

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

A estação do Cais do Sodré. — Gazeta dos Caminhos de Ferro. — Brindes e Calendários. — As cheias do Tejo e a Linha de Vendas Novas, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA. — Os Caminhos de Ferro no Brasil. — A vida da C. P. desde o Convénio de 1894, pelo Eng.º ANTÓNIO DE VASCONCELOS CORRÊA. — Espectáculos. — O elogio da mentira, por REBELO DE BETTENCOURT. — Uma notável conferência. — William Pope. — O Orfanato Ferroviário do Pessoal da C. P., entrevista com o seu Presidente, sr. JOAQUIM DOS SANTOS JÚNIOR. — Linhas Portuguesas. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Publicações Recebidas. — Suíssa, país de indústria. — Efemérides. — Há quarenta anos. — Parte oficial

1 9 3 9

ANO 51.º

1 DE FEVEREIRO

NÚMERO 1227

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO

CARLOS 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
Engenheiro AVELAR RUAS
ANTONIO MONTEZ

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

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



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES } P B X 20158
 } Direcção 27520

Gazeta dos Caminhos de Ferro

AS NOSSAS BODAS DE OIRO

O nosso número especial comemorativo das nossas bodas de oiro tem continuado a merecer do público e da imprensa as mais lisongeiras referências.

Hoje, arquivamos, de entre várias outras, as referências, que agradecemos, dos nossos presados colegas *O Barreiro*, de que é actual director e editor o sr. Anibal Pereira Fernandes e *O Volante*, excelente revista de automobilismo e turismo.

Escreveu *O Barreiro*:

«Em comemoração do seu quinquagésimo aniversário, publicou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* um número especial ricamente ilustrado e com uma capa de Stuart que revela um trabalho primoroso e de grande efeito.

Nas primeiras páginas o retrato e um autógrafo do venerando Chefe do Estado.

Notável colaboração da especialidade e profusão de belas gravuras, tudo constituindo esmero gráfico que honra sobremaneira a arte nacional.

Aos directores e redactores da *Gazeta* apresenta *O Barreiro* cumprimentos, e a todos felicita pelo acontecimento.»

O Volante, por sua vez, pronunciou-se assim:

«Acaba de completar o seu 50.º aniversário de publicação a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, a excelente revista da especialidade que L. de Mendonça e Costa fundou e que o engenheiro Fernando de Sousa e o jornalista Carlos de Ornelas actualmente dirigem com bastante brilho.

Comemorando êsse aniversário, que constitue um verdadeiro triunfo para uma revista em Portugal e representa uma obra de propaganda e divulgação dos caminhos de ferro, que merece louvores a todos os títulos, publicou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* um número especial, de cerca de 100 páginas, de magnífico aspecto gráfico e valorizado ainda com uma colaboração escolhida, entre a qual figuram umas palavras de saudação do sr. General Carmona, Ilustre Chefe do Estado.»



BRINDES E CALENDÁRIOS

Da importante firma Suíssa, nossa antiga anunciante «Brown Boveri», de que é digno representante o sr. Edouard Dalphin, Pôrto, recebemos um artístico calendário, com lindas reproduções de paisagens em rotogravura.

Também recebemos calendários das seguintes firmas portuguesas: João Nunes Sequeira, produtor e fabricante dos Pimentões «Flôr do Pereiro» e distribuidor do papel de fumar «Sem-Fim», e «Agência Internacional Aduaneira», de Manuel B. Vivas, L.ª, Aero Portuguesa, Real Companhia Vinícola do Norte de Portugal.

A todos, os nossos agradecimentos.

As cheias do Tejo

e a

Linha de Vendas Novas

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

Mais uma vez a cheia do Tejo cortou o atêrro da linha de Vendas Novas junto da ponte sobre a vala da Azambuja, com interrupção do trânsito por bastantes dias, dispêndio grande na reconstituição da linha e consideráveis prejuízos dos campos a juzante, ravinados e assoriados pela massa de água que o atêrro represara.

Quando se construiu a linha, o Estado exigiu a sua dupla ligação com a linha de Leste para assegurar passagens directas de combóios sem reversão na direcção do Norte.

Só em casos muito excepcionais se sentiria essa necessidade. Bastava, em rigor, a ligação para o Sul, fazendo-se as manobras precisas na estação do Setil.

Desviou-se a vala da Azambuja para a fazer passar com a direcção conveniente nas duas pontes construídas, em vez de se fazer só um troço de linha com a obra de arte de ampla vasão.

Que succedeu na primeira cheia grande após a construção, em 1909?

O ramo Norte de bifurcação foi destruído com a ponte respectiva e no outro, se bem me lembra, foi cortado o atêrro.

Restabeleceu-se êste, e aquele nunca foi reconstruído por se reconhecer que era dispensável.

Cada cheia grande que ocorreu depois rompeu o atêrro. Ficou manifesta a insuficiência da vasão da ponte.

Em 26 de Setembro de 1936 foi encarregada uma Comissão composta dos engenheiros

srs. Santos Viegas, Camossa Pinto e Noronha de Andrade de propor o meio de melhorar a passagem da linha sobre a vala.

O seu proficiente relatório de 19 de Maio de 1937 definiu claramente a situação.

O dique das Onias defende os campos de Valada, com o dique dêsse nome, das azielas ou pequenas cheias. Funcionam ambos como descarregadores para as águas altas do Tejo, que vem para a depressão a que serve de desagudouro a vala da Azambuja.

As águas que nela se espraíam encontram no atêrro da linha um dique transversal, que as represa por falta de vasão da obra de arte.

A ponte de 4 vãos metálicos tem a extensão total de vasão de 136^m e está a 140^m do talvégue.

Foi desviado o traçado da vala, o que agravou a situação.

Refere a Comissão os estragos causados em 1909 e 1910. Factos análogos ocorreram na cheia de 1936.

A Comissão calculou a quantidade de água que na cheia acode à ponte do caminho de ferro e chegou a 3.100 metros cúbicos por segundo. A secção da vasão da ponte é apenas de 766.

Seria preciso duplica-la para evitar velocidades excessivas e o alvercamento dos campos.

Tendo observado as particularidades da cheia, a Comissão pondera a conveniência de se não desviarem os cursos de água do seu leito natural e é de parecer que o aumento da secção de vasão deve ser obtido exclusivamente ou, quanto possível, na margem direita ao lado ocidental da ponte, substituindo-se o atêrro por uma estrutura sobre estacas *Mitchell* ou outro sistema análogo desde a ponte actual até, pelo menos, à margem direita do traçado antigo do Canal da Azambuja, que deve ser restabelecido.

Aceita ainda a Comissão, por motivos de economia ou rapidez, a abertura, apenas, de mais um vão da ponte, com 34^m.

Melhor será a primeira solução mais com-

Os Caminhos de Ferro no Brasil

O Brasil, descoberto em 1500 por Pedro Álvares Cabral, quando reinava D. João III, possui uma superfície total calculada em 8.511.189 quilómetros quadrados, dos quais apenas 21 % são improdutivos. A sua população, que em 1808 era de 4.000.000, ascendeu em 1920 a 30.635.605, e em 1936, segundo os dados do Instituto Nacional de Estatística, subiu a 41.560.147 habitantes.

A sua área pode comportar uma população de 400 milhões de habitantes. Solo riquíssimo, sob a influência de três climas, as suas possibilidades económicas são enormes. Um futuro extraordinário lhe está reservado.

No desenvolvimento progressivo do Brasil o caminho de ferro tem tido um papel de especial preponderância. Deve-se-lhe a formação de importantes cidades no interior do país, o fomento agrícola e a criação de várias indústrias. As linhas férreas são as veias do imenso Brasil, por onde gira o seu sangue vital.

Foi em 1854 que se inaugurou o primeiro trço de Caminho de Ferro. No fim desse ano havia já construídos 14.500 quilómetros. Quatro anos depois, isto é, em 1858, a extensão das linhas férreas era estimada em 109.376 quilómetros. Daí por diante o desenvolvimento é marcado por números progressivos. Assim, em 1874, já se encontram construídos 1.283.877 quilómetros, em 1894 as estatísticas registam 11.260.398 quilómetros até que em 1935 esse número atinge 33.311.120.

As maiores extensões ferroviárias, em 1935, pertenciam à Rede Mineira da Viação, com 3.781.746 quilómetros; à E. F. Central do Brasil, com 3.150.401; à The Leopoldina Ry C.^o Ltd., com 3.086.388 quilómetros; à Viação Férrea do Rio Grande do Sul, com 3.024.059 quilómetros; à Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, com 2.335.600 quilómetros; à Rede Paraná-Santa Catarina, com 2.006.239 quilómetros; e à E. F. Sorocabana, com 2.091.811 quilómetros.

As estradas de ferro propriamente ditas do Brasil, abrangem as linhas de serventia pública, particulares,

de bondes (carros eléctricos) e congénères. As de serventia pública são de propriedade ou de concessão (federal-estadual e municipal) e administrados directamente pelos governos ou arrendados. As federais, quando não administradas pela União, são arrendadas aos Estados ou a particulares, sendo as concessões feitas com ou sem garantias de juros.

O Brasil é dividido em quatro regiões, caracterizadas pela maior ou menor densidade ferro-viária, índice que, até certo ponto, nos revela o seu desenvolvimento económico.

Essas regiões são:

Norte — que abrange as bacias dos rios Amazonas e Parahyba, e compreende o Território do Acre; os Estados do Amazonas, Pará e Maranhão; quasi todo o Piahy e a parte norte de Goyaz e Mato Grosso;

Nordeste — compreendendo os Estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco, Alagoas e Sergipe; quasi todo o Estado da Baía e uma pequena zona do extremo setentrional de Minas Gerais;

Sueste — que é a região mais rica em vias férreas e servida pelos dois portos mais importantes da República, abrange o Distrito Federal, os Estados do Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, quasi todo o de Minas Gerais e a parte meridional dos Estados da Baía, Goyaz e Mato Grosso;

Sul — que abrange os Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Quanto à classificação económica, as estradas de ferro são divididas em três categorias, de acordo com as suas rendas:

1.^a categoria, com renda superior a 20.000 contos de réis;

2.^a categoria, com renda entre 20.000 e 5.000 contos;

3.^a categoria, com renda inferior a 5.000 contos de réis.

Por estas ligeiras notas, colhidas no volume "Brasil", editado em 1936 pelo Ministério das Relações Exteriores, vê-se quanto é importante o movimento e a extensão da rede dos caminhos de ferro naquela grande república sul-americana.

pleta para não haver novos desastres. Se a vasão da ponte deve ser duplicada, não bastará o acrescentamento do vão proposto.

Lembra-se também a supressão de um descarregador de superfície na mota reconstruída na margem esquerda do canal e outras modificações locais para normalizar a direcção da corrente.

Com essas obras a secção de vasão da ponte passará a ser a 1.662^{m2} que admite 3.089^{m3} por segundo com a velocidade limite de 1^m,86.

Acha todavia prudente a Comissão que se aumente mais a secção de vasão.

Pondera finalmente o Relatório que está em estudo o aproveitamento das águas do Zézere, o que dará lugar à sensível regularização da corrente em vista do considerável tributo de aquele afluente.

Por isso podem ser escalonadas as obras de aumento de vasão na ponte da linha de Vendas Novas.

Parece-me mais prudente fazer desde logo o sacrifício da obra completa e ficar ao abrigo de ruínas, como as que têm ocorrido, sem esperar pelos reservatórios do Zézere, que não se sabe quando serão feitos.

