

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

Costumes do Norte. — Antigos Combatentes e Vítimas da Grande Guerra. — Caminhos de Ferro Alemães. — Uma grande obra que se impõe, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Missão Militar Portuguesa a Espanha. — Relatório da Administração dos portos, caminhos de ferro e transportes de Moçambique. — A vida da C. P. desde o convénio de 1894. — Electrificação Ferroviária da Europa. — Imagens do Pôrto, por REBELO DE BETTENCOURT. — Há quarenta anos. — As nossas bodas de oiro e a Imprensa. — Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide. — Sociedade de Instrução e Beneficência dos Ferroviários de Angola. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Aeroporto da Beira. — I Congresso Nacional de Transportes. — Almirante Gago Coutinho. — Carlos de Vasconcelos e Sá. — Imprensa. — Ateneu Ferroviário. — Transcrição. — João Valério Moreira dos Santos. — Teatros e Cinemas. — Efemérides. — Parte] Oficial. — Publicidade.

1 9 3 9

ANO 51.º

16 DE MARÇO

NÚMERO 1230

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAÚL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Engenheiro AVELAR RUAS
ANTONIO MONTEZ

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

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

Antigos Combatentes

e

Vítimas da Grande Guerra

Uma romagem aos campos da Flandres

Projecta-se para breve, possivelmente no mês de Julho, uma romagem de combatentes portugueses aos campos da Flandres, sob o patrocínio da «Confédération Nationale» e dos «Anciens Combattants et Victimes de la Grande Guerre», esperando-se que a viagem coincida com as festas nacionais do 14 de Julho, em Paris.

A «Confédération Nationale des Anciens Combattants» oferece vantagens excepcionais. Além de serem limitados os preços de viagem, a inscrição pode ser feita em 3 prestações, estando a comissão organizadora a estudar as possibilidades de tornar extensivas às pessoas de família dos combatentes, aos sócios beneméritos e extraordinários da Liga dos Combatentes tôdas as vantagens oferecidas. Os hotéis e restaurantes concedem grandes descontos a todos os excursionistas.

Os antigos combatentes portugueses terão uma calorosa recepção em Paris por parte dos seus camaradas franceses.



Caminhos de Ferro Alemães

Agência de Turismo em Lisboa

A fim de desenvolver as relações turísticas entre Portugal e a Alemanha, a Secção de Turismo dos Caminhos de Ferro Alemães, de Berlim, inaugurou em Lisboa uma agência de informações como tem estabelecido nas principais cidades do mundo inteiro. Esta agência encontra-se instalada em frente da estação do Cais do Sodré, na Praça Duque da Terceira, n.º 20. Aí prestam-se, gostosa e gratuitamente, aos seus visitantes, tôdas as informações sobre o turismo na Alemanha, as suas termas, exposições, feiras, desportos, teatros e artes, e também sobre tôdas as outras manifestações que se representam na Alemanha; dando-se, igualmente grátis, elucidações aos viajantes e turistas, prospectos e mapas, e estudam-se itinerários de viagens, indicando ao mesmo tempo as horas de partida e de chegada dos combóios, e respectivos preços de viagens à Alemanha.

Da Agência de Informações recebemos diversos opúsculos, artisticamente impressos, de várias regiões do império germânico, que muito agradecemos, e que provam quanto a Alemanha se interessa pelo seu problema turístico.



Uma grande obra

que se impõe

A electrificação das linhas suburbanas de Lisboa

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Decorre actualmente o período preparatório das duas comemorações centenárias fixadas para 1940. É curto e perdeu-se tempo precioso na demorada gestação de um programa para cuja elaboração não foi pedida colaboração da opinião pública.

Na grande Comissão constituída não se deu representação à Imprensa, ao Clero, ao Exército. Não se recorreu depois a publicidade que interessasse a massa da Nação e provocasse um movimento nacional intenso a favor das comemorações e das modalidades que devem revestir.

No que do programa se conhece há numerosas partes difíceis de preparar em curto prazo (para a Exposição do Mundo Português há pouco mais de um ano). Há também grandes obras que se deseja concluir a tempo de serem inauguradas em 1940: libertação da Torre de Belém da ignóbil vizinhança da fábrica do gaz; aerodromo da Portela e conclusão das avenidas que lhe dão acesso; estádio longe de Lisboa, ligado com o alto da cidade por uma avenida e por uma auto-estrada, que iria mais tarde a Cascais e que atravessa a ribeira de Alcântara sobre extenso e alto viaduto; transformação profunda da estrada marginal Belém-Cascais em seguimento da Avenida da Índia; reconstituição histórica do Castelo; estátua equestre a D. João IV no Terreiro do Paço de Vila Viçosa; diferentes obras de urbanização em Lisboa; arborização do Parque de Monsanto, etc., etc.

Muitas dessas obras não podem ser con-

cluídas a tempo apesar da grande actividade dispendiosa que se imprime às obras, à qual sucederá um período de remissão com agravamento do desemprego.

Vai-se fazer grande propaganda no estrangeiro para atraír visitantes.

E todavia nada se prepara para melhorar os nossos caminhos de ferro, renovar o seu material circulante, melhorar as suas linhas, condenadas ultimamente pela crise a imperfeita conservação.

A ninguém vi considerat e reclamar uma grande e útil obra necessária, que assinalaria notavelmente as comemorações projectadas.

Refiro-me à imediata electrificação das linhas suburbanas de Lisboa desde a estação de Lisboa-R até Sintra e até Vila Franca, incluindo o túnel do Rossio, tão incómodo para os milhões de viajantes que nêle transitam.

Essa obra foi estudada cuidadosamente e preparada há tempos pela C. P.. Dá lugar a profunda modificação dos transportes suburbanos e portanto às condições de vida da faixa suburbana de Lisboa.

O aumento de tráfego e a economia na exploração asseguram compensação directa a parte do capital necessário. A outra parte constituiria encargo de fácil aceitação para o Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Por tôda a parte a crise dos caminhos de ferro não impediu a electrificação de linhas importantes, quer suburbanas, quer de longos percursos.

A França concluiu a electrificação dos 840 quilómetros da linha Paris-Irun, o que permite a circulação de combóios pesados com grandes velocidades. A rede eléctrica francesa abranje ao presente cerca de 3.000 quilómetros.

A Itália elevou a extensão das linhas eléctricas de 700 quilómetros em 1922 a perto de 4.000 actualmente. A Suécia tem 3.600 quilómetros e a Suíça quási outro tanto.

Em fins de 1937 havia na Europa 18.500 quilómetros de linhas eléctricas.

O presidente da rede inglesa de *Southern Railway* afirmou nas assembleias gerais de 1937 e 1938 que a electrificação rende 16% do capital nela immobilizado, incluindo a substituição do material circulante necessário em qualquer hipótese.

MISSÃO MILITAR PORTUGUÊSA A ESPANHA

Um louvor ao general Raul Esteves

O nosso ilustre colaborador e prezadíssimo amigo, sr. general Raul Esteves, foi louvado pelo sr. ministro da Guerra pela dedicação e zêlo com que chefiou a Missão Militar Portuguesa de observação ao teatro da guerra de Espanha, cargo de que foi exonerado a seu pedido e porque, publicando as suas observações sôbre a mesma guerra, além de contribuir para a difusão de doutrinas que muito interessam ao Exército, revelou notáveis conhecimentos militares, muito interêsse pelos assuntos da sua profissão e pelos problemas da Defeza Nacional, a que já tem consagrado outras publicações de valor.

Pela justiça dessa homenagem e pelos termos honrosos como foi feita, felicitamos muito sinceramente o sr. general Raul Esteves, figura das mais prestigiosas do Exército Português, que na numerosa família ferro-viária conta com simpatias e admirações.

Conseguiu-se com ela duplicar o número de combóios e aumentar consideravelmente o movimento de passageiros com pequeno aumento das despesas de exploração.

Por isso o Sr. *Parodi*, figura de relêvo no meio ferro-viário francês, afirmou numa conferência notável:

que o emprêgo da electricidade constitue o meio mais eficaz de reduzir o desperdicio de energia e de rejuvenescer os métodos de exploração ferro-viária.

Uma locomotiva eléctrica substitue cêrca de três locomotivas a vapor.

Quando as empresas dos caminhos de ferro se esforçam por tornar atraentes os respectivos transportes, são imediatamente compensados por um acréscimo massiço de receitas.

Suponhamos agora que os 60 quilómetros de linhas de Lisboa-R. a Sintra e Vila Franca são electrificados e que no túnel do Rossio a tracção é eléctrica. Quanto se podem acelerar as marchas, multiplicar os combóios, tornar aprazíveis as viagens! Quantas famílias se deslocarão para os arrabaldes de Lisboa!

Quanto se multiplicarão as viagens de recreio e que intensa vida se assegurará à zona

Relatório da Administração dos portos, caminhos de ferro e transportes de MoçambiqueRECTIFICANDO UMA ERRATA

O artigo do nosso ilustre colaborador sr. coronel de engenharia Alexandre Lopes Galvão—Relatório da Administração dos portos, caminhos de ferro e transportes de Moçambique—publicado no último número da *Gazeta* não foi revisto pelo autor, o que deu origem à saída de algumas gralhas, entre as quais, a mais importante, e que nos apressamos a rectificar, é a que, a páginas 144, linha 21 da primeira coluna, diz que o custo médio da tonelada quilómetro no caminho de ferro foi de 1\$20,8, quando foi apenas de \$20,8.

Da lamentável gralha pedimos desculpa ao nosso ilustre colaborador e aos nossos prezados assinantes.

beneficiada por essa transformação do regime de transportes!

É ou não êsse grande melhoramento digno de preferênciã sôbre tantos outros que se resolveu empreender à pressa para celebrar os centenários que se aproximam!

Encare-se resolutamente êste problema; estude-se a solução de acôrdo com a C. P. que por si só não o pode resolver. Chegar-se-á certamente a uma solução favorável e de grande alcance.

Quem sabe se os resultados lisonjeiros não darão logar ao prolongamento da electrificação a Santarem ou até ao Entroncamento e se não reconhecerá a conveniência de electrificar as linhas do Pôrto a Aveiro e do Pôrto a Braga em segunda fase de actividade?

O que se não admite é o abandono fatalista, a que parecem votados os caminhos de ferro, a despeito dos esforços das respectivas empresas.

É tempo que o espírito de derrotismo cêda o lugar à confiança no futuro e à prudente mas enérgica e pronta transformação de certas linhas e do material.

A vida da C. P.

desde o convénio

de

1 8 9 4

Dificuldades e soluções

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

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

(Conclusão)

É claro que uma nova regulamentação poderá remediar, ou pelo menos atenuar, a crise dos transportes. Oxalá que ela não se faça esperar.

Eu sei que há quem queira sustentar que a causa da quebra de receitas no caminho de ferro não é a concorrência do automóvel.

Sabe-se como tem crescido desde 1929 o número de veículos ligeiros e o de veículos pesados.

Durante o mesmo período deu-se a queda das receitas no caminho de ferro.

A conseqüência mais grave da queda de receitas para a C. P. foi a situação que se criou nos Caminhos de Ferro do Estado.

