

# 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; Pôrto  
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 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

Sintra, Castelo dos Mouros. — De bom humor,  
por REBELO DE BETTENCOURT. — Valiosa  
monografia histórica, pelo Eng.º J. FER-  
NANDO DE SOUSA. — Os transportes na  
Colónia de Moçambique no ano de 1935-36, pelo  
Coronel de Eng.ª ALEXANDRE LOPES GAL-  
VÃO. — Monumento ao Dr. António Augusto da  
Silva Martins. — A vida da C. P. desde o Convé-  
nio de 1894, pelo Eng.º ANTÓNIO DE VAS-  
CONCELOS CORRÊA. — As nossas bodas de  
ouro e a imprensa da Madeira. — Hugo Rocha. —  
Ecos & Comentários, por SABEL. — Há quarenta  
anos. — Espectáculos. — Parte oficial. — Ordem  
dos Engenheiros. — Efemérides. — Publicidade.

---

1 9 3 9

ANO 51.º

16 DE FEVEREIRO

NÚMERO 1228

## 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  
Engenheiro AVELAR RUAS  
ANTONIO MONTEZ

## DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON  
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOPREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS  
AVULSO

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



## DE BOM HUMOR

## Em louvor dos nossos inimigos

Por REBELO DE BETTENCOURT

Não desgosto de cultivar de vez em quando o meu paradoxosinho. Não é porque sinta prazer em ter uma opinião diferente da comum entre os homens, mas para me aproximar um pouco mais da verdade. Elogiei, há dias, a mentira e entreteci-lhe uma corôa de rosas. Hoje apetece-me louvar os nossos inimigos.

Os homens ilustres, os homens de acção, os que conseguem na vida uma posição de relêvo, não podem passar sem inimigos. São tão necessários à nossa glória como os nossos melhores amigos. Se êstes nos amparam com a sua estima e solidariedade, os outros, porém, estimulam-nos com o seu ódio, com o seu mesquinho e irrisório desdem, para as grandes batalhas da vida.

Um homem que não tem inimigos e de quem nunca se fala mal, é um pobre diabo inofensivo, sem iniciativa, sem coragem para fazer a mais pequena afirmação. É sempre um tímido. Faltando-lhe a coragem para dominar, sente um prazer enorme em ser conduzido. Não pensa por si próprio, raciocina comodamente pelos outros. É o homem de palha.

Os nossos inimigos honram-nos. Para se vencer em qualquer coisa, na política, nas armas, na literatura e até no jôgo das damas, é preciso ter obstáculos. Quando não houver obstáculos impõe-se a necessidade absoluta de inventá-los. E porquê? Porque as glórias fáceis são sempre glórias efêmeras.

Uma vez, num serão, ouvi, num grupo de senhoras, em que havia algumas horríveis, falar imensamente mal duma outra que ainda não tinha comparecido. Umas opinavam que ela era pretenciosa, outras afirmavam que ela era deselegante, outras ainda que ela era antipática. Quando, pouco depois, ela chegou, finalmente, fiquei deslumbrado. E por um pouco não me apaixonei perdidamente por ela. Era a mais bela e a mais inteligente de todas. E porque era a mais bela, e porque a sua superioridade se impunha a quem quer que fôsse, as outras desdenhavam-na e temiam-na. E tentavam por isso derrotá-la, diminuí-la com as suas apreciações injustas.

As mulheres só elogiam as que não lhes fazem sombra. E, assim, em outro serão, ouvi falar de uma rapariga com muita simpatia. Quando vim a conhecê-la, perdi logo o interesse. Não era feia, mas meia dúzia de palavras foi o suficiente para que eu chegasse à melancólica conclusão de que ela, apesar das suas boas qualidades, não era nem peixe nem carne, muito embora os aperitivos sejam constituídos por fatias de carne e filetes de peixe.

Inimigos... Amigos... Estes, às vezes, não sabemos se o serão ou não. Os inimigos, porém, é que algumas vezes deixam de o ser.

# VALIOSA MONOGRAFIA

# HISTÓRICA

Origens, fundação e evolução da C. P.

:-: por Jorge Fernando Teixeira :-:

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

Sob os auspícios da C. P. foi publicado pelo sr. Jorge Fernando Teixeira um excelente volume de 192 páginas, em que faz a história resumida da nossa principal Companhia de Caminhos de Ferro.

Foi esse trabalho efectuado por determinação do distinto engenheiro Branco Cabral, secretário geral da C. P.

Apesar de quasi decorrido um século da vida acidentada dos nossos caminhos de ferro, não existe, além dos livros valiosos, mas incompletos de Frederico Pimentel e Manito Tôrres, uma história completa e actualizada da nossa rede ferroviária, que de longe se compare com a obra monumental de Picard *Les chemins de fer en France*. Além dos livros indicados e da colectanea de documentos da C. P., publicada pelo seu secretário geral, Pedro Diniz, há apenas a colecção da Legislação da especialidade, publicada por Graça Fino e que vem até 1912 apenas e vários estudos fragmentares na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Seria preciso extrair dos nossos arquivos parlamentares o resumo das discussões que nas Camaras se travaram em torno das várias providências relativas aos caminhos de ferro, e recorrer aos relatórios das diversas empresas, trabalho de compilação que está por fazer.

Esse estudo em relação à C. P. vem fazê-lo resumidamente o sr. Jorge Teixeira em narrativa sobria, bem redigida e abundante nas informações prestadas.

Vamos dar dela ideia sucinta.

\* \* \*

Num primeiro capítulo faz-se a história resumida das origens dos nossos caminhos de ferro, desde a malograda tentativa da Companhia das Obras Públicas de Portugal, de 1944 a 1946 até à rescisão do contrato Morton Peto em 1859. Dá-se conta da vida efêmera da Companhia Central Peninsular e da construção e exploração do primeiro trço da linha de Leste, de Lisboa à Ponte da Assêca, com 68 quilómetros, cujo primeira parte até o Carregado foi inaugurado em 1856.

O capítulo II narra a fundação da C. P., derivada do contrato Salamanca de 12 de Setembro de 1859 e assinalada pela adopção da via espanhola de 1<sup>m</sup>,67 em substituição do normal de 1<sup>m</sup>,44 até então aplicada no trço de Lisboa à Ponte da Assêca e também na linha do Barreiro a Vendas Novas e seu ramal de Setúbal e cuja via foi alargada.

Há divergência na data do contrato da que indica o livro de Legislação de Fino, em que figura a de 12 de Setembro e não, 14 como no livro do sr. Teixeira. Também se dá conta, neste, do Decreto de 20 de Junho de 1860, pelo qual se considerou legalmente constituída a Companhia, cuja duração de 99 anos prevista nos Estatutos se conta dessa data. Esse diploma não figura no livro de Fino. Deve-se notar que o praso da concessão das linhas do Norte e Leste tem a sua origem na aprovação do contrato de 12 de Setembro de 1859 pelas Côrtes, o que se efectuou pela Carta de lei de 5 de Maio de 1860. Vai pois a 4 de Maio de 1859.

\* \* \*

O capítulo III dá conta da vida da Companhia desde a sua constituição até à nomeação de uma Comissão Administrativa em 1892, acto administrativo preparatório do Convénio de 1894.

Foi um período de grande actividade, em que se construíram as diversas linhas, se emitiram as acções e obrigações por numerosas séries. Por isso é particularmente interessante esse capítulo, em que se mostra com minuciosidade, embora resumidamente, o que foi a vida acidentada da C. P. num período capital da sua existência.

O capítulo IV, *Suspensão de pagamentos e Convénio de 1894* narra as consequências do grande labor do período anterior, a que não correspondeu o desenvolvimento económico do país e portanto o tráfego antevisto para as diferentes linhas.

Dá-se conta das fases por que passou a elaboração do Convénio até à aprovação dos novos Estatutos, caracterizados pela intervenção do Governo na administração e pelas funções atribuídas ao *Comité* de Paris.

O capítulo V refere-se ao período que vai da promulgação do Convénio até à Grande Guerra. Vemos sucederem-se na Direcção da C. P. quatro engenheiros franceses até que pelo advento de Ferreira de Mesquita se nacionalizou de novo esse cargo.

A situação da Companhia melhorou pelo incremento do tráfego e os serviços de exploração progrediram notavelmente.

A implantação da República abriu um período de agitação e de greves ruinosas.

O capítulo VI abrange o período de 1914 a 1927, em que se referem rapidamente as repercussões do estado económico e financeiro geral e das perturbações originadas pela Guerra na vida da Companhia.

Tiveram que ser aumentadas as tarifas mediante sobretaxas. Houve que providenciar acerca da situação dos credores alemães.

Refere-se a cedência da linha de Cascais e a sua electrificação e a construção do ramal de Tomar.

Dá-se conta das dificuldades ocorridas do aumento sucessivo das sobretaxas, sempre tardias e inferiores às exigências económicas, até que em 1924 se entrou no regime dos multiplicadores.

Nos últimos anos deste período a situação financeira da Companhia melhorou notavelmente e no fim dêle preparou-se o arrendamento, por ela, dos Caminhos de Ferro do Estado.

O capítulo VII, consagrado a essas linhas, mostra o serviço prestado pela C. P. com o respectivo arrendamento e faz a resenha dos factos relativos à transferência das mesmas até 1937.

Sobreveio entretanto a crise, de gravidade crescente para os caminhos de ferro, agravada pela concorrência da camionagem, o que levou a C. P. a entabular negociações para a modificação do regime dos C. F. E.

O capítulo VIII dá conta dessa crise que fez malograr o projecto de electrificação, tão útil e necessária, das linhas suburbanas de Lisboa, e das vicissitudes da conversão das obrigações, concomitante da reforma dos estatutos, aprovada em 31 de Dezembro de 1931.

Enumeram-se os principais tópicos da nova lei orgânica, a qual constituiu uma reforma inteligente e adaptada às circunstâncias.

O capítulo IX, *Na vigência do novo convénio*, narra as peripécias judiciais com os credores em França derivadas da legislação ali promulgada, estando pendente o recurso à *Cour de Cassation*.

O mesmo capítulo refere a venda de terrenos marginais do Tejo ao longo da linha de Cascais. Ocupa-se também dos resultados da exploração nestes últimos anos e da compressão de despesas que tem sido preciso efectuar.

Como síntese desta rápida e bem elaborada resenha histórica vem o capítulo X, *O passado e o futuro*, relembrar a vida atribulada dos caminhos de ferro entre nós, agravada pelo critério que em geral o Estado adoptou para com eles e o seu relativo abandono perante a concorrência desenfreada da camionagem.

Enumeram-se as causas de empobrecimento das linhas, cuja acção ocorreu sucessivamente: vicissitudes políticas, crise financeira, a Grande Guerra, a concorrência de camionagem.

Lembram-se em confronto os serviços prestados pelos caminhos de ferro e especialmente pela C. P..

Fecha o livro com uma afirmação de esperança.

Completa-o a lista dos administradores da C. P. desde a fundação até hoje.

\* \* \*

Merece louvor o trabalho do sr. Jorge Teixeira que assim elaborou excelente, bem redigido e criterioso resumo da história da C. P., o nosso principal organismo industrial.

# Os transportes na Colónia de Moçambique

## no ano de 1935-36

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

**S** AÍU agora da imprensa o relatório dos serviços de transportes em Moçambique, referente ao ano económico de 1935-1936, abrangendo um período de 18 meses. O relatório aparece bastante atrasado na publicação, mas foi elaborado em devido tempo, pois tem a data de Fevereiro de 1937.

O autor do relatório teve o cuidado de nas estatísticas comparadas com as dos anos anteriores reduzir os números encontrados à média de 12 meses.

Trata-se de um importante trabalho que vem ilustrado com algumas gravuras impressas em excelente papel, interessantes, e que dá uma ideia completa de modo como decorreram os serviços de transportes a cargo do Estado.

A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro tem hoje a seu cargo o serviço da camionagem explorada pelo Estado e o serviço da aviação comercial.

É, como se vê, uma organização de conjunto que na Colónia de Moçambique tem dado os melhores resultados, como do relatório se depreende.

E é de notar ainda que, em matéria de caminhos de ferro, a Direcção Geral superintende não só na exploração das linhas existentes, mas também nas novas construções e estudos, que tem financiado.

Não há assim possibilidade de atritos entre estes diferentes serviços, aos quais o comando único imprime o máximo da eficiência.

\* \* \*

O resultado geral da exploração de todos estes serviços foi excelente. Para isso contribuiu principalmente o porto e o Caminho de Ferro de Lourenço Marques a Komatiport.

Todos os outros caminhos de ferro deram prejuízos na sua exploração.

E se para os territórios de Gaza e de Inhambane o caso não é de surpreender, outrotanto não acontece com os Caminhos de Ferro de Quelimane e de Moçambique que servem regiões de grande potencial agrícola e já bastantes desenvolvidas.

A agricultura capitalista da Colónia de Moçam-

que nasceu em Quelimane, onde o regime de prazos favoreceu uma cultura intensiva. As Companhias do Boror e da Zambézia são dois colossos. E ao lado delas outras progrediram também.

É certo que a intensificação da exploração se concentra na baixa Zambézia, mas ultimamente a ocupação agrícola estendeu-se para norte e com notáveis resultados como o comprovam as importantes exportações de chá que dali vêm. No distrito de Moçambique a agricultura está toda na mão dos indígenas, mas a produção tem sido estimulada e o caminho de ferro bastante tem contribuído para isso, sem que aliás tenha visto os seus esforços compensados por acréscimo razoável de rendimento. O caminho de ferro cresce em extensão, mas não vê aumentado o tráfego na proporção que seria de esperar. O ritmo de construção é mais acelerado do que o da produção.