A vida da C. P.

desde o convénio

de

1 8 9 4

Dificuldades e soluções

(Conferência realizada na Sociedade de Geografia de Lisboa, em 9 de Junho de 1938, pelo

Eng.º **ANTÓNIO DE VASCONCELLOS CORRÊA**
Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

A *Gazeta* de 16 de Junho do ano findo deu notícia sucinta da notável conferência àcerca de "A vida da C. P. desde o Convénio de 1894 — Dificuldades e soluções" feita em 9 do mesmo mês na Sociedade de Geografia, pelo ilustre engenheiro que preside aos destinos da C. P. e é Presidente da Ordem dos Engenheiros, António de Vasconcelos Corrêa.

Não bastava porém essa notícia. A *Gazeta*, que reproduziu na íntegra as conferências do seu director, dos Srs. General Raul Esteves e Dr. Fezas Vital sobre o problema nacional dos Caminhos de Ferro devia honrar também as suas colunas inserindo o magistral estudo da C. P. pelo seu eminente Presidente.

Agora que a conferência foi publicada na íntegra no excelente Boletim da C. P., vamos reproduzi-la sem os gráficos a côres, que dão grande realce ao texto, mas que só com grande sacrifício e demora poderíamos inserir.

Ficam assim arquivadas nas colunas da *Gazeta* as

valiosas monografias cujo conjunto constitue um estudo completo do momentoso problema económico e administrativo dos Caminhos de Ferro. Assim êle seja aproveitado por quem tem a missão de o apreciar.

I — Preliminares

Alguns companheiros de trabalho muito queridos tomaram, há pouco, a iniciativa de promover uma série de conferências sobre assuntos ferro-viários.

Entendi que, dado o meu passado, infelizmente já muito longo, de vida ferro-viária, e a situação que ocupo na principal empresa de caminhos de ferro do País, não podia deixar de me inscrever na lista dos conferentes. Isto explica a razão da minha presença aqui, hoje, a-pesar-de estar convencido de que não possuo as necessárias qualidades para ser um conferente interessante.

Procurarei, ao menos, não esgotar a paciência dos que me escutam, limitando as minhas considerações o mais que fôr possível.

Antes de mais nada cumpre-me enaltecer, neste momento, os valiosos trabalhos que aqui foram apresentados pelos ilustres conferentes que me precederam: Ex.^{mos} Srs. General Raúl Estêves, Conselheiro Fernando de Sousa e Doutor Domingos Fezas Vital, e, como velho ferro-viário, agradecer-lhes o alto serviço que prestaram, esclarecendo a opinião pública sobre um problema da maior importância para o País e da mais palpitante actualidade.

Entrando na matéria sem demora, explicarei a V. Ex.^{as} a razão do título da minha palestra.

Ninguém regularmente culto ignora que a indústria ferro-viária atravessa em todo o Mundo uma crise tremenda, certamente a mais grave e demorada de tãda a sua existência.

Sobre êste problema, — temos notado, — raras são as pessoas que não formaram já uma opinião assente e que não estranham a demora havida na sua solução.

Lembrei-me, pois, como a experiência era, — dantes, pelo menos, — a mestra da vida, que a análise desapassionada do passado poderia, talvez, fornecer elementos susceptíveis de esclarecer factos que propositada, ou inconscientemente, têm sido interpretados por forma errónea.

Não se assustem, porém, V. Ex.^{as}, porque não vou rebuscar a história desde a fundação da Companhia, isto é, desde 1859, quando reinava El-Rei Dom Pedro.

Farei apenas um exame, sem grande demora, ao que se tem passado desde 1895.

Escolhi esta data por várias razões:

1.ª — porque a citação dos factos anteriores a ela pouco interesse poderia ter para a época presente;

2.ª — porque aquêlê ano marca uma data notável na vida da C. P., por ser nêlê que decorreu o primeiro exercício completo posterior ao Convénio de 1894;

3.ª — porque referindo-me a êste período de 1895 até hoje, posso deixar de fazer uma conferência, de que tinha receio, para passar a fazer um depoimento, para o qual só preciso de um pouco de memória e de muito respeito pela verdade.

De-facto, a todos os acontecimentos a que vou referir-me eu assisti, porque entrei para o serviço da C. P. precisamente nesse ano de 1895.

II — Programa adoptado para o estudo da vida da C. P.

A vida da C. P. divide-se em cinco períodos :

1) — 1.º período : De 1895 a 1913.

Verifica-se que tanto as Receitas como as Despesas de exploração aumentaram com notável regularidade, sendo, porém, a subida daquelas quasi sempre superior à destas, de modo que raras vezes o produto líquido da exploração de qualquer dos anos considerados deixou de ser superior ao do ano imediatamente anterior. De-facto, de entre os saldos de exploração destes 19 anos, só os de 1907, 1911 e 1912 não obedeceram àquela regra, embora nunca se tivessem afastado dela por modo apreciável. O coeficiente de exploração ⁽¹⁾ deste período conservou-se entre 41,86 em 1906 e 53,64 em 1912.

O valor da libra-cheque foi bastante variável tendo havido um mínimo de 4\$582 réis em 1906 e um máximo de 7\$108 réis em 1898.

2) — 2.º período : De 1914 a 1919.

A partir de 1914, as Receitas começam a subir mais pronunciadamente do que no período anterior, e que as Despesas, nalguns anos, subiram proporcionalmente ainda mais do que as Receitas. Como consequência, os productos líquidos da exploração apresentam-se irregulares e com tendência para o decrescimento. O coeficiente de exploração variou entre 53,40 em 1914 e 85,31 em 1918.

O valor da libra-cheque oscilou neste período entre 5\$66,3 em 1914 e 8\$19,6 em 1919.

Foi o período da Grande Guerra.

3) — 3.º período : De 1920 a 1923.

As Receitas sobem desmedidamente, mas são seguidas e até alcançadas num ano, — em 1921, pelas Despesas.

Este período corresponde ao da queda catastrófica do valor da moeda portuguesa. O valor da libra-cheque variou entre 18\$32,9 em 1920 e 109\$71,4 em 1923, e o coeficiente de exploração entre 80,50 em 1922 e 100,66 em 1921.

4) — 4.º período : De 1924 a 1929.

É o período de maior prosperidade da C. P. Tanto as Receitas como as Despesas aumentaram, mas estas menos do que aquelas, de sorte que os productos líquidos atingiram valores muito apreciáveis.

O valor médio da libra-cheque começou por 133\$95 em 1924, baixou em 1925 e 1926 respectivamente para 99\$21 e 94\$77, reagindo novamente para cotações entre 108\$00 e 108\$50. O coeficiente de exploração manteve-se entre 70,09 em 1925 e 84,79 em 1929.

5) — 5.º período : De 1930 a 1937.

É o período de acentuado declínio, tanto das Receitas como das Despesas, notando-se, entretanto, uma ligeira reacção nos anos de 1933 e 1934.

O valor da libra-cheque subiu lentamente, de 108\$25 em 1930 até 110\$00 em 1934 e anos seguintes. O coeficiente de exploração oscilou entre 79,28 em 1931 e 86,27 em 1937.

III — Análise de cada um dos períodos

Analisemos cada um destes períodos.

1) — 1.º período : De 1895 a 1913.

Trata-se de um período tranqüilo e progressivo.

Não há dúvida de que foi progressivo, mas cheio de dificuldades e de luta.

A situação da exploração ferro-viária em 1895, quando entrei para a Companhia, era manifestamente má.

A C. P. acabava de celebrar uma convenção com os seus credores, com a qual regulara as suas dificuldades financeiras.

Mas, nos anos que precederam essa operação, tinham as necessidades imposto as mais rigorosas restrições nas despesas, de modo que, tanto a linha como, e sobretudo, as pontes, se encontravam em muito mau estado. A cada passo os combóios tinham de marchar com precaução, tão severa nalgumas pontes que, à frente da máquina, marchava um piloto a pé.

O material circulante, quer o de tracção quer o de transporte, também não se encontrava em estado muito lisonjeiro e era todo elle muito antiquado.

Além disso, já tinha passado à história, desde 9 de Julho de 1891, a circulação de libras em ouro com o valor de 4\$500 réis, que eu ainda conheci em giro corrente em Lisboa. A libra-cheque tinha cotação incerta, mas o seu valor médio foi nesse ano de 5\$698 réis, isto é, a moeda «mil réis» valia menos 26,6 % do que alguns anos antes. Este facto, que era uma das consequências da crise económica de 1890-91 e da crise financeira do Estado, onerava os encargos da C. P., não só porque agravava o valor do franco francês com que a Companhia tinha de pagar os seus cupões, mas também porque dava lugar ao encarecimento de tudo que era comprado no estrangeiro.

Em Outubro de 1895 nova dificuldade, e das mais graves, veio complicar a vida da C. P. Um incêndio devorou quasi por completo as oficinas de Santa-Apolónia, nas quais se procedia a tôdas as grandes reparações das locomotivas e das carruagens da Companhia.

Neste período desencadearam-se as guerras da Inglaterra com o Transval e a da Espanha com os Estados Unidos da América, as quais, como quasi sempre sucede nessas emergências, deram lugar ao agravamento de preços, de fretes, de carvão e de outros materiais.

E para que nada faltasse, em 1899 houve uma epidemia grave no Porto, de peste bubónica, que não poucas dificuldades trouxe para o tráfego e para o regular funcionamento dos combóios, e, em 1909, umas inundações que cortaram as linhas completamente, isolando Lisboa por linha férrea, e um terramoto na zona ribatejana que derruiu muitas casas,

Durante este período também se deram algumas perturbações de ordem política e social que tiveram a sua repercussão no decorrer da exploração ferro-viária, sobretudo em 1908 e 1910.

Mas, de todos os factos extraordinários a que acabamos de fazer referência, o que mais affectou a vida da Companhia naquela época foi a falta das oficinas.

Os dirigentes da C. P., dêsse tempo, hesitaram em reconstruir as oficinas no mesmo local, e não há dúvida de que, sob o ponto de vista técnico, tinham carradas de razão os que advogavam a sua transferência para outro sítio.

A verdade, porém, é que a Companhia, como não dispunha de recursos monetários suficientes para acudir a tudo que era indispensável fazer, entendeu preferível adiar a reconstrução das oficinas, para assim ficarem disponíveis maiores somas que ela destinava, não só para a urgente renovação ou reforço das pontes, como para uma boa conservação da via. Com o intuito de atenuar os efeitos da falta de oficinas para a grande reparação das locomotivas e carruagens, tentou fazer executar estes trabalhos, ou em pequenas oficinas anexas aos depósitos de máquinas, que até então eram destinadas somente aos trabalhos de conservação diária, ou em ampliações daquelas, especialmente destinadas a suprir a falta de meios de reparação que o incêndio provocara.

(1) Percentagens das Receitas que foi empregada em Despesas.

Ao cabo de pouco mais de um ano, a crise de locomotivas era muito grave.

De um efectivo de 140 locomotivas só cerca de cem estavam em estado de fazer serviço e, destas, talvez a quarta parte, ficavam no caminho, freqüentemente, sobretudo com avarias nas caldeiras.

Em 1897, depois de se terem feito algumas sondagens pelas quais se verificou que a qualquer melhoramento de horários o público correspondia com a sua pronta afluência, e que o movimento de mercadorias se acentuava cada vez mais, denunciando uma apreciável animação de negócios, resolveu a Companhia encomendar 4 locomotivas, — «as primeiras *Compound* de 4 cilindros que a Companhia teve, — e, além disso, mandar reconstruir as oficinas de Santa-Apolónia, no local ocupado pelas que arderam.

Dêste modo pensavam os dirigentes da Companhia que mais depressa conseguiriam ter a funcionar as novas oficinas e que menos dinheiro gastariam na sua reconstrução.

Em 1899, quando chegaram as novas locomotivas, já o estado da via e das pontes tinha melhorado bastante, assim como o das locomotivas e carruagens.