Na rede da C. P., pelos melhoramentos que se tinham acumulado, pelo bom estado em que se encontravam as suas linhas e o seu material circulante, conseguiu-se que a sua exploração não caísse em *deficit*. É facto que tem tido pequenos saldos e que, por isso, se tem atrasado em melhoramentos e renovação do material circulante. Mas tem satisfeito até agora todos os seus compromissos.

A exploração das linhas do Estado, logo que se acentuou a crise, em 1931, caiu em *deficit* e assim se tem mantido até agora.

A soma dos *deficits* acumulados até 1937 subiu a 43.734 contos, verba que ainda não está liquidada, e que, por esse facto, desfalcou a tesouraria da Companhia em quantia igual.

Não falta, com certeza, quem tenha atribuído tôdas as dificuldades à imprevidência dos dirigentes da C. P.

Todos os profetas de factos passados, e que são muitos, entendem que em 1926, quando estudámos as condições do concurso para o arrendamento das linhas do Estado, devíamos ter previsto a crise mundial, que só começou a desenhar-se em 1930, assim como podíamos ter calculado os prejuízos que a desordenada concorrência do automobilismo havia de causar ao caminho de ferro, e que, portanto, não devíamos ter apresentado proposta para o arrendamento.

O notável Director Geral dos antigos Caminhos de Ferro do Estado Francês, Sr. Raoul Dautry, diz no seu livro «Métier d'Homme», editado em 1937, o seguinte:

«Comme vous voyez, les chemins de fer français jusque dans tous les derniers temps n'étaient pas «en situation de maladie»; peu de gens pouvaient prévoir en 1929 et même au début de 1930, que cette industrie serait bientôt considérée comme au bord de la ruine».

O Sr. Dautry, que vive em França, num país onde o bom estado das estradas permitiu que o automobilismo se desenvolvesse à medida que os automóveis se aperfeiçoavam em fábricas francesas, diz que em 1929 e mesmo no começo de 1930 poucas pessoas podiam prever o que veio a suceder, mas os eternos criticos entre nós entendem que a Administração da C. P. tudo podia prever em 1926.

Os mesmos censores também nos acusam de não termos previsto a tempo a necessidade de se regulamentar a camionagem de mercadorias, que tanto mal nos está causando. Também neste ponto é injustíssima a acusação.

Nos Relatórios que os Conselhos de Administração da C. P. apresentam aos seus accionistas encontram-se, desde 1933, referências à questão da camionagem de mercadorias.

Do Relatório referente àquele exercício, apresentado em 1934, transcrevemos:

«Foram tomadas providências governamentais para regulamentação da indústria de automóveis pesados. Efectivamente, por decreto n.º 22.718 de 22 de Junho de 1933, substituído pelo n.º 23.499 de 24 de Janeiro do corrente ano, estabeleceram-se disposições que vieram, pelo menos, pôr cõbro à completa anarquia em que vivia a indústria da camionagem.

«Não cremos que dessa lei possam vir benefícios sensíveis em relação à situação criada ao caminho de ferro.

«Julgamós apenas que a sua promulgação evitará, talvez, quando fôr cumprida integralmente, que se agrave a situação do serviço ferro-viário de passageiros. Receamos, entretanto, «que a completa liberdade em que poderão circular os camiões de carga particulares, ou aparentemente particulares, e a larga facilidade com que trabalham os camiões em regime de aluguer venham a provocar no «ramo mercadorias» uma concorrência ao caminho de ferro tão nefasta como a que se estabeleceu no «ramo de passageiros».

Em todos os relatórios dos anos seguintes continuámos a referir-nos ao assunto.

Infelizmente acertámos, em 1933, com o que havia de suceder, sobretudo a partir de 1935.

VI — Considerações finais

Há, porém, um recurso de que não se falou ainda. É o do aumento das receitas e o da deminuição das despesas que provenham de novos meios de acção e de nova organização.

Os novos meios de acção que existem são bem conhecidos na C. P., e, se esta não tem recorrido a alguns dêles, é porque não tem podido dispor dos recursos financeiros necessários para os adquirir. Tal é o caso das automotoras.

Pelo que respeita a novas organizações, dependem elas,

sobretudo, dos conhecimentos que os dirigentes da Companhia possuam sobre o problema.

Os conselhos dos que não conhecem o assunto não faltam e são tanto mais audaciosos e definitivos quanto maior a ignorância de quem os dita.

A palavra *reorganização* está na boca de todos os que têm o prazer doentio de dizer mal do caminho de ferro, mas até hoje não ouvimos de nenhum desses conselheiros nada de aproveitável.

Creio que será melhor contarmos com os resultados das nossas conversas com os que sejam competentes, e supponho que, em regra, nenhuns melhores encontraremos do que os nossos funcionários bem habilitados.

Para que os conselhos destes sejam os mais úteis e progressivos, tem a Companhia, desde há bastantes anos, tido o cuidado de mandar ao estrangeiro, para fazerem estágio de alguns meses nas diferentes especialidades, os seus funcionários superiores mais inteligentes e já exercitados com alguns anos de prática.

Creio que temos ao serviço da Companhia um grupo de agentes perfeitamente competentes, conhecedores de todos os progressos ferro-viários postos em prática nos países onde tem feito os seus estágios.

Também conhecem muito bem as organizações estabelecidas com sucesso nesses países, que quasi sempre são diferentes das que os leigos, ou os que só conhecem estes assuntos pela rama, julgam existir e aconselham.

Os engenheiros actuais da Companhia não são menos inteligentes nem menos progressivos do que aqueles que, nos períodos por mim referidos, levaram a efeito os progressos então realizados.

Pelo contrário, têm hoje uma preparação muito melhor e muito mais completa do que a maior parte dos do meu tempo.

Eu sou um grande partidário de que vale muito mais gastar dinheiro, que é relativamente pouco, mandando ao estrangeiro, todos os anos, três ou quatro funcionários superiores bem conhecedores dos serviços, para aí fazerem estágios de alguns meses, para aperfeiçoarem os seus conhecimentos, do que gastá-lo em excessos de vencimentos a bons funcionários estrangeiros que se mandem vir para Portugal.

A minha experiência tem-me mostrado a enorme superioridade do primeiro sistema sobre o segundo.

Reconheço que alguns dos progressos realizados entre nós, em matéria ferro-viária, foram devidos a iniciativas felizes e orientação digna do maior elogio de alguns engenheiros estrangeiros que trabalharam em Portugal. Fui um dedicado colaborador, até com entusiasmo, de alguns desses engenheiros estrangeiros, durante bastantes anos, e deles conservo a mais grata recordação. A eles devo uma grande parte da minha educação ferro-viária.

Mas confesso que alguns outros que aqui vieram não fizeram falta alguma quando se foram embora.

Eu próprio fui ao estrangeiro fazer o meu estágio por mais de uma vez e reconheci quantos elementos de trabalho podem colher, naqueles meios, funcionários que já conheçam bastante a sua profissão e as difficuldades que têm encontrado na sua vida.

O estágio no estrangeiro de rapazes, sem prática da vida, acha-o quasi inútil senão prejudicial.

E não se diga, como já tenho ouvido, que só mandamos os nossos funcionários superiores aos países da língua francesa. Não é exacto. Desde há anos que visitam não só a França e a Bélgica, como a Alemanha, a Itália, a Inglaterra e a Suíça.

Repetimos, pois, que é aos nossos funcionários que desejamos ouvir, que é com eles que supomos poder combinar as melhores organizações, como aquelas que já estão postas em vigor e de que tantos benefícios estamos colhendo.

Precisamos, em todo o caso, de não esperar milagres.

Nos países mais adiantados, em que as administrações ferro-viárias não tiveram difficuldades de ordem financeira

para adquirir todos os novos elementos de trabalho que existem, nem para introduzir todos os melhoramentos aconselhados com o fim de se tornar a exploração mais económica ou mais atraente para o público, em nenhum desses países, alguns dos quais vou citar, se conseguiu reconquistar o nível de receitas observado em 1929.

Atribuindo às receitas de 1929 o valor de 100, eu vou ler a V. Ex.^{as} o nível das receitas apuradas nos seguintes países, em 1936:

Alemanha	74,4
França	64,3
Itália	72,6
Austria	59,4
Suíça	70,4
Bélgica	64,4
Inglaterra	87,1
	etc.

E não é só ao pessoal dirigente que a Companhia procura instruir e educar; procura igualmente instruir o pessoal que tem de executar os numerosos serviços de uma exploração complexa, como é a ferro-viária.

Na Divisão de Exploração, em 1937, houve 96 aulas por dia, umas facultativas e outras obrigatórias.

O número médio de agentes que frequentaram essas aulas foi, por dia, de 247 agentes. O número total de aulas foi, no ano, de 35.265.

Na Divisão de Tracção há, na rede geral, cinco centros de instrução profissional.

O número de presenças obrigatórias em 1937 foi de 12.321 agentes. O número de presenças voluntárias foi de 2.141 agentes.

Na Divisão de Via e Obras criou-se, em Entroncamento, uma escola para chefes-de-distrito e chefes-de-lanço, com internato, cujos cursos duram cerca de três meses.

Aos operários das oficinas procura a C. P., igualmente, dar uma boa educação profissional, sem se descuidar a sua educação física, em campos de férias, jogos desportivos, etc.

Com o maior prazer falo do pessoal da C. P., sem distincção de classes nem de origens.

Em todos os relatórios apresentados às assembleias gerais da Companhia temos feito referências muito elogiosas ao nosso pessoal.

É realmente digno de tôdas as atenções o seu procedimento. Todos se compenetraram de que as medidas de economia adoptadas eram verdadeiramente de salvação da Companhia em que trabalham.

A-pesar-de se manterem, há anos, quasi sem alteração, os vencimentos e salários que auferem, conformam-se com a mais perfeita disciplina para que as economias que a Companhia realize sejam cada vez maiores, chegando mesmo a colaborar nesse sentido com as suas iniciativas.

Não é a eles, certamente, que poderemos ir buscar soluções do problema por meio de redução do que lhes é pago, tanto mais que a vida tem encarecido e que 99,2% do pessoal ganha menos de 2.000\$00 por mês e 92,4% menos de 1.000\$00.

Mas a-final ¿ que soluções pode ter a actual crise ferro-viária?

A C. P. continuará a fazer o que já em parte está feito, e que muito é, e o que já está iniciado ou proposto. Continuará também a inspirar-se no que se faz lá fóra, que seja adaptável ao nosso meio e que esteja ao alcance dos nossos recursos. É tudo que ela pode fazer.

O resto tem de ser feito por quem pode promulgar leis e estabelecer regulamentos.

E não me falta a esperança de que essas medidas não demorarão, bastando, para a justificar, as referências feitas por

ELECTRIFICAÇÃO

FERROVIARIA DA EUROPA

A transformação das linhas a vapor em linhas eléctricas está aumentando progressivamente na Europa. Com efeito, nos últimos dez anos foram electrificados mais de 10.500 quilómetros de linhas e a taxa média do acréscimo anual, que era de 713 quilómetros por ano, no período de 1927 a 1932, elevou-se a 1.400 quilómetros por ano de 1932 a 1937, sendo, no fim deste último ano, de mais de 18.500 quilómetros a extensão das linhas electrificadas na Europa. Neste total figuram cerca de 9.000 quilómetros de linhas equipadas com corrente monofosada, 7.500 com corrente contínua e 2.000 com corrente trifosada.

