cavalos

por mês. Os aviões não possuíam raio de acção suficiente, para dum salto, fazerem a travessia do Atlântico, e por isso pousavam a meia-distância entre os dois mundos, junto do navio-catapulta «Westfalen», onde outro aparelho recebia o correio que levava a terras de Santa Cruz. Não satisfeita com este importante melhoramento, a «Deutsche Lufthansa» adquiriu o navio-catapulta «Schwabenland», passando a travessia a ser feita até Fernando Noronha — as tão faladas ilhas quando da viagem memorável de Gago Coutinho e Sacadura Cabral. Apesar das dificuldades surgidas, realizaram-se nesse ano 46 travessias do Atlântico, sem o menor acidente, tendo sido cobertos 400.000 quilómetros. Em 1935, os serviços postais aéreos tomaram grande desenvolvimento, passando a ligação Berlim-Rio de Janeiro a fazer-se em 3 dias, e entre Berlim e Buenos-Aires em 3 dias e meio.

Doze anos depois da sua fundação, a «Deuts-

che Lufthansa» impõe-se a todo o mundo, pela excelente organização dos seus serviços!

* * *

A construção é uma das características do Nacional-Socialismo, que na Alemanha tem uma obra importantíssima. Dentre as construções grandiosas, levadas a cabo, na era de ressurgimento realizada por Adolfo Hitler, merece destaque o notável edifício que o Ministério do Ar está a construir, para instalação da base aérea do «Tempelhof».

O «Tempelhof» — como é conhecido —, tornar-se-á não só um campo de aviação e uma central técnica do ar, que fazem dêle o mais moderno e o maior aeroporto do mundo, mas também a séde de todas as repartições de serviço aéreo alemão. Ali se instalarão os serviços fotográficos e meteorológicos, os seguros aéreos, o instituto médico da aviação, a escola de meteorologia e também os empregados do aeroporto da administração da «Deutsche Lufthansa» e os funcionários das repartições do serviço aéreo oficial, centralizando-se assim todos os serviços, que estavam dispersos por vários bairros de Berlim.

Deve-se a notável construção ao Arquiteto e Professor Dr. Ernst Sagebiel, que realizou uma obra considerável, num edifício de linhas modernas, onde não faltam conforto e bom gosto.

O arquiteto colocou as diferentes repartições numa praça circular com o diâmetro de 250 metros, a qual dá para um pátio retangular, circundado por elegante arcaria. A praça, tem na frente um edifício de sete andares, destinando-se os três últimos a sala de recepção para o público que viaja. As «gares» de embarque, são cobertas por grandes abas de ferro, ligadas ao edifício, de forma que os passageiros tenham a mesma comodidade das estações ferroviárias.

Tudo o que a «Nova Alemanha» constroe, é feito com finalidade determinada, com largo alcance e tendo sempre em vista o futuro, e daí a vastidão das novas instalações do «Tempelhof», de proporções verdadeiramente gigantêscas!

As salas, escadarias, elevadores, terraços, aquecimento, rampas, depósitos de gasolina e óleo, ligações com o caminho de ferro, tudo foi estudado com largueza, bastando dizer-se que o restaurante, tem instalações para 2.000 pessoas.

Numa extensão de 1.200 metros, foi construído um amplo anfiteatro, onde podem alojar-se 100.000 pessoas, que dali podem assistir aos grandes certames aéronáuticos e à largada dos aviões que a toda a hora levantam vôo para as mais distantes paragens.

Para que se avalie o que são as novas instalações da base aérea do «Tempelhof», basta dizer-se

que até agora, foram ali empregados em mão de obra 1.500.000 jornais, não contando os necessários para o fornecimento de materiais, arranjo de cantarias, transportes, etc., pois as frontarias, como as escadas e os grandes salões, são revestidos de cantaria amarelo-clara, vinda do sul da Alemanha.

Quando da festa comemorativa do início da construção, ficou ali arquivado um documento que termina com as seguintes palavras:

«Em todas as obras de reconstrução do nosso Fuherer, Adolfo Hitler, devem também estas obras ser testemunhas da alegria no trabalho e da força do trabalho que o Nacional-Socialismo imprime ao povo alemão. Oxalá que estas construções perdurem durante séculos em serviço da paz e da comunicação entre os povos, como monumentos da grande época que a Alemanha atravessa».

* * *

A «Deutsche Lufthansa», que todos os anos vem ampliando a sua rede de transportes aéreos, encontra-se hoje ligada às principais cidades europeias, e dadas as várias ligações internacionais, não será exagero dizer se encontra ligada a todo o mundo.

Recentemente, terminaram com assinalado êxito os vôos experimentais entre a Europa e a América do Norte, nada menos de 50 percursos, em que os hidro-aviões «Nordstern» da casa construtora Blohm & Voss ligaram os dois mundos em pouco mais de 11 horas!

Entre as novas carreiras estabelecidas este ano, conta-se a que liga Berlim a Bagdad, percurso com a extensão de mais de 4.000 quilómetros, considerado o mais rápido do mundo, pois é feito em 24 horas. Os aviões para Bagdad, partem de Berlim pela meia-noite, e depois do transbordo em Belgrad, Athenas, Rhodes e Damasco, chegam a Bagdad à meia-noite seguinte.