Esta situação permitiu que nesse ano se desse um forte impulso aos melhoramentos de horário.

Assim, criou-se, para circular duas vezes por semana, o primeiro rápido rebocado pelas novas locomotivas, — denominado *rápido da Galiza* —, porque uma carruagem-salão e um restaurante seguiam directamente até Vigo. Fazia a viagem entre Lisboa e Campanhã em 7,08 horas, isto é, à velocidade comercial de 48 quilómetros.

Foi ao mesmo tempo criado um rápido para Medina del Campo, com máquinas de grande velocidade, antigas mas em bom estado, e acelerou-se o *Sud-Express*, que já desde 1895 seguia por via Pampilhosa em substituição do *Sud-Express* por Valência-de-Alcântara e Madrid.

A velocidade comercial do *Sul* ficou sendo em 1899 de 53 quilómetros, bastante superior à que era realizada no percurso espanhol, onde se mantinha na média de 40 quilómetros. No final dêste período, em 1913, o *Sud-Express*, até Pampilhosa, gastava apenas 3,15 horas, o que corresponde à velocidade comercial de 73,2 quilómetros.

Coincidiram estes melhoramentos com uma intensificação de serviço de trâmueis em torno de Lisboa e com uma aceleração importante dos combóios-correios da linha do Norte, que passaram também a ser rebocados pelas novas locomotivas.

Nessa ocasião não se melhorou o serviço de trâmueis entre Pôrto e Espinho, por causa da epidemia da peste no Pôrto.

O público correspondeu ao esforço feito pela Companhia da forma mais animadora.

A partir de 1899 entrou-se numa época verdadeiramente de progresso.

Foram os melhores anos da minha vida profissional. Dava prazer trabalhar. Labutava-se constantemente para fazer mais e melhor, e via-se como recompensa do trabalho, além da remuneração, como era natural, o reconhecimento dos chefes e o agrado do público. Todos se sentiam animados, porque os resultados eram cada vez mais brilhantes. Tudo progredia.

O estado da via tinha melhorado por toda a rede. As marchas com precaução em certos pontos da linha do Norte cediam o lugar a velocidades superiores a 100 quilómetros à hora, que passaram a ser possíveis, normalmente, com as várias séries de máquinas novas que iam sendo recebidas.

Adquiriam-se também carruagens novas, compravam-se ou construíam-se vagões em abundância, melhorava-se a sinalização, estabeleciam-se encravamentos, alargavam-se ou modificavam-se algumas estações, construíam-se e ampliavam-se oficinas, tomas-de-água, dormitórios, casas de habitação para pessoal, etc., etc.

Os horários foram profundamente modificados, com sen-

sível aumento de percurso, oferecendo ao público grandes facilidades.

Por várias vezes foi melhorada a situação material do pessoal, e, além disso, iniciou-se a sua instrução, tanto na Divisão de Exploração como na de Material e Tracção; organizaram-se instituições de previdência e assistência, e admitiram-se pela primeira vez, em 1895, oito engenheiros, que tiveram de fazer tirocínio prolongado por mais de dois anos, ocupando os mais modestos postos dos serviços em que foram admitidos.

Várias medidas importantes tomadas nessa época ainda hoje estão em vigor pelos bons resultados que sempre deram.

Estão nestas condições, por exemplo, a revista metódica da via que substituiu em 1902 o antigo sistema de conservação chamado «por busca» e a revista periódica dos vagões.

O uso do carvão miúdo acompanhado de uma insignificante percentagem (2 a 3 %) de *briquettes* deu lugar a fortes economias desde 1905. Essa medida excedeu toda a expectativa quando foi posta em prática.

Em 1904 abriu à exploração a linha de Setil a Vendas-Novas.

Nesse mesmo ano recebeu a C. P. quatro automotoras a vapor do sistema *Purrey*.

A experiência não foi animadora, e tanto que, passados alguns anos, depois de ensaiadas em quasi todas as linhas da Companhia, resolveu-se desmontar-lhes os motores e caldeiras e utilizá-las como carruagens de 3.^a classe.

Notou-se-lhes sempre uma dificuldade grande de adaptação às circunstâncias correntes da exploração. Na rede da C. P. são freqüentes os mercados e feiras, e existem troços de linha em que há, quasi todos os dias, um mercado, cada vez na sua localidade.

As automotoras que tivemos em experiência raras vezes conseguiam satisfazer as necessidades do tráfego, mesmo rebocando uma carruagem vulgar. Daqui resultava a necessidade de substituir freqüentemente o percurso da automotora por um combóio ou de fazer circular este além daquela.

Em qualquer dos casos o uso da automotora redundava num prejuízo, porque implicava uma despesa suplementar dispensável, visto o combóio ser sufficientíssimo para transportar todo o público que se apresentava.

Além disso, os motores a vapor e as caldeiras de vaporização rápida timbradas a 18 quilos avariavam-se com freqüência.

No último ano em que fiz serviço na Divisão de Tracção, ao fazer o estudo das locomotivas que deviam entrar nas Oficinas Gerais para grande reparação, que era serviço a meu cargo, por não encontrar nenhuma cuja entrada em reparação se impusesse com urgência, tive de incluir na lista uma ou duas locomotivas que podiam ainda fazer serviço em boas condições. Isto mostra a que ponto tinha melhorado o estado das locomotivas. E dêsse magnífico estado de conservação resultava naturalmente economia no consumo de carvão e óleos e regularidade no serviço.

Pelo que respeita a carruagens a melhoria não tinha sido tão notável. O que havia de mais moderno em 1904 eram umas carruagens de três eixos para serviço de trâmueis. Esse recurso ao 3.^o eixo era muito discutido nesse tempo. O tipo foi adoptado em França, pela Companhia do P. L. M., e a seu respeito dizia, com muito espírito, um engenheiro francês de grande merecimento com quem trabalhei e que provinha da Companhia do Norte de França, que «*au P. L. M. on a mis en service des voitures à 3 essieux pour avoir une chance de plus de casser un essieu*».

Só em 1905 se lançou a 1.^a encomenda de 10 carruagens com *boggie*, corredor, W. C. e aquecimento a termo-sifão, destinadas especialmente ao serviço do rápido do Pôrto, que se tornara diário.

Em 1906 iniciou-se a exploração da linha de Coimbra-cidade a Lousã.

Em 1907 passou a haver dois rápidos por dia em cada sentido, entre Lisboa e Pôrto, e pouco depois um terceiro, constituído pelo prolongamento do *Sud-Express* até ao Pôrto e, além disso, iniciou-se o rápido para Madrid três por semana.

É claro que, para se levarem a efeito todos os melhoramentos a que me referi, foi necessário gastar bastante dinheiro em trabalhos complementares de primeiro estabelecimento, em material circulante novo e na conservação intensa dêste material, da via e das pontes.

O crescimento do tráfego nunca deixou de acompanhar os melhoramentos oferecidos.

Mas se a Companhia não tivesse reservado para a execução dos trabalhos que empreendeu as quantias que, à face dos Estatutos, poderia legitimamente ter destinado para melhorar a remuneração dos capitais que permitiram construir a sua rede, nunca o público e o País teriam obtido os benefícios que esta exploração progressiva lhes proporcionou.

Só em 1901 a Companhia começou a distribuir alguma remuneração às obrigações de juro variável denominadas de 2.º grau, mas sempre em proporções tais que não ficasse prejudicada a continuação das despesas de primeiro estabelecimento, incluindo as de material circulante, ao ritmo dos anos precedentes.

O Sr. Chapuy, antigo Director da Companhia, numa nota datada de 17 de Abril de 1904, fazendo o estudo comparativo das orientações seguidas em França, em Espanha e em Portugal, dizia o seguinte sobre a importância das despesas de primeiro estabelecimento que era necessário fazer :

«Je tiens à ajouter que je ne voudrais pas qu'on suppose que je cherche, par la présentation de cette note, à préparer le terrain pour quelque proposition de nouvelle augmentation de dépenses extraordinaires. Je n'ai nullement cette intention. J'estime que le chiffre actuel de 10 % de prélèvement sur les recettes pour faire face aux dépenses extraordinaires de toute nature est suffisant; et mon but a été seulement de montrer qu'il est nécessaire et qu'on ne saurait le réduire.»

Desta mesma opinião foram sempre não só os Directores que se seguiram ao Snr. Chapuy como todos os Administradores que têm passado pela C. P.

Não se destinaram verbas para uma melhor remuneração do capital senão quando os produtos líquidos da exploração eram suficientemente avultados para se garantir, pelo menos, uma verba de cerca de 8 % das receitas, destinada a melhoramentos.

Insisto particularmente neste ponto porque, como V. Ex.^{as} vão ver, êsse mesmo critério se encontra através de toda a vida da C. P., o que não impede, bem sei, de, muito injustamente, lhe atribuírem espírito de ganância, que eu nunca tive ocasião de observar e muito menos de adoptar ou seguir.

A média anual das despesas empregadas em primeiro estabelecimento, referida ao actual valor da moeda, foi, neste período, de 8.337 contos, isto é, de 7,63 % da receita actualizada.

Terminarei a análise dos factos referentes a êste período com um pequeno resumo sobre o percurso de combóios, velocidades dos principais rápidos, receitas de exploração, verbas destinadas a trabalhos de primeiro estabelecimento (melhoramentos e material circulante) e a remuneração às obrigações do 2.º grau.

— O percurso total de trens (1) passou :

de	3.051.630 km.-trem em 1895
a.	6.818.563 » » 1913
Aumento . . .	3.766.933 » ou mais 123 %

(1) Indicamos para êste período o percurso total de trens por não termos podido obter com rigor o percurso de trens de passageiros.

O aumento médio anual foi de 209.274 km.-trem.

— Velocidades comerciais dos principais combóios :

«Sud-Express»	
(até Pampilhosa) . . .	{ 46,5 km. à hora em 1885. 73,2 » » » » 1913.
Rápido do Pôrto	
(até Campanhã) . . .	{ Não existia em 1895. 48,0 km. em 1899, quando foi criado. 61,0 km. em 1913.

— Receitas de exploração :

Nos 19 anos do período :	
101.261 contos . . .	{ 3.406 contos em 1895. 7.175 » » 1913.

Média anual : 5.329 contos.

— Cupões pagos ao 2.º grau :

		Frs.
Em 1901 . . .		1,50
» 1902 . . .		2,50
» 1903 . . .		4,00
Verba gasta desde		
1901 a 1913 :		
13.991 contos . . .	{	» 1904 . . . 5,00
		» 1905 . . . 7,50
		» 1906 . . . 10,00
		» 1907/8 . . . 10,00
		» 1909 . . . 10,00
		» 1910 . . . 12,50
		» 1911 . . . 15,00
		» 1912/13. . . 12,50

Média anual : 736 contos.

— Verba gasta em primeiro estabelecimento nos 19 anos :

7.645 contos.

Média anual : 402 contos, isto é, 7,54 % da receita média anual.

— Novo material circulante :

39 locomotivas
166 carruagens
365 vagões
20 furgões

2) — 2.º período : De 1914 a 1919.

Trata-se duma época extraordinariamente agitada.

Registaram-se neste período quatro movimento grevistas, dos quais dois parciais e revolucionários em 1914 (Janeiro e Fevereiro), um em 1918, de pouca duração, e um em 1919, que durou quasi dois meses. Em Dezembro de 1918 e Janeiro de 1919 também se deram acontecimentos políticos de certa gravidade.

Além disto foi o período da Grande Guerra, que rebentou em Agosto de 1914.

O câmbio médio da libra-cheque manteve-se dentro de limites que permitem comparações entre os números indicados no gráfico, visto ter oscilado entre 5\$66,3 e 8\$19,6.