Segundo as estatísticas publicadas na "Union Internationale des Chemins de Fer" os países onde se encontra mais desenvolvida a electrificação ferroviária são a Itália, com 3.929 quilómetros, a Suécia com 3.355, a França com 2.994, a Alemanha com 2.263, a Suíça com 2.124, a Inglaterra com 1.138 e a Austria com 900.

No conjunto das linhas electrificadas, no fim de 1937, circularam 8.000 máquinas aproximadamente, mantendo um tráfego de cerca de 340 milhões de trens-quilómetros. O percurso anual médio por máquina é superior a 60.000 quilómetros, quasi o triplo do obtido com o serviço a vapor.

Para uma locomotiva eléctrica ou um par de automotoras, a tonelagem quilométrica é de cerca de 2 milhões, ao passo que com a tracção a vapor quasi não ultrapassa 700 a 800.000 por máquina nas redes

onde os tráfegos de passageiros e de mercadorias são da mesma ordem de gradeza, donde se conclue, sem exagêro, que uma locomotiva eléctrica substitue cerca de três locomotivas a vapor.

Nos percursos extensos, como o de Paris-Bordeus-Irun, explorados electricamente de extremo a extremo, a relação de três máquinas a vapor para uma máquina eléctrica é largamente ultrapassada.

Sobre os resultados financeiros da electrificação das linhas são valiosas as declarações que o sr. Holland Martin, presidente da Southern Railway, produziu nas assembléas gerais dos accionistas, realizadas em 1937 e 1938. Depois de ter confirmado que os estudos foram feitos com o fim de assegurar ao capital uma remuneração à taxa de 4%, declarou que a electrificação dos subúrbios de Londres rende 16% do total do capital realizado, incluindo neste capital as despesas de substituição do material circulante, que teriam de ser feitas mesmo no caso de a electrificação se não ter realizado. O sr. Holland acentuou ainda que apesar de se ter duplicado, sensivelmente, o número de combóios, as despesas de exploração variaram pouco e o número de passageiros aumentou consideravelmente, concluindo, sem objecção de qualquer dos circunstantes, que quando as empresas de caminho de ferro se esforçam por tornar atraentes os respectivos transportes, são imediatamente compensados por um acréscimo notável de receitas.

S. Ex.^a o Sr. Presidente do Conselho no seu último discurso na sala da Assembléa Nacional, e os termos do relatório que precedeu a proposta de lei sobre tarifas ferro-viárias, há poucos meses discutida no Parlamento.

Mas, enfim, a hora está adiantada e eu não posso nem quero abusar demasiadamente da paciência de V. Ex.^{as}.

Direi apenas mais o seguinte :

Na C. P., nem a Administração nem os seus elementos dirigentes põem qualquer entrave à adopção dos progressos que se têm introduzido no estrangeiro na indústria ferroviária. Têm elementos para conhecer bem o que se faz por esse Mundo fora e têm adoptado todos os progressos compatíveis com os meios financeiros de que dispõem.

O que não podem nem devem é ir pedir dinheiro para adquirir novos meios de acção sem terem a certeza de que o podem pagar.

O temporal em que a C. P. tem navegado desde há anos tem sido muito violento, e, além disso, o nevoeiro que a tem rodeado tem sido muito denso.

Creio que ninguém pode louvar a acção de um comandante de navio que, embora com a melhor das intenções, para se livrar de um temporal se lança a todo o vapor em qualquer direcção em pleno nevoeiro.

Todos os bons conferentes procuram arranjar um fecho elegante para os seus trabalhos e recorrem, para isso, ou à sua inventiva literária, que não possuo, ou à sua eloquência, que me falta por completo.

Tive, portanto, de procurar noutros domínios meio de conseguir que o remate do meu depoimento ficasse agradavelmente gravado no espirito de V. Ex.^{as}.

Julgo obter êste resultado comunicando a V. Ex.^{as}, em primeira mão, que, se se der no corrente mês um certo acontecimento, que com muito fortes razões espero se dará, terão V. Ex.^{as} e o público, à sua disposição, no próximo ano, algumas automotoras de bom tipo, a circular nas linhas da C. P.

TENHO DITO



PORTO — Praça da Liberdade

Imagens da Pôrto

Do magnífico mensário "Juventude", reproduzimos hoje o interessante artigo "Imagens do Pôrto", do nosso prezado colaborador Rebelo de Bettencourt. A "Gazeta dos Caminhos de Ferro", que, por mais duma vez, se tem interessado pelos problemas quer ferroviários quer turísticos da admirável capital do Norte, arquiva êste artigo não só em obediência a um sentimento de estima pelo camarada e amigo que o subcreve, mas também como homenagem aos seus amigos portuenses.

Foi em Camilo Castelo Branco que eu vi e conheci primeiro o Pôrto, na minha mocidade. Depois, Júlio Diniz deu-me novos aspectos da cidade invicta. E em ambos os escritores eu aprendi a amar não só uma cidade típica, curiosa, mas, também, um povo laborioso, de costumes patriarcais. E não só o seu povo: de igual modo os seus elegantes turbulentos, que se apaixonavam escandalosamente pelas bailarinas da ópera; os enamorados desinsofridos que raptavam, com heroísmo, as meninas da burguesia, e, ainda, aqueles outros românticos, de doentia sensibilidade, que vivendo do amor por amor morriam.

Amei e admirei o Pôrto turbulento de Camilo e o Pôrto tranqüilo de Júlio Diniz, o Pôrto burguês e o Pôrto fidalgo, o Pôrto romântico e o Pôrto laborioso, e amei, sobretudo, a sua generosidade, a sua simplicidade e até mesmo a sua rudeza franca.

Só muito mais tarde, depois duma longa permanência

em Lisboa e em seguida a uma longa viagem pelo norte da Europa é que visitei, por duas vezes, o Pôrto.

Da primeira, desembarquei, pelas dez horas duma manhã luminosa de Setembro, dum navio que me trouxera de Londres, onde vivera três meses, de Hamburgo e de Antuerpia. Conhecia também Paris. E trazia dessas cidades do norte da Europa as mais gratas impressões. Pois bem. O panorama da Cidade Invicta, sob a incandescência do sol, deu-me uma forte e inesquecível sensação de encanto, de deslumbramento e de alegria. É que não há sol como o de Portugal. E aquele sol resplandecente dessa manhã doirada era bem nosso, era bem português, como português e bem nosso era o panorama que eu tinha em frente dos meus olhos.

Cinco anos passados sobre a minha primeira visita, voltei novamente ao Pôrto. Desta vez cheguei lá, à noite, de combóio. A lua dum Novembro macio, caía a jorros, numa poalha densa, de prata, que polvilhava a paisagem nocturna envolvente e, por um milagre de beleza, confundia se o azul do céu estrelado com o azul líquido do rio e de tal modo que eu não sabia bem dizer se o rio era azul porque reflectia o céu, ou se era o céu que absorvia a tinta do rio tranqüilo, como o lago duma novela de amor ou dum conto de fadas.

Ficaram para sempre gravadas na minha retina e na minha saúde essas duas imagens do Pôrto: uma manhã esplendente de verão e uma noite maravilhosa de outono, uma cidade em plena actividade e uma cidade em repouso.

São duas cidades diferentes vivendo no regaço da mesma cidade, duas cidades belas, duas cidades rivais, que se estimam e que confraternizam, no entanto, como

duas flores num só vaso, como dois corações num só peito.

Conhecem o Pôrto de dia, na sua faina, quando os barcos de carga atravessam o rio, quando as mulheres fazem a descarga do carvão, quando os homens, como titans lendários, movem à vara, para as aproximar da margem, as barcaças enormes, carregadas de vinho? Basta ver o rio para se fazer uma ideia da actividade portuense.

Perante a alegria intensa do trabalho não há sexos: tanto trabalham os homens como as mulheres. De manhã cedo as padeiras e as leiteiras começam na sua faina santa. Tenho a impressão de que estou ainda a ouvir umas e outras, fazendo-se primeiro anunciar na calçada das ruas, com o ruído forte das suas tamancas de madeira, depois, com a sua voz vibrante: «Padeira!», «Leiteira!».

Há, ninguém o ignora, uma longa rivalidade entre o Pôrto e Lisboa. Os tripeiros afirmam que não há cidade mais bela do que a sua: os alfacinhas queixam-se de que a capital do norte pretende imitar em tudo Lisboa. Não é bem assim. Pôrto e Lisboa são duas cidades diferentes. Se, em certos pormenores, o Pôrto mantém o seu aspecto de vila, também Lisboa conserva, em certas ruas, em muitas casas, a aparência de aldeia. Paris tem igualmente ruas velhas. O que Paris e Londres não têm é a alegria do nosso sol, a alegria de certas ruas do Pôrto e Lisboa, o pitoresco de certas praças.

O Pôrto é uma cidade de excessivo sentimento

bairrista? Que importa, se esse bairrismo pelas suas coisas e pessoas envolve também as pessoas que amam o Pôrto, as pessoas que vivem no Pôrto?

Mas, a-pesar-do seu bairrismo, sentimo-nos no Pôrto em família. O portuense recebe-nos sempre de braços abertos, é nosso amigo, não nos mente.

Não é defeito amar a terra em que se nasceu e considerá-la a mais linda entre as terras mais lindas de Portugal. Defeito seria se o seu entranhado amor obliterasse o sentido do progresso, se os portuenses se contentassem com o que tinham herdado e julgassem desnecessário renovar a cidade.

E o portuense não só teve o sentido das realidades presentes como teve o sentido das realidades futuras. O que é a linda avenida da Bela Vista se não a previsão da grandeza futura do Pôrto? O que é a Foz se não uma das mais lindas realizações do presente?

E' preciso querer ao Pôrto. O Pôrto é Portugal. No estrangeiro, em toda a Europa, em todas as Américas, é o Pôrto, com o seu vinho delicioso, que proclama a excelência da terra paradisíaca e lembra a toda a gente o nome glorioso de Portugal. Uma garrafa de vinho do Pôrto vale um grande cartaz. O nosso Almeida Garrett, que nasceu no Pôrto, e de quem os açoreanos tanto se orgulham, pois descende de famílias da ilha do Fayal, escreveu num dos seus mais belos livros: «O que seria dos ingleses sem o nosso vinho do Pôrto?». Diremos agora: sem o nosso vinho do Pôrto, o nosso país seria tão conhecido no estrangeiro?



PORTO — Vista geral da cidade

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Março de 1899

Reorganização dos Caminhos de Ferro do Estado

O relatório que precedeu a proposta de lei apresentada pelo sr. ministro das obras públicas, o qual hoje publicamos como anexo, é um dos mais importantes documentos que se tem produzido sobre linhas férreas portuguezas. Merece, por isso, um exame tão detalhado quanto o permitem as circunstâncias d'uma publicação como a nossa.

O activo ministro justifica em explanadas considerações os motivos que o levaram a querer remodelar aquelle serviço, e as bases em que se fundou para, conjunctamente com a reorganização que propõe, projectar também a construcção de novas linhas, servindo-se de elementos financeiros extranhos, segundo o seu modo de ver, aos haveres do thesouro, exaustos de disponibilidades para acudir a esta instans e necessidade pública.