A viagem é feita com a maior comodidade, pois os aviões têm ótimas cadeiras de encosto e «cabines» onde os passageiros podem despir-se e vestir-se à vontade, não faltando o serviço de restaurante.

Outro percurso importante há pouco inaugurado, é o que liga Berlim a Bukarest, pois a Romania era a única nação da Europa que não tinha ligações aéreas com a Alemanha. Trata-se duma viagem de 1.300 quilómetros, percorrida em pouco mais de 6 horas!

Presentemente, as carreiras internacionais de passageiros, saídas todos os dias de Berlim, são as seguintes:

Portugal, 1; Espanha, 1; Grécia, 1; Bulgária, 1; Jugoslávia, 1; Polónia, 1; Lituânia, 1; Letónia, 1;

A crise ferroviária

na

América do Norte

O presidente Roosevelt nomeou uma comissão especial, para o exame do problema ferroviário, que nos Estados Unidos assume uma grande importância, em virtude das dificuldades financeiras em que se debatem as diversas companhias daquela nação.

A comissão, presidida por Splawn, consignou no seu relatório entre outros os seguintes votos:

1 — Pôr à disposição das companhias uma soma de 300 milhões de dolares, a juro muito baixo, des-

tinada à aquisição de material novo, sobretudo material rolante mais moderno.

2 — Tornar mais acessíveis as condições da Reconstruction Finance Corporation, para que sejam mais facilmente concedidos créditos a todos os caminhos de ferro com dificuldades financeiras.

Quanto ao primeiro ponto, foi pôsto em evidência na imprensa que os caminhos de ferro norte-americanos têm o material rolante muito cansado e envelhecido, à excepção, evidentemente, de algumas unidades recentes, porém em número limitadíssimo.

O orçamento ferroviário precisa de ser equilibrado por um lado, com o aumento de 25 por cento sobre a tarifa, e por outro, com a redução de 15 por cento nos salários.

O mal principal de que enfermam as empresas ferroviárias americanas é o excesso da sua capitalização. Impõe-se, portanto, como remédio eficaz a fusão das companhias numa importante sociedade anónima particular.

Estónia, 1; Finlândia, 2; Itália, 5; França, 5; Suíça, 6; Suécia, 6; Noruega, 6; Dinamarca, 6; Hungria, 7; Bélgica, 8; Holanda, 12 e Inglaterra, 12.

Em todas as carreiras, os passageiros têm a maior comodidade e segurança, sendo-lhes servidos refrescos e refeições, por creados que acompanham os gigantescos aviões.

A velocidade continúa a ser preocupação constante da «Deutsche Lufthansa», e para isso adquiriu os quadrimotores «Junkers» para 40 passageiros e os «Focke-Wulf», com 26 lugares, num total de duzentas unidades, que atingem respectivamente 310 e 330 quilómetros à hora!

* * *

Falêmos por último das ligações com Portugal, estabelecidas por motivo da guerra de Espanha. Sobre o interesse despertado por esta carreira, basta dizer-se que em 1937 se transportaram de Lisboa a Berlim:

1.020 passageiros

2.646.630 quilos de mercadorias

6.246.465 » » correspondência

e de Berlim a Lisboa:

831 passageiros

5.745.905 quilos de mercadorias

11.857.832 » » correspondência

Trata-se dum percurso de cerca de 2.800 qui-

lómetros, que os trimotores da «Deutsche Lufthansa» percorrem em treze horas, e que muito brevemente será feito em 10, depois de se atravessar a Espanha, a França e a Suíça.

Antes de terminar julgamos interessante a indicação de alguns números expressivos, que aos leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* mostrarão o desenvolvimento dos serviços aéreos da «Deutsche Lufthansa»:

Em 1926 transportaram-se	37.605	pessoas
» 1927	31.625	»
» 1928	85.833	»
» 1929	63.094	»
» 1930	55.584	»
» 1931	63.030	»
» 1932	67.745	»
» 1933	94.872	»
» 1934	130.758	»
» 1935	163.988	»
» 1936	231.900	»
» 1937	277.000	»

Em 1938 os aparelhos da modelar empresa percorreram 5.971.700 quilómetros, número que em 1937 se elevou a 18.684.608!

Estes simples numeros, bastam para mostrar aos leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, o que é a «Deutsche Lufthansa», cujos serviços modelares atraem dia a dia mais viajantes. A comodidade, a organização, a segurança, a disciplina e a rapidez, estão dentro das notáveis realizações da «Nova Alemanha».

Caminhos de Ferro Coloniais

Território de Manica e Sofála

(Administrado pela Companhia de Moçambique)

O território da Companhia de Moçambique é atravessado por duas linhas férreas, a saber:

Rodézia Railways, Ltd. — Explorada numa extensão de 398 quilómetros partindo da Beira e passando por Vila Machado, Vila Pery e Macequece, respectivamente séde das circunscrições de Neves Ferreira, Chimoio e Manica, pertencentes ao território da Companhia de Moçambique.

Trans-Zambezia Railways — A linha de caminho de ferro, explorada pela Trans-Zambezia Railways Company, Ltd., atravessa as circunscrições de Cheringoma, Chupanga e Sena, ligando a Beira com o rio Zambeze, em Sena.

