

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS  
— 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

Viseu, Altar mór e interior da Sé. — A Futura  
Marcha dos «Combóios». — O Congresso Nacional  
de Transportes, pelo Eng.<sup>º</sup> J. FERNANDO DE  
SOUZA. — Sapadores de Caminhos de Ferro, por  
CARLOS D'ORNELLAS. — Os nossos mortos. —  
Linhas Estrangeiras. — Evolução do tráfego de  
alguns caminhos de ferro nos anos de 1928 a  
1937, pelo Eng.<sup>º</sup> AVELAR RUAS. — O problema  
nacional ferroviário e a coordenação dos trans-  
portes. — A «Exposição Internacional de Trá-  
fego». — Efemérides. — Há quarenta anos. — Parte  
oficial. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Es-  
pectáculos. — Publicidade. : : : :

1 9 3 9

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA  
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS  
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA  
ARMANDO FERREIRA  
ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
General RAÚL ESTEVES

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

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON  
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS  
AVULSO

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1º

TELEFONES | P B X 20158  
Direcção 27520

# A FUTURA MARCHA DOS "COMBÓIOS"

Efectuou-se recentemente uma experiência de velocidade, com o objectivo de regular a futura marcha dos «rápidos». Um comboio especial da C. P. partiu de Lisboa com destino às Devezas, a estação fronteiriça do Pôrto, na margem esquerda do rio, onde o «rápido» e o «sud» costumam mudar de locomotiva para a travessia da ponte de D. Luís.

Composto de duas carruagens dos «rápidos» e o indispensável furgão, tomaram lugar nesse comboio os srs. eng.<sup>os</sup> Vasconcelos Correia, Lima Henriques, Pereira Barata e Azevedo Nazaré, Campelo e Avelar Ruas, tendo tripulado a locomotiva 501 o sr. eng.<sup>o</sup> Pedro Brion.

O comboio partiu às 8,20 e a viagem fez-se com o máximo da velocidade, passando o comboio no Entroncamento com quatro minutos de avanço sobre o habitual horário do «rápido».

Depois de uma breve paragem em Chão de Maçãs chegou a Albergaria à tabela. Nesta estação, onde tinha cinco minutos para tomar água, a demora prolongou-se por um quarto de hora, aproveitado para verificação e lubrificação da locomotiva.

Novamente em marcha, e com pequeno atraso, chegou à estação de Gaia às 12,03 h., com dois minutos de avanço. Gastou no trajecto o tempo «record» de três horas e quarenta e três minutos.

Na viagem de regresso partiu de Gaia (Devezas) às 15,28 com atraso de 14 minutos, tempo que recuperou até Alfarelos. Parou cinco minutos em Albergaria e chegou a Campolide às 18,52, realizando uma marcha superior à do «sud».

# O Congresso Nacional de Transportes

Pelo Engº J. FERNANDO DE SOUZA

Dei notícia na «Gazeta» de 1 do corrente, da valiosa tese apresentada ao Congresso Nacional de Transportes do Pôrto pelos delegados da C. P. os srs. engenheiros Henrique Bravo e Carlos Santos.

Convém arquivar aqui o seguimento dos trabalhos da Secção de Caminhos de Ferro de aquele Congresso, em que os ferroviários eram minoria ínfima perdida na massa dos carneiros de Panúrgio, os camionistas, prontos para votarem só o que parecesse favorecer os seus exclusivos interesses.

À Secção ferroviária presidiu o sr. Engenheiro Van Zeller Cabral, da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, tendo como secretário o sr. Mateus Gregório da Cruz, Presidente do Sindicato Nacional dos Caminhos de Ferro e como relator o sr. Engenheiro Branco Cabral.

Foram apresentadas várias teses, algumas das quais pela sua feição genérica foram enviadas para o Relator da Secção de Automobilismo, a saber:

*Engenheiro Canavarro de Menezes—Para melhor eficiência de transportes terrestres;*

*Engenheiros Henrique Bravo e Carlos Santos—A coordenação dos transportes em Portugal;*

*J. Ferreira de Sousa—Solução do problema de transportes em caminho de ferro e camionagem;*

*Arnaldo Ferreira Durães—Reforma da técnica comercial dos transportes—os serviços combinados carril-estrada;*

*Dr. João Faria Lapa—O preço de transportes por caminhos de ferro em face da concorrência automóvel.*

Dessas teses foram retidas, de uma apenas, as conclusões de carácter ferroviário e de outras aproveitou-se o espírito que as norteou para delas se extraírem conclusões submetidas à Secção de Caminhos de Ferro.

O Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul apresentou uma tese, de que foi relator o sr. Joaquim José Fernandes: *O serviço fluvial entre a Capital e a margem Sul do Tejo*, cujas conclusões eram as seguintes:

*Para passageiros—Melhorar o serviço, substituindo os barcos a vapor por outros a óleos pesados, mais rápidos, que darão na exploração economias conducentes à redução das tarifas;*

*Sinalizar o canal para facilitar a navegação em ocasiões de nevoeiro;*

*Para mercadorias—Motores próprios nos barcos hoje rebocados para poder reduzir as tarifas;*

*Transporte de pequenos volumes em arcazes e distribuição ao domicílio no Barreiro e localidades próximas para atraír o tráfego.*

*Para veículos—Criação do serviço de transporte de veículos entre Lisboa e Barreiro para serviço dos que utilizam a estrada Barreiro, Moita, Rilvas, Vendas Novas, ou Moita, Palmela e Setubal, em barcos adequados, que também transportem passageiros. Assim se encurta o trajecto em relação à via Cacilhas.*

*Outras teses ferroviárias:*

*Dr. Faria de Vasconcelos—Selecção psicotécnica do pessoal ferroviário*, cujas conclusões eram que as companhias devem estabelecer o exame psicotécnico para admissão do pessoal, feito exclusivamente por indivíduos especializados, preparados no Instituto de

Orientação Profissional *Maria Luiza Borges de Carvalho.*

*Dr. Eduardo Ralha* — A actividade transportadora dos despachantes como função adjuvante das vias de transporte ferroviário cujas conclusões eram :

1.<sup>a</sup>— Existência de serviços combinados das agências de despachantes de Lisboa e Pôrto com as empresas ferroviárias dentro das áreas das respectivas cidades;

2.<sup>a</sup>— Esses transportes considerados de aluguer como os de mercadorias em serviço combinado e ainda os de hortaliças, peixe, roupa e artigos de venda nas feiras.

*Engenheiro Canavarro de Moraes* — Conclusões ferroviárias :

1.<sup>a</sup>— Melhorar a rede ferroviária pelo agrupamento de linhas no menor número de unidades de exploração, redução de taxas sobre os produtos essenciais, mesmo com subvenções do Estado.

2.<sup>a</sup>— Revisão do Plano Geral da Rede Ferroviária para preparar novo plano de realizações.

*Engenheiro Campos Amaral* — Conclusões ferroviárias :

Base XXII — Melhoria de horários e serviços de exploração em coordenação com as carreiras classificadas de concorrentes.

Base XIII — Redução de preços de transporte, pelo menos 50%, e supressão de demoras e encargos nas transmissões.

Base XXIV — Aceleração das velocidades comerciais dos comboios conforme uma tabela proposta e redução das composições, multiplicando-se os comboios e fixação de classes para cada tipo de comboio.

Base XXV — Venda de bilhetes directos para as localidades servidas por carreiras de camionetes, com reciprocidade.

Base XXVI — Estudo combinado de tarifas de transporte de domicílio a domicílio, incluindo parte em caminho de ferro, tanto de mercadorias como de bagagens.

Base XXVII — Autorização às empresas ferroviárias para transporte, com reduções de preço, de grandes massas de mercadorias da mesma natureza.

Base XXVIII — Estudo dos horários em entendimento com as empresas de camionagem.

Base XXIX — Instalações nas estações ferroviárias, de correspondência com carreiras de camionetes para rápido embarque e desembarque de passageiros, evitando travessias de linhas.

Base XXX — Estudo de tipos de containers ou arcases transportáveis em vagões plataformas de linhas de largura diferente ou camionetas, com baldeação fácil nas estações de transmissão.

XXXI — Motores aperfeiçoados nas automotoras de explosão ou combustão interna com gasogéneos para utilização de combustíveis nacionais.

*Engenheiro Manito Torres* — A coordenação dos transportes e as circunstâncias actuais da exploração ferroviária :

1.<sup>o</sup> — O automóvel é um precioso factor do progresso.

2.<sup>o</sup> — O caminho de ferro é elemento preponderante nos transportes ;

3.<sup>o</sup> — A acção desses dois elementos deve ser facilitada ;

4.<sup>o</sup> — O caminho de ferro deve actualizar a exploração, descentralizando e comercializando serviços ;

5.<sup>o</sup> — Os dois sistemas de transportes devem ser coordenados ;

6.<sup>o</sup> — Essa coordenação deve ter por núcleo o caminho de ferro ;

7.<sup>o</sup> — Conservação das empresas já existentes.

\* \* \*

No artigo seguinte daremos notícia de outras teses. Publicamos desde já as conclusões finais aprovadas pela Secção em sessões de 24 de Março :

#### CONCLUSÕES FINAIS

1.<sup>a</sup>— O caminho de ferro, pela função preponderante que exerce no conjunto dos transportes nacionais, pelo seu carácter de serviço público, pelos interesses gerais de defesa do Estado, pela enorme massa de trabalhadores que tem ao serviço, deve ser considerado como base da organização dos transportes terrestres.

2.<sup>a</sup>— A organização dos transportes feita em torno do caminho de ferro implica uma colaboração íntima com o serviço de viação automóvel, procurando-se uma coordenação que represente um equilíbrio justo de interesses e uma divisão

de esforços que seja útil e proveitosa à economia geral do País, reservando-se a cada meio de transporte — combóio e automóvel — o tráfego e as zonas de influência que a cada um devam económica e camente pertencer.

3.<sup>a</sup> — Para que a coordenação dos transportes possa realizar-se é indispensável previamente dar à viação automóvel um estatuto legal de organização e disciplina, onde os encargos em matéria de impostos, leis de trabalho e previdência do pessoal, sejam, tanto quanto praticamente possível, relativamente semelhantes aos que incidam sobre os caminhos de ferro.

4.<sup>a</sup> — É de desejar que as empresas explorando concessões de transporte por estrada se concentrem em grandes sociedades, de forma a tornar mais fácil e profícuo o entendimento com o caminho de ferro.

5.<sup>a</sup> — Nesta mesma ordem de ideias deverão as empresas ferroviárias agrupar-se num sentido de economia de exploração e despezas gerais, revendo-se o Plano Geral da Rêde Ferroviária do País, afim de o adaptar às condições novas que a concorrência determina.

6.<sup>a</sup> — As concentrações preconizadas nas duas conclusões anteriores poderão conduzir, inclusivamente, ao monopólio geral dos transportes terrestres, sob a égide do Estado.

7.<sup>a</sup> — Os serviços técnicos ferroviários deverão ser melhorados: modificando horários; aumentando velocidades; estudando o desenvolvimento de tracção eléctrica, e o emprêgo de automotoras utilizando de preferência carburantes nacionais.

8.<sup>a</sup> — Entre as melhorias pedidas, o Congresso recomenda, em especial à Administração Geral do Pôrto e à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses o que se refere ao serviço fluvial entre Lisboa e a testa das linhas do Sul e Sueste, na margem Sul do Tejo, quer quanto a passageiros, quer a mercadorias e veículos.