Logo que surgiu a guerra começou a notar-se dificuldade de aquisição de materiais, especialmente de carvão, e elevação dos seus preços.

Como consequência, as despesas aumentavam constantemente.

Para se fazer face a estes aumentos de despesa, recorreu-se em 1915, pela primeira vez, à cobrança de uma *sobretaxa* de 10 % sobre as tarifas.

O tráfego continuava a não faltar, mas os embaraços para se reparar o material circulante eram de cada vez maiores.

Dêste facto resultou a necessidade de reduções no percurso dos combóios.

Entrámos, portanto, no período das restrições forçadas de serviço.

O que nos valeu foi termos adquirido ou construído, recentemente, o material a que nos referimos atrás.

Em 1915 lançou a Companhia uma encomenda de 5 locomotivas, construiu 35 vagões e adquiriu novos elementos de trabalho para as oficinas, com o intuito de se intensificarem as reparações.

As receitas continuavam sempre a subir e, por isso, logo que se podiam obter carris, os trabalhos de renovação da via e a construção da 2.^a via do Norte recomeçavam.

Além disso, como as estações se revelavam insuficientes para comportar combóios tão extensos como os que tinham de se organizar para compensar o menor número dêles, iniciaram-se trabalhos de ampliação de algumas estações.

Preocupavam-nos os conselhos do notável Chefe da Exploração do Norte de França, Monsieur Sartiaux, que dizia: «Chegar-se-ia a um desastre se apenas cuidássemos de aumentar o material circulante sem aumentar paralela e inteligentemente as instalações fixas. Chegar-se-ia à aglomeração, isto é, a uma solução ainda pior do que a insuficiência de material, e tornar-se-ia o mal irreparável».

Continuaram também os trabalhos de construção de casas de habitação para o pessoal e dormitórios.

A sobretaxa de 10% autorizada em 1915 e o afluxo de tráfego proporcionavam à Companhia produtos líquidos da mesma ordem dos que tinham sido obtidos anteriormente.

Em 1916 o custo da vida agravava-se por modo sensível e daí resultou a necessidade de se melhorar a situação do pessoal. Para se fazer face a estes novos encargos sem ter de se reduzir o ritmo dos trabalhos complementares de primeiro estabelecimento, que se impunham, o Governo autorizou nova sobretaxa, que de 10% passou para 25%.

As receitas continuavam a subir; as despesas subiam também, mas, no começo dêste período, menos do que aquelas, de modo que os produtos líquidos aumentavam.

Surgiu, porém, a impossibilidade de se adquirir o carvão de que necessitávamos.

Começámos a recorrer ao consumo da lenha, que não nos deixou boas recordações.

Em 1917, a sobretaxa passou de 25 para 40%, para se poder melhorar novamente a situação do pessoal e para se destinar maior verba a melhoramentos.

Cada vez se notavam maiores obstáculos na aquisição de carvão e materiais diversos.

Em certa ocasião estivemos à beira da completa paralização do serviço por falta de carvão.

Todos os carregamentos de carvão contratados falharam nessa altura. Um navio tinha sido torpedeado por um submarino outro arribara a um pôrto francês com avarias por motivo de temporal; outro falhara, alegando o fornecedor que a culpa não era dêle mas de um caso de força maior. Enfim, tínhamos carvão para 4 dias. De combinação com um fornecedor da praça de Lisboa, pessoa desembaraçada e que tinha empenho em nos arranjar carvão, conseguimos, por meio de um radiograma, que viesse a Lisboa um vapor com 8.000 Ton. de carvão da África do Sul, que vinha navegando em pleno oceano, à ordem, para Gibraltar. Foi o único carregamento desta proveniência que recebemos; e quando chegou tínhamos carvão apenas para 2 dias.

Recordo-me muito bem que foi esta situação que nos resolveu a enveredar abertamente pelo uso da lenha, a que quisemos furtar-nos por calcularmos algumas das dificuldades que tínhamos de enfrentar. As dificuldades reais que encontramos foram muito maiores ainda do que as previstas.

Os trabalhos de renovação da via, da duplicação da linha

do Norte e do reforço das pontes tiveram de ser suspensos, quasi por completo, por falta de materiais.

Em 1918 houve novas greves, não só na rede da C. P. mas também nas linhas exploradas pelo Estado, que vieram perturbar o movimento do tráfego.

Notava-se então maior aumento das despesas do que das receitas e forte diminuição do produto líquido.

Nesse ano passou a linha de Cais-do-Sodré a Cascais a ser explorada pela Sociedade Estoril com a qual a C. P. fez um contrato de arrendamento com a condição de ser essa linha electrificada.

Foi também autorizado nesse exercício o aumento de 17% na sobretaxa, que assim ficou em 57%, e autorizada nova melhoria para a situação do pessoal.

O carvão que ainda se consumia era pouco, (26.948 Ton. em todo o ano de 1918), mau e caro. Chegaram a pagar-se 100 e 110 xelins de frete e 100 a 150 libras por dia de estadias. Predominava enormemente o consumo da lenha, que nesse mesmo ano atingiu 364.080 Ton.

O uso dêste combustível trouxe-nos grandes embaraços, que convém recordar porque não estamos livres de a êle termos de recorrer outra vez:

- 1.º — irregularidades nas marchas dos combóios;
- 2.º — aumento do número de postos de abastecimento das locomotivas;
- 3.º — demoras nesses postos para se fazer êsse abastecimento;
- 4.º — aumento de despesa com o pessoal dêstes postos, sempre mal aproveitado;
- 5.º — aumento de despesa com um terceiro tripulante das locomotivas, por ser impossível alimentar a fornalha com um só fogueiro;
- 6.º — necessidade de alargar as marchas dos combóios e, portanto, necessidade de maior número de locomotivas para o mesmo serviço;
- 7.º — desmoralização do pessoal das máquinas, pela influência nefasta que exercia no seu espírito a continuação de um serviço imperfeito, atrasado e com paragens frequentes em plena via por falta de pressão;
- 8.º — finalmente, as avarias que o emprêgo da lenha produz nas fornalhas e nos tubulares das caldeiras.

Outra falta nos prejudicou bastante: foi a do creosote, o que obrigou a Companhia a empregar na via travessas brancas, que tiveram de ser substituídas pouco tempo depois.

Em 1919 tivemos um ano agitado. Acontecimentos políticos graves em Janeiro, depois da morte do Presidente Sidónio Pais, greve na C. P. que durou de 2 de Julho a fim de Agosto e queda mais acentuada do escudo.

Começou a consumir-se novamente carvão, acabando-se com o consumo da lenha em Março de 1919.

Em Novembro do mesmo ano teve a Companhia de conceder novos aumentos ao pessoal.

O tráfego continuava intenso e, por isso, encomendaram-se mais 10 locomotivas.

Novas tarifas foram apresentadas que só foram postas em vigor em 28 de Março de 1920, com uma sobretaxa de 100%.

Ao findar êste período era notório o mau estado de espírito de parte do pessoal. Por esta razão e ainda por falta de materiais, verificou-se atraso nas reparações do material circulante.

A agitação que se observava era grave. A-pesar disso a Companhia pagou sempre os cupões das obrigações do 1.º grau e conseguiu realizar trabalho de primeiro estabelecimento na importância de 3.307 contos, mas para isso teve de reduzir o valor dos cupões das obrigações do 2.º grau até que os suspendeu por completo em 1918, com o pagamento de um cupão de 1,50 dado a essas obrigações.

A orientação, para a qual chamámos a atenção de V. Ex.^{as}

quando tratámos do 1.º período, manteve-se quasi inalterável, a-pesar-da agitação observada em todos os anos de 1914 a 1919.

De-facto, gastaram-se em trabalhos de primeiro estabelecimento (melhoramentos e material circulante) desde 1914 a 1917, mais de 7,5 % das receitas de exploração. Nos anos de 1918 e 1919 não se pôde manter o mesmo ritmo nestas despesas, mas ainda se dispenderam 2,2 % das receitas, para o que deixou de se pagar cupão ao 2.º grau a partir de 1918. A média anual das despesas com primeiro estabelecimento, referida ao actual valor da moeda, foi de 8.783 contos.

À semelhança do que fizemos para o 1.º período, resumimos alguns dados estatísticos que permitem fazer uma idéia das alterações realizadas entre o primeiro e o último ano dêste período.

- Percurso de trens de passageiros :

4.607 493 km.-trem em 1914

1.793.033 » » » 1919

Menos 2.814.460, ou menos 61 %.
- Velocidades comerciais dos principais combóios :

«Sud-Express»

(até Pampilhosa) . . { 78,00 km. à hora em 1914.

(Não havia em 1919.

Rápido do Pôrto

(até Campanhã) . . { 61 km. à hora em 1914.

47,67 km. à hora em 1919

(com lenha).
- Receitas de exploração :

Nos 6 anos do período :

62.401 contos. . . { 6.857 contos em 1914.

13.526 » » 1919.

Média anual: 10.400 contos.

- Cupões pagos ao 2.º grau :

Verba gasta desde

1914 a 1919 :

2.130 contos . .

{

Em 1914 . . .

» 1915 . . .

» 1916 . . .

» 1917 . . .

» 1918 . . .

» 1919 . . .

}

Frs.

9,50

3,50

3,50

3,50

1,50

0

Média anual : 355 contos.

— Verba gasta em primeiro estabelecimento nos 6 anos :

3.307 contos.

Média anual : 551 contos, isto é, 5,29 % da receita média anual.

— Novo material circulante :

15 locomotivas

35 vagões
- 3) — 3.º período : De 1920 a 1923.

Nestes quatro anos a subida das receitas e despesas desorienta.

Foi a época do descalabro do escudo.

Em 1919 ainda o câmbio médio da libra-cheque foi de 8\$196,6. A partir de 1920 os câmbios médios da libra-cheque foram os seguintes :

1920

1921

1922

1923

18\$32,9

39\$38,4

65\$08,4

109\$71,4

Em 1924 o câmbio da libra-cheque atingiu o máximo dos valores registados — 157\$00 — mas esta cotação creio que só durou um dia. A média do ano foi de 133\$95.

(Continúa no próximo número)

ESPECTACULOS

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21 — «Alfageme de Santarém».

AVENIDA — 21,30 — «Os anjinhos».

COLETE ENCARNADO — Fados e guitarradas.

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Lord Jeff».

POLITEAMA — Filmes de bom agrado.

SÃO LUIZ — Sempre excelentes programas.

TIVOLI — Sempre estreias.

COLISEU — Sessões cinematográficas.

CAPITÓLIO — Parque Mayer.

ODÉON — 21,30 — Programas de bom agrado.

PALÁCIO — 21,30 — Estupendos programas.

CENTRAL — Restauradores.

CONDES — Programas de fino agrado.

LYS — 21 — Programas variados com filmes escolhidos.

CHIADO TERRASSE — 15 e 21,15 — Filmes de grande metragem.

OLIMPIA — Sempre sessões contínuas.

SALÃO PORTUGAL — Travessa da Memória.

PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.

ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.

REX — 21,15 — Filmes de grande agrado.

SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».

IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.

EDEN-CINEMA — Alcântara.

CINE ROSSIO — Programas variados.

CINEMA RESTAURADORES — Restauradores.

CINE ORIENTE — Avenida General Roçadas.

EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 63.

CINE BÉLGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Rêgo).

MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.

JARDIM-CINEMA — Avenida Pedro Álvares Cabral.

BELEM JARDIM — Rua Bartolomeu Dias, 25-27.

CINE-LISBOA — Mouraria.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

106

DE BOM HUMOR

O elogio da mentira

Por REBELO DE BETTENCOURT

Em vão acredito ainda em que a mentira seja um defeito, porque elogiando-se a mentira, prestamos culto imediato e directo à inteligência.