Dentro do território tem 301 quilómetros de extensão.

A fiscalização dos caminhos de ferro é feita pela Companhia de Moçambique, por intermédio da Direcção Geral das Obras Públicas.

Para transporte de cana sacarina para as fábricas de Cáia e Marromeu, na Zambézia, existe uma linha férrea, de via reduzida, na extensão aproximada de 89 milhas. Esta via férrea faz também o transporte de passageiros entre as duas localidades referidas, beneficiando bastante o tráfego entre as circunscrições de Sena e Marromeu.

RODEZIA RAILWAYS

Desde 1 de Outubro de 1936 a 30 de Setembro de 1937 o número de quilómetros percorridos pelos combóios desta companhia atingiu 1:199.819, tendo no ano anterior sido de 336:051.

Movimento de passageiros — O movimento de passageiros durante o ano foi considerável, como o provam os seguintes números:

Passageiros de 1. ^a classe	6:176
» » 2. ^a »	19:718
» » 3. ^a »	2:023
Indígenas	45:614
	<hr/> 73:528

Movimento de mercadorias — Durante o mesmo período de tempo o caminho de ferro teve o seguinte desenvolvimento:

Gado transportado	1:150 cabeças
Mercadorias	349:832 toneladas de 2:000 lbs.
Minerais (exportação)	646:792 » » » »
Cereais (exportação). . . .	152:561 » » » »
Carvão de Pedra	21:920 » » » »

Obras — A linha foi mantida em condições satisfatórias.

Ponte e aquedutos — Foi colocado um novo cano de aço de 6' num aqueduto existente ao quilómetro 240 e foi construída uma abertura ao quilómetro 2.

Via — Fazendo parte de um programa especial, foram substituídas por carris Ibs. 60 os carris de um trôço de via de 29 quilómetros na secção de Beira-Vila Machado.

Edifícios — Foi construído um novo edifício para a estação do entroncamento do Dondo, e em Gondola estavam no fim do ano acabadas as obras de instalação de depósitos de carvão e água.

Telégrafos e telefones — Durante o ano foi substituído por arame de aço com revestimento de cobre uma das quatro linhas telegráficas existentes entre o Dondo e Umtali.

TRANS-ZAMBEZIAN RAILWAYS

Passageiros — O número de passageiros transportados em 1937 foi de 1:936, 861 e 20:121 respectivamente em 1.^a, 2.^a e 3.^a classes, tendo rendido a totalidade de £ 15:090-17-9.

Além destes houve mais os passageiros em vagões especiais e a cobrança respeitante a excesso de bagagens.

Mercadorias — O número de toneladas de 2:000 Ibs. transportadas foi de 77:375, as quais renderam £ 125:722-19-0.

Linha — Construções e reparações.

Construções — Nova linha do quilómetro 240 ao terminus da Ponte do Zambeze.

Construídas duas espécies de via do comprimento aproximado de 1:000 pés cada, sendo uma em Sena e outra em Inhaminga.

Reparações — Fez-se o realinhamento dum trôço de linha situado ao sul da estação de Caia e substituiu-se por travessas de aço as linhas das oficinas de Inhaminga.

Em Caia prolongou-se a espiral ali existente e construiu-se um novo triângulo.

Pontes e aquedutos — Pequenas reparações.

Edifícios — Construções — No ano de 1937 construíram-se em Inhaminga, 7 casas de habitação para o pessoal casado, 4 casas para habitação de telegrafistas, 1 escritório de encomendas, 1 edifício para a geradora eléctrica e uma gare de carregamento. Foi instalada a luz eléctrica nos edifícios construídos. Em Sena foram construídas casas para quatro telegrafistas e uma rampa para o carregamento de gado. Foram também construídas casas para o repouso do pessoal, nos quilómetros 49 e 96 e em Inhaminga e Caia.

Telégrafos e telefones — Pequenas reparações.

A ponte sobre o Zambeze — Obra formidável é a construção desta ponte. Tem cerca de 3:677 metros

Teatros e Cinemas

Actor Teodoro dos Santos

Faleceu no dia 14 de Novembro, o actor Teodoro dos Santos, que precocemente envelhecido, estava já há muito tempo afastado da cena.

Foi um dos profissionais mais distintos do teatro português, de boa escola, que chegou a ter noites grandes, mesmo em Lisboa, ao lado dos maiores nomes artísticos.

Percorreu Portugal de norte a sul, esteve na Madeira e nos Açores e, por diversas vezes, também no Brasil.

Quem escreve estas linhas, lembra-se ainda, como se fôsse ontem, do êxito clamoroso que, no Teatro da Trindade, então explorado e dirigido por Augusto Pina, o artista obteve na peça «A Emboscada», em que entravam Angela Pinto e Ferreira da Silva.

Teodoro dos Santos era do tempo em que os mestres eram ouvidos por discípulos, que tinham prazer e orgulho de ser ensinados.

O actor foi vítima da sua modéstia, e, também, quando o seu nome começava a ser definitivamente consagrado, da vida boémia que fazia.

Teodoro dos Santos era também dos poucos artistas do seu tempo que sabia dar interêsse e encanto à recitação de poesias.