9.<sup>a</sup> — Os serviços comerciais ferroviários deverão tornar-se tão flexíveis e maleáveis quanto possível, devendo dar-se maior expansão aos serviços combinados com empresas automobilísticas; impulsionar os serviços de porta-a-porta em todo o País; adoptando *containers* ou arcazes, que facilitem a circulação das mercadorias entre linhas de bitolas diferentes e entre estas e a estrada. No

maior desenvolvimento dos serviços comerciais deverão aproveitar-se todos os elementos aptos para tal, entre êles os despachantes, cuja classe devidamente organizada, poderá ser muito útil fazendo acordos e contratos com as empresas ferroviárias.

10.<sup>a</sup> — A educação profissional dos agentes ferroviários deverá ser impulsionada no sentido de maior eficiência comercial, em todos os serviços e em todos os escalões, mòrmente do pessoal em contacto com o público, devendo o pessoal especializado sujeitar-se a exames psicotécnicos feitos perante pessoas idóneas preparadas pelos estabelecimentos portugueses da especialidade.

11.<sup>a</sup> — Considerando que o monopólio que pertencia ao caminho de ferro deixou de existir e que as condições de serviço público limitam a sua acção em face da concorrência, visto não poder eximir-se à obrigatoriedade de transportar todos os produtos, à homologação e publicação de tarifas e a ter de efectuar os transportes na base de uma classificação de mercadorias, ao contrário da viação automóvel, que é praticamente livre quanto a tarifas, deverá tender-se para uma regulamentação das tarifas ferroviárias com diminuição do número de artigos, e para uma regulamentação dos transportes das grandes empresas de serviço público sobre estrada, na base de tarifas certas e constantes em cada caso e para cada produto. Só assim o comércio terá segurança nos preços e ordem nas suas transacções. É o interesse público, mais do que os interesses dos transportadores, quer por estrada, quer por carril, que o condiciona e o exige.

12.<sup>a</sup> — A centralização, num único pensamento e numa só acção, do conjunto dos transportes terrestres, é aspiração que deve sair d'este Congresso dum form clara e decisiva. A criação de um organismo coordenador de todas as actividades transportadoras, impõe-se como meio de ordenar os múltiplos interesses em jôgo, para bem dos trabalhadores, dos capitais invertidos e da economia nacional — portanto, À BEM DA NAÇÃO.

13.<sup>a</sup> — Finalmente o I Congresso Nacional de Transportes chama instantemente a atenção dos poderes públicos para a extrema urgência de ser promulgada a legislação coordenadora dos transportes terrestres.

# SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

*A sua festa anual tem lugar este ano*

## NA CIDADE DE TOMAR

*na domingo 7 de Maio*

Por CARLOS D'ORNELLAS

Tomar não é uma cidade que à primeira vista nos encante com os seus formosos Palácios, com os seus magestosos Castelos, ou ainda com as suas gigantescas Tôrres de Marfim; mas é um ponto de passagem obrigatório para quem goste de apreciar as belezas da nossa terra, observar as maravilhas que possuímos, embora dispersas por essa infinidade de monumentos nacionais e particulares que existem em Portugal.

Apesar de muitos portugueses conhecerem os nossos principais monumentos, muitos devem ignorar que o Convento de Cristo, em Tomar, é o segundo do país. Mas a cidade tem mais curiosidades:

Santa Maria dos Olivais, situada na margem esquerda do Nabão, Igreja Matriz, que se supõe ser da primitiva bem como o convento anexo; Capela de S. João Batista, reconstruída nos fins do Século XV por D. Manuel; Castelo de Gualdim Pais, construído ao mesmo tempo que o Monumento de Cristo. Apesar de bastante arruinado conserva ainda uma extensão grande das suas muralhas.

O Convento de Cristo, que deixei para final é, como já disse, o segundo monumento de Portugal. A primeira pedra para a sua construção foi lançada em 1 de Março de 1160, por Gualdim Pais, Grão-Mestre da Ordem do Templo e fundador de Tomar. Um dos seus claustros — que é o mais artístico — é chamado o dos Filipes, e segundo alguns escritores, de D. João III. Está bem comemorado e vai receber uma visita dos combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro que o escolheu para o grande banquete comemorativo do 20.º

aniversário do seu regresso a Portugal, das Batalhas da Flandres.

Tanto há que dizer de Tomar, sem necessidade de mentir e tanto há ali que vêr e apreciar sem necessidade de exagero. Tomar é a cidade histórica à qual D. Afonso Henriques doou os direitos eclesiásticos à ordem dos templários, promessa feita antes do ataque a Santarém em 1147. Os factos históricos passados na cidade não têm fim. Fecharemos com uma recordação bem histórica. Tomar foi em 1810, no mês de Outubro, tomada pelo exército francês, comandado pelo marechal André Masséna, a quem Napoleão cognominou de *o Filho querido da Victória*. As tropas d'este marechal praticaram numerosos actos de vandalismo, especialmente no Convento de Cristo. Mas, na Batalha do Bussaco, quando êste comandava a terceira invasão francesa foi repelido violentamente ao ponto de fazer uma retirada desastrosa, pelas linhas de Tôrres Vedras, vendendo-se obrigado a evacuar Portugal.

\* \* \*

E vão os componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França em 1917, reunir-se nos claustros de D. João III para comemorar o 20.º aniversário do seu regresso à Pátria, num banquete de confraternização entre oficiais, sargentos e soldados. É nesta verdadeira demonstração de disciplina e patriotismo que os combatentes do "Sempre Fixe", que na guerra souberam dar exemplo do valor e do heroísmo dos nossos antepassados, que se vão recordar os retalhos da História portuguesa tão mal compreendida por quem não possue espírito patriótico.

# Os nossos mortos

D. JOSÉ PAULO DA CAMARA

Surpreendeu-nos há dias a triste notícia do falecimento do distinto jornalista e dramaturgo sr. D. José Paulo da Câmara, ocorrido em Campinas, Brasil, onde se encontrava aquele ilustre português.

Quem de perto conheceu o trato e a lhaneza do querido morto dificilmente poderá esquecer as suas belas qualidades de alma e coração. Alegre, generoso, afável, sabia incutir em todos o quilate superior da sua personalidade, embora quizesse ofuscar-se sempre nas brumas de uma modéstia, por vezes exagerada, que mais fazia realçar o seu carácter probo e a sua nobreza elevada.

Autor de numerosos trabalhos de teatro e jornalista incansável, deixou no meio literário português e brasileiro o tesouro precioso da mais fecunda actividade.

Como homem político soube acarinhar e defender o seu ideal e a sua pátria.

Para a sua alma bela a paz perpétua.

Para a sua enlutada Família o nosso sentido cartão de condolências.

JOSÉ LISBOA

Na casa da Estrada da Luz, 47, faleceu, o sr. José Lisboa, antigo cronista mundano, muito conhecido na sociedade elegante e estimado pelas suas excentricas qualidades.

José Lisboa, foi chefe de repartição do Caminho de Ferro da Beira Alta, gerente da antiga Sociedade de Reparações e Construções Navais, onde prestou relevantes serviços, fazia parte do Conselho Fiscal da Parceria dos Vapores Lisbonenses, da Empresa de Embarcações L.<sup>da</sup>, e da Companhia Portuguesa de Administrações.

Colaborou entre outros jornais na "Nação", na revista feminina "A Eva", na "Revista de Turismo" e "Gazeta dos Caminhos de Ferro", onde defendeu e alvitrou, vários melhoramentos.

Contava 59 anos, era solteiro, natural de Lisboa, irmão da sr.<sup>a</sup> D. J. Lisboa de Oliveira Dôres e era tio dos srs. capitão de engenharia Oliveira Dôres, Jorge José da Cunha, tesoureiro da Administração Geral do Pôrto de Lisboa, e Fernando Maria de Almeida, funcionário da Caixa Geral de Depósitos.

# Linhos Estrangeiras

## BRASIL

Consta em Washington que determinada autoridade está incumbida da compra de 50 milhões de dólares de material ferroviário, para o Brasil, sendo uma grande parte desta importância destinada a aquisição de máquinas.

— Foram já publicadas as condições gerais para a concorrência que vai ser aberta para a construção do primeiro trôço da linha férrea Corunha-Santa Cruz.

O trôço em questão é de 111 quilómetros — Corunha-El Carmen — e os concorrentes deverão entregar as suas propostas até 15 do corrente, devendo fazê-los acompanhar de um recibo de depósito provisório de 200.000 pesos bolivianos. A quem fôr adjudicado o trabalho terá, dentro do prazo de 15 dias, aumento para 8.000 libras esterlinas, como refôrço à importância já depositada.

Passados 18 meses os trabalhos devem estar concluídos.

## FRANÇA

Em fins de 1938 inaugurou-se o serviço da linha eléctrica Paris-Lebrun. É a mais comprida linha eléctrica da Europa e mede 824 quilómetros.

Os trabalhos começaram em 1923 e chegam actualmente a 3.520 quilómetros. A França ocupa dessa maneira o segundo lugar, correspondendo o 1.<sup>º</sup> à Itália com uma rede de 3.800 quilómetros de linhas electrificadas. Segue-se a Alemanha com 3.261 quilómetros, a Suécia com 2.900 quilómetros, a Suíça com 2.850 e a Inglaterra com 1.000 quilómetros.

Outro facto que se deve assinalar no domínio da tracção-eléctrica é o referente à velocidade alcançada, que passa de 166 quilómetros, por hora, entre Paris-Le Mans.

Sobre essa linha Paris-Le Mans, de 200 quilómetros de longitude funciona um comando à distância manejável na estação de Montparnasse, em Paris.

Essa é a mais importante aplicação de comando à distância que já se realizou até hoje.

## ITÁLIA

As comunicações entre Nápoles e Milão para Roma acabam de ser melhoradas com a criação de um novo comboio eléctrico que parte de Milão às 7 horas, chegando a Roma às 13,35 horas e a Nápoles às 15 horas. Regressando de Nápoles às 16 horas, passa em Roma às 18 horas e chega a Milão à meia noite.