A extensão da rede ferroviária da Colónia, na parte administrada directamente pelo Estado, era, ao começar o ano económico de 1935-1936, de 920 quilómetros.

Durante o ano foi aumentada de 46 quilómetros.

*Novas construções.* Consta do relatório que durante o ano prosseguiram os trabalhos de construção das novas linhas do Limpopo e de Moçambique. Na primeira fiseram-se importantes trabalhos de terraplenagem e trabalhou-se activamente na construção de pontes, pontões e aquedutos.

Ficou pronta a ponte de 20<sup>m</sup> de vão ao quilómetro 146,6 e iniciou-se a construção das pontes sobre os rios Chassimo, Incomate, Pontia e Mazinchopes. De todas elas a mais importante é a que se destina a transpor o rio Incomate em frente de Magude. O rio, que tem um volume de água formidável por ocasião das grandes cheias, exige uma extensa ponte, a qual servirá também para a viação ordinária, dando assim ligação às redes de estradas existentes a sul e a norte do rio. A ponte terá 210 metros de vão em 7 tramos. Está situada ao quilómetro 135,4 a partir de Lourenço Marques.

A ponte sobre o rio Chassimo, ao quilómetro 1324, tem 80 metros em 12 tramos.

Pensou-se em utilizar a ponte sobre o Incomati para apoio de uma barragem destinada a elevar o nível das águas do rio que devem ser utilizadas na rega do fertilíssimo vale que fica a jusante do local da travessia.

A ideia era sem dúvida interessante, mas os planos de irrigação dos terrenos não estavam ainda amadurecidos e, entretanto, era necessário caminhar com a construção do caminho de ferro que tem por terminus provisório a margem direita do rio Limpopo em frente do Guijá e se destina a servir os trabalhos da grande barragem que vai ser construída no rio Limpopo para irrigação do seu vale.

A construção do Caminho de Ferro de Moçambique teve também este ano, grande incremento.

Nele se assentaram 36 quilómetros de linha entre Ribáuè, ao quilómetro 297 e Iapala ao quilómetro 333. Neste ano abriu-se à exploração definitiva neste caminho de ferro, o troço entre o quilómetro 250 e 297.

A linha férrea passa em Nampula, localidade escolhida para sede do Governo da província do Niassa. Ali nada ou quasi nada havia antes de o caminho de ferro lá chegar.

Deve-se à administração dos Caminhos de Ferro da Colónia quasi tudo o que na vila se encontra. Ali se construíram as oficinas; ali se construiu uma importante estação de caminho de ferro com as suas dependências e inúmeras casas para habitação do pessoal. Onde até há pouco nada ou quasi nada havia, aparece agora uma povoação risonha em boas condições de salubridade, já iluminada a luz eléctrica e que com relativa facilidade, será abastecida de água com abundância.

Com os dois caminhos de ferro dispendeu-se, neste ano, em trabalhos de construção, 30.327 contos.

A par destes trabalhos de novas construções pode por-se, pela sua importância, a renovação da linha do Caminho de Ferro de Lourenço Marques ao Transvaal, em que dispenderam 16.108 contos neste ano.

A linha está agora montada com carril de 45 quilos. Aqueles que se levantam vão servir nas outras linhas em construção.

*Estudos de novas linhas.* Durante o ano prosseguiram os trabalhos de elaboração dos projectos de novos troços da linha férrea de Moçambique e activaram-se os trabalhos de campo para a elaboração do projecto do Caminho de Ferro de Tete.

Este caminho de ferro é o de maior necessidade e o de maior urgência da Colónia. Vai servir uma região colonisável e, ao que se supõe, bastante rica em minérios. Existe ali o carvão, que está já sendo explorado por uma companhia belga e, existe o ferro, o que permite que no distrito se construam altos fornos.

A par destes dois elementos que por si sós poderão fazer a riqueza do distrito, existem os metais preciosos, o ouro, etc.. E existem jazigos de cobre, de mica, etc..

Durante a grande guerra a falta de mica fez-se sentir por tal forma que o governo inglês insistiu com o nosso para que mandasse explorar os jazigos de mica que lhe constava existirem em abundância no distrito de Tete. Ao tempo não foi possível localizar os jazigos e parece que ainda hoje se não sabe bem onde estão.

A construção deste caminho de ferro abrirá um vasto campo à prospecção mineira e também à especulação que sempre a acompanha. E permitirá também a colonização europeia.

O território do distrito de Tete está como que desgarrado do resto do território da Colónia. A Inglaterra, para se assegurar da fácil ligação dos territórios do Niassaland com o mar, estrangulou o distrito. As suas exigências atiraram com os limites da nossa soberania para as proximidades do rio Zambeze, só parando nas alturas em que o Chire era navegável, assenhoreando-se de territórios onde a nossa posse estava nitidamente vincada, pois por ali andara pouco tempo antes o antigo oficial de marinha sr. Conselheiro João de Azevedo Coutinho que com actos de grande bravura ia submetendo os indígenas que se encontravam espalhados pelo vale do Chire, até às margens do lago Niassa.

O distrito do Tete e até os territórios do Niassaland inglês, ficariam melhor servidos por um porto a construir na margem esquerda do rio dos Bons Sinais, entre Quelimane e Tangalane, uma vez que os caminhos de ferro que os servissem por ali fôsem encaminhados. Os ingleses preferiram porém a ligação com o porto da Beira, fazendo eles, à custa de capitais seus, a dispendiosa linha férrea que ligou aquele porto com o Caminho de Ferro da "Chire Highland Railway", e a, mais dispendiosa ainda, ponte sobre o rio Zambeze, ponte que economicamente não tem, por agora, fácil justificação. Muito mais económica era a solução de Tangalane, na foz do rio dos Bons Sinais, ou, porventura o porto de Pebane, para onde já hoje muitos ingleses do Niassaland vão veraneiar.

*Obras em portos.* Em portos de mar praticamente nada se fez durante o ano em referência. A gare marítima do Caminho de Ferro de Quelimane continua a ser constituída pelas duas acanhadas rampas construídas de há muito em frente da vila, rampas que dão atracação apenas a pequenas embarcações empregadas na carga e descarga dos navios que fundeiam ao largo. O Caminho de Ferro de Moçambique continua a ter como ponto de partida o Lumbo, ao fundo da baía de Moçambique, onde se construiu uma pequena ponte de cabotagem, não se sabendo ainda a localização a dar à gare marítima definitiva. A ideia que tem já quasi uma centena de anos, e que consiste em ligar a ilha ao continente fronteiriço, nunca foi seriamente estudada, continuando muitos na convicção de que ainda hoje essa ligação é de recomendar e que o caminho de ferro podia bem partir da própria cidade de Moçambique onde se construiria um cais

ou uma ponte cais acostável. Não faltam no distrito portos magníficos, dos melhores que se conhecem. Mas a êsses belos portos falta-lhes uma tradição de 5 séculos que a cidade de Moçambique tem. Foi a ilha e a cidade de Moçambique um dos pontos de apoio da nossa acção no oriente. Ali acumularam os portugueses riquezas sem conta; ali temos ainda a melhor joia das fortificações que pelo mundo espalhámos; ali, enfim, acumulámos uma tradição de 5 séculos.

O que se faz a essa ilha e a essa histórica cidade nesta época de restauro dos monumentos nacionais? Deixa-se perder êste que é um dos mais preciosos monumentos coloniais de que nos podemos orgulhar?

*As receitas e as despesas de exploração.* Os gráficos circulares com que abre o relatório, dão os seguintes números como receitas e despesas de exploração dos diferentes caminhos de ferro:

Caminhos de ferro	Receitas Libras	Despesas Libras	Saldos
Lourenço Marques . . .	1.749 621	654.189	% 095 432
Inhambane e Gaza . . .	53.738	43.478	+ 10 260
Quelimane . . . . .	26.981	33.710	- 6.729
Moçambique . . . . .	39.283	58 838	- 19.555
SOMA . . . . .	1.869.623	790.215	+ 1.078 808

Resultados magníficos que sopomos em nenhum outro caminho de ferro serão excedidos, ou mesmo egualados.

Mas como se vê do mapa atrás, os Caminhos de Ferro de Quelimanne e de Moçambique, atravessando os territórios mais ricos da Colónia, dão *déficits* na sua exploração. Porquê? O Caminho de Ferro de Benguela, que serve regiões de menor valor agrícola, deu sempre saldos positivos na sua exploração. Os dois atrás citados nunca os deram, Felizmente que não sentem dificuldades, pelo menos enquanto o Caminho de Ferro de Lourenço Marques poder ser o pai generoso de todos êles. Por ora está bem. Os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques dão para tudo. Mas convém ir pensando no dia em que êste, por quaisquer circunstâncias, deixe de poder valer aos outros.

O Caminho de Ferro Transzambeziano e o Shire Highland Railway, que servem apenas interesses agrícolas como os Caminhos de Ferro de Quelimane e de Moçambique também conseguem equilibrar as suas finanças.

É preciso dizer, e o relatório bem o acentua, que o *deficit* vem baixando de ano para ano, o que bem comprova que à sua exploração está presidindo uma orientação de equilibrio que muito nos apraz registrar.

*As automotoras em serviço.* As automotoras têm já nos caminhos de ferro da Colónia largo emprêgo Há automotoras em todos êles e no ano económico em referência adquiriram-se mais três, sendo uma para

o Caminho de Ferro de Lourenço Marques, outra para o de Quelimane e outra para o de Moçambique. A sua lotação é de 46 passageiros.

São de tipo «Micheline». Além destas mais duas de tipo «Hudson» entraram em circulação, tendo cada uma capacidade para 18 passageiros e 4.210 quilos de carga, segundo se lê a pág. 122 do relatório.

As características de umas e de outras encontram-se no mapa de pág. 123 do relatório. São elas:

Automotora	Tipo	N.º de cilindros	N.º de velocid.	Lotação			Capacidade de carga
				1.ª	2.ª	3.ª	
«Micheline» . . .	4-4-8	6	4	8	12	16	510 kgs.
«Hudson» . . . .	4-2	6	3	-	5	13	4.210 »

Não nos dá o relatório notícia do número de passageiros e da quantidade de mercadorias que as automotoras transportaram, bem como da receita que produziram. A pág. 129 sob a rubrica de «Resultados dos trabalhos das automotoras» dá-se notícia circunstanciada da gasolina e óleos de lubrificação que consumiram, bem como dos pneus e camaras de ar que gastaram. Ali se indica também quanto se dispendeu com a aquisição de todos êsses elementos, fazendo-se até um exame comparativo com o que se gastou no ano anterior, atribuindo-se o menor consumo de pneus e de camaras de ar ao facto de terem entrado em serviço automotoras S. A. R. que consomem mais gasolina e não têm pneumáticos.

Nem neste relatório nem no relatório do ano anterior se encontram quaisquer indicações sobre estas automotoras S. A. R. Só se sabe que são de maior consumo e que não usam pneus.

O mapa que se encontra a pág. 130 dá-nos notícia dos quilómetros percorridos pelas automotoras. Ao todo, registaram-se 324.840 quilómetros, entrando em linha de conta com os percursos feitos pela «Micheline» que foi para o caminho de ferro de Moçambique onde prestou serviço durante 3 meses, tendo percorrido durante êles 9.536 quilómetros.

Também do mesmo mapa se vê que as despesas de tracção e de conservação por automotora-quilómetro foi de 1\$89 ouro.

Como andaram em serviço automotoras de vários tipos e de diferentes capacidades, aquele número de 1\$89 deve representar uma média, não se sabendo assim qual dos tipos é mais recomendável ou deu melhores resultados.

A páginas 138 do relatório faz-se um exame comparativo dos resultados colhidos com a circulação dos combóios e das automotoras.

Dêle extraímos os seguintes números:

Custo do combóio-quilómetro . . . .	12\$05 ouro
Custo da automotora-quilómetro . . .	2\$64 ouro

Por aqui se vê, diz o relatório, a economia que adveio para a exploração do emprêgo das automoto-

ras, economia fácil de calcular porquanto se diz que elas fizeram neste ano 324.840 quilómetros. A economia quilométrica é, pelos números acima, de 9\$41 ouro e portanto a economia total realizada é avaliada em  $324.840 \times 9\$41 = 3.056.744\$40$  ouro.

Melhor se ajuisaria da economia realizada se o relatório desse os números representativos das receitas arrecadadas num e noutro caso. Com efeito, só com os números apresentados é difícil fazer juízo seguro. Tanto mais que os próprios dizeres do relatório criam no espírito de quem o lê, dúvidas sobre os resultados do emprêgo das automotoras. Com efeito, na página acima referida lê-se o seguinte: «na rede de Lourenço Marques também se adaptaram umas carruagens de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup>, a 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe, com uma capacidade de 45 logares que compõem um combóio com mais um furgão. A despesa de arraste deste combóio juntamente com a despesa de conservação e reparação do material respectivo é de, por combóio, 3\$44 ouro em comparação com 4\$05 ouro da automotora.»

Se assim é, deve concluir-se que maior economia se conseguiria com o emprêgo destes combóios ligeiros. E com efeito, logo a seguir vem uma afirmação que parece corroborá-lo. Assim diz-se: «Este resultado provem do facto de o custo da reparação das automotoras por quilómetro ser superior à do combóio, desta forma composto, pois que o custo de arraste deste combóio, sem incluir reparação, é de 2\$38 ouro por trem quilométrico quando o custo do arraste da automotora quilómetro é de 2\$64 ouro.»