Na primeira d'estas pretenções o ministro tem argumentos de peso, já expendidos n'este jornal por penna autorizada, para a defesa da constituição da administração superior de toda a rede do Estado por um só corpo colectivo.

A economia que resultará das acquisições em commum dos materiaes, a rapidez na resolução dos assumptos, a facilidade na adopção de providencias necessarias, a uniformidade de certos principios a adoptar na exploração, a melhor fiscalização de receitas, a simplificação dos processos de compras, a redução do expediente, são tudo incontestaveis vantagens que da adopção do systema proposto hão de resultar para o serviço e consequentemente para o estado e para o publico — para o paiz.

Tão palpaveis são estes factos, tão demonstrados elles estão pela pratica de muitos annos em quem labuta n'esta especialidade, e tão claramente elles resaliam da exposição do lucido relatório a que nos estamos referindo, que machinalmente os enumerámos aqui, n'uma successão ininterrupta resumindo e compendiando n'isso a analyse da primeira parte, ou os primeiros dois capitulos, do documento.

Resta, sobre este primeiro ponto, uma pequena interrogação a que não vemos esclarecida nem vaga resposta, nem no relatório nem nas bases annexas á proposta.

Os oito cargos do conselho são ou não remunerados? Parece que não, tratando-se de seis empregados superiores do Estado, mas como de conselho farão parte dois representantes do commercio, natural é que não se lhes imponha gratuitamente funcções de grande responsabilidade que, nas empresas particulares, são sempre largamente gratificadas.

Ora n'este caso vemos já as despesas da nova organização aggravadas com mais oito ordenados — e a economia que resultar da criação d'este conselho ir-se-ha, muitas vezes, nos gastos dos conselheiros...

E se ás attribuições do conselho se juntar a proposta de admissão de pessoal, subordinada a decreto do ministro pelo § 8.º da base 1.ª, mas com a latitude das «necessidades do serviço», calcula-se — não, não se calcula — aonde isso irá.

Assim o novo conselho seria uma bella capella com oito nichos que serviriam — chaves na mão de qualquer bom sacristão da politica — para collocar outros tantos grandes influentes; se o actual titular do fomento não lhes der vencimento, outro virá que «considerando que» «attendendo a que» e «tendo em vista o» lhes distribuirá grassa fatia do pão do pobre compadre thesouro.

E' este o calcanhar d'Achilles que vemos no primeiro fim da proposta.

Os seguintes capitulos tratam da construcção de novas linhas, começando o relator por justificar a escolha que fez das duas zonas, ao norte do Mondego e ao sul do Tejo, para campo d'essas operações, acabando por explicar — como se respondesse a observações que fizemos aqui ao tratar da escolha d'aquellas zonas — porque não se fez inquerito á zona central; coincidindo a explicação do relatório com as que aqui demos, ao referir-nos aos estudos da rede ao sul do Tejo, no nosso artigo do n.º 267.

Este segundo objectivo das vistas do relator merece-nos a mais alevantada sympathia e no capitulo III d'este documento bem justificada se acha a mais nobre e arrojada aspiração de dotar o paiz com melhoramentos tão importantes como o são largos troços de via férrea.

Mas justamente porque a ideia é grandiosa, brilhante, vemos com pesar que as suas projecções deslumbraram o espirito que a concebeu, e lhe fizeram ver de uma côr mais

purpurina os horizontes da nossa administração economica.

E' o sol que nasce na esperança do desabrochamento da nossa agricultura, da nossa industria? Mas na sua frente ha ainda, bem mais perto de nós, grandes negrimes que annunciam borrasca.

Não contemos ainda com as manhãs estiadas, porque vamos atravessando um rigoroso inverno de crises.

Isto não impede que acreditemos que, com os augmentos de receita das linhas do Estado, facto que, alargando-se a construcção de ramaes subsidiarios muito mais se accentuará, e buscando-se outras fontes de receita que não será difficil encontrar quem tão largas vistas tem sobre administração publica, poderá n'um certo periodo dotar-se o paiz d'estes importantissimos elementos de riqueza, se um conjuncto de acertadas providencias prescrever a mais rigorosa observancia das leis de uma administração intelligente e economica.

E, que esse periodo não comece immediatamente prevê-o o illustrado ministro, calculando-o em 15 annos.

Isto posto mais valeria, pois, em nosso parecer, ir espaçando esse periodo; construir pouco a pouco, segundo as possibilidades do fundo a esse fim destinado, do que contrahir fabulosos empréstimos, cujo producto, segundo é praxe sabida na nossa administração publica, iria sumir-se em variadas applicações deixando só uma parte para aquella a que se destinavam.

Esse empréstimo de 20.000 contos emitido no paiz pesaria demasiado sobre a economia particular, absorvendo muitas disponibilidades que não devem deixar de ser empregadas nos progressos das industrias; lançado no estrangeiro, converteria em estrangeira toda a nova rede complementar, e em breve seria esta que suffocaria a rede mãe, englobando-se tudo, e tudo indo de envolta para mãos extranhas.

Eis porque não sympathizamos com o empréstimo.

E tanto mais que a apresentação d'este notabilissimo projecto desfez os boatos que correram sobre alienação das linhas do Estado, o que produziu, em nós como no publico, a melhor impressão.

Com a receita annual de 200 contos que outras fontes não difficeis de explorar poderão elevar, construindo-se com toda a economia, pagando-se do contado todos os abastecimentos, reduzindo ao extremamente indispensavel os materiaes importados (por causa dos cambios) será possivel fixar em 16 contos por kilometro o custo das novas linhas, para as quaes uma boa propaganda de estímulo, entre os proprietarios dos terrenos atravessados, faria com que uma boa parte d'elles os cedessem gratuitamente.

E vamos então dizer, *grossus modus*, como poderíamos construir toda a rede complementar sem levantar empréstimos.

Tomemos o periodo de 15 annos, escolhido pelo relatório, o minimo de 200 contos de fundo no 1.º anno, augmentando 50 contos por anno até o 15.º, o que é bem modesto augmento; o custo kilometrico de 16 contos e o rendimento liquido de 400\$000 réis por kilometro até o 5.º anno, de 500\$000 réis até o 10.º e de 600\$000 réis nos cinco annos restantes.

O rendimento bruto das linhas de via reduzida, actualmente em exploração, mais que justifica estas previsões.

Por estes calculos teriamos construidos 12 kilometros no 1.º anno, 97 no 5.º, 295 no 10.º e 620 kilometros no 15.º.

Eis o que, se fossemos commissão de fazenda, modificaríamos na proposta do sr. ministro.

D'aqui a quinze annos, a realizar-se este fagueiro sonho, de resto realizavel se todos para elle concorressem com o empenho que por isso mostra o auctor do projecto teriamos 1.460 kilometros de linhas do Estado, sem por ellas devermos um ceutil.

Então desafogadamente, com o auxilio dos resultados de leis que desenvolvessem as forças vivas do paiz, muitos mais kilometros de linhas poderíamos construir. Estariamos salvos. Mas...

Engraxe só com

MIMI

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.^{da}

Avenida 24 Julho, 16



LISBOA

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

As nossas bodas de ouro e a Imprensa

Continuamos a registar, com os nossos melhores agradecimentos, as notícias com que alguns dos nossos mais ilustres colegas da imprensa se referiram ao número especial da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, comemorativo das nossas bodas de ouro.

Da importante revista semanal «Brazil-Ferro-Carril», do Rio de Janeiro, em 31 de Janeiro:

Gazeta dos Caminhos de Ferro — Completou o seu 50.º ano de existência esta importante revista, que se publica em Lisboa sob a direcção do engenheiro J. Fernando de Sousa e do jornalista Carlos d'Ornellas.

Fundada em 1888 por L. Mendonça e Costa, autor do melhor se não do único «Baedeker» português que existe, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* tem realizado uma obra valiosíssima com a orientação que imprime ao desenvolvimento e ao progresso dos serviços de comunicação do país através dos trabalhos dos seus numerosos colaboradores, entre os quais se contam os mais ilustres engenheiros portugueses.

E essa obra reconhece-a o próprio govêrno, pela palavra do general Carmona, cujo retrato figura no esplêndido número especial com que a antiga revista comemorou as suas bodas de ouro.

Felicitando os nossos prezados colegas pela magnífica edição que apresentaram e que tanto vale pela sua feitura artística como pela expressão literária e científica do seu brilhante e escolhido texto, saudamo-los efusivamente pela passagem da auspiciosa data, desejando-lhes longos anos de vida e prosperidades.»

«Vida Ribatejana», semanário que se publica em Vila Franca de Xira, sob a direcção de Fausto Nunes Dias, a quem a região do baixo Ribatejo tanto deve, publicou o seguinte, em 26 de Fevereiro:

«Festejou, com um notabilíssimo número, as suas bodas de ouro, esta bela revista que o nosso ilustre amigo e grande lutador nacionalista, sr. Carlos d'Ornellas, dirige, ao lado dessa gloriosa figura da imprensa portuguesa, sr. conselheiro Fernando de Sousa.

Trata-se dum luxuoso número, repleto de colaboração brilhante entre a qual destacamos a dos srs. engenheiro Vasconcelos Correia, general Raul Esteves, eng.º Armando Ferreira, Alexandre Settas, eng.º Palma de Vilhena, capitão Jaime Galo, Raul Esteves dos Santos, dr. Gustavo de Freitas, António Guedes, capitão-aviador Humberto da Cruz, José da Natividade Gaspar, coronel Lopes Galvão, eng.º Avelar Ruas, António Montês, dr. Faria de Vasconcelos, etc.

Com as nossas felicitações, fazemos sinceros votos

pelas prosperidades da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, dos seus distintos directores e de todos os nossos camaradas que nela tão dedicadamente trabalham.»

«Indústria Portuguesa», o prestigioso mensário, órgão da Associação Industrial Portuguesa, escreve no seu n.º 132, de Fevereiro:

«A nossa confrade *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, entrou, com o seu n.º 1225, no quinquagésimo primeiro ano de publicação, dando à estampa um número especial de perto de cem páginas, magnificamente apresentado, tanto sob o aspecto gráfico, como pela valiosa colaboração que insere.

Impresso a côres e com bastantes gravuras, êsse número especial oferece-nos um arranjo inteligentemente cuidado. Colaboraram nêle numerosos engenheiros e especialistas de problemas económicos, versando, entre outros interessantes assuntos, aspectos respeitantes à vida ferroviária de diversos países europeus, incluindo o nosso. Dignos de menção, apontem-se ainda os dados históricos e as efemérides que contém.

Os nossos cumprimentos, com votos sinceros por mais cinquenta anos de existência muito próspera.»