De facto, a verdade é uma coisa banal, irritante, odiosa por vezes, ao passo que a mentira, pelo contrário, é bela e amável.

Para se dizer uma verdade não é preciso pensar; porém, para se inventar uma mentira, é preciso imaginação, malícia, espírito e uma grande coragem. Nem sempre são valentes os que afirmam uma verdade. E muitas vezes é ela o recurso de certos cobardes, de certos reptis, que a utilizam como instrumento do mal.

É claro que ao referir-me à mentira, eu nem de leve desejo aproximá-la duma coisa ignobil que é a calúnia. A calúnia é a arma traiçoeira de ataque das pessoas inferiores. A mentira, porém, é a arma de defesa das pessoas inteligentes.

Tão banal é a verdade que passamos por ela indiferentes e frios, mas, no entanto, quanta emoção nos não causa a mentira quando a sentimos nos versos dum poeta ou a vemos na máscara expressiva dum actor! Pois não é assim? Se não, vejamos: A miséria da rua nem sempre nos arranca um tostão da carteira, contudo um grande actor, ao fazer de mendigo, arranca-nos lágrimas violentas.

Eu detesto as mulheres que dizem verdades, principalmente as verdades indiscretas, e adoro em compensação as mulheres que sabem mentir com elegância, porque são fatalmente — ninguém o duvide! — mais inteligentes e muito mais novas do que as outras...

Um homem que não sabe mentir e fingir que acredita nas mentiras dos outros é um ingénuo que se deixa enganar facilmente por todos.

Eu detesto a verdade porque é ela que nos leva às realidades dolorosas e estúpidas da vida. Mas amando a mentira amável e perturbadora construo para mim um mundo à parte, melhor, em que sendo pobre, me julgo rico, e, sendo rico, me sinto feliz.

Pela verdade, sofrem e morrem os mártires... Mas é pela mentira que as mulheres dominam e escravizam os homens...

A mentira! A verdade! Qual a mais bela, qual a mais feia? E como a mentira é encantadora e voluptuosa na boca duma mulher bonita, e como a verdade é detestável proferida por uma mulher feia!

UMA NOTÁVEL CONFERÊNCIA

A vida da C. P.

Iniciamos hoje a publicação, na íntegra, da notável conferência que o ilustre engenheiro, sr. António de Vasconcelos Corrêa, realizou na Sociedade de Geografia, na noite de 9 de Junho do ano passado, subordinada ao título — «A vida da C. P. desde o Convénio de 1894 — Dificuldades e Soluções». Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e com uma longa experiência de assuntos ferroviários, e, por êsse facto, conhecedor profundo do tema que escolheu e desenvolveu com visão aguda e certa, deu-nos o sr. engenheiro Vasconcelos Corrêa, com a sua conferência, uma alta e oportuna lição de indústria ferroviária.

Publicada em volume, a que numerosos gráficos dão um maior interesse, entendemos, porém, reproduzi-la na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, não só para que, com o seu arquivo, as nossas páginas se honrem, mas, também, para dar conhecimento do seu entrecho àqueles dos nossos presados assinantes que por ventura não tenham assistido à conferência nem lido o volume em que ela se encontra impressa.

Ao sr. engenheiro António de Vasconcelos Corrêa agradecemos muito penhoradamente a oferta e a dedicatória do seu magistral trabalho.

WILLIAM POPE

Com o fim de convalescer do grave acidente de automóvel, de que foi vítima há meses, partiu para Inglaterra, com demorada licença, o sr. eng.º William Pope, respeitável administrador geral da Companhia dos Telefones.

Acorreram ao cais e a bordo do «Almanzora» algumas centenas de pessoas, de todas as categorias sociais.

Figura da melhor sociedade, o sr. William Pope soube grangear, também, de todo o pessoal da importante companhia, que dirige há vinte anos, a melhor, a mais sólida, a mais sincera simpatia. Todos os funcionários, desde o mais categorizado ao mais humilde operário, o veneram e estimam, nêlo vendo todos um verdadeiro «Pai» da numerosa família telefónica. E foi por isso que à largada do «Almanzora» os operários e trabalhadores lhe tributaram uma expressiva e comovente manifestação de simpatia e saudade.

Ao sr. William Pope, que se fez acompanhar de sua esposa, apresentamos os nossos cumprimentos e desejos de breve regresso.

COISAS DA ACTUALIDADE

O ORFANATO FERROVIÁRIO

DO PESSOAL DA C. P.

Uma entrevista com o seu Presidente,
sr. JOAQUIM DOS SANTOS JÚNIOR

Não podia a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, como revista retintamente ferroviária, deixar de se interessar pelas coisas que aos trabalhadores ferroviários dizem respeito.

Assim, nas suas colunas têm sido sempre bem acolhidas as notícias sobre o movimento colectivo de tão laboriosa classe.

Nesta ordem de ideias, sabendo a *Gazeta* da existência do Orfanato do Pessoal da C. P., impunha-se-nos o agradável dever de ir ouvir o seu presidente, o sr. Joaquim dos Santos Júnior, ferroviário a quem se deve a fundação de tão prestimosa instituição de assistência, que quasi em segredo vem desenvolvendo a sua notável acção, que a torna bem credora de todos os nossos melhores louvores.

Ouçamo-lo pois:

— É com o maior prazer que recebo a visita da *Gazeta*, revista tão querida do meio ferroviário, e é reconhecidamente que aceito conceder-lhe, não uma entrevista, para o que tudo me falta, mas alguns esclarecimentos que, oxalá, possam interessar à instituição a que presido.

— Como funciona o Orfanato?

— O Orfanato tem uma massa de 1.500 contribuintes, tendo a dirigi-lo uma Comissão composta de 7 membros a que presido e cujos cargos se encontram assim distribuídos:

Secretário geral — Júlio Martins de Araújo, Secretário adjunto — Filipe Furtado de Mendonça, Tesoureiro — Nicácio Taboada Rodrigues e Vogais — Eduardo Antunes, Lourenço da Costa e Anastácio Antunes, todos esplêndidos colaboradores que ao Orfanato têm dado o melhor do seu esforço e saber.

— Possuem já V. Ex.^{as} algum internato?

— Não sr. — As 21 crianças que protegemos encontram-se internadas a nossas expensas, respectivamente: 2 nas Oficinas de S. José e 19 no Orfanato Escola de Santa Isabel.

— A classe ferroviária tem recebido bem a iniciativa de V. Ex.^{as}?

— Não tanto como seria para desejar.

E a precisar o seu pensamento, o nosso entrevistado diz-nos:

— Por diversos motivos, entre os quais se salien-

tam as más condições económicas em que os ferroviários se debatem e ainda o espírito derrotista que sempre tolhe as mais belas iniciativas, sómente podemos dispôr mensalmente de 1.700\$00, provenientes da cotização, quando a despesa com a manutenção da nossa obra ascende normalmente a 2.500\$00 mensais.

— Há portanto um «déficit» mensal de 800\$00?...

— Que é coberto pelo fundo de reserva que possuímos no valor aproximado a 200.000\$00, provenientes de sorteios e festas que temos levado a efeito, únicos rendimentos de que dispomos.

— Não obstante, V. Ex.^{as} devem sentir-se satisfeitos com os benéficos resultados já obtidos?

— Parece-lhe? — Pois não são da mesma opinião alguns camaradas nossos que encontram sempre motivo para atacar, esquecendo os enormes sacrifícios, canseiras e desgostos que é preciso vencer para conseguirmos manter de pé uma obra que por a todos se destinar, a todos indistintamente devia interessar. Mas acerca da nossa actividade, falará melhor do que eu, o relatório que brevemente faremos publicar.

— E que destino pensam V. Ex.^{as} dar ao capital já amealhado?

— Pensamos empregá-lo na aquisição de uma propriedade de rendimento que nos garanta a manutenção dos nossos pupilos e ainda desenvolver mais a nossa cruzada do bem, sem as graves apreensões que infelizmente pesam sobre as colectividades de assistência privada.

— Não pensam na fundação de um internato próprio?

— Sim, sr. — Porém as circunstâncias não nos aconselham a pôr em prática, pelo menos por agora, essa tão cara e fundamental aspiração, razão porque demos a preferência ao internamento dos nossos pupilos em casas estranhas.

— E, a propósito, devo informá-lo possuir o Orfanato em Albarraque o terreno necessário à sua construção, oferta do desvelado protector, sr. Jorge Campêlo. O objectivo pois que neste momento mais nos prende a atenção é, sem dúvida, a construção da nossa casa.

— E até lá?...

— Vamos fazendo interessar o maior número possível de boas vontades que nos ajudem a levar a bom termo a espinhosa missão a que com amôr metemos ombros. É, em súmula, o que se me oferece dizer-lhe de momento sobre o Orfanato e ainda que só com o apoio de todos, êle pode vir a ser aquilo que nós todos desejamos: — a expressão máxima da solidariedade da classe ferroviária.

E a fechar:

— E já agora deixe que lhe peça o favor de expressar na *Gazeta* a nossa imperecível gratidão a todos aqueles que nos têm dispensado favores, nomeadamente às entidades superiores da C. P. que com as facilidades que nos têm concedido, muito têm contribuído para o bom êxito da nossa missão.

Linhas Portuguesas

Apeadeiro de Sant'Iago de Riba-Ul

O apeadeiro de Sant'Iago de Riba-Ul, situado ao quilómetro 30,700 da linha de Espinho a Viseu, entre as estações de Oliveira de Azemeis e Couto de Cucujães, além do serviço indicado no aviso ao público — A, n.º 90, da Companhia do Vale do Vouga, passou a fazer o despacho de pequenos volumes, ao abrigo da tarifa 8/108 de grande velocidade.

Bilhetes de excursão

Por motivo de ter sido aberta à exploração a nova linha de cintura do Pôrto, compreendendo o trôço desde Leixões a Contumil e a Ermezinde, a Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga publicou o 7.º aditamento à tarifa especial n.º 101, de grande velocidade, referente a bilhetes de excursão com itinerários escolhidos pelos passageiros.

Por êsse aditamento deve considerar-se eliminada da referida tarifa a designação do percurso "Campanhã a Ermezinde" e incluídos os seguintes trôços de linha: De Campanhã a Contumil, 6 quilómetros; de Contumil a Ermezinde, 6; de Contumil a Leixões, 19; de Ermezinde a Leixões, 19.

Transporte de árvores de fruto

A-fim-de evitar os possíveis prejuízos nas árvores desenraizadas dos viveiros, para plantação, a Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga resolveu facilitar o transporte dessas árvores em grande velocidade, levando cada uma o respectivo torrão devidamente encapado e constituindo um só volume.

Para êsse fim, as taxas destas remessas passaram a ser calculadas pelas tarifas de grande velocidade correspondentes a plantas vivas, sendo, porém, tomada, para o cálculo das taxas a aplicar, metade do seu pêso efectivo.

O pêso efectivo de cada árvore com o seu torrão, a transportar nestas condições, não deve ser inferior a 10 quilos.



Caminhos de Ferro Coloniais

BENGUELA

O sr. capitão António José Caria, foi nomeado comissário do Governo junto da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, na vaga resultante do falecimento do sr. capitão de fragata José Francisco Monteiro.

Publicações Recebidas

O Marquês de Pombal acusado e defendido
(Alguns documentos inéditos), pelo
Marquês de Rio Maior.

O distinto escritor sr. João de Saldanha Oliveira e Sousa, Marquês de Rio Maior, a quem se devem alguns estudos interessantes sobre o Marquês de Pombal, acaba de reunir num opúsculo de 78 páginas alguns documentos inéditos, de alta importância, que vêm comprovar o catolicismo do ministro de D. José.