É de notar que o mapa da página 130 dá para despesa de tracção e de conservação das automotoras por veículo-quilómetro apenas 1\$89. A discordância destes números deixa dúvidas sobre as vantagens do emprêgo das automotoras. E o assunto é de palpitante interesse neste momento em que por todas as formas se tenta baratear a exploração das linhas férreas.

No relatório do ano anterior não se encontram elementos relativos ao emprêgo das automotoras, o que leva a supor que sómente neste ano económico elas foram postas em circulação. E talvez por isso fôsse ainda cedo para se poder fazer afirmações concretas sobre o emprêgo de um material tão discutido ainda e que nos caminhos de ferro da metrópole ainda não fez a sua aparição.

Oxalá que o relatório de 1937 nos traga já conclusões mais seguras a respeito do uso de um tal material cujo emprêgo em teoria, pelos menos, é sedutor.

Nos Caminhos de Ferro da União Sul Africana parece que as automotoras não têm feito progressos, apesar de virem sendo ensaiadas desde 1906.

No último relatório anual deste caminho de ferro faz-se uma ligeira referência a estes veículos, e embora se reconheça que podem prestar bons serviços, principalmente em linhas de fraca acidentação, apontam-se-lhe grandes desvantagens que se resumem numa inadequada acomodação para passageiros, bagagens e trá-

fego de leite e seus derivados; elevado custo, agravado com a relativamente pequena duração dos veículos e grandes despesas de conservação.

É por isso que a administração sul africana está lançando as suas vistas para as automotoras providas de motores Diésel.

\* \* \*

Concluimos por hoje as anotações à matéria deste importante trabalho pelo qual felicitamos o distinto engenheiro que o subscreve.

Muitos outros capítulos dele são dignos de ser focados. E isso procuraremos fazer num dos próximos números da *Gazeta*.

Por hoje e para dar uma ideia da importância dos caminhos de ferro na vida e na economia da Colónia, diremos que ao seu serviço estiveram, neste ano, 12.444 empregados dos quais 1.481 eram europeus ou equiparados.

Aos quadros do pessoal pertenciam 519 funcionários, sendo 503 de nomeação vitalícia e 962 assalariados. O número total de assalariados em serviço era de 11.593 sendo 2.441 de carácter permanente e 9.152 de carácter eventual.

A despesa feita com todo este pessoal elevou-se a 56.065 contos.

Com justificada razão se pode afirmar que a Direcção Geral dos Transportes é o serviço mais importante da Colónia. Com os seus rendimentos se estão construindo as novas linhas do Limpopo e de Moçambique e se estão custeando também os estudos do caminho de ferro de Tété.

Bem recomendável é pois que eles sejam dotados com todo o pessoal que é julgado necessário para os seus diferentes serviços afim de não sacrificar o pessoal existente que o relatório mostra que era insuficiente na ocasião em que foi elaborado. Nêle se recomenda a criação de brigadas de estudos constituídas com pessoal escolhido e de resistência física comprovada.

Os países novos precisam ser bem estudados. E os estudos nunca são demais para que os grandes problemas se possam resolver com acerto.



## Monumento ao Dr. António Augusto da S. Martins

A Comissão promotora do Monumento ao Dr. António Augusto da Silva Martins, na sua reunião de 31 de Janeiro findo, resolveu marcar para o dia 2 de Abril próximo a inauguração do Monumento a este insigne português e eminente médico cirurgião, tendo convidado para esta cerimónia, que se revestirá da maior solenidade, além da família do homenageado, representantes do Governo, as autoridades superiores do Distrito, agremiações médicas, associações desportivas, elemento oficial e povo do concelho de Abrantes.

Oportunamente será publicado o programa definitivo destas cerimónias.

# A vida da C. D.

## 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

(Continuação)

Como o produto líquido desse ano aumentou bastante por terem as receitas crescido muito mais do que as despesas, entendi dever incluí-lo no período seguinte.

Em 1920 fechou o mercado inglês de carvão. Tivemos de recorrer à América do Norte para nos abastecermos de combustível, mas a preços enormes. Achámos, entretanto, preferível isso do que recorrermos novamente à lenha.

Em Outubro deste último ano elevou-se a sobretaxa sobre as novas tarifas de 100% a 200% e preparava-se nova melhoria de situação do pessoal quando surgiu, inesperadamente, nova greve, que durou quasi dois meses.

Desta greve, como da precedente, — a de 1919, — nenhum proveito tirou o pessoal que a elas aderiu e, por este facto, desacreditaram-se os organizadores de greves. A Companhia manteve-se absolutamente firme nessas difíceis conjunturas, poderosamente apoiada pelos Governos. A acção do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, ao tempo comandado pelo ilustre General Sr. Raúl Esteves, que era então, se não me engano, tenente-coronel, foi notabilíssima.

A disciplina foi completamente restabelecida e nunca mais sofreu o menor abalo, na antiga rede.

Ainda nesse ano reabriu o mercado inglês, o que deu esperanças de melhores dias, mas pouco depois o valor da moeda portuguesa caiu de tal forma precipitada que o carvão

americano, comprado a prazo, a 30 e 32 dólares, custou à Companhia mais de 300\$00 por tonelada.

O tráfego continuou a manter-se.

O estado das locomotivas melhorou um pouco, o que permitiu fazer mais alguns combóios, e assim se arranjam recursos para se irem pagando as locomotivas encomendadas e alguns trabalhos de ampliação de estações.

Continuou no espírito dos dirigentes da C. P., mesmo nestes períodos calamitosos, a preocupação de dotar a Companhia, o mais depressa possível, com os elementos de trabalho de que necessitava.

Ampliaram-se as oficinas de Campolide, compraram-se algumas máquinas-ferramentas e construíram-se habitações para pessoal e dormitórios.

A queda brutal do escudo obrigou a Companhia a adiar o pagamento do cupão do 1.º grau do 2.º semestre de 1920, mas lembrávamo-nos de que o material circulante estava no Balanço pelo valor do custo e que a diferença entre o seu valor real e aquêle por que figurava na escrita era largamente suficiente para compensar o valor do saldo devedor, que assim ficara escriturado por 6.953 contos.

Em 1921 houve necessidade de se melhorar novamente a situação do pessoal, para o que se pediu nova sobretaxa, que foi concedida, ficando em 300%.

A Companhia não utilizou desde logo esta concessão para todo o tráfego. De começo aproveitou-a somente para mercadorias, mas poucos meses depois viu-se forçada a torná-la extensiva aos passageiros, fixando a sobretaxa, primeiramente, em 250% e, depois, na totalidade concedida.

Neste exercício houve o único saldo negativo de exploração que a C. P. tem tido depois de 1894. Esse saldo negativo foi de 292 contos.

Este facto, embora contrariasse a Administração da Companhia, não lhe deu preocupações de maior, porque antevia melhores dias, visto o tráfego não faltar. O que faltava à Companhia eram materiais de vária espécie e elementos para fazer mais combóios.

Procurou-se realizar o mais depressa possível os serviços mais importantes, e, assim, restabeleceu-se em 1921 o *Sud-Express* e a circulação dos vagões de eixos intermutáveis, com os quais se faziam transportes entre Portugal e França e vice-versa sem transbordo na fronteira hispano-francesa. Foi elevada para 500%, em 1922, a sobretaxa.

Em 1922 e 1923 encomendaram-se novas locomotivas e outro material, dotaram-se as oficinas de melhores elementos de trabalho para se poder recuperar o atraso nas reparações, intensificou-se a renovação e reforço da via, ampliaram-se estações, etc., etc.

De 1920 para 1923, isto é, em quatro anos, o número de locomotivas reparadas passou de 11 para 28 por ano, e o número de dias de imobilização passou pelos seguintes valores: 265 — 358 — 249 e 167 dias.

É evidente que estas altas imobilizações, perfeitamente anormais, foram os resultados do período de agitação social que se deu, sobretudo, nos anos anteriores a 1922.

A pouco e pouco conseguiu-se também nas oficinas uma disciplina perfeita, e até uma boa vontade de agradar digna de registo. Depois de 1922, o número de dias de imobilização diminuiu duma maneira impressionante, chegando a ser de 38 dias em 1937. Em 1938 já baixou para 29,6.

O número de locomotivas reparadas continuou sempre a aumentar devido a novos processos de trabalho, a que mais adiante me referirei, chegando a um máximo de 72 em 1934, para depois ter de baixar, quando a situação da Companhia impôs a necessidade de se reduzirem as despesas de exploração ao mínimo possível.

Continuou a adiar-se, até 1924, o pagamento do cupão do 1.º grau, mas considerava-se nas contas a respectiva dotação.

O percurso dos combóios aumentava cada vez mais como se pode verificar, ampliando-se o serviço de trâmueis e

restabelecendo-se combóios das linhas menos importantes onde ainda não estava normalizado o serviço.

A marcha do percurso nestes anos, sobretudo o percurso dos combóios de passageiros, mostra bem como a vida da C. P. se ia regularizando.

Em Setembro de 1923 foi elevada a sobretaxa para 600 %, com o fim principal de se melhorar mais uma vez a situação do pessoal.

Neste 3.º período temos a registar:

— Percurso de trens de passageiros:

	2.031.997 km.-trem em 1920	
	3.496.379 » » 1923	
Aumento . . .	1.464.382 »	ou + 72 %

— Velocidades comerciais dos principais combóios:

«Sud-Express» — Rápido		
de Medina	} 49,22 km. à hora em 1920	(com lenha).
(até Pampilhosa) . . .		
Rápido do Pôrto		
(até Campanhã). . .	} 47,67 km. à hora em 1920	(com lenha).

— Receitas de exploração:

Nos 4 anos:	}	27.464 contos em 1920.
247.285 contos . . .		109.614 » » 1923.
Média anual: 61:821 contos.		

— Cupões pagos ao 2.º grau, —O—

— Verba gasta em primeiro estabelecimento nos 4 anos:

18.185 contos.

Média anual: 4.546 contos, isto é, 7,3 % da receita média anual.

— Novo material circulante:

13 locomotivas.

4) — 4.º período: De 1924 a 1929.

Foi o período mais próspero da vida da Companhia.

As receitas subiram rapidamente, em maior escala do que as despesas, resultando daí um aumento nos produtos líquidos da exploração e, portanto, maiores disponibilidades para melhoramentos. Pagaram-se os cupões atrasados, ficando completamente regularizada a vida financeira da Companhia.

Transformou-se o sistema das sobretaxas no dos multiplicadores, com o limite máximo de II.

A C. P. não utilizou os multiplicadores pela totalidade. Adoptou para as tarifas de passageiros os multiplicadores 11, 10,5 e 10, conforme as classes.

Para as mercadorias fixou-se, de princípio, o multiplicador 10. Poucos meses depois teve a Companhia de adoptar o multiplicador 11, porque teve de melhorar novamente a situação do pessoal.

Como se dispunha de mais e melhor material, criaram-se novos combóios e aumentaram-se as velocidades comerciais de alguns dêles.

O carvão continuava caro: a 243\$68.

A-pesar disto em 1924 activaram-se os trabalhos de renovação da via e gastaram-se em primeiro estabelecimento 8,7 % das receitas.

Em 1925 obtém-se um coeficiente de exploração de 70,09 % — quando já tinha chegado, em 1921, a ser de 100,66 %.

Recomeça-se a construção da 2.ª via do Norte.

O percurso foi aumentando cada vez mais.

Introduzem-se melhoramentos em algumas locomotivas existentes: vapor sobreaquecido em locomotivas de G. V. e aquecedores de água de alimentação.

Constroem-se 92 vagões e compram-se, aos particulares, 24. Encomendam-se, já em 1926, mais 47 carruagens e 10 furgões.

Estabelecem-se rápidos semanais nas linhas de Oeste, Beira-Baixa e Leste.

Em 1926 as receitas elevam-se na antiga rêde da C. P. ao máximo atingido até hoje: 181.028 contos.

Em 1927 encomendam-se mais 850 vagões, 37 carruagens e 15 furgões.

Celebra-se o contrato de arrendamento das linhas do Estado, e a 11 de Maio dêsse ano inicia-se a sua exploração. Esta transferência realiza-se como se o acontecimento fôsse o mais banal dêste Mundo. Consideramos êste facto como uma das melhores provas da existência de uma sólida organização nos serviços da Companhia.

Continuou a construir-se a 2.ª via da linha do Norte e intensificou-se a renovação da via.

O percurso já excedeu o de antes da guerra.

Era bom que reparassem bem nesta informação, e nas que vou agora juntar, os que dizem que o caminhos de ferro nada melhorou nos últimos 20 anos. Contemos 20 anos para trás e encontramo-nos em 1927.

No período que estamos considerando, de 1924 a 1929, compreendido no período dos últimos 20 anos, o percurso de trens de passageiros, que é o que mais interessa ao público, cresceu sempre até 1929, ano em que atingiu o máximo até hoje realizado na antiga rêde da C. P. Como veremos mais adiante, na análise do 5.º período, aquêlê percurso decresceu um pouco nos últimos anos por causa da crise, mas manteve-se sempre muito acima do percurso de há vinte anos, como mostram os números seguintes:

Percurso de trens de passageiros em 1927. . . . .	2.863.086 km.-trem
Percurso de trens de passageiros em 1937. . . . .	4 733 800 »
Aumento nos últimos 20 anos	1.870.714 »

isto é, mais 65,3 %.

¿E sabem V. Ex.<sup>as</sup> a quantidade de material circulante adquirido ou construído pelos Caminhos de Ferro, — Estado e C. P., — nos últimos anos?