«A União», diário católico, que se publica em Angra do Heroísmo, Ilha Terceira, Açores, sob a direcção do P.º António da Costa Ferreira, referiu-se também, na sua edição de 16 de Fevereiro, em termos de boa e significativa camaradagem, ao nosso número especial, os quais, desvanecidamente, transcrevemos:

«Com um esplêndido número especial, profusamente ilustrado e ótimamente colaborado, celebrou no dia 1 de Janeiro as suas «bodas de ouro» a conceituada revista quinzenal *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de que é director o sr. conselheiro Fernando de Sousa, ilustre jornalista que há anos vem valorizando esta publicação com o brilho da sua pena experimentada, e editor e proprietário o nosso patrício sr. Carlos d'Ornellas que com êxito vem mantendo a sua revista ao nível do conceito elevado a que cinquenta anos de frutífero labor lhe dão merecido direito.

Abre êste belo número com um retrato do ilustre Chefe do Estado que expressamente para êle escreveu algumas palavras de justa consagração.

Muito cordealmente felicitamos a distinta Redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* pelas suas «bodas de ouro», e fazemos sinceros votos pelas suas prosperidades e longa vida.»

GRUPO INSTRUTIVO

FERROVIARIO

DE

CAMPOLIDE

O Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide Escola Profissional de António Vasconcelos Correia, é hoje o maior centro de instrução ferroviária que existe na C. P..

Campolide é, como se sabe, um grande centro ferroviário e maior se tornou com a construção do novo Bairro Social denominado «Bairro da Serafina», recentemente inaugurado, e que se encontra quasi todo habitado por ferroviários, que viviam anteriormente nos arrabaldes da Capital. Foi a «Escola Profissional António Vasconcelos Correia» que teve de suportar toda a população escolar do novo Bairro, verificando-se assim os seguintes números:

No ano lectivo passado, a população escolar era de 246 alunos, este ano passou a 364, sendo 263 só de instrução primária, o que motivou a criação de mais duas escolas primárias oficiais para as quais o Ministério da Educação Nacional nomeou mais duas professoras; mas, mesmo assim, não foi possível à Direcção daquela Escola atender todos os pedidos de matrícula dos filhos dos ferroviários, pois ficaram ainda 45 crianças por matricular e assim verificamos que a Escola Profissional possui, além de outras aulas, quatro escolas primárias oficiais, cujos professores são pagos pelo Ministério da Educação Nacional, mercê da persistência e boa orientação das Direcções daquêle estabelecimento de ensino.

Todas as aulas da Escola são legalmente oficiais; ali trabalha-se ao abrigo dos Decretos que regem o ensino primário e técnico profissional, principiando pelo Corpo Docente, que é devidamente diplomado.

Todo o material escolar e serviço de Secretaria foram organizados em contacto directo com as escolas superiores oficiais, onde os alunos vão prestar provas dos seus exames, com a Inspeção Geral do Ensino Particular e Direcção do Distrito Escolar de Lisboa, a quem estão directamente subordinados: à primeira o ensino técnico profissional noturno, e à segunda o ensino primário oficial.

Verificamos com satisfação que se ensina com proficiência e se trabalha com método na Escola Profissional António Vasconcelos Correia, a melhor obra de instrução dos ferroviários e que constitue o orgu-

Sociedade de Instrução e Beneficência

dos

Ferrovíarios de Angola

Na Assembleia Geral, efectuada em 31 de Dezembro último, foram eleitos os novos corpos gerentes, que hão de reger esta benemérita Sociedade durante o exercício de 1939, com a constituição seguinte:

ASSEMBLEA GERAL: Presidente — Manuel José Ferreira, (reeleito); 1.º Secretário — Júlio da Silva, (reeleito); 2.º Secretário — José Dias da Silva, (reeleito).

DIRECÇÃO: Presidente — Luís António Rodrigues Pereira, (reeleito); 1.º Secretário — Vergílio Ferreira Palhais, (reeleito); 2.º Secretário — Fernando Alves de Sousa; Tezoureiro — Manuel da Cruz, (reeleito); Vogal — António Pinto, (reeleito).

CONSELHO FISCAL: José Daniel de Sá Lemos; José Carlos Teixeira do Carmo; Joaquim da Rocha Júnior.

SUPLENTEs: José Touret; Augusto Adelino Gaspar, (reeleito); António Salvado de Barros; Emílio Augusto Pires, (reeleito).

Agradecendo a comunicação que nos foi feita dos novos Corpos Gerentes desta sociedade, fundada em 1 de Janeiro de 1928, fazemos votos por que os Ferroviários de Angola continuem a prestar à sua instituição todo o seu carinho.

lho da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pela sua grande obra de assistência aos filhos dos seus empregados.

O ilustre Ministro da Educação Nacional que visitou já esta instituição e faz justiça à sua utilidade, tendo apreciado, também, a maneira porque são dirigidos todos os seus trabalhos, reconheceu oficialmente o ensino daquela escola, tendo mandado passar o Alvará n.º 262, no qual se encontra o seguinte averbamento:

Por despacho ministerial de 5 de Junho de 1936, foi reconhecido o Character de Instituição de Beneficência a este Estabelecimento de ensino nos termos do Decreto n.º 23.447.

Esta foi a melhor prova que o Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide recebeu, mercê do valor da sua obra que vem realizando há 14 anos.

Tudo quanto existe e se faz a dentro das portas da Escola Profissional de António Vasconcelos Correia, é absolutamente pedagógico, higiénico e legal.

Caminhos de Ferro Coloniais

MOÇAMBIQUE

Para a divisão de estudos e construção da Direcção dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, foi contratado o engenheiro civil sr. Tito Livio da Cruz Esteves.

Aeropôrto da Beira

MOVIMENTO DE AVIÕES

Durante o ano de 1938 tocaram no aeropôrto da Beira 501 aeroplanos e 217 hidroaviões.

Dos 501 aviões 194 eram portugueses, os quais trouxeram 137 e levaram 140 passageiros da Beira, ao passo que transportaram 280 passageiros em transitio. Dos restantes, 306 eram inglêses, tendo trazido 148 passageiros e levado 189, ao passo que transportaram 46 em transitio. Durante o ano veio à Beira um avião francês.

Os hidroaviões que tocaram na Beira trouxeram 189 passageiros e levaram 245, transportando além disso 967 em transitio.

I Congresso Nacional de Transportes

No próximo dia 23 inaugura-se, no Palácio de Cristal, o I Congresso Nacional de Transportes, superiormente orientado pelo sr. Prof. Dr. Caetano Beirão da Veiga.

Por iniciativa da Câmara Sindical dos Agentes e Importadores de Automóveis, inaugura-se hoje, 16 de Março, o XII Salão Automóvel, também no Palácio de Cristal.

O Congresso procura estabelecer, em bases equitativas, um entendimento entre os vários sistemas de transportes.

Almirante Gago Coutinho

Partiu ontem para o Brasil, a bordo do "António Delfino", o glorioso almirante Gago Coutinho, que deve tomar parte, a convite do Aero Club, no vôo de Grupo a Pôrto Seguro, no dia 3 de Maio, de homenagem a Pedro Álvares Cabral, organizado pela aviação brasileira.

Carlos de Vasconcelos e Sá

Encontra-se internado num quarto particular do Hospital de S. José, o nosso presado camarada da imprensa e distinto cronista mundano, sr. Carlos de Vasconcelos e Sá, que há dias foi victima de um acidente de automóvel.

Está o nosso querido amigo aos cuidados do ilustre clínico, seu médico assistente, sr. dr. Mac Bride, e numerosas pessoas se têm informado do seu estado de saúde.

A Vasconcelos e Sá desejam os redactores da "Gazeta" melhoras rápidas.

Imprensa

"A BATALHA"

Sob a direcção do sr. António Benjamim de Lima, tendo como redactor principal o sr. José Duarte Costa—jornalista de larga experiênciã, com o seu nome ligado brilhantemente a várias publicações, reapareceu o antigo órgão dos trabalhadores portugueses—"A Batalha", hoje integrado nas doutrinas corporativistas.

Ao registar o seu reaparecimento, recordamos, como nota de interêsse jornalístico, que a antiga "Batalha", apesar do seu revolucionarismo esquerdista, deu bastante que fazer ao Partido Republicano Português, vulgarmente conhecido por Partido Democrático. Com os seus artigos panfletários e com as greves que preparou, "A Batalha" não só provou quanto era insincero o interêsse que os democráticos votavam às classes trabalhadoras, mas contribuiu também para o desprestígio das instituições republicanas.

Não nos admira, por isso, que a "A Batalha" se apresente a servir as doutrinas corporativistas do Estado Novo e conte, no número dos seus colaboradores, o jornalista Eduardo Frias, que foi, na primeira fase daquele jornal, um dos seus melhores elementos. E Eduardo Frias, falando na "Batalha", de ontem, diz: "O ataque era dirigido contra os sofismas da democracia, contra as insofismáveis conseqüências do liberalismo económico, contra a concepção e comédia do parlamentarismo."

"A Batalha", que se publica semanalmente, conta com o apoio dos Sindicatos Nacionais, e entre outras saudações, arquiva a do nosso distinto amigo sr. Mateus Gregório da Cruz, digno presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal e procurador do Trabalho Ferroviário à Câmara Corporativa.

"VIDA RIBATEJANA"

Completo 22 anos de publicidade este nosso presado colega de Vila Franca de Xira, da distinta direcção do nosso querido amigo sr. Fausto Nunes Dias.

À redacção da "Vida Ribatejana", que tem prestado à região serviços relevantes, os nossos melhores cumprimentos.

Ateneu Ferroviário

Uma conferência sôbre «Gases de Combate»

O distinto médico, sr. dr. António de Almeida Figueiredo, ex-assistente da Faculdade de Medecina da Universidade de Coimbra, e espírito ansioso de curiosidade, realizou, na noite de 11 de Março, uma interessante e útil palestra, sob o tema «Gases de Combate—O que é indispensável conhecer sôbre êste assunto,» que foi acompanhada de projecções luminosas.

A mesa de honra era presidida pelo sr. Fausto de Figueiredo, vice-presidente do conselho de administração da C. P., ladeado pelos srs. capitão Mario Costa e Pinto Osório, administradores, e na assistência, além de numerosos associados, encontravam-se as crianças da escola da colectividade.

O conferente foi apresentado pelo sr. Fausto de Figueiredo, tendo o sr. Mário Deniz, presidente do Ateneu, agradecido a presença dos ilustres administradores da C. P.

A conferência do sr. dr. António de Almeida Figueiredo foi deveras interessante, e escutada com viva atenção. Tratou, largamente, da guerra química, dos gases empregados, dos efeitos que produzem nas victimas, conseqüências e modos de combater o mal e evitar as intoxicações.

Ao terminar, o sr. Fausto de Figueiredo elogiou o magnífico e útil trabalho do conferente, e o menino Eduardo António Ferrugento Gonçalves agradeceu a lição em nome dos alunos do Ateneu.



TRANSCRIÇÃO

O artigo «Aviação Desportiva», do nosso ilustre colaborador capitão-aviador sr. Humberto Cruz, um nome de justo prestígio nacional, e que foi publicado no número comemorativo das nossas Bodas de Oiro, mereceu as honras de transcrição, em fundo, no diário alentejano «Notícias de Évora», em 1 de Março, «a pedido», esclarece aquele nosso distinto colega, «de vários eborenses praticantes e admiradores da aviação».

À distinta redacção do «Notícias de Évora» agradecemos a honra da transcrição e a notícia que a acompanha.