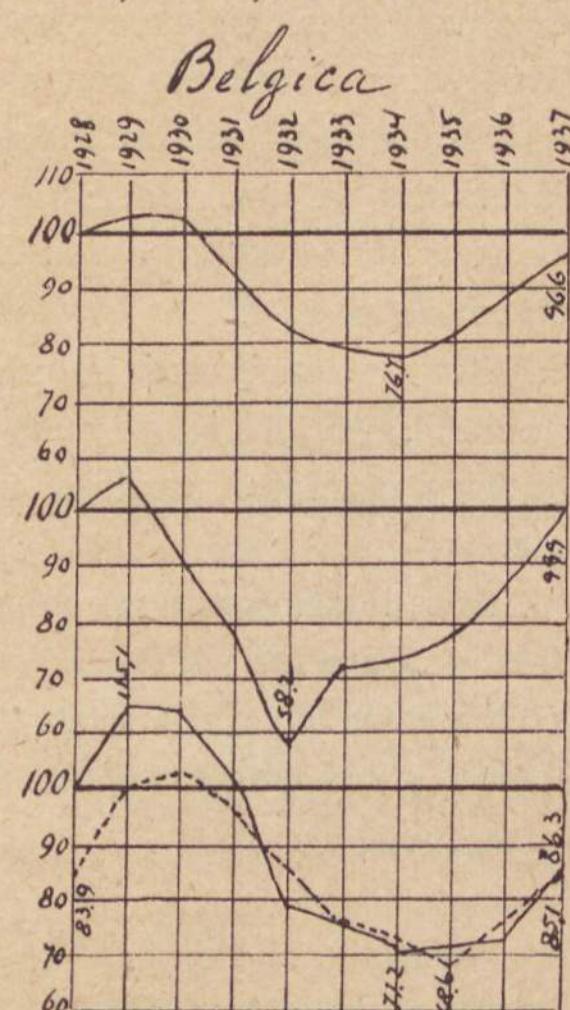
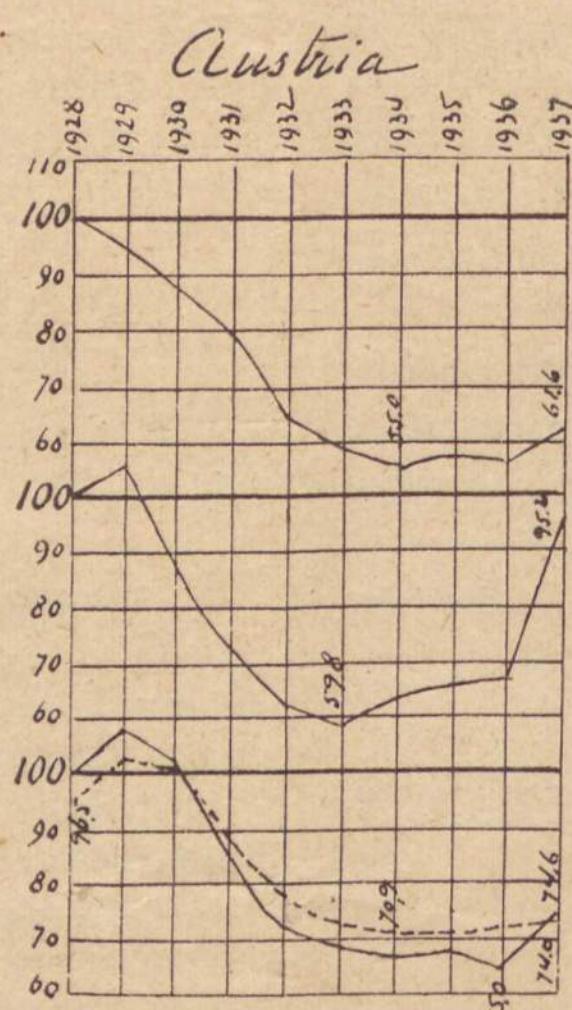
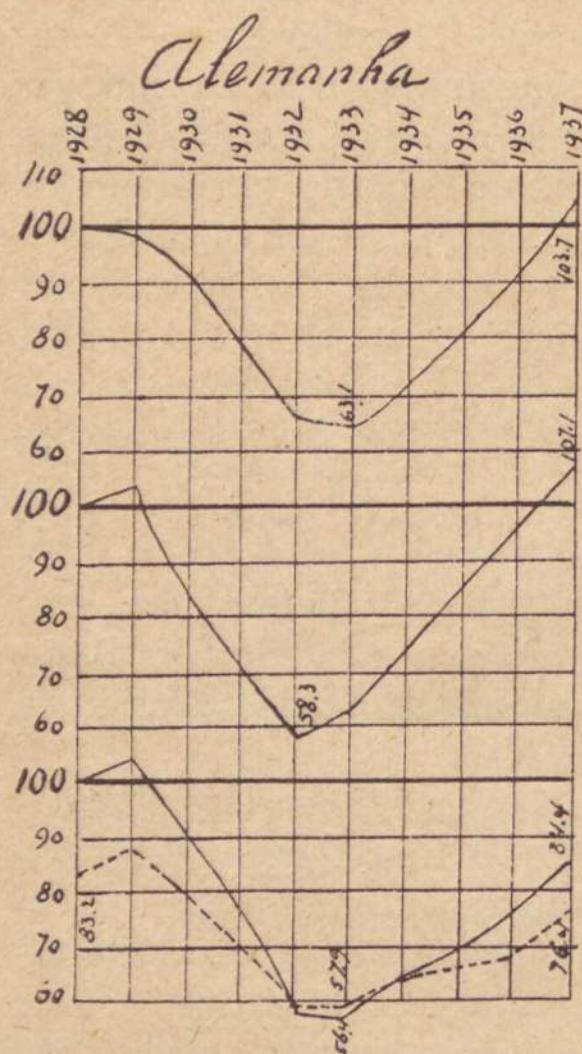
— Com a electrificação duma parte da rede ferroviária do Estado obteve-se economia considerável com a importação do carvão mineral, que atingiu a mais de um milhão de toneladas em 1935/36 e a um milhão e um quarto em 1936/37.

# Evolução do tráfego de alguns caminhos de ferro nos anos de 1928 a 1937

Pelo Engº AVELAR RUAS

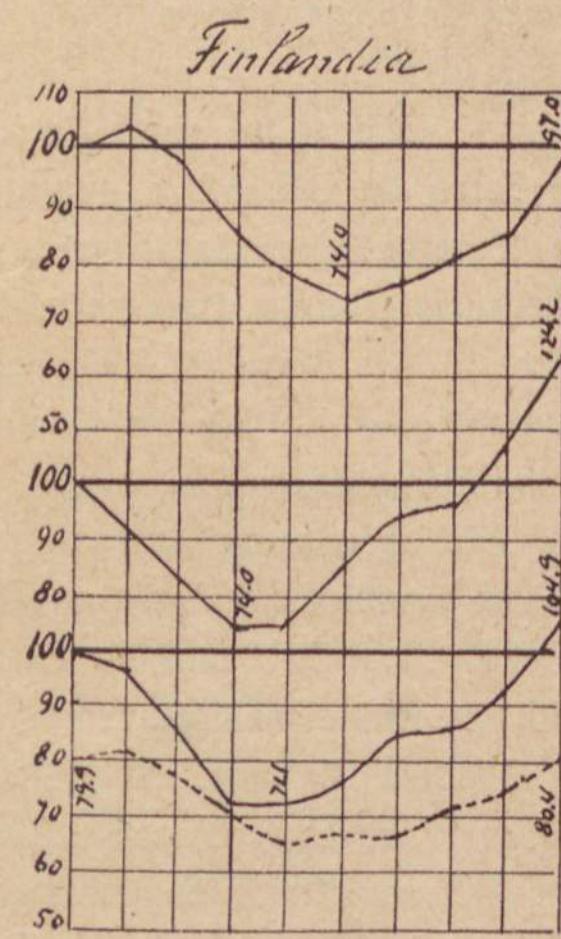
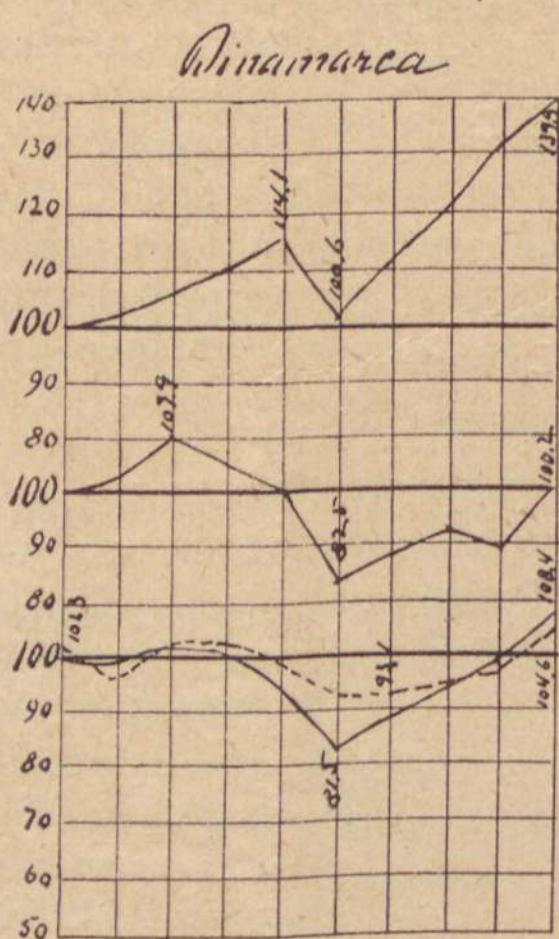
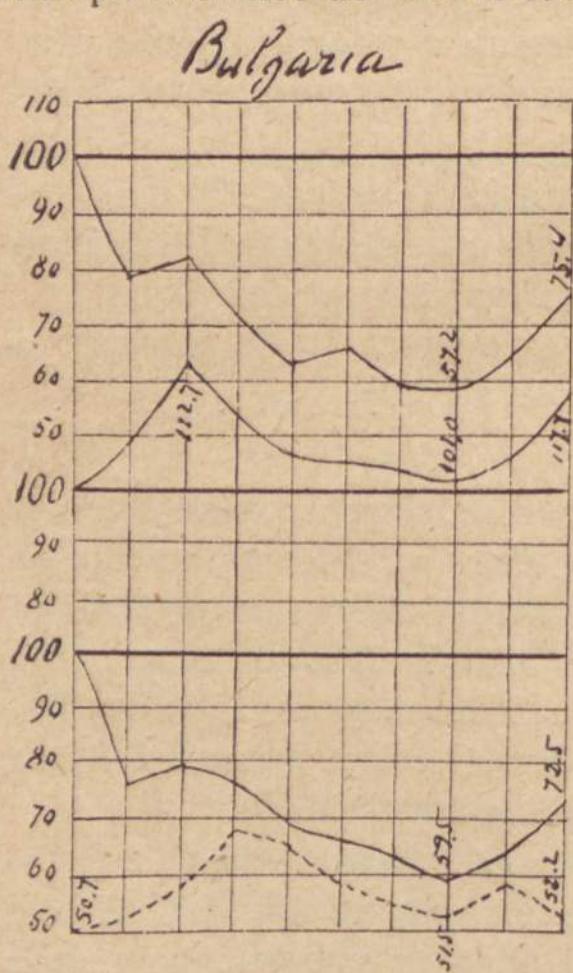
No número da "Gazeta" 1157 de 1 de Março de 1936 fez-se a comparação do tráfego, receita e des-

O gráfico relativo à França refere-se ao conjunto das redes do Estado, Leste, Norte, P. L. M. e P. O.



pesa da exploração de alguns caminhos de ferro da Europa nos anos de 1928 a 1934.