Locomotivas . . . . .	109
Carruagens . . . . .	225
Vagões . . . . .	2.850
Furgões. . . . .	94
Unidades . . . . .	3.278

E foi ainda durante êste período, e, portanto, dentro dos últimos 20 anos, que os rápidos de Madrid passaram de tri-semanais a diários, que se restabeleceu o rápido semanal na linha de Oeste e se criou o rápido bi-semanal na linha da Beira-Baixa, tornando possíveis as viagens de ida-e-volta num mesmo dia, entre as estações daquelas linhas e Lisboa e vice-versa.

Também neste período se conseguiu acelerar bastante o transporte das mercadorias em P. V., e de tal modo, que muito tráfego que habitualmente era despachado em G. V. passou a ser expedido em P. V.

A citação dêstes factos mostra bem como é infundada a acusação a que vimos de nos referir e a que os inimigos do caminho de ferro recorreram à falta de argumentos verdadeiros e sérios para nos atacarem.

Foi em 1928 que se regularizou a vida financeira da Companhia, que andava atrasada desde 1920.

Conseguiu-se isto sem auxilio de estranhos.

Nesse mesmo ano deu-se um acontecimento de certa gravidade.

Em 20/21 de Julho houve uma tentativa de perturbação de ordem com carácter político, durante a qual agentes, que faziam serviço nas linhas do Sul e Sueste, ou ficaram inactivos deixando de proceder como lhes cumpria, ou, pelo seu procedimento, deram provas evidentes de querer auxiliar os agitadores.

Mais uma vez a Companhia demonstrou saber manter a disciplina do pessoal ao seu serviço.

Após inquéritos foram castigados 79 agentes, 14 dos quais com demissão, 23 com baixa de classe e 42 com castigos vários desde a suspensão por 15 dias até à repreensão.

Além destes castigos foi imposta a reforma a 2 agentes superiores.

Procedemos como durante as greves de 1914, 1919 e 1920 nas linhas da C. P.

Nunca mais sentimos o menor sinal de indisciplina.

Pelo contrário, as provas de boa disciplina têm sido numerosas, mesmo em momentos de perturbação da ordem pública, pelo que têm as autoridades competentes dirigido elogios à maneira imparcial e solícita como todos os agentes se têm comportado nessas emergências.

Concluiu-se a linha de Lamarosa a Tomar, que abriu à exploração em 24 de Setembro de 1928.

Encomendaram-se mais 12 locomotivas.

Em 1929 houve uma ligeira diminuição de receita na antiga rede em relação ao ano anterior, passando de 180.941 para 180.434 contos.

A este respeito dizíamos no relatório do Conselho de Administração desse exercício :

«Para isso concorre o marasmo económico que no País se vem manifestando e a concorrência dos automóveis, que desprovida de regulamentação legal e de encargos tributários, ocupa uma situação privilegiada, na luta que nos move, com dano para o Estado e para os caminhos de ferro».

A-pesar disto continua a pensar-se na necessidade de aquisição de maior quantidade de material circulante.

Abriu à exploração o ramal de Sines.

Criou-se o rápido para Sevilha 2 vezes por semana, — via Badajoz. Melhorou-se o serviço de trâmueis em torno de Lisboa e Pôrto, criando-se combóios novos.

Para poderem continuar a ser comparáveis, — como tem sucedido pelo que respeita aos períodos já considerados, — os dados estatísticos relativos aos primeiro e último anos de cada período, não incluímos aqui os elementos que se referem à exploração das antigas linhas do Estado durante o tempo que decorreu de 11 de Maio de 1927 (data do início da exploração daquelas linhas por conta da C. P.) até ao fim deste período (31 de Dezembro de 1929). E assim temos :

— *Percursos de trens de passageiros na antiga rede da C. P. :* (1)

	3 953.691 km.-trem em 1924	
	5.108.749 » » 1929	
Aumento . . .	1.155.058 »	ou + 29,2 %

— *Velocidades comerciais dos principais combóios da antiga rede da C. P. :*

«Sud-Express»	
(até Pampilhosa) . . .	{ 69,63 km. à hora em 1924. 70,84 km. à hora em 1929.
Rápido do Pôrto	
(até Campanhã). . .	{ 59,03 km. à hora em 1924. 60,42 km. à hora em 1929.

— *Receitas de exploração da antiga rede da C. P. :* (1)

1.061.333 contos. . .	{ 165.830 contos em 1924. 180.434 contos em 1929.
Média anual : 176.889 contos.	

— *Cupões pagos ao 2.º grau, — 0 —*

— *Verba gasta em primeiro estabelecimento na antiga rede da C. P. :*

134.308 contos.

Média anual : 22.384 contos, ou sejam 12,6 % da receita média anual.

— *Novo material circulante para as linhas da C. P. :* (2)

49 locomotivas
106 carruagens
16 furgões
833 vagões

Verifica-se aqui, bem nitidamente, que a Companhia, tendo obtido saldos que lhe permitiriam pagar cupão às obrigações do 2.º grau, nada deu a estas e reservou tôdas as suas disponibilidades, depois de pagos os encargos financeiros obrigatórios, para reforçar a verba destinada a melhoramentos e aquisição de material circulante, com o fim de recuperar, pelo que respeita a despesas de primeiro estabelecimento, o atraso proveniente da insuficiência dos produtos líquidos da exploração nos anos dos períodos anteriores.

5) — 5.º período: De 1930 a 1937.

Como as antigas linhas do Estado, durante todo este período, foram exploradas pela C. P., na análise a que vamos proceder consideramos, sempre, não só os elementos provenientes da exploração da antiga rede da C. P. como os relativos à exploração das linhas do M. D. e S. S.

Em 1930 abriu à exploração a linha de Lousã a Serpins. Chegádos ao período de declínio das receitas em que nos encontramos, passaremos a examinar com muito maior desenvolvimento, o que se tem passado.

A) — Considerações gerais.

O ilustre Professor Doutor Fezas Vital, na sua magnífica conferência de 4 do mês findo, descreveu a crise actual da C. P. com tal clareza e método que seria quasi impertinência da minha parte procurar dar mais esclarecimentos sobre o assunto.

Sua Ex.<sup>a</sup> explicou magistralmente quais as causas gerais da crise ferro-viária e as privativas da C. P. ou particulares. Transcrevo para aqui apenas as conclusões de Sua Ex.<sup>a</sup> :

Como causas gerais considerou:

(1) Os percursos de trens de passageiros e as receitas totais da exploração realizadas nas antigas linhas do Estado depois da C. P. tomar posse daquelas linhas foram, durante este período :

Exercícios	Percursos de trens de passageiros	Receitas da exploração	Observ.
1927	1.911.448 km.-trem	70.979 contos	Só parte do ano
1928	3.054.390 »	99.541 »	
1929	3.136.758 »	101.196 »	

(2) Depois da C. P. ter tomado conta da exploração das antigas linhas do Estado, foram recebidos para estas linhas até final de 1929 : — 8 locomotivas, 17 carruagens, 1 furgão e 50 vagões.

- a crise económica mundial;
- a concorrência de outros meios de transporte, particularmente do automóvel;
- a ampliação da rede telefónica.

Como causas especiais:

- a nacionalização da Companhia;
- a desvalorização de escudo;
- o contrato de arrendamento das linhas do Estado.

Durante este período de grave crise, a preocupação máxima da Companhia tem sido a de fazer economias, e, por isso, não estranharão V. Ex.<sup>as</sup> que eu procure agora mostrar, sobretudo, como aqueles têm sido realizadas. Para não me alongar demasiadamente reduzirei o mais que eu puder a referência aos factos que, por serem da actualidade, estão na memória de todos.

A redução importante que sofreram os produtos líquidos de exploração relativos aos anos que constituem este período, apesar da violenta compressão de despesas de exploração levada a efeito, mostra exuberantemente a indispensabilidade da adopção da política de economias que seguimos.

De-facto, temos:

Média anual dos produtos líquidos da exploração

No 4.º período: de 1924 a 1929 . . .	43.336 contos
No 5.º período: de 1930 a 1937 . . .	32.725 »
Deminuição por ano . . . . .	16.611 »

Imaginem V. Ex.<sup>as</sup> o que teria acontecido se não tivéssemos conseguido uma redução de despesas de exploração em toda a rede na importância de 207.291 contos, durante os últimos 8 anos!

O que V. Ex.<sup>as</sup> estão vendo, põe em evidência não só a perda de receitas nos 8 anos deste período, em toda a rede, na importância de 232.402 contos, em relação às receitas que teriam sido obtidas se em cada um desses anos as receitas tivessem sido iguais às de 1929, mas também o esforço que se realizou na compressão de despesas, note-se bem, — *ordinárias de exploração*, — durante o mesmo período, na importância de 207.291 contos, isto é, 89,0% da quebra das receitas.

O resto das economias necessárias para que, pelo menos na antiga rede da C. P., se mantivesse o equilíbrio dos orçamentos foi obtido à custa das despesas de 1.º estabelecimento, que sofreram uma compressão, nos últimos 8 anos, de 99.667 contos.

Como já tenho ouvido confundir as reduções anuais de despesa que têm sido citadas com as economias do grupo de exercícios que se seguiram ao ano de 1929, pareceu-me conveniente apresentar as somas feitas, para não ficarmos ainda sujeitos aos erros, intencionais ou não, dos eternos críticos.

A compressão de despesas nos últimos oito anos foi, pois, no total, de  $207.291 + 99.667 = 306.958$  contos e atingiu, como era natural, todos os Serviços da Companhia.

Com esta quantia podia satisfazer-se bem à vontade o programa mínimo de despesas de primeiro estabelecimento, na importância de 219.000 contos, que o Snr. Engenheiro Lima Henriques, — Director Geral da C. P., — apresenta no seu bem elaborado Relatório referente ao exercício de 1937.

#### B) — Economias realizadas nas Despesas de Exploração durante o 5.º período.

Nas três Divisões gastaram-se nos últimos 8 anos, em relação às despesas de 1929:

a menos:

Divisão de Exploração . . . . .	12 982 contos
» » Via e Obras . . . . .	111.538 »
» » Material e Tracção. . . . .	87.014 »
Soma. . . . .	211.534 »

Nas despesas de Administração, Direcção e Serviços Gerais houve um aumento de. . . . .	4 243 »
Logo, a diminuição global foi de . . . . .	207 291 »

Na última parcela indicada, de 4.243 contos, além das despesas com *Pessoal*, em que houve diminuição de 5.433 contos, e das despesas *Diversas*, que diminuíram 3.116 contos, estão incluídas as despesas com: *Impostos, Previdência, Seguros* e outras mínimas, em que houve sensível aumento, impossível de evitar.

As economias aqui citadas, em *Pessoal* e *Despesas Diversas*, foram realizadas à custa duma tenaz política de restrições, obtida sobretudo por uma forte redução no número de funcionários.

Procurarei mostrar a V. Ex.<sup>as</sup> como conseguiram as Divisões obter os resultados acima indicados.

#### a) — Na Divisão de Exploração.

A redução de despesas realizada nos últimos 8 anos atingiu a soma de 12.982 contos, e bastante maior teria sido se a partir de 1933 não tivessem sido facturadas à Divisão de Exploração, pela Divisão de Material e Tracção, as horas de manobras a preço bastante mais elevado do que anteriormente (1).

Na Divisão de Exploração, em que se gastam poucos materiais, foi esta redução de despesas realizada, na sua maior parte, à custa da diminuição de pessoal.

Em 1937 trabalhou aquela Divisão com menos 710 agentes do que em 1929. Esta redução foi a consequência de uma política geral de compressão de despesas em parte tornada possível pela diminuição de tráfego observada neste período.

A redução de 186.307 horas de manobras nos últimos 8 anos, concorreu também para a obtenção da citada diminuição de despesas.

Entre as medidas adoptadas para se realizarem economias deve notar-se a diminuição de uma das três Circunscrições existentes na antiga rede da C. P.

As economias postas em prática não impediram que se melhorassem os horários dos combóios de passageiros, assim como os serviços de mercadorias, obtendo-se aceleração no transporte das remessas que nos foram confiadas, melhor aproveitamentos de material, menor número e importância de indemnizações, maior regularidade no cumprimento dos horários, etc.

Está em período de experiência o uso dos arcazes (*containers*) e alguns resultados já se conhecem. O tráfego de porta-a-porta entre Lisboa, Coimbra e Porto já foi, em 1937, superior a 15.000 Ton.

O emprêgo dos arcazes não é tão fácil como muita gente supõe. Com os arcazes procura-se fazer o transporte de porta-a-porta, mas este só é prático e económico quando o tráfego entre as duas estações, de origem e chegada, tenha importância suficiente para justificar o estabelecimento de serviços regulares de camionagem destinados a assegurar a ligação do caminho de ferro com as povoações de procedência e destino da mercadoria.

(1) Se o preço das manobras facturadas pela Divisão de Material e Tracção à de Exploração não tivesse sofrido alteração em 1933, — a redução de despesas realizada nos 8 anos por esta última Divisão teria sido acrescida de 23.664 contos, que deveriam ser descontados na economia realizada pela outra Divisão citada.

Para que o arcaz seja verdadeiramente vantajoso é preciso que a sua disposição seja tal que dispense por completo qualquer outra embalagem à mercadoria.

Por essa razão têm de ser estudados os arcazes para cada mercadoria e, muitas vezes, até para cada caso.

Estão em largo uso na Inglaterra, mas já não sucede o mesmo em França, onde têm havido algumas dificuldades de adaptação.

Uma nova medida, já estudada e até aprovada, em princípio, pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, deve brevemente ser posta em vigor.

Trata-se de um sistema de exploração económica de certas linhas secundárias sem que diminuam, por qualquer forma, a segurança da circulação e as facilidades oferecidas ao público.

Com o novo método de exploração procura-se racionalizar o serviço do pessoal, cujo aproveitamento nas estações dessas linhas é muito imperfeito.