João Valério Moreira dos Santos

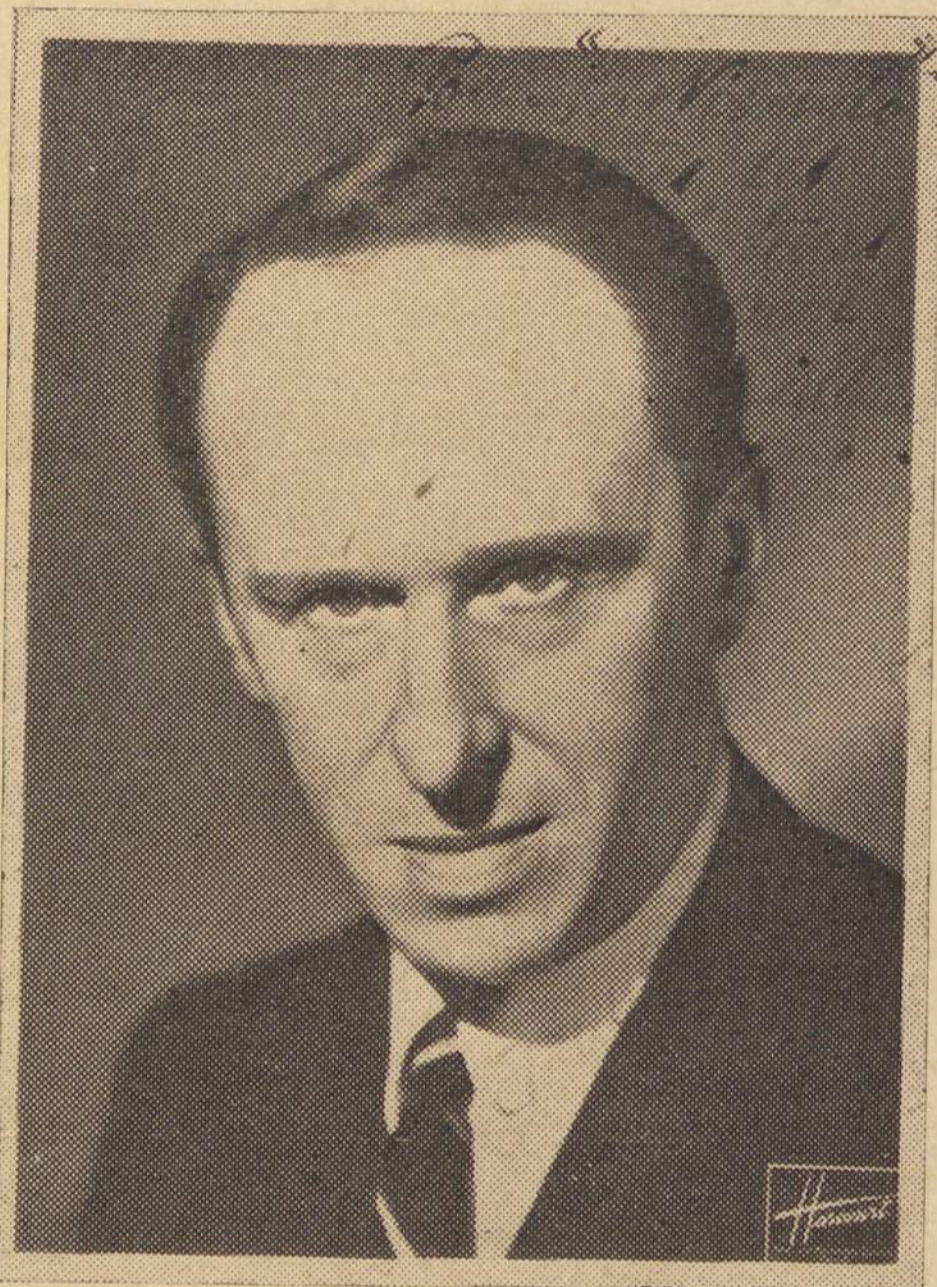
Deu-nos o prazer da sua visita à redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», o nosso prezado e distinto amigo sr. João Valério Moreira dos Santos, que quis agradecer-nos, pessoalmente, as palavras de justiça que escrevemos, aqui, a propósito da sua reforma como funcionário superior da C. P.

Nada tinha que nos agradecer o sr. Moreira dos Santos. Nós é que sentimos sempre alegria, quando os bons amigos, em cujo rol se encontra, nos dão a honra da sua presença nesta casa.

Teatros e Cinemas

Armand Bernard

O ilustre actor francês Armand Bernard, que o público português tanto admirava como artista de



cinema, esteve em Lisboa, no S. Luiz Cine, a fazer a semana do Carnaval. O êxito foi enorme e o artista conquistou novas simpatias.

Não foi pela primeira vez que Armand Bernard visitou o nosso país. Há trinta anos—reinava então D. Manuel—veiu o artista, que era uma creança de 16 anos, a Lisboa, incorporado numa companhia, que actuava naquela mesma casa de espectáculos, denominada, nessa época, Teatro D. Amélia.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21,45 — «A nodoa negra».
 VARIEDADES — 20,30 e 23 — Eh! Real!
 TRINDADE — 21,30 — «A Fidalga de Arronches».
 COLISEU — 21,45 — O ilusionista Kassner e outros números.

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «A rapariga do Eidorado».
 POLITEAMA — Filmes de bom agrado.
 SÃO LUIZ — Sempre excelentes programas.
 TIVOLI — Sempre estreias.
 OLIMPIA — Sempre sessões continuas.

JARDIM ZOOLOGICO—Exposição de animais.

EFE MERIDES

1888

(Continuação)

1938

1910

- 1 de Março.* Recebe a «Gazeta» a cruenta notícia do falecimento do Alfredo Ferreira, funcionário distinto da Companhia Real.
- 16 de Março.* Vai proceder-se à construção de uma nova linha em Espinho, que fique a coberto dos prejuízos que possam causar as invasões do Oceano.
- 1 de Abril.* Vão ser feitos nas oficinas do Barreiro 40 *Wagons* para a linha do Sul e Sueste.
- 16 de Abril.* Continuam avançando os trabalhos na linha de Benguela.
- 1 de Maio.* Mais um falecimento: o de José Duarte do Amaral, fundador da «Guia oficial», a quem êle votava carinho de pai.
- 1 de Junho.* Espera-se que ainda antes de dois anos se possa viajar entre Lisboa e Londres sem abandonar a carruagem.
- 16 de Junho.* A «Gazeta» foi surpreendida bruscamente com a morte de Raoul Bayard, um dos Administradores da Companhia Real.
- 1 de Julho.* Constitue-se em Lisboa uma comissão para angariar fundos para auxiliar a construção do aeroplano, invento do sr. João Gouveia.
- 16 de Julho.* Entrou em serviço a nova locomotiva construída nas oficinas da Companhia Real, rebocando as mercadorias para o Pôrto, com a carga de oitocentas toneladas.
- 1 de Agosto.* Continuam os trabalhos de balastragem, na segunda via, entre Pombal e Soure.
- 16 de Agosto.* Inaugurou-se o primeiro trôço do Caminho de Ferro de Chai-Chai a Manjacasse, compreendido entre Chai-Chai e Chaguene.
- 1 de Setembro.* Após complicadas e demoradas negociações, conseguiram as potências interessadas dividir entre si, amigavelmente, as novas linhas férreas da China.
- 16 de Setembro.* Falece o sr. Emílio Cachelèvre, sub-chefe de serviço, Encarregado da Repartição do Pessoal de Exploração.
- 1 de Outubro.* Vão avançando regularmente os trabalhos da importante linha colonial do Lobito.

- 16 de Outubro.* Segundo uma estatística publicada no *Board of Trade* a extensão total das linhas em exploração durante o ano transacto em Inglaterra é de 37.432 quilómetros.
- 1 de Novembro* Estão quasi concluídos os trabalhos de instalação da linha eléctrica de Coimbra, que muito vai beneficiar a Estação dos Caminhos de Ferro.
- 16 de Novembro* O comércio de Luanda está empregando a sua influência para que prossigam os trabalhos na linha de Malange.
- 1 de Dezembro* A Alemanha perdeu um dos seus industriais mais importantes e mais inteligentes na fabricação de máquinas de caminhos de ferro.
- 16 de Dezembro* Parece que o Governo está na disposição de regularizar as relações entre a Companhia dos Caminhos de Ferro através de África e o Estado.

1911

- 1 de Janeiro.* Inaugurou-se no Palácio de Cristal de Londres uma exposição mundial de navegação aérea, que vem prejudicar as Companhias de Caminhos de Ferro Internacionais.
- 16 de Janeiro.* O aviador Farman, em Étapes, fez o percurso de 463 quilómetros, sem paragem, em oito horas e treze minutos.
—O aviador Lega Gneux recebeu a Taça Michelin por, em Paris, ter percorrido 515 quilómetros, a 900 metros de altura, em seis horas e um minuto.
- 1 de Fevereiro.* Tomou posse do seu novo cargo de Inspector Técnico da Companhia das docas do Pôrto e Caminhos de Ferro Peninsulares o sr. engenheiro Fernando de Sousa.
- 16 de Fevereiro.* Foi entregue ao Governo uma representação em que se pede que sejam iniciados imediatamente os estudos para a construção da linha de Entroncamento a Gouveia.
- 1 de Março.* É oficialmente aprovado o prolongamento da linha do Minho, Valença a Monção e Melgaço, de via larga.

- 16 de Março. Anuncia-se a construção da linha directa que há-de ligar Madrid a Valência.
- 1 de Abril. As Câmaras Municipais de Arganil e Oliveira do Hospital representaram ao Ministro do Fomento para que seja brevemente iniciada a construção da linha de Tomar a Gouveia.
- 16 de Abril. O Governo Chinês abre uma escola de empregados ferroviários, em edifícios expressamente construídos para esse fim, com acomodações para 600 alunos.
- 1 de Maio. Projecta-se fazer a viagem de Lisboa a Pequim — 985 quilómetros — em onze dias e duas horas.
— Consta que vão entabular-se negociações para a construção do Caminho de Ferro de Zamora à fronteira Portuguesa.
- 16 de Maio. Foi presente ao Ministro do Fomento uma representação dos habitantes dos Concelhos de Oliveira do Hospital, para que se proceda, o mais brevemente possível, à construção da linha Arganil a Viseu.
- 1 de Junho. Está estabelecida a nova linha de paquetes directos entre Lisboa e a capital comercial das Repúblicas do Norte da América. É mais um benefício para os Caminhos de Ferro auxiliares.
- 16 de Junho. Foi assinado o contrato com a *Incomati States Limited*, para a construção da linha Muamba a Xinavane, no distrito de Lourenço Marques.
- 1 de Julho. Foi submetido à aprovação do Governo o projeto de ampliação das linhas de Alcântara-Mar a Cascaes.
— Vão ser entregues pela Companhia Industrial Portuguesa os *wagons* encomendados, para a linha de Lourenço Marques.
- 16 de Julho. Sabe-se que os Estados Unidos, que têm quasi metade de extensão das linhas férreas do mundo, possuíam em 1909, linhas férreas, cuja extensão subiu a 198:378 milhas.
- 1 de Agosto. Nos Caminhos de Ferro do Canadá experimenta-se actualmente o exodo da finança para os campos.
- 16 de Agosto. Está sendo electrificada a linha de Modane a Bordaneche, cuja estação principal é Cliomonte.
- 1 de Setembro. Parece aproximar-se a solução da questão entre a Companhia de Ambaca e o Estado, ficando este com a exploração da linha.
- 16 de Setembro. Vão começar brevemente a vigorar nas linhas da Companhia Portuguesa os bilhetes de França para as nossas colónias africanas.
- 1 de Outubro. As locomotivas que vão servir a linha de Lourenço Marques têm o peso de doze toneladas por eixo, rebocando 750 toneladas de peso bruto.
- 16 de Outubro. O Governo Peruano assinou o contracto para a construção do primeiro trço da linha de Paita a Maranhão, que liga o Amazonas com o Pacífico.
- 1 de Novembro. Inaugurou-se a linha electrica à praia de Solana, que dá grandes comodidades aos habitantes de Lourenço Marques para tomarem os seus banhos.
- 16 de Novembro. Tem tido grande desenvolvimento os trabalhos do Inhambane a Inharrime, cuja testa de linha é em Matola.