Pesam ainda sobre Sebastião José de Carvalho e Melo ódios políticos e ódios religiosos.

Ainda hoje, alguns eruditos falam tão acerbamente dêle, não como duma figura do passado, que tem de ser estudada, imparcialmente, mas como se se tratasse dum caso pessoal.

Os documentos que o sr. Marquês de Rio Maior traz a público, provam-nos que o Marquês de Pombal não só viveu e morreu católico, mas mereceu, também, a estima e a consideração do Papa Clemente XIV, que lhe ofereceu um excelente retrato a óleo, conservado na sala do presépio do Palácio de Oeiras.

O ministro de D. José prestou serviços à Igreja e no grave desacôrdo que surgiu entre a Curia de Roma e a Côrte de Viena de Áustria desempenhou o papel de medianeiro, tendo concluído, após dois anos de trabalhosas negociações, o famoso tratado de 1747, que restabeleceu as boas relações entre o Papado e o Império.

Êste homem singular, que merecia a confiança do Papa, podia, por ventura, não ser católico?

E então a expulsão dos jesuitas do país?

Se é certo que o Papa, como pretendem alguns historiadores, suprimiu a Companhia *forçado* pelas Potências, o sr. Marquês de Rio Maior vem lembrar-nos que o Breve se refere não só às rogativas e instâncias dos Reis da França, das Espanhas, de Portugal e das Duas Sicílias, para a extinção e supressão total da Companhia, mas, também, às que, no mesmo sentido, dirigiram ao Papa *muitos Bispos e outras pessoas muito conspicuas por dignidades, doutrina e religião.*

No citado opúsculo transcrevem-se cartas inéditas da 1.ª Condessa de Rio Maior, da 1.ª Marquesa de Pombal e outros documentos de reconhecido interesse, que provam que Sebastião José de Carvalho e Melo viveu e morreu católico.

Os jesuitas prestaram altos serviços ao país — mas tanto o Marquês de Pombal como D. José receavam o seu poderio, que aumentava de dia para dia. Daí o desejo de os expulsar. E Bento XIV colaborou com o Marquês.

Agradecemos o exemplar que o seu autor nos ofereceu.

Suíssa, país de indústria

*Portugal e a república helvética devem
estreitar as relações que os unem*

Com o título — «Suíssa país de indústria» — recebemos um número especial do periódico «La Suisse Industrielle et Commerciale», publicado pelo Centro Suíço da Expansão Comercial Zurich e Lausanne.

Todo o texto é em português e nessa publicação encontramos palavras amigas dirigidas a Portugal.

O número que só se destina à propaganda da Exposição Nacional Suíssa, que se realiza de 6 de Maio a 29 de Outubro de 1939, arquiva várias e valiosas colaborações. Trata das relações comerciais entre o Brasil e a Suíssa, defende o intercâmbio comercial suíço-português, apresenta um resumo bem feito da história do Estado suíço, fala-nos da sua literatura, e, finalmente, dá-nos um aspecto de todas as actividades desse país, duplamente admirável pela sua paisagem e pela sua organização social e política.

Entre os seus colaboradores, encontramos o nosso ilustre diplomata, sr. dr. Alberto de Oliveira, que contribuiu com o artigo «A Suíssa vista por um português».

Do artigo — «O Intercâmbio comercial suíço-português» desejamos, pelo seu indiscutível interesse, arquivar alguns períodos.

Depois de relacionar os produtos que a Suíssa apresenta no mercado português, diz-nos o referido artigo :

«A Suíssa é um bom freguês de Portugal. Compra-lhe, em grandes quantidades, produtos alimentícios, substâncias e produtos químicos em bruto, outras matérias primas e alguns artefactos.

As sardinhas portuguesas e as conservas de peixe, perfeitas em qualidade, os ananazes de S. Miguel, as amendoas, os limões, os mariscos, são apreciados pelos entendidos, tanto como os vinhos do Pôrto e da Madeira, de tradições e fama universais.

A essência de terebentina, os produtos farmacêuticos em bruto, os óleos animais não manufacturados, ocupam um lugar importante na exportação portuguesa para a Suíssa, tanto como a cortiça em bruto, as rôlhas e outros artefactos corticeiros.

Podem ainda citar-se as compras de lã em bruto, carapuças de feltro de pêlo, bordados da Ilha da Madeira, celulose, ourivesaria de prata, livros, etc..

Os esforços combinados dos exportadores portugueses e dos importadores suíços poderão fazer aumentar as compras de sardinhas e de conservas de peixe, de amendoas, de vinhos finos do Pôrto e Madeira, da essência da terebentina, da cortiça e «last but not least» dos vinhos comuns, porque os vinhos portugueses não são só bons, mas baratos e podem servir para lotar vinhos de mesa para a venda a copo.»

E observa-se, em seguida, com lucidez :

«Para intensificar a permuta comercial não basta a troca de correspondência, de prospectos e de relatórios. É preciso aproveitar todas as ocasiões para estabelecer o contacto directo entre os produtores e os compradores. Este contacto é, de resto, tanto mais agradável de conservar quanto os dois países, Suíssa e Portugal, têm belezas naturais e riquezas artísticas e históricas, que o negociante por mais atarefado que seja não deixará de admirar, consagrando-lhes alguns dias de repouso do corpo e do espírito. O «Office National Suisse de Tourisme» e o «Touring Club de Portugal», organizações modelares, pelas informações exactas que prestam, oferecem aos viajantes todas as facilidades de modo a que uma estadia, por mais curta que seja, lhes resulte proveitosa em todos os sentidos.»

E o artigo fecha com estas palavras amigas e que encerram um programa :

«Suíssa e Portugal, países de ordem e de trabalho, têm todo o interesse em apertar os laços que os unem e em favorecer as suas trocas comerciais, conservando o sistema actual de pagar directa e livremente, sem entraves de nenhuma espécie, as mercadorias que êles expedem um ao outro.»

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

EFEMERIDES

1888

(Continuação)

1938

1898

1 de Outubro. Reúnem-se em Lisboa os jornalistas estrangeiros, membros do Congresso Internacional de Imprensa.

16 de Outubro. Na Suíça é inaugurada a linha férrea de Gornergrat.
—O Caminho de Ferro Pungue, noticia-se, tem actualmente 43 locomotoras.

1 de Novembro. No Atelier do distinto arquiteto sr. Marques da Silva é apresentado o grandioso projecto da Estação Central do Pôrto ao director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

16 de Novembro. Está-se fazendo uma nova aplicação das pontes militares móveis de aço, adoptadas em França, na engenharia militar.

1 de Dezembro. Movem-se tôdas as influências para a construção de uma linha que ligue S. Pedro da Cova à cidade do Pôrto, servindo o concelho de Gondomar.

16 de Dezembro. Projecta-se fazer no Sud-Express para Alcântara, serviço internacional.

1899

1 de Janeiro. Vai progredindo rapidamente o Caminho de Ferro de Uganda que liga Mombaça ao lago Victória, e que deve bracejar num ramal para o Caminho de Ferro do Alto Egipto.

16 de Janeiro. Diz-se que, entre os projectos a apresentar ao parlamento há um para a construção entre Liverpool e Manchester, duma linha na qual hão-de atingir os combóios uma velocidade de 150 milhas por hora.

1 de Fevereiro. Em duas zonas distintas e separadas pela larga faixa de terreno que se entremeia do Tejo ao Mondego, decidiu o Ministro das Obras Públicas os estudos que mandou fazer sobre futuras linhas férreas a construir no País.

16 de Fevereiro. No trôço de Lisboa à Póvoa efectuou-se a experiência de uma das novas locomotivas

1 de Março.

que a Companhia Real adquiriu na Casa Fives Lille e se destinam a rebocar os combóios rápidos no percurso de Lisboa ao Pôrto. A velocidade alcançada foi da ordem de 60 quilómetros-hora, considerada suficiente, pelo que se encomendaram mais três locomotivas iguais para idênticos serviços.

16 de Março.

Concluem-se quatro viadutos no vale do Lundo. O Caminho de Ferro de Ambaca progride.

—Pensa-se na reorganização dos Caminhos de Ferro do Estado.

1 de Abril.

O irrequieto Cecil Rhodes tem a idea fixa do Caminho de Ferro do Cabo do Cairo.

O ministro da Marinha e Ultramar pensa tirar partido das riquezas do ultramar, favorecendo a sua exploração e tráfego.
—Celebra-se com grande pompa a inauguração da linha de Linares e Almeria.

16 de Abril.

Uma das principais fontes de receita para o Estado e um dos mais produtivos factores de riqueza para a província de Moçambique é o Caminho de Ferro que vai de Lourenço Marques ligar-se na fronteira à rede ferroviária do Transval.

1 de Maio.

Há uma questão entre o Governo e a Companhia da Beira Alta que dêle exige indemnizações, fundando-se em que houve erros no traçado da linha.

16 de Maio.

Noticia-se o falecimento de um dos mais antigos e inteligentes empregados da Companhia dos Caminhos de Ferro: João Echaves, chefe de exploração da Companhia Nacional.

1 de Junho.

Está em conclusão o Caminho de Ferro que deve ligar Mirandela à Foz do Tua e ao Pôrto.

1 de Julho.

A Companhia Ferroviária de Mossâmedes submeteu à aprovação do Ministério da Marinha um novo projecto de contrato para a construção da linha Pôrto Alexandre ao Humbe.

16 de Julho.