Interpretou mais de uma centena de papeis, na maior parte de capital importância, e trabalhou ao lado dos irmãos Rosas, Ferreira da Silva e Eduardo Brasão.

Exposição Nacional

Suissa, de 1939

Como em outro número já anunciámos, inaugura-se no próximo ano de 1939, a Exposição Nacional Suissa, tendo sido escolhida a cidade Zurich para a sua realização.

Zurich é uma cidade de jardins e de flôres, debruçada sobre um lago de surpreendente beleza.

A Exposição abrirá em 6 de Maio e encerrar-se-há em 29 de Outubro de 1939, estando bastante adiantados os trabalhos da sua instalação.

Todas as actividades económicas, desde a agricultura à mais delicada indústria estarão representados nessa Exposição, que é aguardada em toda a Europa com o maior interêsse.



A revista «Lloyd Zeitung» e a Ilha da Madeira

Recebemos o número correspondente a Novembro da revista «Lloyd Zeitung», editada pela Companhia Norddentschen Lloyd Bremen, em cujas páginas dedicadas ao turismo, encontrámos duas sobre a Ilha da Madeira, em que é recordada a noite esplêndida de S. Silvestre e os seus encantos paisagísticos.

Blumen in Dezember! — escreve com admiração, o articulista. Com efeito, naquele paraíso do Atlântico, há flores em Dezembro, como as há em toda a roda do ano, a coroar e a perfumar a sua primavera.

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

de comprimento, com início no Sena, ligando a Mutarra, no distrito de Tete. É uma obra gigantesca que custou £ 3.000.000. No dia 8 de Março de 1935 foi utilizada pelo primeiro combóio, que se dirigiu da Beira a Blantyre, diminuindo-se o tempo de viagem, entre aquelas duas localidades, em cerca de 24 horas. Ao mesmo tempo que se procedia à construção da ponte do Zambeze fazia-se a construção do ramal ferroviário que liga Blantyre com Domira Bay, nas margens do Lago Niassa. Esta linha férrea está concluída e em exploração. Assim, depois de um século de dificuldades de comunicação o Pro-

tectorado da Niassalândia possui hoje uma ininterrupta rede de comunicação, desde o extremo norte do Lago Niassa, por vapores, até Domira Bay e dali até ao pôrto da Beira, por caminho de ferro.

O território da Companhia de Moçambique, indubitavelmente beneficiou com a construção da ponte sobre o rio Zambeze, tendo especiais vantagens com a expansão do tráfego: e, se como tudo leva a crer, fôr possível num futuro próximo ligar a linha férrea com algumas minas de carvão, quer no Niassalândia, quer no distrito de Tete, a Beira tornar-se-á também um importante pôrto carvoeiro.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

VENDA DE SUCATA DE FERRO E AÇO

Esta Companhia tem para venda na sua estação de Figueira da Foz os seguintes lotes de sucatas de ferro e aço, cujos pesos vão indicados aproximadamente:

Sucata miúda, constituída principalmente por parafusos e tirefonds	25.000 kgs.
Sucata de carris em pequenos bocados	10.000 »
Sucata de ferro laminado, grossa e miúda	25.000 »
Sucata de aço de molas	4.000 »
Sucata de arcos de rodas de vagões e locomotivas	25.000 »
Sucata de centros de rodas de vagões e carruagens	2.000 »
Sucata de limalha de ferro	30.000 »
Total.	121.000 kgs.

Recebem-se propostas para a compra destas sucatas, até ao dia 10 de Dezembro p. futuro, as quais devem ser dirigidas à Direcção da Exploração em Figueira da Foz, e encerradas em dois envelopes, o segundo dos quais deve dizer: proposta para o concurso de sucatas.

As propostas devem indicar o preço oferecido, por cada lote, ficando a Companhia com o direito de fazer a venda de todos os lotes em conjunto ou em separado, e ainda com o de adiar a venda se os preços oferecidos lhe não convierem.

Devem também as propostas mencionar a data até à qual são mantidos.

Os concorrentes, para que possam ser admitidos a este concurso, deverão depositar a importância de Esc. 250\$00, importância a que perderão o direito se não se conformarem com as adjudicações que de conformidade com as suas propostas e com este anúncio lhes forem feitas.

Esse depósito poderá ser feito nos seguintes locais: Em Figueira da Foz, na Tesouraria da Companhia; em Lisboa, na Administração da Companhia — Rua Victor Cordon, 1 — e no Porto, no Escritório dos Srs. Lobo & Freitas, Ltd.^a — Rua do Infante D. Henrique, 39.

Aquela importância será restituída aos concorrentes a quem não fôr feita qualquer adjudicação.

Os adjudicatários entregarão toda a importância da venda, logo que para isso sejam avisados.

Figueira da Foz, 19 de Novembro de 1938.

O Engenheiro Director da Exploração

(a) *Fernando d'Arruda*



O tempo passa...
...mas os saltos **GALO** ficam!
prefira pois os saltos **GALO**
Leacock (Lisboa), L.^{da}
AVENIDA 24 DE JULHO, 16
LISBOA

Espectáculos

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21,45 — «Saias».
TRINDADE — 21,45 — «Perdi minha mulher!».
AVENIDA — 20,45 e 22,45 — «A rua da paz».
APOLO — 20,45 e 23 — «A dança da luta».
MARIA VITÓRIA — 20,45 e 23 — «Bailarico safoio».
COLISEU — 21,30 — Nova Companhia de Circo.
COLETE ENCARNADO — Fados e guitarradas.