Os combóios são em pequeno número nas linhas secundárias e, fora do período do seu estacionamento nas estações, pouco há que fazer nestas.

Procura-se deixar nas estações apenas o pessoal indispensável para assegurar as relações do caminho de ferro com o público e as operações elementares de serviço.

Tudo o que diz respeito à segurança da circulação de combóios será concentrado, em cada um dos troços de via, numa das estações mais importantes dessa linha, da qual um único dirigente, com autoridade em toda a zona, se entende directamente com o pessoal dos combóios, utilizando uma linha telefónica especialmente estudada para esse efeito.

A função *chefe de estação* desaparece e é substituída pela de *chefe de comboio*.

Nas pequenas estações ficará um pessoal muito restrito. As cargas e descargas serão feitas pelo pessoal dos combóios.

Nalguns ramais de pequena extensão o sistema poderá ainda ser mais simplificado pela adopção da exploração por bastão-piloto em vez do comando por dirigente único.

Pensa-se aplicar este sistema de exploração económica integral a 755 km. de rede explorada pela Companhia.

Está pronto o estudo para se aplicar:

1.º — à *Estrêla de Évora* (linhas concorrentes à cidade de Évora), 251 km.

2.º — *Alto Leste, linha da Lousã e ramal de Tomar*, 140 km.

Esperam-se economias de alguma importância com esta medida.

As reduções dos quadros serão exclusivamente obtidas pelas baixas naturais (falecimentos, reformas, demissões a pedido ou por faltas disciplinares).

Noutras linhas, pela natureza do seu tráfego, velocidade dos combóios ou densidade da sua circulação e das relações que asseguram, não será conveniente ir tão longe em matéria de economias, mas adoptar-se-ão certas simplificações da exploração actual. Essa simplificação poderá ser aplicada a 649 km. da rede.

Em resumo, temos que, nos 2.520 km. explorados pela C. P., se aplicará:

— a exploração económica integral	em	755 km.
— a exploração simplificada . . . . .	»	649 »
No total. . . . .	»	1.404 »

Estes métodos estão dando bom resultado nalguns países que foram visitados por funcionários superiores ao serviço da C. P.

Não queremos findar as nossas considerações sobre as economias realizadas na Divisão de Exploração ou prestes a realizarem-se por já estar concluído o seu estudo, sem nos referirmos à rede de telefones que a Companhia tem vindo a

montar a pouco e pouco, chamados *telefones selectores*, e sem a qual não poderia manter-se o serviço, sobretudo em torno de Lisboa, com a regularidade que nêle se nota normalmente.

Têm estes telefones interessantes e úteis características, como seja o permitir, por seu intermédio, que possam ser dadas ordens simultaneamente a várias estações, de um posto central, que a C. P. se encontra instalado na sede de cada circunscrição, e, além disso, que as diferentes estações comuniquem entre si directamente, mediante prévia autorização do agente que se encontra a dirigir o serviço no posto central.

Com esta instalação estabelece-se, em certos casos de maior intensidade de circulação de combóios, ou quando há atrasos, um *sistema regulador da marcha dos trens*, a que os ingleses chamam *Dispatching-System*, com o qual se centraliza na mão de um agente único, que permanece no posto central, a regulação da marcha de todos os combóios que circulem em determinada zona.

Este agente pode ter interferência não só na marcha dos combóios, evitando ou atenuando atrasos, mas também noutros serviços, como sejam: estabelecimento de combóios especiais, distribuição e melhor utilização do material requisitado, boa utilização das máquinas e seu pessoal, etc.

Estes telefones são, entre nós, utilizados normalmente na distribuição do material vazio, que é feita por um agente superior de cada circunscrição.

Embora não se trate de economias, julgo oportuno dizer aqui que, além dos trabalhos a que me referi, estudou esta Divisão dois projectos de tarifas de aplicação a toda a rede, com os quais se procuraram simplificações no seu uso e unificação de preços. O primeiro foi apresentado em 1931, não tendo tido seguimento a-pesar-de aprovado pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro, por não parecer, ao Estado, conveniente a sua aplicação nessa ocasião.

Depois, tendo passado a oportunidade, pôs-se de parte esse projecto e desde há meses estuda-se um novo plano geral de tarifas, tendo-se em conta as circunstâncias actuais, bem diferentes das que existiam quando em 1928 e 1929 se se procedeu ao estudo do projecto anterior.

O novo estudo já foi, em parte, apresentada ao Governo para exame.

b) Na Divisão de Via e Obras.

As reduções de despesa realizadas nos 8 anos que se seguiram a 1929, em relação à despesa que se faria se se tivesse mantido o nível de despesas observado naquele ano, elevaram-se a 111.538 contos.

Estas reduções foram de duas categorias:

- a) — adiamento de trabalhos que terão de ser executados mais tarde;
- b) — trabalhos realizados mais economicamente por se terem adoptado quaisquer medidas que permitiram executá-los com menor despesa.

As reduções da 1.ª categoria, de importância, só foram possíveis na antiga rede. O óptimo estado em que se encontrava, em 1929, a maior parte das linhas da antiga rede, permitiu que se adiassem, sem risco, bastantes trabalhos de conservação. O maior esforço foi realizado em 1931, durante o qual se gastaram menos 22.236 contos do que em 1929, isto é, menos 38 %.

Esse esforço não pôde mais repetir-se.

Moderaram-se os trabalhos de renovação da via, mas não era possível paralizá-los.

Nos últimos 8 anos ainda se gastaram, na antiga rede da C. P., 25.339 contos em renovação da via e substituíram-se 94 pontes e pontões.

Construíram-se alguns edificios para estações e ampliaram-se ou modificaram-se outros.

Continuaram as construções de dormitórios e de casas de habitação, para o pessoal.

Instalaram-se postos médicos em Entroncamento e Alfaias, um dispensário anti-tuberculoso na primeira daquelas estações assim como uma escola para pessoal de via, com internato, e, em Abrantes, um armazém de víveres.

Concluiu-se a construção do Sanatório da Covilhã e de mais algumas dependências anexas às secções.

As reparações das casas de habitação, dos edificios das estações e dos que abrigam várias instalações é que sofreram maior retardamento.

Nas linhas do Estado não se puderam adiar reparações desta natureza porque em certos edificios elas se impunham com urgência.

Construiu-se uma oficina em Ovar para fabricação de porcas, parafusos, rebites, etc., modicou-se a antiga oficina de obras metálicas e montou-se a oficina de instalações eléctricas. Com estes elementos conseguiram-se economias nos trabalhos executados nessas oficinas.

Melhoraram-se e estabeleceram-se mesmo, de novo, algumas tomas-de-água, com a maior parte das quais contamos realizar economias importantes, ou por se obter água própria em lugar de a pagar, ou por oferecer às máquinas água de melhor qualidade, de onde resulta muitas vezes maior regularidade no serviço de máquinas e economia apreciável de carvão.

O número de secções de via foi reduzido em 1930, quando se reorganizou o serviço de conservação das linhas, suprimindo-se, nessa altura, 5 secções, sendo 3 na antiga rede e 2 nas antigas linhas do Estado.

A redução de despesas realizada nos gastos com pessoal permanente excede já um milhar de contos por ano em relação às despesas de igual categoria feitas em 1929.

Nos trabalhos de conservação da via, além de se aperfeiçoar, e de se estender a toda a rede, o sistema da revista metódica, ensaiou-se, com êxito, a aplicação do processo do nivelamento da via por levantes medidos, a que os franceses dão o nome de *soufflage*. Julga-se que poderão realizar-se algumas economias com este sistema, que irá sendo generalizado às linhas balastradas com pedra britada à medida que adquirirmos os utensílios e ferramentas necessários para isso.

Para os que não são ferro-viários explicarei que, com a revista metódica, se refaz por assim dizer a linha de dois em dois anos, aproveitando-se, bem entendido, todo o material que estiver em bom estado.

Normalmente, as travessas são atacadas com balastro até que os carris alinham o devido nível.

Com a *soufflage* não se destrói o calo que se forma no balastro debaixo da travessa, como no processo actual de revista metódica.

O nivelamento dos carris consegue-se por meio da interposição de uma camada de miúçalha de pedra entre o calo da brita e a travessa.

Este trabalho executa-se com o auxílio de utensílios especiais e o seu emprêgo dá lugar a economia de mão-de-obra apreciável e, segundo parece, a maior perfeição no nivelamento da via.

Tem-se generalizado, com grandes vantagens, o traçado das curvas com concordâncias parabólicas, deixando ficar estas bem marcadas com estacas permanentes, que fornecem indicações para a fixação da planta e da escala de cada curva.

Dêste modo, sempre que se faz a revista metódica da via, fácil é repor as curvas no seu traçado rigoroso sem ter de se refazer o trabalho da sua implantação, que é sempre dispendioso.

Sempre com o mesmo objectivo de se fazerem economias, deu-se desenvolvimento à reparação das cróssimas e mesmo de agulhas por meio de soldadura oxi-acetilénica.

Em 1936 e 1937 repararam-se perto de 800 cróssimas por este processo.

Actualmente há duas brigadas permanentes, em vagões apropriados, executando estes trabalhos. Se não tivéssemos adoptado este processo, ou teríamos de conservar em serviço por mais tempo, cróssimas em mau estado, ou teríamos de adquirir novos cruzamentos, que nos teriam custado mais de milhar e meio de contos.

Já se pensa, mesmo, em construir as cróssimas e agulhas de que necessitamos e, se isso der bom resultado, realizaremos uma importante economia.

Também está em período de experiência a soldadura das juntas de carris, encaminhando-se as coisas para se estabelecer um trôço de linha em que só haja juntas de 36 em 36 metros. Os carris novos que temos recebido são, em geral, de 18 metros.

Finalmente, e após cuidadosos ensaios coroados do melhor êxito, foi resolvida a generalização do sistema de motorização dos distritos encarregados da conservação da via. Já estão motorizadas duas secções que abrangem 434 km. de via.

Acabamos de encomendar motores para a construção das *draisines* necessárias para que a motorização dos distritos abranja toda a rede.

Como V. Ex.<sup>as</sup> vêem, não se pode dizer que na Divisão de Via e Obras não se tenham adoptado medidas de economia, daquelas que não consistem em adiar trabalhos mas das que representam economias permanentes e até conduzem a trabalhos executados com maior perfeição.

c) — Na divisão de Material e Tracção.

Nesta Divisão são notáveis as economias realizadas e, o que é mais importante, as economias são, na sua maior parte, devidas a aperfeiçoamento de organização do trabalho e só em pequena escala devidas a adiamento de serviços.

A diminuição de despesas realizada nos 8 anos que se seguiram ao ano de 1929, em relação às despesas que se fariam se se mantivesse o nível dos gastos de exploração daquele exercício, é, segundo a escrita da Companhia, da importância de 87.014 (1) contos.

(1) Se não tivesse havido em 1933 a alteração de preço facturado à Divisão de Exploração por cada hora de manobras, conforme se indicou anteriormente, a economia realizada pela Divisão de Material e Tracção teria de ser reduzida de 23.664 contos.

(Conclui no próximo número)

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Engraxe só com

**MIMI**

a pomada preferida

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

Avenida 24 Julho, 16



LISBOA

## As nossas bodas de oiro e a imprensa da Madeira

Registamos, hoje, com desvanecimento, a notícia que o «Diário da Madeira», da ilustre direcção do escritor e académico, sr. Major J. Reis Gomes, escreveu, na sua edição de 17 de Janeiro, sobre o nosso número especial e com o qual comemorámos as nossas bodas de oiro.

Eis o que escreveu aquele importante órgão da imprensa do Funchal:

«Esta magnífica revista comemorou no mês de Dezembro findo as suas «Bôdas de Oiro».

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que foi fundada por Mendonça e Costa, tem actualmente por director o nosso prezado amigo e distinto camarada na imprensa da capital, sr. Carlos d'Ornellas.

Para comemorar o seu cincoentenário, a referida revista publicou um número especial de 64 páginas com brilhante e variada colaboração literária e artística.

Abre este número com uma fotogravura do sr. General Carmona, ilustre Presidente da República, que escreveu para ele palavras em que S. Ex.<sup>a</sup> confessa a sua grande admiração «por todos os que cooperaram em tão magnífica obra» e faz ao mesmo tempo votos «para que o jornal continui prestando ao País os magníficos serviços que tem realizado até agora».

O referido número insere, em três páginas, os retratos dos redactores da «Gazeta», contando-se entre estes, o do distinto jornalista e nosso estimado amigo Rebelo de Bettencourt.

Agradecendo a gentileza dos exemplares que nos foram oferecidos, enviamos as nossas felicitações a Carlos d'Ornellas e a todos quantos trabalham na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», fazendo votos pelas crescentes prosperidades de tão importante revista.

Ao «Diário da Madeira» em cuja redacção se encontram os nossos prezados camaradas Dr. Alvaro Reis Gomes e Baptista Santos, os nossos melhores agradecimentos.



## HUGO ROCHA

Encontra-se em S. Braz de Alportel, em plena convalescença, o ilustre jornalista e nosso querido amigo, sr. Hugo Rocha, secretário da redacção d'O Comércio do Porto.

Hugo Rocha, que é também um dos mais notáveis escritores da nova geração, tem posto a sua pena brilhante não só ao serviço do seu querido Pôrto mas, também, ao serviço do Império, pois já escreveu alguns livros belos sobre a nossa África e as ilhas adjacentes.

A Hugo Rocha os nossos melhores desejos de rápido regresso à sua actividade jornalística.