Na rede da Grã-Bretanha a estatística dos

- acidentes sucedidos em 1898 acusa um aumento considerável sobre o ano de 1897.
- 1 de Agôsto.* Na Companhia Real acaba de ser introduzida uma medida de verdadeira vantagem para o pessoal.
- 16 de Agôsto.* Foi concedida à Câmara de Sintra a exploração da linha de Sintra a Colares.
- 1 de Setembro.* Faz-se a tentativa de construção da linha ferroviária Guimarães a Famalição.
- 16 de Setembro.* Foi inaugurado festivamente o troço da linha de Luanda a Ambaca.
- 1 de Outubro.* É publicada a nova organização dos serviços de fiscalização dos Caminhos de Ferro, que veio substituir-se à organização de 1893.
- 16 de Outubro.* Vai ser incluída no plano geral ferroviário a parte do território dentre os rios Mondego e o Tejo.
—Partiu para Bragança o Sr. Engenheiro Coronel Lacerda com o fim de proceder ao restabelecimento do traçado do caminho de ferro de Mirandela a Bragança.
- 1 de Novembro.* A lei de 14 de Julho estabelece as bases que hão-de regular a concessão e a construção das linhas complementares da rede geral do País.
- 16 de Novembro.* É feita a proposta da autonomia administrativa dos Caminhos de Ferro do Estado.
—Os estudos da rede ferroviária na ilha de S. Tomé têm prosseguido com regularidade.
- 1 de Dezembro.* Pensa-se na construção e exploração das linhas férreas ao norte do Douro, que perfazem a totalidade de 306 quilómetros.
- 16 de Dezembro.* É aplicado nas locomotivas o aço níquel que tão bons resultados tem dado nos eixos e couraças.
- 1900
- 1 de Janeiro.* O «Elvense» continúa a agitar a questão da linha férrea que une aquela cidade com Estremoz.
- 16 de Janeiro.* Começaram a usar o novo uniforme os moços de fretes em serviço nas estações de Lisboa, da Companhia Real.
- 1 de Fevereiro.* Custou a vida a 28 pessoas o desastre dum tranvia eléctrico de Shelton, próximo de Stratford, no estado de Conecticut.
- 16 de Fevereiro.* A Companhia do Norte de França acaba de pôr em circulação um comboio a que dão a sugestiva denominação de Comboio Relâmpago, cuja velocidade é superior à de todos os expressos da Europa.
- 1 de Março.* Foi aprovado o plano geral das vias férreas a construir ao norte do Mondego.
- 16 de Março.* A Companhia Real pensa em estabelecer comboios especiais para os sábios estrangeiros que vêm a Portugal assistir ao eclipse do sol.
- 1 de Abril.* Abriu à exploração o troço da linha ferroviária entre Algôs e Poço Barreto.
- 16 de Abril.* Vários jornais publicam a sentença do Tribunal Arbitral sobre a questão de Lourenço Marques, traduzindo-a em Português.
- 1 de Maio.* O Centro Comercial do Porto pediu à direcção do Minho que estabeleça, como experiência, uns comboios tranvias nas proximidades da cidade.
- 16 de Maio.* O pessoal do Minho e Douro pediu ao conselho de administração dos Caminhos de Ferro de Estado que fôsse extensiva às famílias a concessão de bilhete de identidade.
- 1 de Junho.* Fôram dadas empreitadas da linha férrea entre a praia do Lobito e Caconda, sem que para isso se procedesse à devida arrematação.
- 16 de Junho.* Já estão assentes as vias da linha da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, no percurso entre Santa Apolónia e Santo Amaro.
- 1 de Julho.* A Câmara Municipal aprova os projectos definitivos da construção do Ascensor do Carmo.
—Um dos primeiros despachos do novo Ministros das Obras Públicas, Pereira dos Santos, foi aprovar o ante-projecto de dois lanços de Caminhos de Ferro de Faro a Tavira.
- 16 de Julho.* Por telegrama recebido sabe-se que o primeiro comboio de via longa, substituição da antiga via estreita tinha chegado à Beira.
- 1 de Agosto.* Faleceu o conselheiro do Estado, sr. Barjona de Freitas, que ocupava ultimamente o cargo de administrador da Companhia Real dos Caminhos de Ferro e antigo director da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.
- 16 de Agosto.* Na Fábrica Brooks estão a construir-se para a Lake Shore e Michigan Southern Railway onze locomotivas para comboios de passageiros com 10 rodas.
- 1 de Setembro.* Começou, no Porto, o serviço directo entre a rua de Gonçalo Cristovão e Cadôços. As viagens ferroviárias são de 30 em 30 minutos.
- 16 de Setembro.* Foi aprovado o projecto do prolongamento da Linha Férrea Americana do Dáfundo com os novos carris e com a via dupla.
- 1 de Outubro.* Toma-se conhecimento que no Brasil há 63 linhas de Caminhos de Ferro exploradas, representando uma extensão de 14.801 quilómetros.
—Prosseguem os trabalhos de colocação da 3.^a via entre Alfarelos e Coimbra. Os transportes de pedra britada, das pedreiras de Chão de Maças, para Coimbra, são avultados, computando-se em cerca de 32 vagões diários.

16 de Outubro. Em Barcelona constituiu-se uma empresa para construir um tranvia eléctrico desde a porta da Paz ao Cemitério Novo.

1 de Novembro. As autoridades militares inglesas, para satisfazer as necessidades da industria aurífera, iniciaram a construção de duas linhas férreas no Transvaal.

16 de Novembro. A Administração das linhas do Estado está pensando na aquisição de freios de vácuo para os seus combóios.

1 de Dezembro. No cruzamento da estrada de S. Francisco (Barreiro) está-se concluindo a construção dum apeadeiro.

16 de Dezembro. O sr. Engenheiro Vasconcelos e Pôrto está procedendo a uma vistoria ao estado da linha em construção paralizada entre Coimbra e Lousã.

1901

1 de Janeiro. Morre um dos homens mais notáveis do País-Luciano Cordeiro, administrador, por parte do Governo, na Companhia dos Caminhos de Ferro da Zambézia.

16 de Janeiro. De S. Tomé informam que estão concluídos os trabalhos de campo com relação aos dois primeiros troços na extensão total de cerca de 26,5 quilómetros.

1 de Fevereiro. Para desta vez, e parece que por largo tempo, o elevador de S. Sebastião da Pedreira.

16 de Fevereiro. É pedida a construção de uma linha americana de tracção a vapor entre Guimarães e Vila Nova de Famalicão.

1 de Março. Vão ser criadas duas escolas industriais junto das oficinas dos Caminhos de Ferro, no Barreiro, e em Campanhã, no Pôrto.

16 de Março. A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta cria uma Caixa de Aposentação para o seu pessoal.

1 de Abril. Uma companhia inglesa apresenta uma proposta para a construção do Caminho de Ferro de S. Miguel às Furnas e à Ribeira Grande.

16 de Abril. Projecta-se a formação de uma Companhia que construa e explore uns Caminhos de Ferro de via reduzida entre Sezimbra e Azeitão.

1 de Maio. Está feito o depósito de garantia para a concessão das linhas do Vale do Vouga.

16 de Maio. Foi enviado ao Conselho Técnico de Obras Públicas um pedido da direcção da exploração do Caminho de Ferro para a Companhia Real poder assentar uma segunda via entre Espinho e Gaia.

1 de Junho. O Concelho da rede do Estado está tratando de estudar o meio de construir a

linha Pias a Moura, de tanta utilidade para uma parte do nosso Alentejo.

16 de Junho. O Governo aceita a proposta para a construção do novo Caminho de Ferro de Bragança.

1 de Julho. Parece segura a construção do Caminho de Ferro do Cabo ao Cairo.

16 de Julho. Aprova-se o projecto do primeiro lanço, entre o quilómetro 13.603 da linha do Sul e a margem direita do rio Coia.

1 de Agosto. Anuncia-se para muito breve a construção da linha ferroviária de Mirandela a Bragança.

16 de Agosto. Foi inaugurado o serviço dos combóios expressos de Lisboa a Caldas da Rainha.

1 de Setembro. Foi à praça a empreitada da construção do primeiro lanço do ramal Barreiro Cailhas.

—Está estabelecido pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro um serviço diário de carruagens mixtas de 1.^a e 2.^a classe, directos entre Lisboa e Hendaia.

16 de Setembro. A Associação Comercial de Evora pediu ao Governo a continuação da linha férrea que liga Estremoz com as linhas do Norte e Leste.

1 de Outubro. Na estação do Rossio está sendo construída uma nova linha para resguardo de carruagens.

16 de Outubro. Foi superiormente determinada que a concessão da linha do Vale do Corgo fique sem nenhum efeito.

1 de Novembro. Pensa-se numa disposição regulamentar, recomendando a proibição de fumo nas carruagens, a exemplo do que se faz em França.

16 de Novembro. Foi aprovada a variante da linha Pias a Moura, compreendendo o ramal da estação desta vila à povoação.

1 de Dezembro. Está completamente reedificada a estação da Póvoa e reedificaram-se as de Alvêrca, Azambuja e Reguengos.

16 de Dezembro. As Companhias interessadas no serviço directo Paris-Lisboa combinaram um serviço directo de mercadorias de pequena velocidade entre Paris, Lisboa e Pôrto, gastando 9 dias prefixos em trânsito.

1902

1 de Janeiro. Chega a Lisboa mais uma das locomotivas que a Companhia Real encomendou à importante fábrica Fives-Lille, para serviço de combóios rápidos.

16 de Janeiro. Vai ser substituída a linha actual da Pampilhosa ao Pôrto por carris de 40 quilogramas por metro corrente neste percurso,

completando-se assim toda a linha Lisboa-Pôrto com carris deste peso.

1 de Agosto.

Fôram superiormente aprovados os projectos de habitações destinadas a empregados da Companhia Real, próximo das Estações.

1 de Fevereiro. Abre ao público o troço, de 6 quilómetros, da linha do Sul no ramal de Tunes a Portimão, compreendido entre a estação do Poço Barreto.

16 de Agosto.

Vai assentar-se uma nova linha de serviço na estação de Faro.

16 de Fevereiro. A Companhia de Moçambique vai mandar construir uma linha Décauville, para o serviço urbano da Beira.

1 de Setembro.

O Caminho de Ferro de Quelimane na Maquival começa já a produzir saldo a favor da Companhia Zambésia.

1 de Março. O sr. capitão-tenente da Armada, reformado, Frederico António Pereira, requereu patente de invenção para uma nova disposição de rolamento a que deu o nome de «Trivia».

16 de Setembro.

Prosseguem activamente os trabalhos de construção da linha de Vendas Novas.

—Vai proceder-se brevemente à construção do Caminho de Ferro de Quelimane ao Ruó.

1 de Outubro.

Assinala-se o progressivo desenvolvimento do tráfego Comercial em Lourenço Marques.

16 de Março. Foi aprovada oficialmente a construção do apeadeiro de Canelas na linha do Norte, entre a estação de Estarreja e Cacia.

16 de Outubro.

Já está pronto a ser corrido para o seu definitivo lugar o taboleiro metálico junto à estação de Campanhã.

1 de Abril. Foi requerida a construção de uma linha eléctrica sobre a estrada de Guimarães a Braga.

1 de Novembro.

Chega a Lisboa o rebocador «Tavares Trigueiros» destinado ao serviço dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.
—É requerida a concessão de construção e exploração da nova linha do Minho.

16 de Abril. Projecta-se estabelecer que os comboios que fazem serviço entre Nova-York e S. Francisco percorram todo o trajecto sem uma só paragem.

16 de Novembro.

Foi requerida a concessão de construção da linha Faro a Loulé.

1 de Maio. A Imprensa diz que foi assinado em Paris o contracto para a Constituição da Companhia, para a exploração e construção da linha do Vale do Vouga.

1 de Dezembro.

É aprovado o projecto do segundo lanço do prolongamento de Faro a Vila Real de Santo António.

16 de Maio. Realiza-se a substituição de alguns pontões na linha férrea de leste, entre as estações de Vila Franca e Carregado.

16 de Dezembro.

Vai ser inspeccionado e aberto à exploração o troço da linha de Silves a Portimão.
—Estão prontos os pilares de encontro da ponte de Muge.

1 de Junho. A direcção dos Caminhos do Sul vai estabelecer uns comboios de Silves para Faro, além do da manhã, indo entroncar em Tunes com o comboio mixto de Beja para aquela cidade.

1 de Janeiro.

Vai ser aberta à exploração mais um lanço do ramal de Portimão, compreendido entre as estações de Silves e Portimão (margem esquerda).

16 de Junho. Trabalha-se com grande actividade na construção da linha de Vendas Novas.
—Na estação de Campolide estabelece-se uma junção transversal que liga directamente a estação de Santa Apolónia com a de Alcantara.

16 de Janeiro.

Foi dado o parecer favorável à construção da linha de Sintra a Cascais.

1 de Julho. Acham-se concluídos os estudos do Caminho de Ferro do Pôrto Alexandre ao Humbe.

16 de Julho. Abre-se concurso para a construção do Caminho de Ferro da Régua a Vila Real e Chaves até à fronteira Espanhola.

1903

(Continúa).

Engraxe só com

MIMI

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.^{da}
Avenida 24 Julho, 16



LISBOA

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Fevereiro de 1899

Commissão de Tarifas

Reuniu no dia 21 esta comissão, sendo presentes e apreciados diversos pareceres sobre assumptos da sua alçada.

O sr. Cabral Couceiro apresentou tres relatorios sobre: uma representação da companhia Tavirense de Moagens e Massas pedindo para lhe ser extensiva ás estações entre Messines e Faro a classe A da tarifa especial n.º 2 de p. v. do sul e sueste; um requerimento da companhia de Massas e Moagens de Beja pedindo alterações na tarifa especial n.º 2 p. v. do sul e sueste, e a proposta do sr. director dos caminhos de ferro do Minho e Douro para reduzir a tarifa n.º 4 de g. v. (bilhetes de assignatura) a 75%, tão sómente para os empregados da companhia real e com a reciprocidade de concessão.