Midi; o relativo à Grã Bretanha às companhias Great Western, London & North Eastern, London Midland

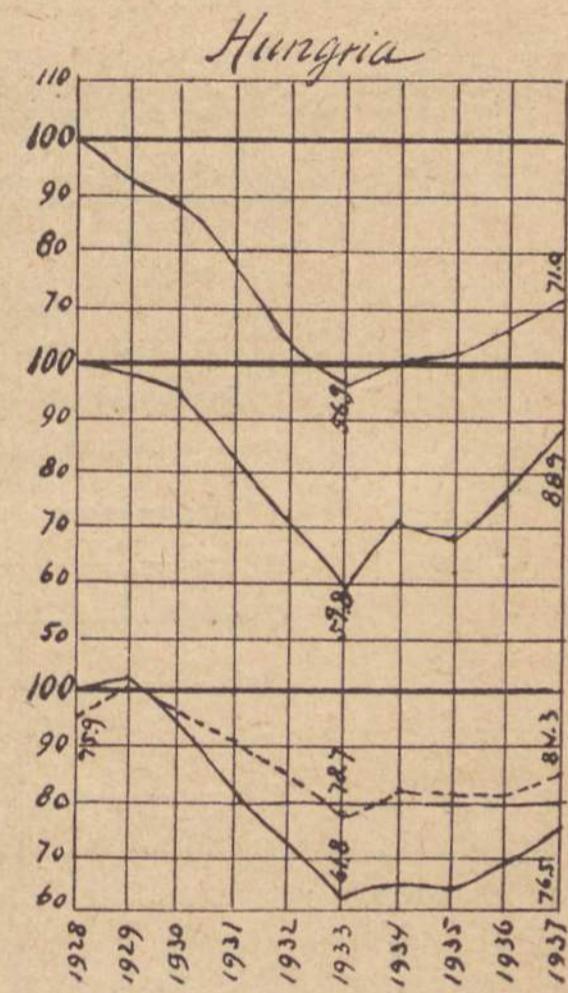
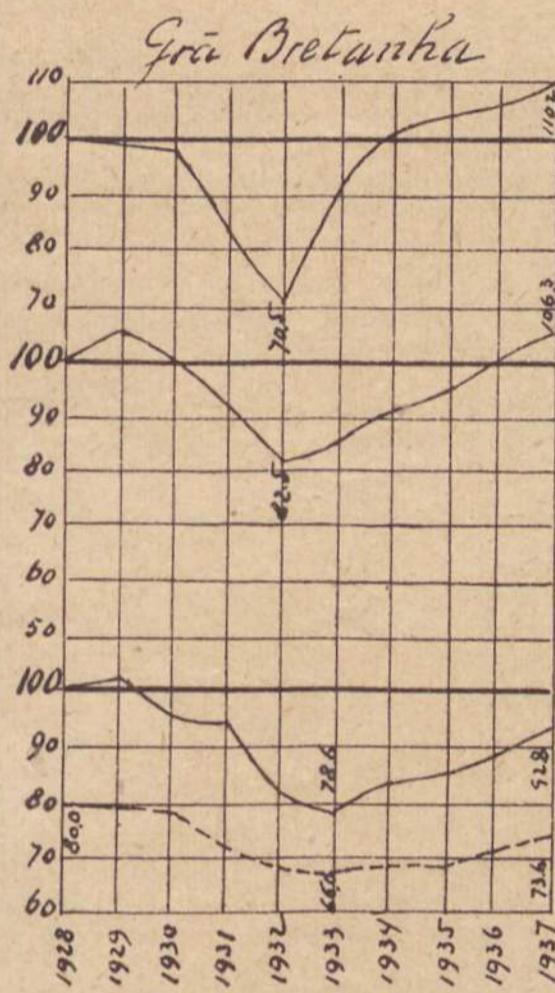
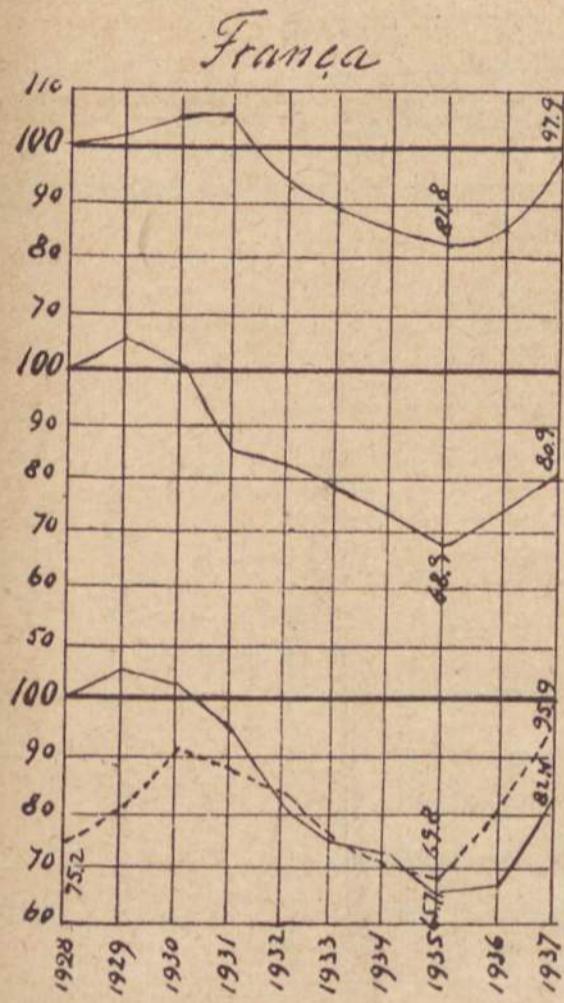


Completando aquelas indicações organizaram-se os gráficos juntos que abrangem os anos de 1928 a 1937.

& Scottish e Southern, e o relativo à Bélgica à Sociedade Nacional.

Os gráficos indicam de cima para baixo:

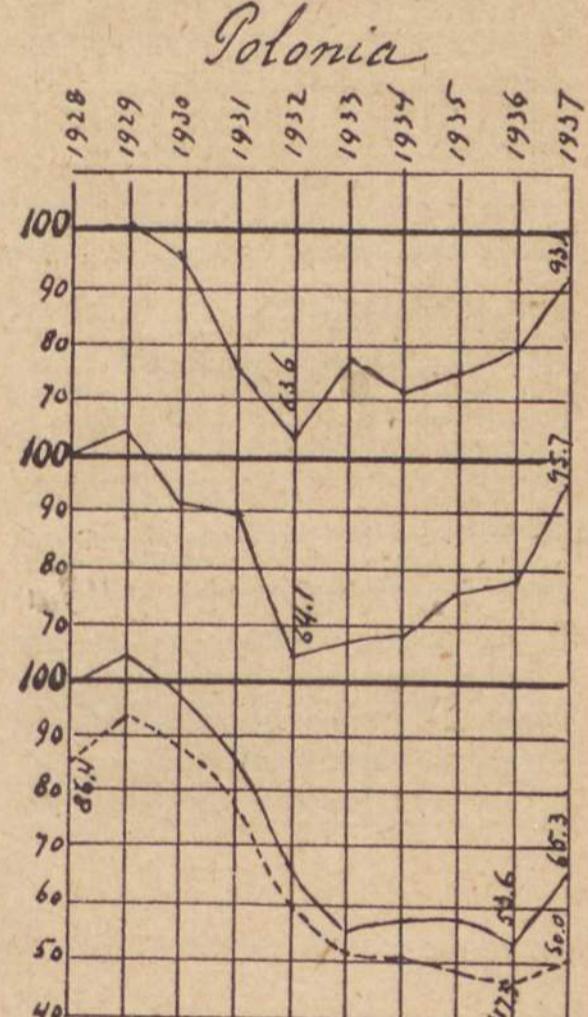
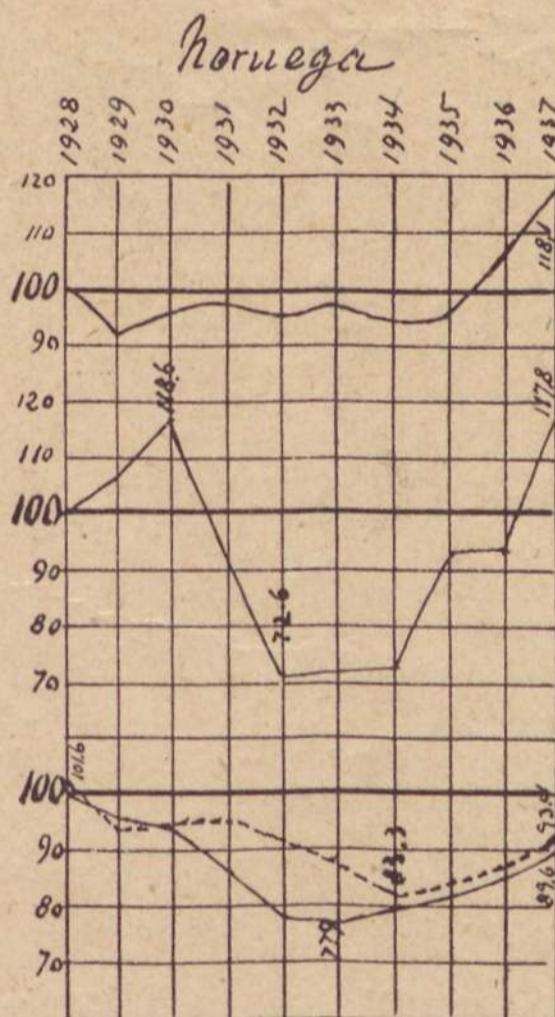
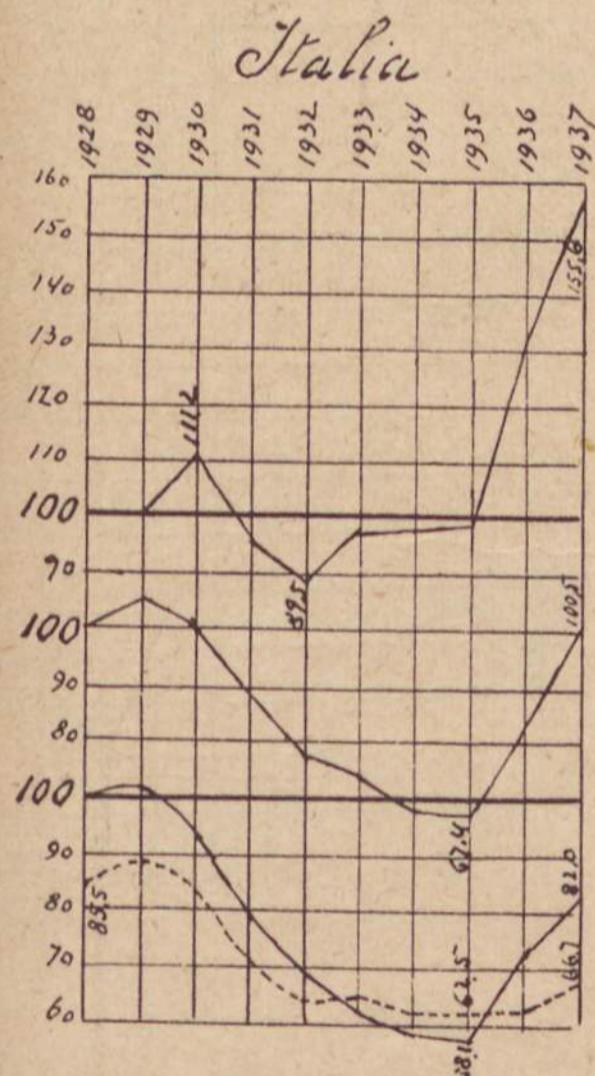
- passageiros quilómetros por quilómetro explorado
- toneladas quilómetros por quilómetro explorado



c) traço cheio — receita

" interrompido — despesa

Os resultados, em cada ano, são referidos aos de 1928 considerados iguais a 100 com exceção da des-



pesa que é referida à receita de 1928 afim de as duas curvas darem ideia da relação existente, em cada ano, entre a despesa e a receita, isto é, do coeficiente de exploração.