## Escas & Comentários

P o r S A B E L

### A esquadra portuguesa

**P**RETENDEMOS dar aos nossos leitores uma relação dos actuais navios de guerra portugueses, mas não conseguimos que do Ministério, a que foi solicitada tal informação, nos dessem qualquer resposta.

Tinhamos empenho em dar a lume a quantidade actual dos nossos navios para comparar com os que existiam em 1899, ou seja há 40 anos, e que eram:

Cruzadores — «D. Carlos», «Adamastor», «D. Amélia», «S. Raphael» e «S. Gabriel».

Couraçados — «Vasco da Gama».

Corvetas — «Afonso d'Albuquerque», «Bartolomeu Dias», «Rainha de Portugal», «Duque da Teceira», «Mindelo», «Estefania» e «Duque de Palmela».

Canhoneiras — «Liberal», «Sado», «Zaire», «Limpopo», «Massabi», «Quanza», «Bembo», «Mandovy», «Dio», «Tamega», «Rio Lima», «Vouga», «Tejo», «Douro», «Ave», «D. Luiz», «Caçongo», «Açor», «Rio Minho», «Tavira», «Faro», «Lagos», «Zambezia» e «Chaimite».

Transportes — «Pero de Alenquer» e «Salvador Correia».

Fragata — «D. Fernando».

Vapores — «Fulminante», «Mineiro», «Neves Ferreira» e «Dilly».

Vapor-auxiliar.

Rebocadores — «Lidador», «Berrio» e «Batista de Andrade».

Barca — «Cabinda».

Transporte — «África».

Lanchas canhoneira — «Honorio Barreto», «Serpa Pinto», «Ivens», «Capello», «Diogo Cam», «Pero Annaya», «Lacerda», «Sabre», «Carabim», «Chirim», «Marraquene», «Obuz», «Flecha», «Granada», «Chuabo» e «Cuamá».

Torpedeiros — «Espadarte» e os números 2, 3 e 4.

### Publicidade e radiofonia

**N**O último número de O Volante e sob o título «A concorrência desleal da publicidade radiofónica», encontramos, logo na sua primeira página de texto um artigo merecedor de todo o apoio dos que trabalham para os jornais e da imprensa vivem exclusivamente.

É que certas emissoras portuguesas estão a abusar de tal modo da publicidade que, diz O Volante, — «quando uma pessoa se dispõe a ouvir um bocado de música, para distrair ou por gosto especial, raras vezes sucede que não lhe impinjam uma série de anúncios, mais ou menos reveladores duma pretensa habilidade publicitária que, as mais das vezes, provoca logo uma volta no condensador de sintonização. É que é de mais! Em vez de opera, remédios para a prisão de ventre; em vez de Chopin, pomada para os sapatos; em vez de Schubert, loção para o cabelo ou pasta para os dentes; em vez de música de baile, máquinas de costura ou sardinhas em lata!»

Depois de várias considerações e da transcrição de uma nota de Paulo Freire, publicada há dias no Jornal de Notícias, sobre o caso, O Volante termina o seu artigo chamando a atenção de quem de direito para o que há de insensato e de injusto na transformação dos postos emissores em agências de publicidade.

Com efeito, não está certo que a telefonia venha invadir um sector que pertence à imprensa.

# HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Fevereiro de 1899



## Material para linhas de via reduzida

Tão lisongeiramente a nossa «Gazeta» tem sido recebida nas nossas colónias ultramarinas, que nos reconhecemos hoje obrigados a dedicar algumas linhas ao assumpto que nos serve de epigraphe, e que é de palpitante interesse para a maioria dos nossos assinantes de além-mar.

Para ninguém é desconhecida a enormissima importancia que têm conquistado as pequenas linhas de via reduzida, quer de caracter fixo ou provisório, na exploração das grandes plantações de canna d'assucar e de café, minas, pedreiras, etc., e que tão justificada se encontra pela facilidade e modico custo d'installação e pela rapidez e diminuto preço por que se effectuam os transportes.

O que, porém, para muita gente supomos ser ainda uma verdadeira novidade, é que a construcção d'este material não representa um monopolio de meia duzia de casas especialistas da França, Allemanha ou Belgica, como erradamente em geral se supõe e o demonstra o facto de, até ha bem poucos annos, ser exclusivamente d'aquellas procedencias o material importado pelas nossas colónias em Africa.

Ultimamente, porém, este preconceito tem-se ido desfazendo pouco a pouco, graças aos persistentes esforços empregados por diversas casas inglezas, de elevadissima reputação, que a este assumpto teem dedicado especiais cuidados e que teem visto os seus trabalhos coroados do mais brilhante exito.

A sua appareição na «Gazeta dos Caminhos de Ferro» devemosol-a á amabilidade do nosso amigo sr. John Harker, proprietario dos importantes estabelecimentos da Avenida da Liberdade, e são reproduzidas de photographias tiradas de diversas locomotivas que aquella casa acaba de enviar para a nossa Africa.

Uma d'essas locomotivas é destinada para S. Tomé, onde vae fazer serviço nas vastissimas plantações de canna, café e cacau d'um dos mais importantes e sympathicos proprietarios d'aquella nossa perola colonial.

Para darmos aos nossos leitores uma pequena ideia do que são e do que valem essas extensas e valiosas propriedades, bastará dizermos que o material ora encommendado — a titulo de ensaio e apenas para serviço n'uma area relativamente insignificante! — comprehende nada menos que uns oito kilometros de via com a respectiva locomotiva, wagons, etc.

Os rails, cujo peso é de 14 kilos por metro, assentam sobre travessas de aço ondulado, d'um systema perfeitamente original, ao mesmo tempo simples e solido, e prestando-se tanto para linhas de caracter permanente como provisório. Os carris são fixados ás travessas por um processo bastante engenhoso e de extrema segurança.

Para melhor ideia darmos da excellencia d'este systema, era nosso intuito publicar a photographia d'um pequeno troço de linha, mas motivos de força maior obstaram a que pudessemos apromptar a respectiva gravura até o momento do jornal entrar na machina.

Como acima dissémos, todo este material é de manufactura ingleza e do typo adoptado pelo Miniterio da Guerra e Almirantado Inglez para o serviço colonial — o que, só de per si, representa a mais segura garantia da sua excellente qualidade.

A falta de espaço com que sempre luctamos, devido á accumulção de original, cuja publicação nos vemos constrangidos a adiar de numero para numero, obriga-nos a terminar mais rapidamente do que desejavamos este artigo, deixando de remissa alguns dados curiosissimos e que irão em occasião mais opportuna.

Nada perderão, todavia, com a demora e se entretanto alguns dos nossos estimaveis leitores estiverem especialmente interessados no assumpto, poderão contar com a maxima boa-vontade d'esta redacção em responder a qualquer consulta que se dignem dirigir-lhe.



## Gazeta dos Caminhos de Ferro

A administração desta Revista desejando satisfazer a vontade de um novo assinante compra uma colecção completa da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» 1888 a 1938. Carta a esta Administração indicando o preço.

## I Congresso Nacional de Transportes

Conforme está anunciado deve realizar-se no próximo dia 16 de Março, no Pôrto, o I Congresso Nacional de Transportes, feliz iniciativa que, pelo acolhimento demonstrado, constituirá um importante acontecimento.

O número de congressistas inscritos eleva-se já a mais de 250, muitos dêles cotados entre os mais valiosos elementos de preponderância na economia nacional.

A seguir damos nota do programa do Congresso, delineado nas seguintes linhas gerais:

Dia 16 de Março — As 21 horas, inauguração solene seguida da abertura do XII Salão Automóvel.

Dia 17 — De manhã, de tarde e à noite, sessões de trabalhos de cada uma das oito secções e respectivas sub-secções do Congresso.

Dia 18 — De manhã e à tarde, sessões de trabalhos, seguidas duma sessão conjunta; à noite, «Baile das Tulipas», no Palácio de Cristal.

Dia 19 — De manhã, sessão conjunta para aprovação dos votos do Congresso; de tarde, manifestações complementares do Congresso; às 20 horas, sessão solene de encerramento e distribuição de prémios; às 21, banquete de confraternização entre congressistas e expositores.



## ESPECTACULOS

### CARTAZ DE HOJE

#### TEATROS

NACIONAL — 21,45 — «Riquezas da sua avó».  
AVENIDA — 21,30 — «Os anjinhos».  
GIMNÁSIO — 21 e 23 — «Olaré, quem brinca!».  
TRINDADE — 21,45 — «Cada um em sua casa...».  
APOLO — 20,45 e 23 — «O quebra-bilhas».

#### CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Corações em festa».  
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 Elisio, C. V.  
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.  
REX — 21,15 — Filmes de grande agrado.  
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».  
IMPERIAL — Rua Francisco Sanchez.  
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.

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 14, II série, de 17 de Janeiro, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobranse uma parcela de terreno, com a superfície de 5:109m<sup>2</sup>,76 à esquerda da linha férrea de Leste, entre os quilómetros 17,030.20 e 17,408.50, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Santa Iria, concelho de Vila Franca de Xira e distrito de Lisboa, confronta ao norte com a estrada nacional n.º 12-1.ª e Empresa Soda Póvoa, sul com o caminho de ferro, nascente com o caminho de ferro e Empresa Soda Póvoa e ao poente com a Companhia Industrial Portuguesa.

Em conformidade com o disposto no artigo 4.º e § único do mencionado decreto-lei n.º 22:562, a parcela de terreno em referência está sujeita a reversão, por haver sido expropriada depois de 1 de Janeiro de 1927.

O «Diário do Governo», n.º 21, II série, de 25 de Janeiro, publica o seguinte :

Por portaria de 12 do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 18:

Luiz Tavares da Silva, antigo aspirante de estação da rede do Sul e Sueste dos Caminhos de Ferro do Estado, que, à data da reforma, era contínuo assalariado da Inspeção Escolar do distrito de Setúbal — rectificada para 254\$71 a respectiva pensão mensal de reforma, visto se haver reconhecido ser esta a importância a que elle tem direito, e não a de 239\$79, com que foi reformado por portaria de 22 de Novembro de 1937, constante do «Diário do Governo» n.º 282, 2.ª série, de 3 de Dezembro do mesmo anno. (Não são devidos emolumentos).

O «Diário do Governo», n.º 23, II série, de 27 de Janeiro, publica o seguinte :

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 23 do corrente, o projecto de aviso ao público (aditamento ao aviso A n.º 375) annunciando a abertura à exploração do antigo apeadeiro de Loivo, situado ao quilómetro 114,290 da linha do Minho, entre a estação de Cerveira e o apeadeiro de Gondarém, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 9, II série, de 11 de Janeiro, publica o seguinte :

### Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por portaria de 29 de Dezembro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 4 do corrente :

Concedida a reforma, nos termos dos artigos 21.º, 26.º e 29.º

## Ordem dos Engenheiros

### Realizou-se a eleição dos corpos gerentes para o novo exercício

Reuniu-se a assembleia geral da Ordem dos Engenheiros, que discutiu e aprovou o relatório do Conselho Directivo referente ao anno findo, bem como o parecer da Comissão Revisora de Contas e o orçamento para o anno corrente.

Em seguida procedeu-se à eleição dos corpos directivos para a nova gerência, tendo sido eleitos os seguintes sócios :

Assembleia Geral — Presidente, eng.º Silveira e Castro; secretários, engenheiros António Arantes e Oliveira e Joaquim Camilo Fernandes Álvares.

Conselho Directivo — Vice-presidente, eng.º Duarte Abecassis; vogal-secretário, eng.º José Mercier Marques.

Comissão Revisora de Contas — engenheiros Fernando Galvão Jacome de Castro, João Alberto Barbosa Carmona e João de Penha Garcia.

A sessão foi presidida pelo sr. eng.º Silveira e Castro, presidente da Junta Autónoma de Estradas, secretariado pelos srs. engenheiros António de Arantes e Oliveira e Joaquim Camilo Fernandes Álvares.

Serviram de escrutinadores os srs. engenheiros Cassiano de Oliveira, Mansos Ribeiro, Horta e Costa, Canto e Castro, Metelo de Napoles e Vieira e Sousa.

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 funcionários dos mesmos Caminhos de Ferro abaixo indicados, ficando com as pensões mensais adiante mencionadas :

#### Da rede do Sul e Sueste :

António Augusto de Almeida, condutor principal — 722\$39.  
António da Costa, chefe de estação de 1.ª classe — 747\$07.  
Ruíl César Costa, chefe de estação de 2.ª classe — 546\$23.  
Joaquim Fernandes, maquinista de 2.ª classe — 830\$66.

#### Da rede do Minho e Douro :

Manuel Francisco de Paiva, contramestre de 1.ª classe — 690\$66.

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

O «Diário do Governo», n.º 12, II série, de 14 de Janeiro, publica o seguinte :

Para os devidos efeitos se publica que, em 26 de Novembro último, foi demitida 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, por ter sido julgada incapaz de serviço e não ter direito à reforma, a guarda do distrito n.º 247 das linhas do Sul e Sueste, Isabel da Conceição, que, à data do referido arrendamento, tinha a categoria de guarda-barreira.

## EFEMERIDES

1888

(Continuação)

1938

1903

*1 de Fevereiro.* Foi solicitada a construção e exploração de uma linha que, partindo de Estremoz e servindo Souzel, Fronteira, Alter do Chão e Crato termine em Alpalhão.

*16 de Fevereiro.* Foi entregue uma representação da Câmara Municipal de Moura ao sr. Ministro das Obras Públicas, pedindo que se proceda à construção da linha projectada de Évora a Ponte de Sôr, passando por aquela vila.

*1 de Março.* Tomam-se providências governativas para a construção da linha do Congo e do seu prolongamento até à fronteira.