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «O caso do dia».
SÃO LUIZ — Sempre excelentes programas.
TIVOLI — Sempre estreias.
POLITEAMA — Filmes de bom agrado.
TRINDADE — Sempre programas delicados.
CHIADO TERRASSE — 15 e 21,15 — Filmes de grande metragem.
CENTRAL — Restauradores.
CONDES — Programas de fino agrado.
OLIMPIA — Sempre sessões contínuas.
PARIS — 21 — Sempre bons filmes.

LYS — 21 — Programas variados com filmes escolhidos.
ODÉON — 21,30 — Programas de bom agrado.
PALÁCIO — 21,30 — Estupendos programas.
CAPITÓLIO — Parque Mayer.
REX — 21,15 — Filmes de grande agrado.
PAVILHÃO PORTUGUÊS — Parque Mayer.
PROMOTORA — Largo das Fontainhas, 19.
PALATINO — Rua Filinto Elisio, C. V.
CINE BELGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Rêgo).
CINE ROSSIO — Programas variados.
IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.
CINE-LISBOA — Mouraria.
MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.
SALÃO PORTUGAL — Travessa da Memória.
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 63.
EDEN-CINEMA — Alcântara.
CINEMA RESTAURADORES — Restauradores.
CINE ORIENTE — Avenida General Roçadas.
JARDIM-CINEMA — Avenida Pedro Álvares Cabral.
BELEM JARDIM — Rua Bartolomeu Dias, 25-27.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 262, II série, de 11 de Novembro, 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, aprovar, para efeito do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação de uma parcela de terreno com a superfície de 86^m2,595, situado à direita da linha férrea do Douro, entre os quilómetros 123,493.15 e 123,513.15.

O «Diário do Governo», n.º 265, II série, de 15 de Novembro, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que António Pereira Dâmaso, que à data do arrendamento das linhas férreas do Estado à Companhia Portuguesa tinha a categoria de fogueiro de 2.ª classe da rede do Sul e Sueste, foi promovido pela referida Companhia, onde se encontra prestando serviço nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do respectivo contrato de arrendamento, de 11 de Março de 1927, a fogueiro de 1.ª classe em 1 de Dezembro daquele ano e a maquinista de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1930.

O «Diário do Governo», n.º 267, II série, de 17 de Novembro, publica o seguinte:

Por portarias de 3 do corrente, visadas pelo Tribunal de Contas em 10:

António Augusto Mariano, condutor de 2.ª classe da rede do Minho e Douro dos Caminhos de Ferro do Estado — rectificada para 381\$65 a importância da pensão mensal de reforma, visto se haver reconhecido ser esta a que tem direito e não à de 369\$77 com que foi reformado por portaria de 24 de Maio deste ano, cuja publicação consta do «Diário do Governo» n.º 138, 2.ª série, de 17 de Junho seguinte. (Não são devidos emolumentos).

Concedida a reforma, nos termos dos artigos 21.º, 26.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, aos seguintes funcionários dos mesmos Caminhos de Ferro, que ficam com as pensões mensais adiante mencionadas:

Da rede do Sul e Sueste:

António Gomes de Oliveira, maquinista de 1.ª classe — 835\$76.
Carlos Gomes Marques, contramestre de 2.ª classe — 725\$01.

Da rede do Minho e Douro:

Jerónimo Rebêlo Botelho da Silva, chefe de 2.ª classe — 572\$56.
Fernando Gonçalves dos Santos, maquinista de 3.ª classe — 542\$42.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 10 do corrente mês:

Salvador de Almeida, condutor de material circulante do quadro transitório — concedidos sessenta dias de licença para

tratamento, nos termos da portaria n.º 7:456, de 7 de Novembro de 1932, a contar de 7 do corrente mês. (São devidos emolumentos).

Por despacho de 12 de Novembro:

Luiz Xavier Meireles de Vasconcelos, fiscal de exploração e via e obras do quadro transitório — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Para os devidos efeitos se publica que Alexandre Matias Correia, que à data do arrendamento das linhas férreas do Estado à C. P. tinha a categoria de inspector do serviço do movimento da rede do Sul e Sueste, e que actualmente se encontra prestando serviço naquela Companhia, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de 11 de Março de 1927, passou a denominar-se Alexandre Correia Matias, visto se ter averiguado ser este o seu verdadeiro nome.

O «Diário do Governo» n.º 264, II série, de 14 de Novembro, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Declara-se que, em 27 de Setembro do corrente ano, foi demitido, por motivo disciplinar, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado, de 11 de Março de 1927, o agulheiro de 3.ª classe da rede do Sul e Sueste, João de Sousa (1.º), que à data do referido arrendamento tinha a mesma categoria.

O «Diário do Governo» n.º 269, II Série, de 19 de Novembro, publica o seguinte:

Declara-se para os fins convenientes, que Hermes Martins Guerreiro Bôto, engenheiro civil, classificado em 11.º lugar no concurso documental para engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, conforme lista publicada no «Diário do Governo» n.º 107, 2.ª série de 10 de Maio do ano findo, desistiu da nomeação que lhe cabia pela sua classificação.