Passado o período de depressão compreendido,

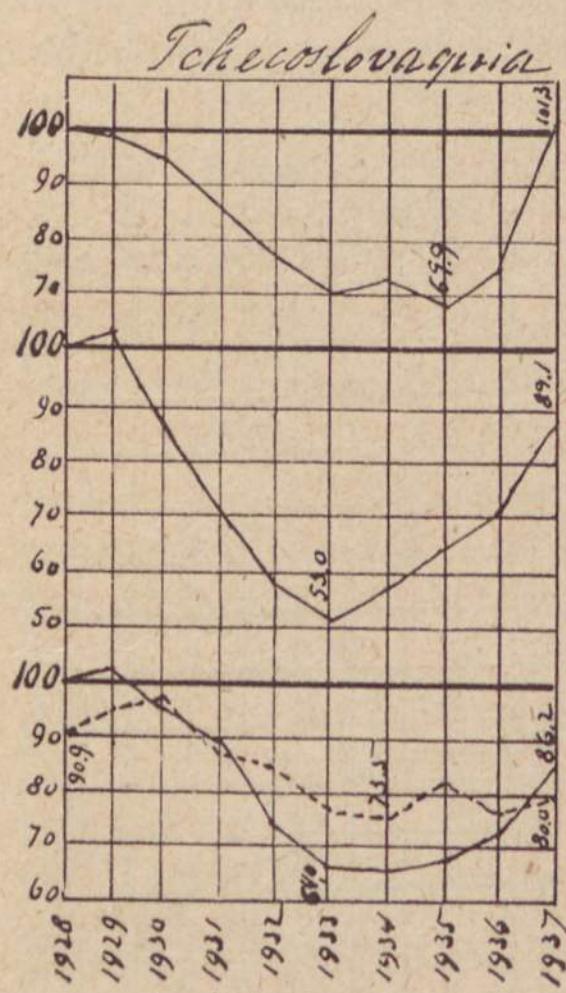
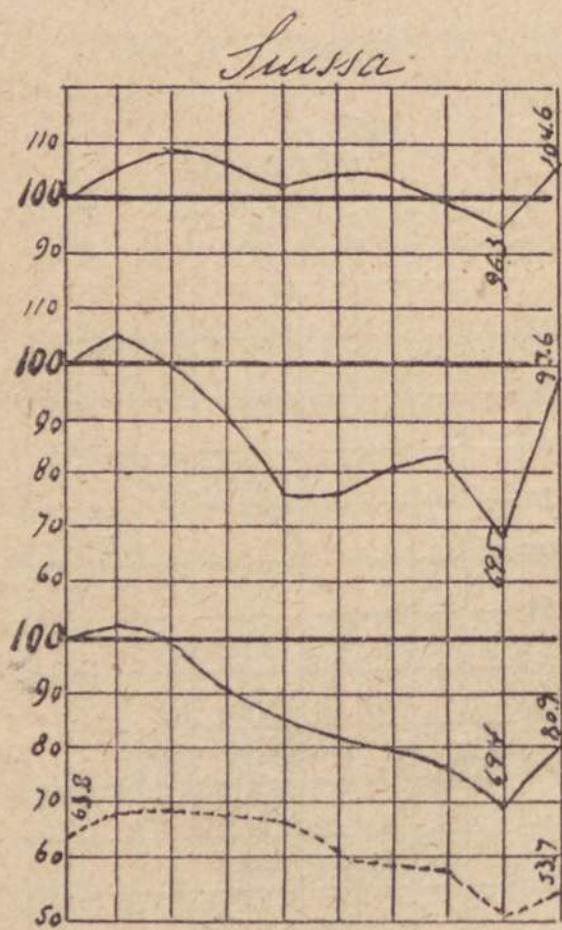
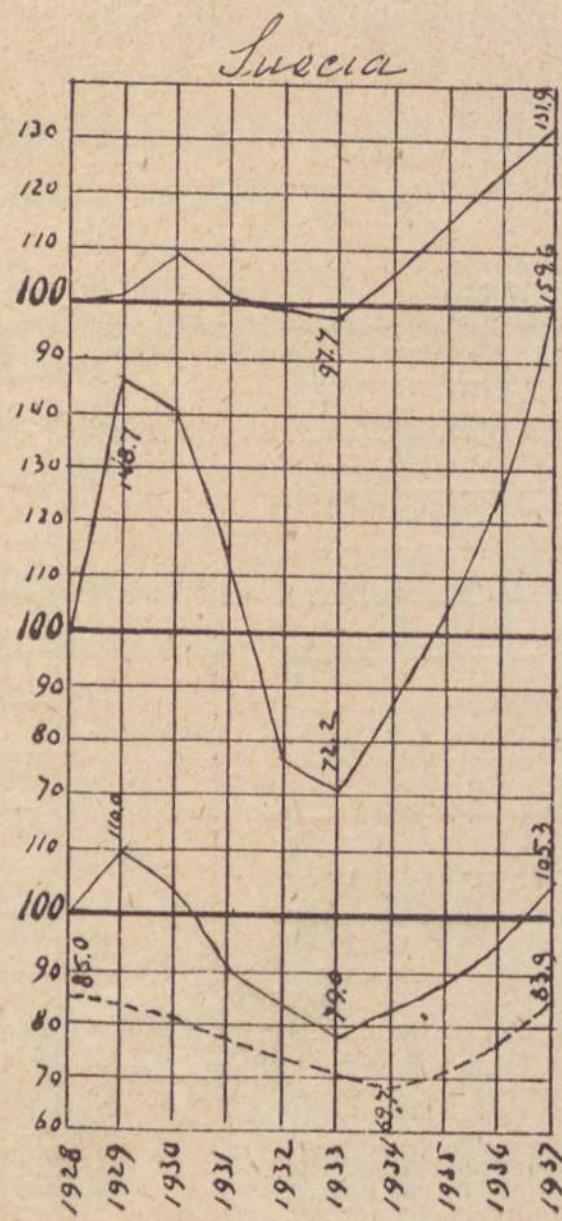
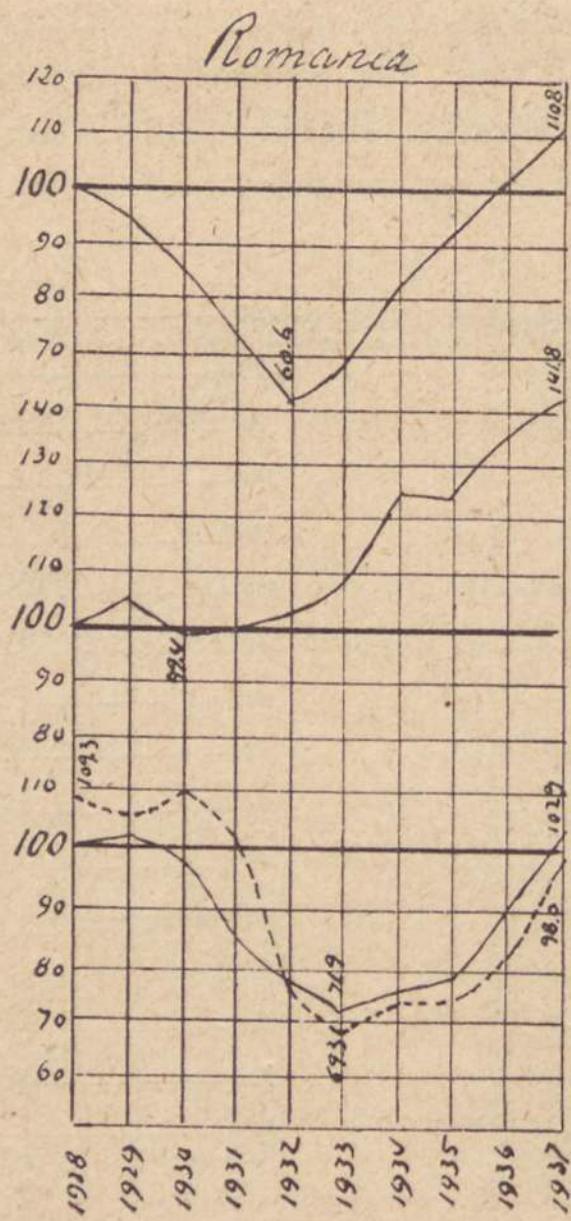
com exceção da Suíssa, entre 1932 e 1935 o tráfego aumenta sendo esse aumento, nalguns casos, verdadeiramente excepcional em 1937 ano em que, em várias rôdes atingiu e ultrapassou o de 1928.

Ao aumento do tráfego corresponde porém um aumento proporcional da receita que só excepcionalmente atingiu a de 1928.

Quanto à relação entre a despesa e a receita é

notável o equilíbrio verificado na Grã Bretanha, Finlândia, Suécia e Suíssa e interessante a melhoria constatada na Alemanha e Itália.

A Bélgica e sobretudo a França continuam a trabalhar com maus resultados.



# O problema nacional ferroviário

## e a coordenação dos transportes

### Síntese doutrinal de quatro conferências

Conferência realizada na «Ordem dos Engenheiros»

em 20 de Junho de 1938

pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

(Continuação)

Quanto ao seu valor militar, frizou-o o sr. general Raúl Esteves nos termos seguintes :

«Os caminhos de ferro são um dos elementos de um plano de operações e de um plano de guerra, no mesmo pé que os efectivos, o armamento ou as fabricações. Um exército privado de uma rede ferroviária bem organizada e bem explorada achar-se-ia numa situação tão crítica como se lhe faltassem os canhões ou as munições.»

Acrescelei, pela minha parte, na minha conferência :

«Juntem-se, ao valor dos transportes comerciais ou militares e civis do Estado, as facilidades de comunicações postais, os resultados da actividade agrícola, industrial, que o caminho de ferro suscita (na região tributária da linha do Vouga há numerosos estabelecimentos industriais, 90 % dos quais são posteriores à abertura da linha), o considerável aumento da matéria colectável, a possibilidade de grandes e prontas deslocações de forças militares e policiais, não poderemos negar ao caminho de ferro considerável utilidade social, que não se mede pela receita líquida.

«Pode não a ter ou ser insuficiente para obviar aos encargos do capital. Pode ser deficitária e determinar até despesas de exploração superiores às receitas.

«Da importância dos serviços que presta deriva a sua razão de ser, do mesmo modo que estradas, edifícios públicos, escolas, hospitais, são imprescindíveis, embora seja nula, ou quase, a receita a que dão lugar.»

Quando o Estado resolveu construir por sua conta e explorar as linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro, visava porventura um empreendimento industrial, justificado pelo rendimento líquido provável?

Não! Foi à utilidade social que atendeu, embora os explorasse comercialmente. Se as receitas fossem insuficientes, o Estado procederia como para os portos, as estradas, os edifícios públicos, os estabelecimentos de instrução e assistência.

«Assim, por exemplo, vão-se gastar 64.000 contos em edifícios escolares e ninguém lamenta esse dispêndio. Anuncia-se o gasto de 50.000 contos no parque florestal do Monsanto, e não há protestos.

«Fala-se em caminhos de ferro, que tenham importante função económica, administrativa, militar, mas que não serão rendosos: todos condenam a sua construção!

«Aceitam-se sem a mínima resistência obras de urbanização e aformoseamento. Ninguém pregunta a que rendimento dão lugar.

«Haja o mesmo critério judicioso e largo para apreciar a utilidade do serviço público representado pelos caminhos de ferro.

«Seja-me lícito formular a seguinte conclusão :

«A utilidade económica e social de uma linha férrea mede-se, não pelo rendimento líquido que produz, mas pelos serviços que presta e por êles se devem aquilatar os encargos que a sua construção impõe.»

Convém corroborar esta conclusão com alguns testemunhos autorizados, que o Sr. General Raúl Esteves citou, depois de historiar sumariamente a introdução dos caminhos de ferro e o seu desenvolvimento.

Perdonnet, o patriarca dos tratadistas dos caminhos de ferro, escreveu em 1932:

«Essa questão liga-se intimamente aos interesses morais e materiais de um país e deve chamar a atenção de todos os que se ocupam da administração pública e da economia nacional.