*16 de Março.* Foi requerida superiormente a concessão e exploração duma linha de tracção eléctrica entre Brága e Prado, pela estrada real ou distrital n.º 27, do Mesão Frio a Ponte de Lima.

*1 de Abril.* Está projectado o Caminho de Ferro de Valença a Monsão.

*16 de Abril.* Deu já entrada no Concelho Superior de Obras Públicas e Minas o projecto revisto da linha Régua a Vila Real.

*1 de Maio.* Começam depois de amanhã, os trabalhos de construção da linha de Mirandela a Bragança.

*16 de Maio.* Foi aprovado e mandado executar um projecto de ampliação do edifício da Estação de Ferradosa.

*1 de Junho.* Aprova-se oficialmente o projecto da Estação de Cantomil, ou seja o futuro entroncamento da linha de circunvalação do Porto.

*16 de Junho.* Estão inaugurados os trabalhos de Guimarães a Fafe.

*1 de Julho.* Foi inaugurado solenemente a primeira e moderna secção da linha eléctrica de Londres.

—Começam os estudos da primeira secção da linha do Pocinho a Miranda, compreendida entre o Pocinho e Courçães.

*16 de Julho.* Acaba de ser superiormente aprovado o prolongamento do Barreiro a Cacilhas.

*1 de Agosto.* Um grupo inglês pede a concessão de um Caminho de Ferro de Inhambane a Lourenço Marques.

*16 de Agosto.* Vão começar os trabalhos de construção da Estação do Ribeirinho, que servirá as linhas Foz, Tua e Mirandela.

*1 de Setembro.* O Caminho de Ferro de Évora a Ponte de Sôr tem por objectivo ligar as linhas do Sul do Tejo com as de Norte e Leste.

*16 de Setembro.* Na construção do Caminho de Ferro de Malange adoptar-se-hão condições técnicas idênticas às da linha de Luanda a Ambaca.

*1 de Outubro.* O sr. Raúl Mesmier continua a ocupar-se das linhas de cabo aéreo para as nossas possessões ultramarinas principalmente em S. Tomé e Príncipe.

*16 de Outubro.* A imprensa publica artigos demonstrando a necessidade e conveniência da construção de uma nova linha férrea que ligue a de Oeste com a de Leste passando por Alenquer.

*1 de Novembro* Foi inaugurada a via férrea eléctrica de Liverpool a Birkenhead que passa sobre o rio Mersey.

*16 de Novembro.* Causa grande entusiasmo em Aviz, Fronteira e Sousel a notícia da adjudicação da construção da linha de Estremóz a Portalegre.

*1 de Dezembro.* A «Gazeta», derrama as flôres da sua sentida saúdade sobre a campa de Pereira Carrilho, a quem o País e os Caminhos de Ferro tanto ficaram devendo.

*16 de Dezembro.* Acaba terrivelmente para a «Gazeta» o malfadado ano visto ter perdido um dos seus melhores amigos e auxiliares: Ferdinand Schalek, que uma pertinaz doença prostou para sempre.

1904

*1 de Janeiro.* Inaugura-se o serviço da linha de tracção animal, em Coimbra, começando pela linha da Estação antiga no Largo de D. Carlos,

*16 de Janeiro.* Foi aberta ao serviço público a linha de Setil a Vendas Novas, o que constitui a ligação entre toda a rede ao norte do Tejo.

*1 de Fevereiro.* As companhias Real e Beira Alta acabam de resolver o estabelecimento de um serviço diário de carruagens directas entre as suas linhas, para serviço de passageiros.

*16 de Fevereiro.* Os Caminhos de Ferro do Estado vão adquirir material de via para os novos troços de linhas em construção tanto de via larga, como de via reduzida.

*1 de Março.* Está-se tratando da organização da Companhia para a construção da linha Quelimane, mercê da iniciativa do Sr. Aires d'Ornellas.

*16 de Março.* Foi aprovado o tipo das carruagens auto-motrices e autorizada a aquisição de duas para experiências nas linhas do Sul e Sueste.

*1 de Abril.* Encontra-se aberto ao serviço público a nova linha de tramueis entre Sintra à Praia das Maças.

*16 de Abril.* Foi aprovado o projecto do segundo lanço compreendido entre a estação fluvial de Setúbal e as proximidades de Maratêca.

*1 de Maio.* Abre brevemente o trôço de Faro a Olhão. O prolongamento até à Fuseta inaugurar-se-á em Julho próximo.

*16 de Maio.* Vão muito adiantados os trabalhos da linha Guimarães-Fafe.

*1 de Junho.* Foram aprovadas as bases para a reforma do contrato de troca de material acordadas entre as direcções do Minho e Douro e a Companhia de Salamanca.

*16 de Junho.* Passou por completo para a Companhia Southern Maralha a exploração da linha do Mormugão.

*1 de Julho.* Chegaram a Bordeus as quatro carruagens automotoras que a Companhia Real encomendou para serviço na linha de Oeste.

*16 de Julho.* Realizou-se a abertura da linha de Colares à Praia das Maças.

*1 de Agosto.* Concluem-se os trabalhos de campo de duas secções da Linha do Sado.

*16 de Agosto.* Vai ser aberto à exploração provisória o lanço de Olhão à Fuseta — prolongamento da linha de Faro a Vila Real.

*1 de Setembro.* Foi mandado executar o segundo lanço da primeira secção da linha de Ponte de Sôr, compreendida entre a Senhora da Graça e a estação de Arraiolos.

*16 de Setembro.* Seguem com actividade os trabalhos da nova linha eléctrica que deve ligar o Largo de Santos com o da Estrêla.

*1 de Outubro.* Foi assinado o contrato para a construção e exploração das linhas de Braga a Gui-

marães, Braga a Monsão (Alto Minho) e Viana a Ponte de Barca (Vale do Lima).

*16 de Outubro.* Foi pedida pela Câmara Municipal de Vagos a construção da linha férrea entre Aveiro e a Figueira da Foz.

*1 de Novembro.* Realiza-se a experiência oficial da carruagem automotora que deve fazer serviço, na linha entre Sintra e Campolide.

*16 de Novembro.* Vão começar os trabalhos para a construção da linha que deve ligar o Caminho de Ferro do Sul e Sueste com Montemor-o-Novo.

*1 de Dezembro.* Fixa-se a data em que se realizará em Washington a primeira sessão do Congresso dos Caminhos de Ferro (29 de Abril de 1904).

*16 de Dezembro.* É autorizada a colocação de guaritas em 25 wagons fechados do Sul e Sueste.

### 1905

*1 de Janeiro.* A Estação do Barreiro é dotada com uma casa de lenhas, para ser utilizada pelo pessoal, especialmente de tracção e oficinas.

*16 de Janeiro.* Foi aprovado pelas estações superiores o acôrdo entre os Caminhos de Ferro do Estado e a Companhia de Salamanca para a correspondência de combóios em Barca d'Alva.

*1 de Fevereiro.* Estão de luto os Caminhos de Ferro Portugueses pela morte de Cândido Xavier Cordeiro, inspector geral de Obras Públicas e Engenheiro Consultor da Companhia Real. Era antigo redactor da «Gazeta», honrando-a com a sua valiosa colaboração desde o seu início.

*16 de Fevereiro.* A carruagem auto-motriz adquirida pela Companhia Real passa a fazer o serviço entre S. Martinho, Figueira e Alfarelos.

*1 de Março.* Foi mandada ampliar a estação de Loulé para a construção de novas linhas e cais, prolongamento da plataforma e adaptação de um armazém e habitação de empregados.

*16 de Março.* Realizou-se a inauguração do trôço da linha dos Caminhos de Ferro do Algarve, entre a Luz e Tavira.

*1 de Abril.* Continuam os estudos do primeiro trôço da linha de Mossâmedes à Serra de Chela, ao Sul de Angola.

*16 de Abril.* Vão muito adeantadas as obras do Apeadeiro de Feliteira.  
—Foi assinado em Londres o contrato para a construção do lanço do Caminho de Ferro do Lobito que fica entre Catumbela e Monte Sahôa.

*1 de Maio.* Fôram mandadas abrir para todo o serviço de grande e pequena velocidade os apeadeiros da Machada e Fonte na linha do Sul

- 16 de Maio.* Fôram inauguradas na linha do Oeste mais oito novos apeadeiros.
- 1 de Junho.* Vai ser construída a ponte de Enxoé na estrada da Estação de Pias a Aldeia Nova.
- 16 de Junho.* Estão já assentes alguns quilómetros da linha entre a Lousã e a de Miranda de Corvo.
- 1 de Julho.* Foi assinado o contrato entre uma casa Alemã e o sr. Ministro da Marinha para o fornecimento de materiais destinado ao Caminho de Ferro de Mossâmedes a Chela.
- 16 de Julho.* São abertos concursos para o fornecimento de material circulante destinado ao Caminho de Ferro de Malange.
- 1 de Agosto.* Estão muito adeantados os trabalhos de construção do Caminho de Ferro do Vale do Vouga.
- 16 de Agosto.* Acaba a Companhia Real de perder em Alfredo Kruss um dos seus mais brilhantes funcionários.
- 1 de Setembro.* O respectivo ministro determinou a máxima urgência na conclusão dos estudos da linha do Vale do Sado, a partir de Setúbal.
- 16 de Setembro.* Morre a glória do jornalismo português: Emidio Navarro, a quem a «Gazeta» grava o testemunho da sua mais respeitosa saúde.
- 1 de Outubro.* Dizem de Paris ter-se constituído naquela capital uma Companhia que se propõe construir o Caminho de Ferro de Quelimane.
- 16 de Outubro.* Inaugurou-se o trôço de 14 quilómetros do Romeu a Macedo, linha de Mirandela a Bragança.
- 1 de Novembro.* Constroem-se casas de banho para o pessoal, nas Estações do Barreiro e Casa Branca.
- 16 de Novembro.* Continuam com bastante actividade os trabalhos na linha do Lobito, estando já assente os carris até ao vale do Lingue, que fica a 51 quilómetros do Lobito.
- 1 de Dezembro.* Vão prosseguindo os estudos para a construção da linha de Ponte de Sôr, que ligará as linhas do Sul e Sueste com a de Leste, entre o entroncamento das da Beira Baixa e de Cáceres.
- 16 de Dezembro.* Estão quasi concluídas as terraplenagens do trôço Tavira a Vila Real.
- 16 de Janeiro.* Foi mandada construir a Estação de Vila Pouca de Aguiar.
- 1 de Fevereiro.* Trata-se do estabelecimento definitivo da linha marítima de Portugal-Argentina, tendo Lisboa, como ponto de chegada da Europa.
- 16 de Fevereiro.* Chegaram à Estação da Régua 20 wagons para transporte de mercadorias nesta linha, construídos nas oficinas dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.
- 1 de Março.* Está já assegurada a construção da linha do Vale do Vouga.  
—O atêrro da linha férrea de Coimbra a Lousã chega já à rampa que conduz ao Pôrto dos Bentos.
- 16 de Março.* Brevemente, segundo se anuncia, vão começar os trabalhos de construção do Caminho de Ferro de S. Tomé.
- 1 de Abril.* Vão continuar brevemente os estudos da linha do Vale do Sado, desde Azinheira dos Bairros a Garvão.
- 16 de Abril.* Conclue-se o último trôço da linha do Sul e Sueste Tavira a Vila Real.
- 1 de Maio.* A Estação de Sabóia-Monchique, da linha do Sul, fica chamando-se apenas Sabóia, visto não haver estrada para Monchique que fica longe e é servido pela Estação de Portimão.
- 16 de Maio.* Por despacho ministerial foi aprovado o projecto do prolongamento, até Leixões, do ramal da Alfândega do Pôrto.
- 1 de Junho.* Continuam os trabalhos na linha de Mossâmedes.  
—Um considerável número de aquedutos está terminado em Lobito.
- 16 de Junho.* Tem tido grande desenvolvimento os trabalhos da linha Coimbra a Arganil.
- 1 de Julho.* Pensa-se na rápida construção da linha férrea, de Estremoz a Castelo de Vide.
- 16 de Julho.* Conclue-se a montagem do principal viaduto sobre o Lingue, linha férrea de Benguela.
- 1 de Agosto.* Tem tido ultimamente grande desenvolvimento os trabalhos na linha de Livração a Amarante.
- 16 de Agosto.* Inaugurou-se a secção de Sendas a Rossas, linha de Bragança.
- 1 de Setembro.* Principiou o assentamento definitivo dos carris de Guimarães para Fafe.
- 16 de Setembro.* Começou e segue com muita actividade o assentamento da linha férrea entre Bragança e a Estação de Rossas.
- 1 de Outubro.* Já principiaram os trabalhos para a construção da Estação em Vila Pouca de Aguiar.
- 16 de Outubro.* Vão muito adeantados os trabalhos do Vale do Tâmega, estando já concluída a ponte de ferro de S. Lazaro.


- 1 de Novembro.* Estão a concluir-se os trabalhos de consolidação das linhas da Companhia Real, segundo o plano há pouco estabelecido respeitante às linhas do Pôrto a Lisboa, Cascais a Sintra e Cacém a Torres.
- 16 de Novembro.* A Companhia Franzanyka Concessions vai emitir dois milhões de libras em obrigações destinadas ao prosseguimento de construção da linha de Benguela.
- 1 de Dezembro.* Foi enviado ao Conselho Superior das Obras Públicas o projecto do primeiro lanço do trôço da linha do Guadiana, entre Évora e Reguengos, desde a Estação de Évora até além de Dezebre.
- 16 de Dezembro.* Foi inaugurada a linha de Lousã havendo festejo para celebrar o acontecimento.