1912

- 1 de Janeiro. Foi pedida autorização para a construção e exploração de uma linha de via reduzida, de Vila Nova de Gaia e Vila Franca das Naves, passando por Arouca e Vila Nova de Paiva.
- 16 de Janeiro. Projecta-se a construção da linha do Setil às Caldas e Peniche, passando por Rio Maior.
- 1 de Fevereiro. Foi votado no Senado o projecto da lei que autoriza a construção do Caminho de Ferro de Évora a Reguengos.
- 16 de Fevereiro. Faleceu em Cascais, aos estragos de uma pertinaz doença, o sr. Conde de Mesquita, uma figura de destaque dos meios ferroviários, teatral e jornalístico.
- 1 de Março. Foi aprovado oficialmente o projecto de lei relativo às linhas de Alto Minho.
- 16 de Março. Em virtude de um contracto com a *Incomati States Limited* vai começar brevemente a construção do trço da linha de Moamba (Lourenço Marques).
- 1 de Abril. Foi pedida autorização para o estabelecimento de uma linha férrea, assente no leito das estradas, entre o Cais do Carregador e Merceana.
- 16 de Abril. Continuam com actividade os trabalhos do prolongamento da linha ferroviária de Mossamedes.
- 1 de Maio. Estão quasi concluídos os trabalhos do Caminho de Ferro de Mutamba a Inharrime. (Inhambane).
- 16 de Maio. Vão iniciar-se os estudos do prolongamento do Caminho de Ferro da Beira a Zambézia.
- 1 de Junho. Foi presente ao Ministro do Fomento o relatório sobre a revisão do plano da linha férrea, na região entre o Tejo e o Mondêgo.
- 16 de Junho. Recebe-se em Lisboa um telegrama de Benguela dizendo ter sido inaugurada, festivamente, a linha férrea do Lobito.
- 1 de Julho. Vai ser pedida a construção de um ramal que ligue Inhambane a Lourenço Marques.
- 16 de Julho. O Conselho Superior das Obras Públicas foi de parecer que a rede ferroviária compreendida na região do Tejo e Mondêgo seja constituída por linhas de via larga.

- 1 de Agosto.* Foi aprovado um projecto de lei fixando as bases de um contracto para a construção de um Caminho de Ferro entre o Niassa e a Zambézia.
- 16 de Agosto.* Foi realizado o empréstimo de 2.400 contos para a Construção da linha do Sado e para a conclusão do trôço do Barreiro a Caci-lhas, destinado a grande velocidade.
- 1 de Setembro.* Já foi à assinatura o decreto autorizando o Governo a executar, ou a mandar executar, a construção de um Caminho de Ferro, que ligue a costa do distrito de Moçambique com a fronteira do Niassa Inglês.
- 16 de Setembro.* A Companhia Eléctrica de Sintra tenciona proceder ao prolongamento daquela linha desde a vila até às Azenhas do Mar.
- 1 de Outubro.* Os comerciantes e agricultores do planalto de Luanda anseiam pelo prolongamento do Caminho de Ferro de Malange.
- 16 de Outubro.* A Companhia Portuguesa envia os seus esforços para a conclusão do Caminho de Ferro Penafiel-Novelas.
- 1 de Novembro.* Faleceu repentinamente o distinto engenheiro Basílio Alberto de Sousa Pinto, que serviu, por largos anos, na direcção do Minho e Douro.
- 16 de Novembro.* Consta estarem já concluídas as Terraplenagens do Caminho de Ferro de Gaza.
- 1 de Dezembro.* Pensa-se em estabelecer uma linha entre o Carregado e a Merceana.
- 16 de Dezembro.* Vão entrar na composição dos Combóios da Companhia da Beira Alta as novas carruagens, mandadas fazer na Bélgica.
- 1913
- 1 de Janeiro.* Foi restabelecido o serviço na linha de Lousã, em virtude das reparações a que houve de se proceder na ponte sobre o rio Ceira.
- 16 de Janeiro.* Os Caminhos de Ferro Suíços têm uma extensão de 4.659 quilómetros, e os da Bélgica, 4.329.
- 1 de Fevereiro.* Regista-se com fundo pesar o falecimento do engenheiro sr. Abreu e Sousa, que durante largos anos serviu nos Caminhos de ferro. Morreu com a alta patente de general.
- 16 de Fevereiro.* Na Câmara dos Deputados insta-se pela continuação das Obras da linha do Pocinho a Miranda do Douro.
- 1 de Março.* Estuda-se actualmente, na Alemanha, a construção de um túnel de 26 quilómetros de extensão, para pôr em comunicação rápida e directa a Alemanha do Norte com a do Sul.
- 16 de Março.* O serviço postal que outrora se fazia, na Bélgica, por meio de correio ou de esta-fetas, e pela mala postal, tomou ultimamente uma extensão extraordinária, depois da construção dos Caminhos de Ferro.
- 1 de Abril.* Dizem de Nova-York ter sido aprovado o projecto de uma ponte gigantesca, ligando aquela capital dos Estados Unidos a Nova Jersey.
- O estudo do Caminho de Ferro de Mossamedes pela portela de Caongue, deve estar já terminada, segundo as últimas notícias de Argo'a.
- 16 de Abril.* Vai ser construída a linha de Estremoz a Portalegre e Castelo de Vide.
- Reúniu o tribunal arbitral para julgar sobre as reclamações da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, contra a pretensão da Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, de construir uma linha de via reduzida de Gaia a Sobrado de Paiva.
- 1 de Maio.* A Companhia do Caminho de Ferro do Pôrto a Famalicão deseja prolongar a linha de Ortoz.
- 16 de Maio.* Vai prosseguir a construção da linha Miranda do Douro no trôço de Carviçais a Mogadouro.
- 1 de Junho.* Vai ser brevemente inaugurado o trôço de Valença a Capela.
- 16 de Junho.* Morre o Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses sr. Victorino Vaz Júnior.
- 1 de Julho.* Foi aprovado pelo senado o Caminho de Ferro de Paialva a Tomar.
- 16 de Julho.* Começaram os trabalhos do prolongamento do Caminho de Ferro de Moambo a Chiaiãmi.
- 16 de Agosto.* Decorrem com grande actividade os trabalhos de construção da linha de Moçambique.
- 1 de Setembro.* Estão há dias em termos de ser abertos à exploração os trôços de Rio Mau a Ribeiradio com 15 quilómetros e da Bodeira a Vizeu com 10 quilómetros.
- 16 de Setembro.* Mais um companheiro de trabalho se finou: Alfredo Amaral, Inspector do Tráfego, da Fiscalização do Governo, junto da Companhia Portuguesa.
- 1 de Outubro.* A Companhia do Vale do Vouga abriu recentemente à exploração os dois trôços do Rio Mau a Ribeiradio e de Vizeu a Bódiosa, na linha de Espinho a Vizeu.
- 16 de Outubro.* Está em exploração a linha do Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa, a primeira feita em estradas.
- 1 de Novembro.* Começou a ampliação de mais 28 metros da ponte do Lobito, o que muito facilitará a atracação dos barcos.

(Continua)

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

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

Nos termos do disposto no § único do artigo 21.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista definitiva dos candidatos admitidos ao concurso de provas práticas para dactilógrafos do quadro permanente desta Direcção Geral, cujo aviso de abertura consta do «Diário do Governo» n.º 43, 2.ª série, de 22 de Fevereiro de 1938 :

Dia 28 do corrente mês (pelas onze e quinze horas):
1.º turno (às onze horas) :

- N.º 1 — Libânio Jorge de Valleré Gomes.
- N.º 2 — Francisco Rodrigues Ré.
- N.º 3 — Arminda do Carmo Oeiras Correia.
- N.º 4 — Guilherme de Figueiroa Rêgo.
- N.º 5 — João Ernesto de Jesus Pereira Gonçalves.
- N.º 6 — Adelaide Emília Mota.
- N.º 7 — Salvador Lopes Ramos.
- N.º 8 — Maria Francisca Martins.
- N.º 9 — Maria Marques Ventura.
- N.º 10 — Julieta Laura Veiga Guimarães Sarmiento.

2.º turno (às quinze horas):

- N.º 11 — Júlia de Assunção Martins.
- N.º 12 — Manuel Inocência Júnior.
- N.º 13 — Julieta das Almas Ferrão.
- N.º 14 — Maria Manuela Guerra dos Santos Leite Ribeiro.
- N.º 15 — Maria Helena Pereira Timóteo.
- N.º 16 — Maria Luíza Nunes.
- N.º 17 — Augusto de Almeida Freire.
- N.º 18 — Hermínia Trindade do Vale.
- N.º 19 — Suécia Santos de Oliveira.
- N.º 20 — Clotilde Mendonça Teixeira.

Dia 1 de Março (às onze horas) :

- N.º 21 — Julieta Pires Martins.
- N.º 22 — Orlandina Braga Soares Fortunato.
- N.º 23 — Paulo Ferreira Pestana.
- N.º 24 — António Anselmo da Cruz Júnior.
- N.º 25 — Maria Júlia Carriço Gomes.
- N.º 26 — Maria Emília Barroso Alexandrino da Silva.
- N.º 27 — João Rodrigues.
- N.º 28 — António Bernardino Pereira de Almeida.
- N.º 29 — Luiz Filipe Lopes Ribeiro.
- N.º 30 — Ema Ferreira de Almeida.

Dia 2 de Março (pelas onze e quinze horas) :

1.º turno (às onze horas):

- N.º 31 — Manuel das Dores Martins Costa.
- N.º 32 — Mário Rodrigues Pereira.
- N.º 33 — Celeste do Carmo Vieira.
- N.º 34 — Ernestina Júlia Vieira Pronto.
- N.º 35 — Cristina Augusta Ferreira de Almeida.
- N.º 36 — Célia Assis Pedroso Gomes.
- N.º 37 — Adelina de Sequeira Zilhão.
- N.º 38 — Maria da Piedade Duarte.
- N.º 39 — Maria Judite Ferraz dos Santos Vigário.
- N.º 40 — Arnaldo José Sanches Roberto da Silva.