«Não se trata, apenas, dos benefícios de uma sociedade de accionistas; os caminhos de ferro, pelas especiais características que apresentam, constituem um dos mais poderosos meios da civilização, e valiosa arma para a defesa de um País.»

O ilustre conferente demonstrou que:

«Os caminhos de ferro foram considerados pelos diversos Estados, não como um ramo corrente de indústria a explorar por quaisquer entidades particulares, mas sim, e essencialmente, como um órgão de actividade social e económica, fundamentalmente nacional e que, por esse facto, constituiam um sistema, organizado como património da Nação, cuja exploração e usufruto seriam rigorosamente orientados e fiscalizados pelos Governos.»

Devo citar os termos em que ele definiu profi-

cientemente êsse sistema nacional de transportes e enumerou as suas características:

«Os caminhos de ferro ficaram constituindo um sistema nacional de transportes, com a sua especial feição de interesse público, e com as características fundamentais que não se encontram nos outros meios de comunicação.

«Entre essas características podem apontar-se como essenciais as seguintes:

**1.º — Em relação ao território nacional:**

«a) — fixação, ao terreno, das linhas de transportes, definindo a orientação prevista para as correntes do tráfego, segundo o plano geral formulado pelo Estado;

«b) — adopção rigorosa, no seu traçado das condições exigidas pelo serviço público, e designadamente das prescrições impostas pela defesa nacional.

«c) — propriedade do Estado sobre toda a rede ferroviária.

**2.º — Em relação aos transportes:**

«a) — possibilidade de execução de toda a classe de transportes, e, em especial, dos transportes de grandes tonelagens, em condições da máxima segurança e regularidade;

«b) — a obrigatoriedade da exploração, mesmo em casos desfavoráveis para as Empresas concessionárias;

«c) — a prestação obrigatória de serviços ao Estado, em vários ramos de serviço público;

«d) — a rigorosa fiscalização e polícia dos transportes.»

Formulou igualmente os preceitos adotados na constituição das rôdes:

«a) — De ordem financeira — o estabelecimento, por parte do Estado, de uma garantia de juro ou subvenção quilométrica, com o fim de estimular as Empresas concessionárias na construção das novas linhas.

«b) — No tocante à construção — a adopção de uma bitola fixada pelo Governo, e a obediência aos traçados indicados no plano geral estabelecido para rede do País.

«c) — No tocante à exploração — a obrigação taxativa de manter a exploração das linhas concedidas, com a condição expressa de que o abandono dessa exploração importaria a intervenção directa do Estado, para manter a mesma exploração à custa da Empresa concessionária.»

Esse critério fundamental de serviço público representado pelos caminhos de ferro, formulou-o lúcidamente Roosevelt em 1932:

«As receitas da maior parte dos nossos caminhos de ferro não cobrem as suas despesas e encargos. A persistência duma tal situação só tem um resultado: a falência.

«Até aqui tem-se visado a extensão de novos créditos aos caminhos de ferro, com o inconveniente de agravar as suas dívidas e os seus encargos fixos.

«Mas, esta política ferroviária só consegue fazer recuar o momento fatal para uma época mais distante.

«O meu objectivo é outro: quero que se procure e domine o mal na raiz.

«Quero que os caminhos de ferro se levantem, que consigam reduzir a sua dívida, em vez de a agravarem e desse modo se salvará, não só uma grande colocação de fundos nacionais, mas também um indispensável instrumento económico, e a segurança do emprêgo de cerca de dois milhões de agentes que vivem das linhas férreas americanas.

«Dentro da grande tarefa da reorganização da economia nacional, temos que impor como objectivo a eficácia do serviço e a segurança da estrutura financeira dos nossos caminhos de ferro.

Vou agora citar as considerações jurídicas feitas na minha conferência.

Porque se não podem multiplicar as linhas entre dois centros,

«trata-se, essencialmente, de um monopólio de interesse público.

«Esse serviço é desempenhado directamente pelo Estado, ou por ele transferido para empresas concessionárias ou arrendatárias das linhas. Não há diferença essencial entre essas modalidades.

**Estado e empresas — Situações, deveres e direitos recíprocos**

«É hoje quase obsoleto e vai sendo abandonado o conceito jurídico de concessão — empreitada, paga com a exploração, por cujo contrato deve ser pautada sem direito a fazerem-se ao concessionário exigências, que nele não figurem.

«O progresso dos estudos jurídicos pôs em relêvo o carácter de serviço público da exploração ferroviária, cujas normas devem atender cabalmente as exigências do interesse geral. Seja o Estado, ou uma empresa, o transportador, os requisitos de segurança, rapidez, igualdade de tratamento e perfeição dos serviços têm de ser impostos e modificados pelo Estado, quando o interesse público o exija.

«No caso de concessão, a par desses princípios e normas, de que o Estado é juiz e pode modificar, encontram-se outros, constituintes de uma situação jurídica individual, cuja modalidade financeira é conexa das obrigações assumidas.

«Se novas exigências soberanas do Estado têm a sua repercussão nessa situação, há que atendê-la.

«O Estado tem direitos soberanos e pode fazer exigências ditadas pelo interesse geral, mas tem que compensar os novos encargos não previstos no contrato.

«É, pois, este susceptível de revisão. Na essência trata-se de uma associação, em que o Estado delega a exploração na acção privada, mais pronta e liberta de peias burocráticas e abusivas intrumissões políticas. A empresa melhor imprime à execução dos serviços públicos, nela delegada, a feição industrial e comercial mais adequada.

«No seu notável estudo da *Natureza jurídica das concessões de serviços públicos*, o Dr. Magalhães Colaço — tão cedo roubado pela morte ao magistério e ao fôro, de que era brilhante ornamento — expõe e defende a boa doutrina e descrimina, nos contratos de concessão, as condições financeiras, que são propriamente o seu objecto, das de funcionamento do serviço concedido, modificadas segundo as necessidades do público. A exploração que o concessionário deve efectuar é a que o Estado julgou soberanamente exigida pelo interesse geral, mas o primeiro tem direito a compensações financeiras correlativas.

«Pedem a justiça e a equidade que êsses contratos sejam modificados e revistos, sempre que as circunstâncias o exijam.

«Como se podem formular regras invariáveis para vigorar durante largos períodos, que vão a 99 anos?

«Se na maior parte dos contratos não está prevista a revisão, também nada proíbe o que a mudança de circunstâncias impõe.

«Veja-se, por exemplo, que fundas modificações sofreram as convenções das grandes companhias francesas em 1859, 1883, 1921, 1937.

«Desde que o Estado julga conveniente o recurso a uma empresa, sua associada, é dever e interesse seu fortalecer-la, facilitar a sua acção em prol do bom desempenho do serviço.

«É o Estado o primeiro interessado em que essa empresa possa actuar desafogadamente. Só pode perder com a sua ruína e substituição, que, em geral, determinaria maiores encargos. Tem, pois, o dever de auxiliar por todas as formas no desempenho da missão assumida.

«As empresas, quando a elas se confiam os transportes, executam-nos com material seu sobre as linhas, que desde a construção fazem parte do domínio do Estado.

«Esse material não pode ser penhorado nem alienado e deve-se manter em bom estado pela conservação e renovação para ser entregue no termo da concessão ao Estado, que o paga mediante avaliação.

«Pertence, pois, ao domínio das empresas, mas está adstrito ao serviço público por elas desempenhado.

«A construção das linhas pode ser feita: directamente pelo Es-

tado, que as explora ou arrenda, ou por empresas concessionárias, que esperam a remuneração do capital das receitas da exploração derivadas da aplicação de tarifas.

«São pois, essas receitas a paga de um serviço público prestado, de natureza industrial ou antes comercial, e não concessão graciosa do Estado, que delas possa dispor arbitrariamente e atribuir-lhes o destino que lhe parecer.

«Ao estudar na generalidade o problema da tarifação, esplanarei este princípio fundamental.

«Em certos casos a insuficiência prevista das receitas dá lugar a auxílios do Estado sob variadas formas: participação na construção, subvenções quilométricas de antemão fixadas, garantia de juro reembolsável por partilha dos excessos da receita.

«Quando intervêm empresas, as relações destas com o Estado são reguladas por contratos de duração limitada, nos quais se estatue a situação financeira das mesmas.»

#### Balanço da situação do Estado e das Empresas perante o problema ferroviário

Reproduzo alguns trechos da minha conferência anterior:

«Faltaria à verdade se afirmasse que essas normas de justiça e nítida compreensão do interesse público tem regulado sempre as relações do Estado e das empresas ferroviárias.

«Na opinião pública e até mesmo em regiões oficiais tem actuado por vezes o espírito jacobino espalhado no ambiente.

«As empresas de caminhos de ferro têm sido consideradas entidades gananciosas, rotineiras, inimigas do interesse público. As receitas derivadas da aplicação das tarifas foram sujeitas ao capricho do Estado, que lhes atribuiu destino e pretendeu apropriar-se de parte delas.

«A actualização das tarifas, correspondente à desvalorização da moeda e ao aumento do custo da exploração, foi concedida tardivamente e abaixo do que era razoável, restringindo-se a aplicação da receita e fazendo reverte parte para o Estado. Foi preciso que um decreto do Governo Militar de 1926, firmado pelo sr. Passos e Sousa, possesse termo a esse escândalo, contra o qual haviam protestado as empresas, e revogasse a lei monstruosa de 1920 e os preceitos subsequentes dela derivados durante seis anos em portarias, decretos e pareceres jurídicos.

«Basta lembrar que se declarou pertença do Estado o material circulante comprado pelas fôrças das sobretaxas, cujo remanescente ao Estado pertenceria.

«Foi o Decreto 11.894, de 12-7-1916, que revogou esse preceito infíquo.

\* \* \*

«Veio o material precipitadamente adquirido por conta das reparações alemãs por preços altíssimos.

«Podia o Estado tê-lo adquirido por sua conta, ficando com a propriedade dele e entregando-o às empresas para melhoria da exploração, visto não terem disponibilidades para o adquirir.

«Era valioso auxílio prestado sem sacrifício do Tesouro.

«Não se fez assim. Obrigaram-se as companhias a pagá-lo em prestações.»

Muitos outros factos poderia citar, que se cifram todos em menosprezo do carácter de serviço público da exploração ferroviária, que o Estado tem de assegurar, auxiliando as empresas, cuja acção fiscaliza, quando a estas faltem os recursos.

Assim, o material circulante que pertence ao domínio das Companhias tem de ser adquirido pelo Estado no fim da concessão. Quando elas não o poderem adquirir, nem para isso tenham disponibilidades, deve incumbir ao Estado a sua

aquisição, ficando esse material desde logo propriedade dele.

Podia citar o caso do arrendamento das linhas do Corgo e Sabor pela Companhia Nacional e da do Tamega pela do Norte. Prestaram estas considerável serviço ao Estado pelas economias na exploração. Em paga são-lhes impostos déficits, que não estava na sua mão evitar e são a causa da sua ruína. Não é justo que o Estado assuma um encargo compensado pelas receitas do imposto? Se as Empresas forem assim impelidas para a falência, a perda do seu crédito reflete-se no do Estado. Tem de ser tomada por elle a exploração ou confiada a outras empresas em condições mais favoráveis para estas, perdendo-se a experiência e a organização das existentes. É preferível tratar com elas, auxiliá-las, proporcionar-lhes o desafogo indispensável.