**1907**

- 1 de Janeiro.* Foi resolvido não se empregar os *wagons* com leito do sistema tubular nas linhas do Estado.
- 16 de Janeiro.* Dizem de Luanda que vão adeantados os trabalhos da linha de Malange.
- 1 de Fevereiro.* Mais um verdadeiro amigo da «Gazeta» que desaparece do número dos vivos: Henrique Daenhardt, vice-presidente do Conselho de Administração e da Comissão executiva da Companhia Real.
- 16 de Fevereiro.* Acaba a existência um dos mais antigos ferroviários portugueses: António Franco Queriol. Uma doença pertinaz perseguiu-o até ao desenlace fatal.
- 1 de Março.* Foi adquirida uma ponte gigante para inversão de locomotivas na Estação de Pedras Salgadas e mandadas acrescentar sucessivamente algumas do Sul e Sueste.
- 16 de Março.* Brevemente será apresentado à aprovação o projecto da linha da Régua a Lamego.
- 1 de Abril.* Está concluído o trôço de Évora a Arraiolos.
- 16 de Abril.* Brevemente será decretado o plano da rede ferroviária da região compreendida entre o Tejo e o Mondego.

- 1 de Maio.* Foi aprovado o projecto da estação terminus do Lobito.
- 16 de Maio.* Na Alemanha está sendo explorado um canal em que todos os serviços são feitos por electricidade.
- 1 de Junho.* Continuam avançando os trabalhos da linha Valença a Monsão.
- 16 de Junho.* Foi modificado o tratado da linha do Lobito, consistindo a modificação em desviar para a fronteira de leste, perto do Bihé, a linha que ia a Caconda.
- 1 de Julho.* Foi aprovado o projecto do trôço da linha de Benguela.
- 16 de Julho.* Começam os estudos da linha do Vale do Tâmega a partir de Amarante para Cães.
- 1 de Agosto.* Uma Companhia de Caminhos de Ferro Belga propõe a continuação da linha de Lousã.
- 16 de Agosto.* Está já em exploração a linha de Mossamedes.  
—Vai ser alterado o traçado do ramal de Mora a Ponte de Sôr.
- 1 de Setembro.* A Associação Comercial de Coimbra pede ao Governo a conclusão da linha férrea de Lousã a Arganil, e o prolongamento até à Covilhã.
- 16 de Setembro.* Como fôra resolvido no Congresso dos horários dos Caminhos de Ferro, foi submetido ao Governo espanhol o itinerário do serviço rápido entre Lisboa e Londres, via Madrid.
- 1 de Outubro.* Foram começados os trabalhos de terraplenagem para a construção do ramal Montemor-o-Novo.
- 16 de Outubro.* Inaugurou-se a linha de Matete, de grande importância para o comércio e indústria da costa Ocidental da nossa África.
- 1 de Novembro.* Vai ser dado o maior desenvolvimento possível à linha do Vale do Vouga.
- 16 de Novembro.* Foi ordenado que se iniciassem os trabalhos de construção do ramal de Colungo à estação de Canluca, no Golungo Alto (Angola).
- 1 de Dezembro.* Por causa dos estudos de uma variante a introduzir no primeiro traçado, têm estado paralizados os trabalhos de construção da linha de Mossamedes.
- 16 de Dezembro.* No Caminho de Ferro de Malange estão em construção as pontes do Litete e do Lombe.

(Continua)



O tempo passa...  
...mas os saltos **GALO** ficam!  
prefira pois os saltos **GALO**  
**Leacock (Lisboa), L.<sup>da</sup>**  
**AVENIDA 24 DE JULHO, 16**  
**LISBOA**

**Quereis dinheiro?**  
**JOGAI NO**

*Lama*

**Rua do Amparo, 51**  
**LISBOA**  
**Sempre Sortes Grandes!**

**RODRIGUES OCULISTA****E. A. RODRIGUES & C.<sup>a</sup>**

CASA FUNDADA EM 1787

142, Rua da Prata, 146 — LISBOA — Telefone 20335

**OPTICA MODERNA**AVIAM-SE RECEITAS DOS EX.<sup>mos</sup> MÉDICOS OCULISTAS  
O maior sortido em todos os artigos das suas especialidades**PREÇOS SEM COMPETÊNCIA**

Lentes Bifocais, Stigmat, Diachrome, Punktal, Katral, Umbral, de Zeiss, Krauss e Busch, Binóculos, Barómetros, Areómetros, Termómetros de caldeira, estufa e clínicos, Ebuliômetros e todos os aparelhos para dosagens de pesos específicos, etc..

**INSECTICIDA ESPADA**

Para perfumar e desinfetar o ambiente

EMBALAGENS de kilo, 5, 10, 18 kilos

DEPOSITÁRIOS:

**M. Leal & Figueiredo, L.<sup>da</sup>**R. FANQUEIROS, 255, 3.<sup>o</sup>-D. — Telef. 22642 — LISBOA**Agencia Internacional Aduaneira****MANUEL B. VIVAS, LIMITADA**

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

**Casas em:****LISBOA****VILAR FORMOSO**RUA DO ARSENAL, 124, 1.<sup>o</sup> (FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: TRANSPORTES

End. Teleg.: VIVAS

**PORTO****BEIRAM (MARVÃO)**

(FRONTEIRA PORTUGUESA)

TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.<sup>o</sup>

End. Teleg.: VIVAS

**Casa Regional dos Açores****MANUEL DIAS DE SOUSA**

Artigos e produtos Regionais do Continente, Madeira e Açores, linhos, bordados em várias cores, flôres, mantas, carpetes, passadeiras, faianças, frutas, conservas, chá, etc.

Rua da Misericórdia, 94 a 98 (Antiga Rua do Mundo)

TELEFONE 21673

**LISBOA****BATATAS DE SEMENTE**

ERDGOLD (Ouro da Terra) — FLAVA — EARTHSILVER (Prata da Terra) — REGINA 101

As variedades que melhores resultados teem dado até hoje Importação directa de todas as outras variedades e venda aos melhores preços do mercado AZONITROKAL — O melhor adubo para todas as culturas. Faça uma experiência e constatará a sua superior eficácia

Pedidos ao unico importador:

**JOSÉ FERREIRA BOTELHO**

LISBOA — Rua Jardim do Tabaco, 31 — Telefone 20462

PORTO — Rua Mousinho da Silveira, 140-1.<sup>o</sup> — Telef. 4160**António dos Santos e Silva**

Vende sempre aos melhores preços do mercado

Tubagem de ferro e aço para vedações, canalizações, etc.

Linha Décauville de 0,60 de bitola e vagonetas para 3/4

de m3. Chapas onduladas de 2,10 e 3,00x 0,80. Carris

de Caminho de ferro até 12 metros de comprimento.

Bidons em ferro preto e zincado para várias capacidades.

/ Tanques de ferro. Barris servidos a oleos, etc., etc. /

**TELEFONE 61732**

Rampa dos Marinheiros, A. S. S. na Doca de Alcântara

Próximo da passagem de nível da Rua Tenente Valadim

**JOSÉ SANTOS, L.<sup>DA</sup>**Compra e venda de propriedades  
**RUSTICAS E URBANAS**

Administração e recebimento de rendas

Colocação de Capital sobre Hipotecas

R. DOS CORREEIROS, 101-1.<sup>o</sup>**LISBOA — PORTUGAL****TELEFONE 27616****MOTORES «PETTER»**

a petroleo e oleos pesados tipo «Diesel»

desde 1-1/2 H.P. A melhor e mais

:—: robusta construção inglesa. :—:

Os mais económicos e práticos e de

maior duração para a agricultura e

:—: :—: pequena indústria. :—: :—:

**AS MELHORES****REFERÊNCIAS****Fábricas VULCANO e COLLARES****Carlos Alfredo da Silva, L.<sup>da</sup>****LISBOA Telefones 6 0131-6 0132****MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)**Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia teem as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» **James Rawes**& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.<sup>o</sup> Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» **E. Pinto Basto & Ca. Lda.** Avenida 24 de Julho, 1-1.<sup>o</sup> Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: **Tait & Co.** Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

**Taça de Ouro, L.<sup>da</sup>**

Entre os bons cafés os da Taça de Ouro são superiores

DELICIOSO, kilo. . . . .	12\$00
TACA DE OURO, kilo. . . . .	9\$60
COMBATENTE, kilo. . . . .	7\$60
FAMILIAR, kilo. . . . .	5\$60

**Rossio, 114 — Telef. 2 6244 — LISBOA****CERA 33****Incomparavelmente  
a melhor**

Brilho instantâneo duradouro e sem esforço, em móveis, soalhos, oleados, corticites, etc. Não tem cheiro activo nem incomodativo

Usá-la Se não conhece, informe-se dos seus consumidores, que são a nossa melhor garantia  
é preferi-la

Pedidos ao depositário, Rossio, 93, 1.º andar, porta 9. Tel. 28421

**BOLSA DE LOTARIAS****A. Rosalis Janeiro**

LOTARIAS E CAMBIO DE LOTARIAS

Tabacos Nacionais e Estrangeiros e Valores Selados  
Rua do Arsenal, 172 e Largo do Corpo Santo, 32  
Telefone 2 9644 **LISBOA****AOS CONSTRUTORES!**

Vidros para as suas obras

Vidraça em caixa, tanto para Lisboa como para a Província—Espelhos, marmorites e vidros belgas—**QUALIDADES E PREÇOS SEM COMPETENCIA**

Para todos os trabalhos, consultem

**A OPALINA, L. DA**Avenida Almirante Reis, 203-C—TELEF. 4 1339—**LISBOA****Manuel Pereira Junior**Redes e Fios de Pesca—Boias  
de Cortiça—Arame e Arcos de FerroSéde — Rua Bernardino Costa, 41 — **LISBOA** — Telef. 2 2711Filiais { **Matozinhos** — Avenida Serpa Pinto, 150 — Telef. 303  
{ **Setubal** — Avenida Todi, 422 — Telef. 101 e 558**FABRICA DE CARTAS DE JOGAR**

Litografia e Estamparia de Folha de Flandres

**V.ª de J. J. Nunes & C.ª L.ª**

RUA FRADESSO DA SILVEIRA, 1-27

Alcantara — **LISBOA****TELEFONE 6 4 1 1 9****UNIÃO DE SUCATAS, L.ª**

Casa fundada em 1895

Tubos de ferro e aço para Água, Pontes, Vedações e em Ferro Fundido desde 1" a 5" e 10" — 12" e 15". Chapas Zincadas Onduladas de 2" 50x0,80 e 3" 00x0,80. Carris de C. P. de 8 metros. Bidons e Tanques de Ferro. Arame Farpado e Zincado liso. Vigas em todos os tamanhos.

Telefone 6 4 2 1 4

RUA ARCO ALCANTARA, 46 — **LISBOA****ESPECTACULOS****CARTAZ DE HOJE****TEATROS**

NACIONAL — 21,45 — «As Três Helenas».

AVENIDA — 21,50 — «Os anjinhos».

GINÁSIO — 21 e 23 — «Olaré, quem brinca!».

VARIEDADES — 20,45 e 23 — Eh! Real!

COLIZEU — 20,45 e 22,45 — O ilusionista Kassner e o transformista Schaeffer.

**CINEMAS**

EDEN — 21,50 — «Regresso ao Lar».

POLITEAMA — Filmes de bom agrado.

SÃO LUIZ — Sempre excelentes programas.

TIVOLI — Sempre estreias.

OLIMPIA — Sempre sessões continuas.

JARDIM ZOOLOGICO—Exposição de animais.

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses  
da Beira Alta****LEILÃO DE REMESSAS E VOLUMES**

De harmonia com o disposto nos Artigos 114.º da Tarifa Geral e 8.º da Tarifa de Despesas Acessórias, proceder-se-á à venda, em hasta pública, na estação de Figueira da Foz, no dia 5 de Março próximo, de todas as remessas incursas nos respectivos prazos, e de outros volumes não reclamados.

Avisam-se portanto os respectivos consignatários e interessados de que, até ao dia 4 do citado mês, e mediante o pagamento dos respectivos débitos, poderão ainda retirar os volumes e objectos que lhes pertençam, devendo para isso dirigirem-se ao Engenheiro Chefe do Serviço do Movimento e Tráfego, na Figueira da Foz.

Figueira da Foz, 15 de Fevereiro de 1939.

O Engenheiro Director da Exploração  
*Fernando d'Arruda***O ALL-BRAN KELLOGG'S**

é a maneira natural de combater a prisão de ventre. Não é um medicamento. É um alimento pronto a servir, à venda nas boas mercearias. CADA PACOTE 8\$00

Depositários: **Figueira & Almeida** R. da Madalena, 88—Lisboa**O SUISSO ATLANTICO HOTEL**

Roga que experimentem o seu tratamento e preços sem confronto. Muito especial para familia. Condição unica pelo socego.

**Rua da Glória, 3 — Telefone 2 1925****Escola Commercial Portuguesa**  
por CorrespondenciaRUA DO ARSENAL, 54, 3.º — **LISBOA** — Fundada em 1930 e ao abrigo do Decreto n.º 23.447Habilitação garantida para **GUARDA-LIVROS** em 8 ou em 12 mesesCursos de Escrituração, Contabilidade, Estenografia, Caligrafia, Dactilografia, etc.. Peça grátis o nosso livro de propaganda com todos os esclarecimentos. **AOS FERROVIARIOS** — Desconto de dez por cento, sobre o custo das matriculas, aos ferroviários e a seus filhos mediante prova da sua idoneidade apresentada no acto da matricula.

Sr.ª D. Silvia Batarda Duque, Beja; nossa distinta aluna



*COVILHÃ—Monumento aos mortos da Grande Guerra*