2.º turno (às 15 horas):

- N.º 41 — Alfredo de Oliveira Ribeiro.
- N.º 42 — Henrique Martins Mestre.
- N.º 43 — Maria de Jesus Tavares da Costa.
- N.º 44 — Guilherme Pereira da Cruz.
- N.º 45 — Carlos Gomes Nortadas Júnior.
- N.º 46 — Joaquina Alves do Tórno.
- N.º 47 — Firmino dos Santos Almeida.
- N.º 48 — Maria da Conceição Boim Falcão.
- N.º 49 — Ester Silva de Oliveira.
- N.º 50 — António Ramiro.
- N.º 51 — Júlio dos Santos Almeida Júnior.

As provas práticas dos candidatos terão lugar, por turnos, no edifício da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede ao Caldas, 63, nos dias e horas indicados na presente lista.

O «Diário do Governo», n.º 52, II série, de 4 de Março publica o seguinte :

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de S. Ex.^a o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 24 do mês próximo passado o capítulo II (bilhetes de percursos fixos para estudantes), estabelecido no projecto da tarifa especial n.º 5, de grande velocidade, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

O «Diário do Governo», n.º 55, II série, de 8 de Março, 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 4 do corrente, o projecto de aviso ao público estabelecendo preços para a paragem de Nagosela, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

O «Diário do Governo», n.º 43, II série, de 22 de Fevereiro, publica o seguinte :

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por contrato de 27 de Janeiro findo, aprovado por despacho de S. Ex.^a o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 9 do corrente mês e visado pelo Tribunal de Contas em 15 :

Manuel Gorjão Fernandes Nogueira, engenheiro mecânico—nomeado engenheiro mecânico de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, por concurso documental, nos termos dos artigos 21.º, 23.º e 27.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Por despacho de 16 de Fevereiro :

António Ferro Pontes, desenhador de 3.ª classe — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo», n.º 50, II série, de 2 de Março publica o seguinte :

Manda o Governo do República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que durante o corrente ano a comissão arbitral a que se referem o artigo 22.º do decreto n.º 18:859, de Setembro de 1930, e o artigo 10.º do decreto n.º 22:046, de 29 de Dezembro de 1932, seja composta

pelo engenheiro inspector superior de obras públicas, Raúl da Costa Couvreur, como presidente, pelo engenheiro José Gromwell Camossa Pinto, como delegado do Estado, e pelo engenheiro Henrique Pereira Pinto Bravo Júnior, como delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 54, II série, de 7 de Março, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear vogais do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, nos termos do § 1.º do artigo 3.º do decreto n.º 27:678, de 1 de Maio de 1937, os engenheiros Álvaro de Lima Henriques, Augusto Cancela de Abreu e Constantino Cabral.

O «Diário do Governo», n.º 53, II série, de 6 de Março publica o seguinte :

Repartição de Exploração e Estatística

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta de garantia de juro da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, relativa ao 2.º semestre do ano de 1938 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que à referida Companhia seja paga a quantia de 29.441\$49, como liquidação desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta de garantia de juro da linha de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 2.º semestre do ano de 1938 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 15.072\$99, como liquidação desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, aprovar a conta de liquidação da garantia de juros da linha férrea de Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 2.º semestre do ano de 1938 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 10.057\$24, como liquidação desta garantia.

Repartição de Material Circulante

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada para a construção de: 1.º, bancada e arquivo de desenhos; 2.º, estantes e prateleiras para a arrecadação da oficina de serralheiros das

secções 9 e 5 e arrecadação de material hidráulico, das Novas Oficinas Gerais do Barreiro, adjudicada à Carpintaria e Serração Mecânica Barreirense, Limitada, aprovar o referido auto e bem assim declarar a adjudicatária quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 58, II série, de 11 de Março, publica o seguinte :

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrance uma parcela de terreno com a superfície de 2:427 metros quadrados, à esquerda da linha férrea de Oeste, entre os quilómetros 86,208.50 e 86,331.30, 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 e concelho de Bombarral, distrito de Leiria, e confronta ao norte com José Sales e caminho de ferro, ao sul com António Joaquim Mil-Homens, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com António Joaquim Mil-Homens,

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

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 sobrance uma parcela de terreno, com a superfície de 392 metros quadrados, à direita da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 268,781.50 e 268,283.50, 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 Aradas, concelho e distrito de Aveiro, e confronta ao norte com João Vitória Machado, ao sul e nascente com terrenos do caminho de ferro e ao poente com João Vitória Machado.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 2 de Março de 1939. — Pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Roberto Espregueira Mendes*, Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações.



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

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

CERA 33Incomparavelmente
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 29644 LISBOA**Manuel Pereira Junior**Redes e Fios de Pesca - Boias
de Cortiça - Arames e Arcos de Ferro

Séde - Rua Bernardino Costa, 41 - LISBOA - Telef. 22711

Filiais { Matozinhos - Avenida Serpa Pinto, 150 - Telef. 303
Setubal - Avenida Todi, 422 - Telef. 101 e 558

Já se vende em Lisboa a verdadeira FARINHA DE SOJA

«SOYAK»preparada sob a direcção do Dr. Berczeller, da Universidade de Oxford
Alimento natural, completo, rico em matéria azotada, em vitaminas
e lecitina. A venda nas boas casas. Pedidos aos unicos representantes**L. CALDEIRA, L. DA**

Trav. Nova de S. Domingos, 34, 1.º - Telefone 27968 - LISBOA

FABRICA DE CARTAS DE JOGAR

Litografia e Estamparia de Folha de Flandres

V.ª de J. J. Nunes & C.ª L.ª daRUA FRADESSO DA SILVEIRA, 1-27
Alcantara - LISBOA

TELEFONE 64119

UNIÃO DE SUCATAS, L.ª DA

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 2m,50x0,80 e 3m,00x0,80. Carris da
C. P. de 8 metros. Bidons e Tanques de Ferro. Arame
Farpado e Zincado liso. Vigas em todos os tamanhos.

Telefone 64214

RUA ARCO ALCANTARA, 46 - LISBOA

Rocha & Oliveira

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES

P. B. X. - 28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

Escola Comercial Portuguesa

por Correspondencia

RUA DO ARSENAL, 54, 3.º - LISBOA - Fundada em 1930 e ao abrigo do Decreto n.º 23.447

Habilitação, garantida para **GUARDA-LIVROS** em 8 ou em 12 meses

Cursos de Escrita, 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 matrícula.Sr. Arnaldo João Azevedo
Xavier, R. Costa Cabral, 289,
Pórtio, nosso distinto aluno**ESPECTACULOS****CARTAZ DE HOJE****TEATROS**

NACIONAL - 21,45 - «A nodoa negra».

VARIEDADES - 20,50 e 23 - Eh! Real!

TRINDADE - 21,50 - «A Fidalga de Arronches».

COLISEU - 21,45 - O ilusionista Kassner e outros números.

CINEMAS

EDEN - 21,50 - «A rapariga do Eidorado».

POLITEAMA - Filmes de bom agrado.

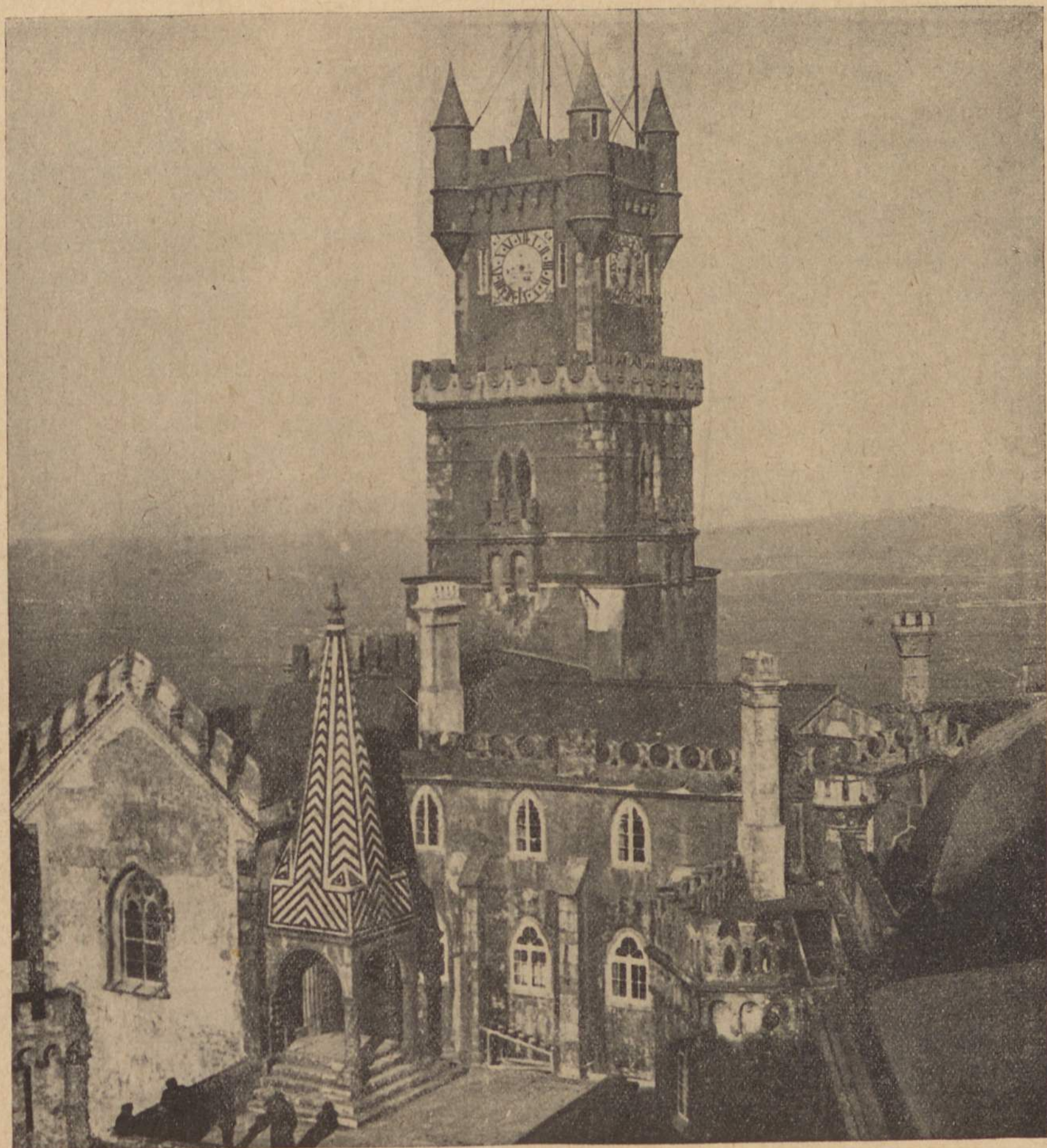
SÃO LUIZ - Sempre excelentes programas.

TIVOLI - Sempre estreias.

OLIMPIA - Sempre sessões contínuas.

JARDIM ZOOLOGICO - Exposição de animais.

**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 21925****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\$00Depositários: Figueira & Almeida R. da Madale-
na, 88 - Lisboa



SINTRA—Tôrre do Palácio da Pena