## II PARTE

### A concorrência da camionagem

Surge nesta altura o problema suscitado pela concorrência da camionagem, magistralmente versado pelo Sr. General Raúl Esteves, cuja exposição foi reforçada pelos valiosos esclarecimentos prestados pelos Srs. Dr. Fezas Vital e Eng.º Vasconcelos Correia. Já em 1929 tomava feição inquiadora, à medida que se reparavam e desenvolviam as estradas, antes quase intransitáveis.

Tomou considerável incremento a importação de automóveis e caminhetas, não raro mais por luxo de que por necessidade económica e portanto a correlativa saída de ouro.

Desenvolveu-se a camionagem sem regulamentação eficaz e desde logo suscitou reclamações das empresas ferroviárias por causa da concorrência desordenada.

Nomearam-se comissões, que estudaram detidamente o assunto.

Publicou-se o decreto 22.718, de algum valor na parte de passageiros, sem ser, porém, encarado de frente o problema em toda a sua complexidade. Nestes últimos anos nada se fez.

No congresso de 1937 foi apresentada uma tese pelo Presidente do Grémio dos Industriais de transportes em automóveis, na qual se descrevia a desordem existente:

«Concorrência ilimitada interindustriais pela falta de tabelamento dos serviços e pela ausência de tarifas mínimas; fretes de retorno oferecidos ao público por preços inferiores ao custo, quando esses fretes só deveriam ser concedidos a industriais dos locais de retorno; concorrência dos particulares que, isentos de impostos, oferecem fretes a preços de impossível concorrência, confiados na insuficiência da fiscalização.»

Os principais interessados no desenvolvimento da camionagem são os importadores de material estrangeiro, que, num protesto perante a Comissão

encarregada de regular os transportes, ponderaram:

«A respeito da política de transportes, a opinião pública portuguesa receia que os interesses das Empresas dos Caminhos de Ferro possam sobrepor-se aos interesses da Economia Nacional.»

Aos que assim exportam capitais e concorrem para a ruína de empresas nacionais e depreciação do seu capital, bem podia contrapor-se a reflexão seguinte, como pondera o Sr. General Raúl Esteves, parafraseando a dêles:

«A opinião pública portuguesa receia que os interesses das empresas construtoras de automóveis e dos importadores destes possam sobrepor-se aos interesses da Economia Nacional e até aos da própria camionagem, que está ameaçada de ruína pela super-abundância de veículos nela empregados.»

Ao invés do que sucede com os caminhos de ferro, o Estado não formula plano para a rede de camionagem, cujas características são as seguintes, segundo o Sr. General Raúl Esteves:

«a) — uma feição particularista, pode dizer-se, do seu modo de acção, porquanto os transportes por automóvel não apresentam o carácter de universalidade que têm os transportes por caminho de ferro. Na camionagem não há, nem pode haver, na sua completa generalidade, a obrigatoriedade de transporte para qualquer mercadoria;

«b) — uma inferior capacidade de transportes, em condições similares. A relação de capacidade entre um automóvel e um comboio é de proximamente 1/75 no que diz respeito a mercadorias, e de 1/20 no que diz respeito a passageiros.

«A proporção do número de veículos necessários para igualar esta capacidade, traz para a camionagem um emprêgo de pessoal muito superior ao dos caminhos de ferro;

«c) — a impossibilidade de realizar, em boas condições económicas, o transporte de mercadorias pobres, como os minérios, os combustíveis, as matérias primas, etc.;

«d) — a impossibilidade de satisfazer as exigências dos transportes de grandes tonelagens, e dos transportes de qualquer natureza às longas distâncias, em condições razoáveis de segurança, rapidez e regularidade.»

### Singular situação a actual!

Quando se proclama a falência do liberalismo económico e da livre concorrência, filha da famosa máxima: *laissez faire, laissez passer*, quando todas as manifestações do trabalho nacional são sujeitas à economia dirigida, ao condicionamento de importação de máquinas, mantém-se um regime de livre excepção para a camionagem de mercadorias, que é agravada pelos carros de aluguer, alcunhados com razão de piratas, pela mais lamentável deficiência da fiscalização.

Eis as condições em que a luta se trava com os caminhos de ferro, sujeitos a minuciosas fiscalizações e obrigados a fazer todos os transportes. Lê-se no relatório do decreto 22.718 relativo ao serviço de passageiros:

«Sendo as regiões mais ricas e de maior desenvolvimento, aquelas a que aflue, naturalmente, maior número de carreiras, sucede que a breve trecho se verifica que esse número é exagerado em relação ao movimento económico local, resultando para alguns concessionários a falência, e para todos uma exploração fracamente remuneradora, ou mesmo deficitária.»

(Continua)

## A "Exposição Internacional de Tráfego"

realiza-se em 1940, na cidade da Colónia

Em Colónia, que é a porta de entrada para a ridente região do Reno, realiza-se, em 1940, a Exposição Internacional de Tráfego.

Não era possível achar uma cidade que pudesse servir melhor para a instalação duma exposição como a encantadora Colónia, cidade veneranda mas moderna, em que se conjugam tradições e progresso.

A Exposição de Colónia dará aos técnicos internacionais não só um quadro sinóptico do estado da técnica de tráfego mas também uma visão de tudo o que prepara e projecta em matéria de comunicações.

Com efeito, em esfera alguma da vida moderna o desenvolvimento foi tão rápido, o progresso da técnica tão assombroso como nos domínios do tráfego. Inventaram-se novos meios de transporte, crearam-se novas vias de comunicação, e as que já existiam foram aperfeiçoadas de uma maneira grandiosa.

O governo do Reich, que considera este certamen como uma das suas maiores realizações em 1940, nomeou Comissário do Reich para a Exposição o dr. Maiwald e instituiu um Conselho Administrativo, do qual fazem parte membros de todos os ministérios.

O ministro da Viação dr. Dospmüller, foi nomeado Presidente da Exposição.

O significado desse certamen é assim definido pelo seu Presidente:

«A Exposição Internacional de Colónia em 1940 propõe-se patentejar ao público de todos os países, o enorme progresso atingido em matéria de comunicações e meios de transporte. O grande objectivo deste certamen é mostrar aos entendedores as maiores realizações de cada país nesse particular. Queremos que ele seja uma perfeita demonstração de tudo que as nações têm feito, em amistosa concorrência, em prol do desenvolvimento dos meios de comunicação. Todos os objectos expostos devem subordinar-se a esse fim. Resolvi, pois, assumir a presidência desta Exposição e muito satisfeito me sentirei se todos os círculos internacionais da técnica, da indústria, do comércio e da ciência corresponderem largamente ao franco apelo de sincera colaboração.»

E o dr. Dorpmüller termina, com esta frase, a definição do seu programa:

«Assim procuraremos servir os interesses da pacífica cooperação de todos os povos.»

# EFEMÉRIDES

1888

1938

(Continuação)

1917

1 de Julho.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta confere um prémio ao arboricultor nacional, que melhor elabore um livro sobre a arborização geral da sua sede.

16 de Julho.

Morre o director do jornal do comércio, decano da Imprensa de Lisboa, sr. João Augusto Melício, grande amigo da «Gazeta».

1 de Agosto.

Mais um funcionário da velha guarda da Companhia Portuguesa acaba de falecer: Joaquim da Silveira Ramos, íntimo amigo do director da «Gazeta».

16 de Agosto.

Constitui-se, em Valência, uma sociedade anónima, para dedicar-se à construção e reparação de *wagons* e todo o material móvel em geral para Caminhos de Ferro.

1 de Setembro.

Prossegue o assentamento da via na linha do Vale do Sado, para cá do Vale de Chiso, havendo esperanças de o concluir até Alcacer do Sal.

16 de Setembro.

Vai ser construída a nova estação de Chaves, no terminus da linha do Vale do Tâmega.

1 de Outubro.

Estão já feitos os alicerces da nova estação de Noemy (Beira Alta) entre as estações de Cerdeira e Freixeda.

16 de Outubro.

A Imprensa referindo-se às máquinas em geral e à dos Caminhos de Ferro em especial, afirma «que o seu progresso é o acrescimo da existência».

1 de Novembro.

Desceu à campa o sr. Marquez da Foz, cujo nome esteve muito tempo ligado aos novos Caminhos de Ferro, há trinta anos. Foi deputado de 1875 a 1879 e de 1882 a 1884 e par do reino electivo pelo distrito de Santarém em 1887.

16 de Novembro.

Projecta-se o prolongamento da linha de Santa Comba Dão a Tua, transformando numa só rede as duas linhas da Companhia Nacional.

1 de Dezembro.

Vai ser brevemente construída a linha de Vila Franca das Naves à Regua.

16 de Dezembro.

Acabou o longo sofrimento do sr. Carlos Mahony, que foi um espírito trabalhador como poucos. À «Gazeta» deu toda a sua actividade e inteligência durante cerca de trinta anos.

1918

1 de Janeiro.

Está quase concluída a estrada da ligação da estação de Almendra com Almendra, Algores, Vilar e Amargo e Figueira de Castelo Rodrigo.

16 de Janeiro.

As dificuldades de importação de carvão, por motivo da Grande Guerra, determinaram o recurso ao emprêgo de lenhas nas máquinas ferroviárias.

1 de Fevereiro.

A Alemanha faz um estudo de uma rede de linhas férreas, que extendendo-se pelo Centro da Europa e a Turquia Asiática lhe possam assegurar enormes ingressos quando a guerra terminar.

16 de Fevereiro.

Vão ser reorganizados os serviços da linha férrea Central do Brasil, que passam a ter administração autonoma.

1 de Março.

A linha férrea do Guadiana vai partir de Évora a Reguengos, Mourão, Moura, Piar ou Serpa, Aldeia Nova de S. Bento e termina no Portimão.

16 de Março.

Vai, sem demora, ser levada a efeito a projectada ampliação da estação de Coimbra e a mudança do Cais de Mercadorias.

1 de Abril.

Na Itália foi criado um novo tipo de locomotivas, as quais são dotadas de duas cabines de manobra, situadas uma em cada extremidade.

16 de Abril.

Reabre ao serviço público a paragem de Aguiaria, da linha do Vale do Vouga.

1 de Maio.

O produto kilométrico da rede do Sul e Sueste, elevou-se de 3.625.80, em 1916, a 4.798.68 no ano findo ou seja mais 1:172\$88 o que representa 32 %.

1 de Junho.

Os Caminhos de Ferro de Quelimane continuam a progredir, tendo já sido iniciada a construção da linha que vai ligar com o *Shire Highlands Railay*, no Chindio.