O «Diário do Governo» n.º 265, II série, de 15 de Novembro, publica o seguinte:

Repartição de Material Circulante

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva do fornecimento de diversas máquinas pneumáticas para as novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, adjudicado à firma Chester Merrill, Ramos & C.ª, pela importância de 234.131\$00, aprovar o referido auto e bem assim declarar a citada firma quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato de 27 de Novembro de 1936.

ANÚNCIOS OFICIAIS

O «Diário do Governo» n.º 259, III série, de 8 de Novembro, 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 publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto

da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Maria Rosa, guarda, reformada n.º 1:869, falecida em 26 de Agosto de 1938, à qual se habilita nesta data, Manuel Simões, marido da mesma.

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

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste 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 sub-chefe da polícia da Companhia, José Rodrigues dos Santos, aos quais se habilitam, nesta data, Maria Petronila Ferreira dos Santos, Isaura e José Rodrigues dos Santos Júnior, viúva e filhos do aludido ex-agente.

Findo o prazo sem contestação, serão resolvidas estas pretensões.

O «Diário do Governo», n.º 264, III série, de 14 de Novembro, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

Caixa de Reformas e Pensões

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Júlio Marques de Oliveira, 2:567, telegrafista de 1.ª classe em Lisboa P., contribuinte n.º 2:058, falecido em 4 de Outubro de 1938, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Luíza Gama de Oliveira, viúva.

Findo este prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1887, em que o falecido estava inscrito.

O «Diário do Governo», n.º 268, III série, de 18 de Novembro, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste 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 338 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), maquinista principal José Borrelho, aos quais se habilita, nesta data, Caetano Duarte dos Santos, filho do mesmo.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

O «Diário do Governo», n.º 273, III série, de 24 de Novembro, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste 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 873 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), assentador de 1.ª classe, José João, aos quais se habilitam, nesta data, Francisca de Jesus, Luzia Rodrigues dos Santos e José Rodrigues dos Santos, estes representados pela tutora, Teresa de Jesus, viúva e filhos do mesmo.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.



Comandante Alvaro Machado

Por decreto de 30 de Setembro foi agraciado com o grau de grande oficial da Ordem Militar de Cristo, o sr. comandante Alvaro Cardoso de Melo Machado, ilustre administrador-delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, a quem a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta o seu cartão de felicitações.

DOMINGUEZ & LAVADINHO, L.^{DA}

Fábrica de sobrescritos, manipulação de papéis de escrever e sacos de papel. Papelarias e tintas de escrever nacionais e estrangeiras. Artigos de desenho e pintura. Papéis químicos, lápis, etc., etc..

Sede: R. Assunção, 79-85—R. Sapateiros, 135-143

LISBOA

Fábrica: Avenida Casal Ribeiro, 18-24

Telefones: 2 5201 — 2 5202

Aos Srs. Empreiteiros e Construtores

Material forte e durável

Pás, Picaretas,
Forquilhas de uma só peça.

Aço para pedreiras, etc.

Carros de mão em ferro

Betoneiras para amassar
cimento

Elevadores Mecânicos

Escavadores e Guindastes

Cilindros a óleos Pesados



CASA CASSELS

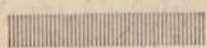
LISBOA: Avenida 24 de Julho, 56 PORTO: R. Mousinho da Silveira, 191

Telefone 23743

Telefone 250

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Dezembro de 1898



Concessões em Lourenço Marques

O subdito britânico, Lingham, que teve artes de obter em Lourenço Marques umas concessões de territórios, veio a Lisboa fazer ouvir a sua voz mais de perto, advogando a própria causa, como se não esperasse que a influencia do seu governo fosse bastante.

Deitou artigo nas gazetas, onde explica a história da concessão.

Chega-se a ter dó do felizardo, como se teria d'um cidadão que comprasse ou herdasse vastos territórios e, de repente, visse os seus direitos contestados... por falta de formalidades legais.

Não comprou nem herdou, é certo, mas tinha-se habituado a chamar sua áquella preciosa e graciosa concessão.

Da leitura do requerimento e do que sabemos sobre a matéria tiramos conclusões curiosas.

Assim, o sr. Eça, illustre capitão de artilharia, concedeu a Lingham, por arrendamento, uma porção de terreno junto ao kilometro 2 da via ferrea de Lourenço Marques, quando governou este districto. Alargou d'este modo o arrendamento já feito pela direcção do caminho de ferro e concedeu-lhe a construcção de um ramal que ligava o terreno, que era um deposito de madeiras, com a linha principal.

Fez com esta concessão um verdadeiro serviço, porque augmentou a receita da linha ferrea e a da alfandega e porque evitou as justificadas queixas do Transvaal.

O arrendamento d'aquella area por 19 annos não tinha perigos.

Pois bem: gritou-se contra o sr. Eça; vociferou-se contra a concessão e o sr. commissario regio, Mousinho, sacrificou-o, a despeito dos valiosos serviços prestados na administração d'aquella districto, que governou com a maior probidade e competencia.