Foram todos approvados.

O sr. Le Cocq tambem apresentou tres pareceres, que foram approvados sobre: Projecto de tarifa N. B. n.º 3 de g. v. da companhia da Beira Alta, combinada com a companhia real.

Projecto da tarifa P. n.º 4 de g. v. da companhia de Guimarães.

Projecto de tarifa P. n.º 3 de g. v. da companhia real dos caminhos de ferro, combinada com os caminhos de ferro do Minho e Douro.

O sr. João Joaquim de Mattos leu um parecer sobre a proposta da companhia real para substituir a tarifa especial n.º 1 nas linhas de Torres á Figueira e Alfarellos pelas especiaes que são já hoje applicaveis nas outras linhas da companhia, nas quaes algumas modificações são introduzidas no sentido de baratear alguns preços.

Foi approvedo.

Por parte do senhor Almeida Eça foi presente relatório sobre a tarifa E. P. n.º 6 combinada com a companhia de Alicante, para o transporte de breu, sendo igualmente approvedo.

Nada se resolveu sobre a apreciação de varios contractos, porque entre os membros da comissão ha opiniões contrarias a este respeito, discutindo-se por isso muito o assumpto, e ficando ainda pendente para outra sessão.

Linhas Portuguezas

S. Pedro da Cova. — Uma comissão, composta dos srs. presidente da camara municipal e administrador do concelho de Gondomar, bem como de varios proprietarios no mesmo concelho, procurou ha dias o sr. dr. Sousa Pinto, deputado pelo Porto, pedindo-lhe a sua interferencia junto do

sr. ministro das obras publicas para que a breve trecho esta linha se traduza em realidade, em harmonia com o traçado indicado na representação da camara municipal de Gondomar.

O sr. dr. Sousa Pinto prometteu empregar o melhor dos seus esforços em conformidade dos desejos da comissão.

Trez comissões de proprietarios de Rio Tinto, Fanzeres e minas de Ervedosa foram ha dias pedir ao sr. governador civil do Porto que se interessasse por que a nova via ferrea em estudo comece em Rio Tinto e siga a S. Pedro por Fanzeres, no que se demonstram vantagens n'uma representação pelas mesmas comissões dirigida a Sua Magestade.

Porto Alexandre. — Sobre o projecto d'esta linha foi mandado ouvir a junta consultiva do Ultramar.

Urbana do Porto. — Dizem d'aquella cidade que se espera que em abril proximo fiquem concluidos os trabalhos do tunel D. Carlos. A grande massa de terra e pedra que defronta com as duas boccas já está sendo removida.

Fornecimento de wagons. — Foi concedido pelo sr. ministro das obras publicas prorrogação do praso para que os srs. Campos & Moraes, proprietarios da importante fabrica «A Constructora», do Porto, possam fornecer os wagons para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Parede a Oitavos. — Diz uma folha que o sr. conde de Moser requereu a concessão d'um tramway electrico que, partindo da estação do caminho de ferro em Parede, irá até Oitavos, passando por S. João do Estoril, Estoril e Cascaes.

O respectivo projecto d'esta linha, que já está elaborado, foi, ou vae ser, presente ás estações competentes.

Apeadeiro de Castedo. — Este apeadeiro, na linha do Douro, vae ser aberto á pequena velocidade.

Rapidos e expressos. — Podemos dar aos viajantes a grata noticia de que, naturalmente já este mez, serão estabelecidos os rapidos entre Lisboa e Porto

e os expressos entre Lisboa e Medina.

Mormugão. — O accordo com a linha ingleza vae produzindo os seus naturaes efeitos nas receitas d'esta linha.

O boletim da semana finda em 24 de dezembro apresenta os seguintes resultados:

Receita em 1898	8.936 rupias
» » 1897	3 648 »
A mais em 1898	5 288 »

Isto é, um augmento de 145 por cento.

Ascensores de Lisboa. — Começa hoje a nova tarifa em que são subidos os preços das carreiras em todas as linhas, excepto na da Graça.

Parece-nos que a companhia terá que se arrepender. Por exemplo: Estando no Rocio e querendo ir a S. Roque, com o elevador a 20 réis, qualquer ia á Avenida tomal-o. Por 30 réis poucos irão, preferindo ir pelo Chiado a pé.

Se se der mal, *con su pan se lo coma*.



A Victória de Berlim

Foi fundada em 1853

especialmente para riscos de caminho de ferro: : :

Hoje

mercê das garantias oferecidas pelas suas modalidades de seguros de vida, todos podem viajar, sem receio que uma fatalidade leve a desgraça ao seu lar. : : :

A VICTÓRIA DE BERLIM

possui um activo de cerca de
TRÊS E MEIO MILHÕES DE CONTOS
e administra uma carteira de seguros superior a
DEZ MILHÕES DE CONTOS

Direcção para Portugal:

RUA DE S. JULIÃO, 190
LISBOA

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 8, II série, de 10 de Janeiro, publica o seguinte :

Por portaria de 29 de Dezembro findo, anotada pelo Tribunal de Contas em 2 do corrente mês, não sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257 :

Luiz Ferreira Lima, pagador de 1.ª classe do quadro permanente — desligado do serviço para efeitos de aposentação nos termos do disposto no § 1.º do artigo 7.º do decreto n.º 16:669, de 27 de Março de 1929, a contar de 21 de Dezembro findo, data em que foi julgado incapaz pela junta médica da Caixa Geral de Aposentações.

Por despacho de 4 de Janeiro :

Luiz Xavier de Meireles e Vasconcelos, fiscal de 2.ª classe do quadro transitório — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 5 de Janeiro de 1939. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Para os devidos efeitos se publica que, por despacho ministerial de 5 do corrente, foi autorizado o abono de horas extraordinárias, a partir de 2 do corrente ano, ao pessoal menor da Direcção Geral de Caminhos de Ferro abaixo discriminado, devendo a respectiva despesa ser paga por conta da verba do capítulo 10.º, artigo 2.º, do orçamento para o corrente ano económico.

Manuel das Neves.
João Firmino Rocha.
João António Calçador.
Júlio Alves de Almeida.
Júlio Fernandes.
Joaquim Henriques de Lemos.
Júlio Augusto.
José das Neves.
António Vieira.
Adriano Lopes de Abreu Castelo.
Mário Vieira.

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

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 6 de Janeiro de 1939. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.



Kern
AARAV
SUISSE

A última criação do Dr. H. Wild, para poligonometria, triangulação secundária e outros trabalhos. Novos e importantes dispositivos permitindo um trabalho mais rápido e preciso.

TEODOLITO D K 1

À venda em todas as casas da especialidade

AGENTES EM LISBOA
CARLOS GOMES & C.ª L.ª
15, Rua dos Fanqueiros

"DA ALFAIATARIA, 1.ª CASA DAS BANDEIRAS"
1932 Grande Exposição Industrial Portuguesa 1933

CASA DAS BANDEIRAS
DE ALVARO
RUA DOS
CORREIROS
149-151
LISBOA

RESIDENCIA-Rua dos Doutadores, 202. 1.º D.
Stand n.º 377 Expositor N.º 954 Stand n.º 377

JOSÉ SANTOS, L.ª

Compra e venda de propriedades
RUSTICAS E URBANAS

Administração e recebimento de rendas

Colocação de Capital sobre Hipotecas

R. DOS CORREIROS, 101-1.º

LISBOA—PORTUGAL


TELEFONE 27616

MANUAL
DO
VIAJANTE
EM
PORTUGAL

Telefone 20158

*A 7.ª edição a sair
na corrente ano*

Rua da Horta Sêca, 7 - LISBOA

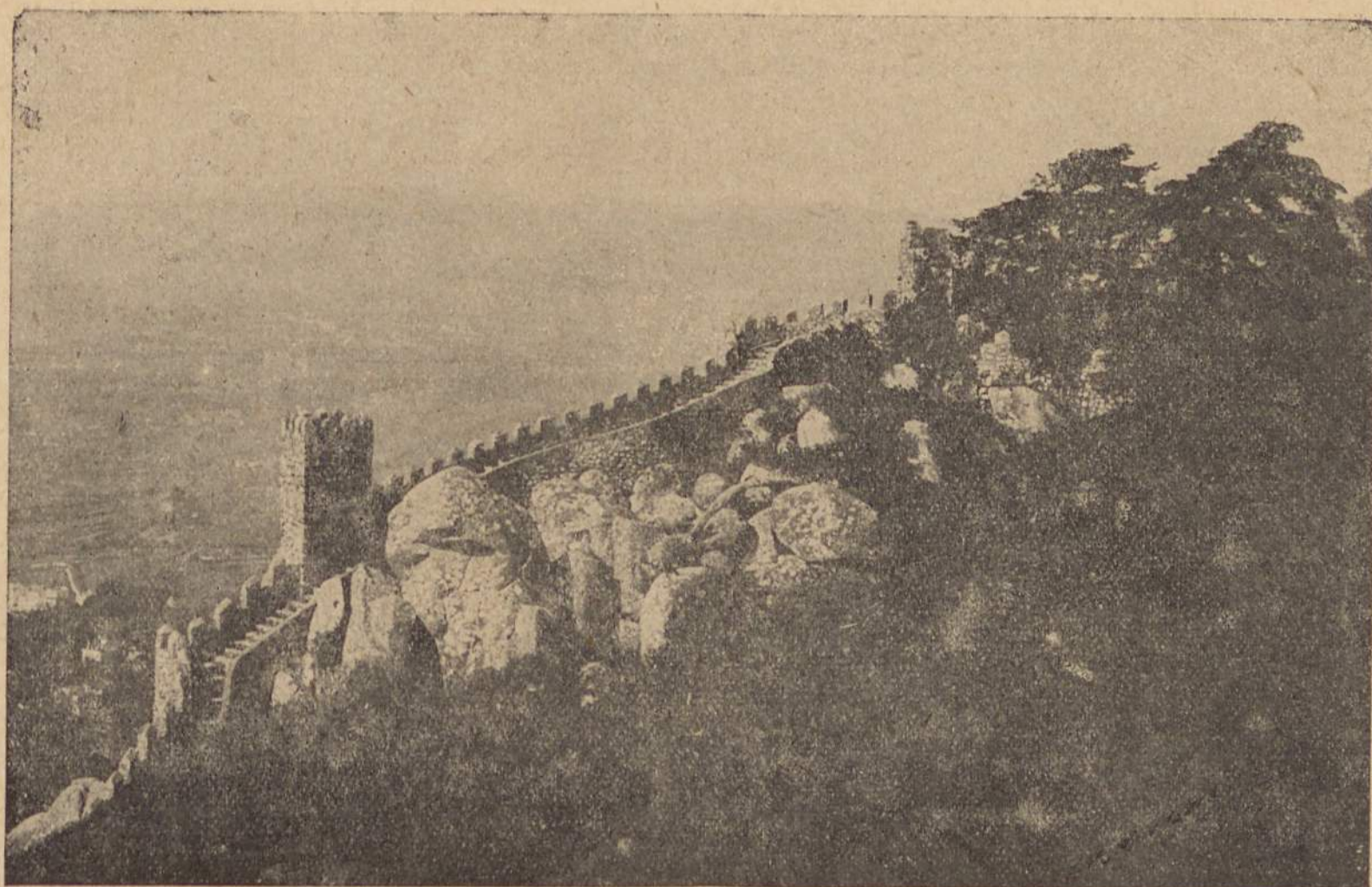


O tempo passa...
...mas os saltos **GALO** ficam!

prefira pois os saltos **GALO**

Leacock (Lisboa), L.ª

AVENIDA 24 DE JULHO, 16
LISBOA



SINTRA—CASTELO DOS MOUROS