Parece que o sr. Mousinho desadorava concessões, e nomeadamente as concessões a inglezes.

Puro engano. Viu-se depois que não queria concessões peguenas e a curto prazo. Ia ás concessões *heroicas*.

O terreno arrendado pelo sr. Eça era no kilometro 2., portanto distante do porto. Errou o sr. Eça. O generoso Portugal quando concede terrenos á Inglaterra ou lhe dá Bombaim, se as coisas se passam entre pessoas reaes, ou lhes arrenda terrenos na *bahia* d'um porto apetecido.

O arrendamento feito pelo sr. Eça era de 19 annos; outra pieguice, arredondou-se para 60 annos.

De mais a mais o terreno em questão era cousa réles, terreno bravo e pantanoso.

Lá o ser bravo não fazia mal. O nosso fraco é justamente gostar de cousas bravas: touros e terrenos com pretos e tudo.

O ser pantanoso já explica que devamos com dar elle em Pantana.

Além disso o terreno era no fundo da bahia, o que parece não prestar por estar sujeito ás marés, e arrendou-se pela bella somma de 516\$000 réis annuaes, que muito nos vae ajudar na crise financeira.

Foi até um excellente negócio. Portanto o que havia a fazer? Substituir a réles concessão Eça pela concessão Mousinho, e assim se fez.

Diz-se agora que a concessão não pode substituir sem a approvação das côrtes.

Pois se o proprio poder executivo está inhibido de conceder um simples privilegio de exclusivo, pôde um delegado

d'esse poder executivo ter umas faculdades superiores, como mandatario, ás do mandantes?

Se o poder não deriva de el-rei como monarcha constitucional, o commissario regio era apenas commissario do governo, tendo de obedecer ás leis do estado.

É o que por ahí se sustenta, e, se assim fôr, parece que se concedeu o que não podia ter sido concedido, o que invalida a concessão.

Mas o facto é que a concessão seguiu o formulário dos contractos legais. Sómente faltava ao primeiro outorgante a faculdade de outorgar.

É como se o governador geral da India arrendasse o porto de Mormugão a qualquer pessoa nacional, estrangeira e até mesmo india.

Quando se faz um contracto particular procura-se sempre vêr os titulos de propriedade e as faculdades que ha para contractar.

O sr. Lingham não quiz pensar n'isso e bastou-lhe que uma auctoridade se prestasse a negociar, para abstrahir por completo esta da resolução do seu governo.

Não fez bem. Fiou-se de mais na protecção efficaz do seu governo.

Todos commettem erros.

Nós também os temos á nossa conta. Errámos não definindo bem claramente as attribuições dos commissarios regios. Errámos em julgar que um militar glorioso tem de ser fatalmente um administrador emerito. Errámos, por, ventura, em levantar esta questão que pode resvalar para o caminho das indemnisações gordas,

O Sud-express para Alcantara

No nosso numero 205, de 1 de Julho de 1896, pagina 196, tratando do serviço d'este comboio internacional, dissémos:

«Não desesperamos de vêr, um dia, os grandes trasatlanticos atracarem á muralha do nosso porto e transbordarem os passageiros directamente para o comboio que os espera na linha marginal, fumegante e como que impaciente por levar-os rapidamente ao centro da Europa.

Do esforço combinado de todos dependerá esse resultado, para o qual nos fadaram a posição geographica e outras condições favoraveis do nosso Paiz.»

O então director da companhia real, lendo este periodo, gracejou da idéa com o auctor do artigo, mas como se os factos se encarregassem de confirmar as nossas previsões, quando poucos dias depois os viajantes que havia vindo a Lisboa a bordo do *Cordillere*, na sua primeira viagem do Havre a Lisboa e á America, quizeram ir a Cintra, um comboio foi organizado, partindo de Alcantara-mar, serviço que muito agradou aos excursionistas por lhes poupar o incommodo do transporte em carros ao Rocio.

Mas essa previsão estava fadada, como outras que temos feito, a uma parcial pelo menos realização. O *Sud-espress* vae, uma vez por semana, ser prolongado até Alcantara-mar, isto é, de forma que os passageiros chegados do centro da Europa passem do comboio ao caes e d'este ao vapor, se querem, e as bagagens — e isso é o mais importante — não tenham que andar aos baldões, o vapor em verificações na alfandega, carroças ao caes, fragatas no rio e trasbordo d'estas para o vapor, dando a seu dono os competentes incommodos, despesas, demoras e perigos de extravios ou de avarias.

Repetimos: é pelas bagagens que este serviço melhores commodidades offerece. O passageiro, esse raro chegará no comboio a hora coincidente com a da partida do paquete, e é para desejar mesmo, que, entre a chegada e a partida, haja ao menos, algumas horas que permittam ao estrangeiro visitar a cidade. Mas do que o viajante bem precisa, é que o não obriquem a empregar essas poucas horas em assistir ás manipulações dos seus volumes de bagagem. Chegando a Alcantara,

em um ou dois quartos de hora póde assistir á passagem dos seus volumes, do comboio para o vapor, e aproveitar o restante tempo para dar uma vista d'olhos á capital, sem preoccupar-se mais dos volumes de que se fez acompanhar.

Quem tem viajado no estrangeiro, onde serviços n'este genero estão de ha muito organizados, como em Dover, em Calais, em Antuerpia, em Holyhead, em Kington, em muitos pontos da Dinamarca, etc., sabe bem quanta commodidade elle representa, e quanta vantagem para as cidades, onde os viajantes, preparando-se para uma longa travessia marítima, se dão o prazer, livres de embaraços de toda a ordem, de passear umas horas.

Com mais esta vantagem lucrará a nossa capital, e as vias ferreas não lucrarão menos, confirmando, na Europa Central e na America, que por Lisboa é o caminho mais curto entre os dois hemisférios.

Carris de Ferro de Lisboa

Publicámos no nosso número passado o decreto do Ministerio do Reino approvando o contracto entre a camara e esta companhia, para a concessão de mais 26 kilometros de linhas e adopção de tracção electrica em Lisboa.

Por mais que se leia esse documento, a sua compreensão não é dada aos profanos.

A condição 1.^a concede 26 kilometros para explorar por electricidade em *novas* linhas.

A 2.^a diz que êsses 26 kilometros serão escolhidos dentro da area a que se refere o pedido da companhia de 17 de febreiro de 1896, etc.

A 3.^a põe muito claro (isso não ha duvida) que os 26 kilometros nada tem com as actuaes linhas em exploração.

Nas doze restantes condições do contracto não ha uma só palavra que se refira á concessão da tracção electrica nas actuaes liuhas.

Logo, conclue-se que a companhia *não póde adoptar nas linhas que hoje explora* a tracção electrica.

Mas pela condição 7.^a ninguém mais póde adoptar a tracção mechanica no perimetro da rêde geral *concedida á companhia*. Por este contracto ou por outros anteriores que não cita?

Não se entende, mas o espirito interpretativo deve ser o mais lato a favor da companhia, como é costume e mister.

Em todo o caso o que não conseguimos perceber é *onde está o gato*, que deve ser um bichano immenso para ter electricidade para a tracção dos vehiculos sobre todas as linhas actualmente em serviço.

Mas deve existir, isso deve.

Porque não se fazem estas coisas claras?

Porque assim *convem*.

Estamos calados, e convictos.

Linhas Portuguesas

Mormugão. — Está, em definitivo, resolvida a questão das tarifas da South-Maratha, acabando a guerra á nossa linha indiana.

Em telegramma de Londres, recebido no dia 1 pelo sr. ministro da marinha, dizia o nosso agente financeiro, o sr. Abilio Lobo, o seguinte:

Londres, 1. — A Companhia de Mormugão recebeu agora do seu agente um telegramma dizendo que as tarifas combinadas com Maratha começaram a vigorar hoje, e que os resultados são auspiciosos.»

Pessoal da Companhia Real. — Pediu a sua reforma, que lhe foi concedida o sr. Antonio Guedes, antigo sub-chefe do movimento. Na ordem da direcção, em que este facto é communicado ao pessoal lê-se esta justa apreciação d'aquelle sollicito empregado, phrases que transcrevemos com todo o prazer:

«Foi este funcionario um dos que acompanharam desde o principio o successivo desenvolvimento d'estes caminhos de ferro, demonstrando durante o longo periodo de 33 annos as suas qualidades de empregado dedicado, activo e intelligente.

«Julgo dever dar por esta occasião a este zeloso e antigo funcionario, cujo estado physico o inibe de continuar no serviço activo d'esta Companhia, este testemunho bem patente da consideração de que sempre foi merecedor.»

Tremvia em Braga. — Trata-se de organizar n'esta cidade uma companhia, com o capital de 100:000\$000 réis, para a construcção e exploração de uma linha de tremvia, que se dirija d'alli á antiga villa de Prado, ligando, com Braga todas as povoações intermediarias, as quaes são importantes. Perto de Prado, e na margem esquerda do rio Cavado, fica a notavel fabrica de Papel de Ruães.

Linhas mineiras. — O conselho superior de obras publicas apreciou, na sua ultima sessão, o pedido do sr. Raymundo Sousa Netto para estabelecer duas vias ferreas a entroncar na linha do Sul e Sueste para serviço das minas da Orada e Pequito para as estações de Pías, Serpa e Cuba.

Mais apeadeiros. — Está já approvedo o projecto de apeadeiro de S. Thiago do Escoural, dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, ao kilometro 83,715, e ordenada a sua construcção.

Loanda a Ambaca. — Foi nomeada uma commissão, composta do director da fiscalização d'este caminnho de ferro, o engenheiro sr. Raul Machado de Faria e Maia, do engenheiro servindo de director das obras, sr. José Rodrigues do Amaral Themudo, e do engenheiro auxiliar das mesmas obras, sr. Emilio Correia do Amaral, para proceder a um rigoroso exame aos trabalhos da construcção da parte d'esta linha ferrea entre Balla e N' Dala Tando.

Engraxe só com

MIMI

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.^{da}

Avenida 24 Julho, 16



LISBOA

Baterias alcalinas de ferro-nickel

EDISON

Tintas anti-corrosivas

BITUMASTIC

C. SANTOS, L.^{da}

57, Rua do Crucifixo, 59 — LISBOA

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!