- 16 de Junho.* Anuncia-se que vai abrir ainda este ano o trôço de Grândola a Alcácer do Sal, compreendendo o apeadeiro do Vale do Guiso.
- 1 de Julho.* Por motivo da falta de carvão pensa-se, muito a sério, na electrificação em algumas linhas, com aproveitamento da potência hidráulica.
- 16 de Julho.* Desde o comêço das hostilidades que os Caminhos de Ferro têm realizado de forma irrepreensível as missões essenciais que lhe foram impostas pelo plano de mobilização e pelo alto comando militar.
- 1 de Agosto.* O tráfego militar só vem entravar durante curto período, o transporte de passageiros, pois o tráfego de mercadorias continua a assegurar o abastecimento da população civil.
- 16 de Agosto.* Foi aprovado superiormente o projecto e orçamento da variante de Santo Amaro, no trôço de Estremoz à Fronteira.
- 1 de Setembro.* Entra no serviço dos comboios nocturnos para o Algarve uma nova e elegante carruagem de 1.<sup>a</sup> classe.  
—Está-se concluindo o aterrado junto à nova fonte do Barreiro.
- 16 de Setembro.* Um profundo golpe fere o coração da Companhia Portuguesa: a inesperada notícia do falecimento do sr. Francisco José da Silva Falcão, chefe do despacho central daquela Companhia e da Carris de Ferro do Pôrto. A «Gazeta» perde no extinto um verdadeiro amigo.
- 1 de Outubro.* Segundo o relatório a Companhia de Guimarãis acusa uma receita de 204.763\$92, ou seja mais 31.720\$00 do que no ano findo.
- 16 de Outubro.* No ano que decorre tem continuado a intensificar-se o tráfego ferroviário em proporções ainda mais importantes do que já sucedera no ano antecedente.
- 1 de Novembro.* Contando apenas 39 anos faleceu o sr. engenheiro Alberto Leão, filho, do sub-chefe do serviço de tráfego da Companhia Portuguesa.
- 16 de Novembro.* A «Gazeta» noticia em paragonás o Armistício solicitado pela Alemanha.
- 1 de Dezembro.* Dos estudos feitos consegue-se que a resistência oposta ao movimento dos comboios é mais considerável na estação dos frios do que na estação calmosa.
- 16 de Dezembro.* A Imprensa manifesta-se no sentido de que em todos os países civilizados, como na Itália, não se desconhecem as vantagens que resultam, para o movimento nacional, da abertura de novas vias de comunicação e do melhoramento dos existentes.
- na estação do Rossio, na noite de 14 de Dezembro, nefandamente assassinado.*
- 16 de Janeiro.* Foi louvado e gratificado pela coragem, sangue frio e grande amor profissional, demonstrados num incêndio havido numa carruagem, entre as Estações da Tôrre da Gadanha e Cabrella, o sr. Francisco Jacinto, capataz dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.
- 1 de Fevereiro.* A Câmara dos Deputados de Paris ocupou-se recentemente do projecto do restabelecimento das linhas férreas francesas no mesmo estado em que se encontravam antes da Guerra.
- 16 de Fevereiro.* No Chile há actualmente 8.816 quilômetros de vias férreas, das quais 5.122 são propriedade do Estado e os restantes 3.694 pertencem a empresas particulares.
- 1 de Março.* Por acôrdo estabelecido em Tóquio, os Caminhos de Ferro, da Sibéria e da China Oriental serão submetidos à fiscalização comum dos aliados, a fim de se normalizarem os serviços de exploração.
- 16 de Março.* Verifica-se que de facto a influência do aumento de tarifas dos Caminhos de Ferro sobre o preço das subsistências foi devido a aumento de preços de transportes nos Caminhos de Ferro.
- 1 de Abril.* Começou a circular o *Orient Express*, que liga em França, com outros grandes expressos, vindos de Saint-Nazaire e de Bordéus.
- 16 de Abril.* Vai ser estabelecido um comboio expresso semanal entre o Transval e Lourenço Marques.
- 1 de Maio.* Em França vão ser electrificadas três grandes rôdes ferroviárias: Paris Orleans; Meio Dia e Paris Lyon-Méditerranée.
- 16 de Maio.* Diz-se que vão ser colocadas no túnel da Mancha aparelhos automáticos para a condução rápida de pequenas encomendas entre França e Inglaterra.
- 1 de Junho.* Devido ao mau estado das linhas Francesas só, no fim do ano, o *Sud-Express* será restabelecido.
- 16 de Junho.* A linha Inglesa vai possuir um *tube*, ou seja uma nova linha férrea subterrânea.
- 1 de Julho.* A Companhia de Madrid-Cáceres vai fazer o estudo de uma linha que, partindo da estação de Europesa, termine em Jarais, servindo todos os povos de Vera.
- 16 de Julho.* Toma-se conhecimento de que a colónia de Moçambique tem absoluta necessidade de linhas férreas, especialmente no distrito de Moçambique e Quelimane, bem como ao sul de Quelimane, digo, Inhambane.

1919

*1 de Janeiro* A «Gazeta» presta homenagem à gloriosa figura de Sidónio Pais, que se extingue,

**1 de Agosto.** Os Caminhos de Ferro franceses, sem exceção, acabam de introduzir nos seus serviços melhorias algo notáveis, se bem que ainda longe de serviço de antes da guerra.

**16 de Agosto.** Está em estudo o projecto completo do primeiro lanço que vai de Ermidas a S. Bartolomeu, na linha do Sul e Sueste.

**1 de Setembro.** Está de luto a engenharia Portuguesa pelo falecimento de um dos mais distintos e justamente conceituados representantes: João da Costa Couraça.

**16 de Setembro.** Já se acha anunciado o concurso para adjudicação da construção do Caminho de Ferro directo de Madrid ao pôrto de Valência.

**1 de Outubro.** Estão seguindo com grande actividade os trabalhos de conclusão da nova linha Canfranc, que há-de ligar Madrid com os Pireneus e Paris, por Zaragoza.

**16 de Outubro.** A famosa casa Krupp, de Essen, concluiu já a transformação das suas oficinas, para as dedicar à construção de locomotivas e vagons.

**1 de Novembro.** A Imprensa regista um dos pontos de maior importância que apresenta o problema da electrificação das linhas férreas: refere-se à escolha dos motores para a tração dos combóios.

**16 de Novembro.** Prepara-se em França o renascimento económico perturbado pela guerra — mormente no que diz respeito aos Caminhos de Ferro.

**1 de Dezembro.** Vão muito adeantados os estudos a que se está procedendo para a electrificação dos Caminhos de Ferro Belgas.

**16 de Dezembro.** Consta que vai ser assinado muito em breve o contracto entre o Governo e a companhia concessionária para a construção e exploração da linha de Arganil à Covilhã e Entroncamento a Miranda do Corvo.

## 1920

**1 de Janeiro.** A aplicação da lei das oito horas de trabalho prossegue na grande rede dos Caminhos de Ferro Franceses com toda a tenacidade, e, não tardará muito que ela seja decretada em Portugal — diz-se, na imprensa.

**16 de Janeiro.** O Ministro dos Transportes Ingleses ocupa-se de acelerar a repatriação do material circulante que foi utilizado em França, durante a guerra.

**1 de Fevereiro.** Em virtude da greve de Charleroi o preço do carvão teve uma nova elevação.

**16 de Fevereiro.** Reconheceu-se que o batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro cooperou eficazmente no front, onde prestou reles-

vantes serviços, por vezes em circunstâncias bem difíceis e arriscadas.

Faleceu o distinto advogado sr. dr. Augusto Victor dos Santos, há muitos anos ligado aos Caminhos de Ferro Portugueses. Ultimamente exercia o cargo de presidente da Assemblea Geral da Companhia Portuguesa.

A situação dos Caminhos de Ferro, na Rússia, é um facto deveras inquietante.

O governo Belga resolveu facilitar a construção rápida da linha Cassai-Matadi (Benguela).

Causou dolorosa surpresa nos Caminhos de Ferro Portugueses a morte de François Mercier.

As Revistas Inglesas da especialidade ocupam-se últimamente da questão das comodidades a que os passageiros têm direito e das facilidades que as Companhias e direcção lhes devem dar. Cá sucede o mesmo.

Estão muito adeantadas os trabalhos de assentamento da via entre Amarante e Galão, linha do Vale do Tâmega.

Abre-se à exploração o primeiro trôco da linha do Sado, de Setúbal a Alcácer do Sal.

Diz-se que devido á falta de carvão o número de combóios vai ser reduzido 50%. Há alarme nos meios ferroviários portugueses.

Preconizam-se, tanto em Espanha como em Portugal, novas linhas internacionais, linhas do material do último modelo, linhas electrificadas.

Na Bolívia está-se construindo uma linha de Caminho de Ferro, entre La Paz e o distrito agrícola de Yungas, que deve ser a mais alta do mundo.

O Concelho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, encomendou no estrangeiro 400 vagons para as duas rôdes do Sul e Sueste e Minho e Douro.

Em França projecta-se a electrificação de 8.200 quilómetros da linha férrea, o que permitirá uma economia de dois milhões de toneladas de carvão.

À falta de vias navegáveis fluviais, os transportes no Sul de África têm de ser feitos por Caminhos de Ferro.

Formam-se novos rápidos Lisboa-Pôrto e novos tramueis para Leiria, melhoramentos estes que foram recebidos pelo público com satisfação.

(Continua).

# HÁ QUARENTA ANOS

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

## O sello nos bilhetes

Muito de propósito nos temos abstdo de renovar as observações que fizemos, em á ultma hora do nosso n.º 269 sobre a proposta apresentada de afogadilho pelo sr. Alvaro de Castellões, na camara electiva, esperando que alguma coisa transpirasse de qualquer protesto das companhias contra esse violento ataque aos seus interesses e aos interesses do publico.

Pois, não obstante o calor que essa proposta se destina dar aos caminhos de ferro (desculpem nos a applicação plebeia da phrase), nada fez transpirar até hoje.

Parece que as administrações, ou não fizeram caso, ou não viram, ou acham bom que elas estejam a reduzir os preços dos bilhetes e o Estado a aumentar-lhes o sello.

E quando, n'este suave abandono, acordarem, já será tarde, porque se a comissão de fazenda adoptou aquella proposta — e é natural que a adopte apesar della ser um desacerto, e a comissão ter os melhores desejos de acertar, visto que aumenta as receitas do Estado e ninguem contra elles reclama, ella irá no parecer para a camara alta, onde difficil será que lhe façam emendas.

E assim que as leis se fazem e se tornam perniciosas sem que muitas vezes os mais prejudicados o percebam s...não quando elles são em definitivo publicadas.

A propósito vem contar como um caso igual se deu já com outra reforma de lei do sello, caso inedito que vamos publicar por ser curioso.

Um dos muitos ministros que teve que propôr uma das muitas reformas d'essas leis encarregou um empregado superior do seu ministerio de lhe rever algumas taxas das tabellas ou, pelo menos, aceitou-lhe as indicações.

O revisor, á falta de estudiosa competencia, inventou o seu disparatão menos mau e teve artes — comicas até — de o justificar, fazendo que o ministro adoptasse as suas ideias (?).

Apresentado o projecto, os que eram altamente prejudicados pelo aggravamento do imposto reclamaram e falaram n'isso a um inteligente deputado da oposição, que prometeu tratar do assumpto.

Pouco depois, porém, o ministerio foi a terra sem as medidas de fazenda terem sido discutidas.

E quem foi para a pasta foi o mesmo deputado que tão bem orientado estava no assumpto.

Corrigiu este o projecto do seu antecessor e expurgou-o dos disparates do tal sollicito conselheiro do ministro.

Não houve reclamações, porque já não havia motivo para isso.

Discutiu-se a proposta nas duas camaras e afinal converteu-se em lei, mas, oh! surpresa! quando apareceu no *Diário*, lá tinha sido surrateiramente introduzida a tal modificação ex-poliodora! Como? O proprio ministro o ignorava, e cremos que ainda o ignora.

A razão das confusões provém muitas vezes de se alterar com verbas novas a numeração das do projecto ou ainda do parecer das comissões, e os interessados, quando lêem que a verba tal foi alterada, não prestam atenção, porque pelo numero não a conhecem.

Com a projectada reforma do sello pôde bem reproduzir-se a verídica historia que acabamos de contar.

Pelo projecto do sr. Ressano Garcia os bilhetes de caminho de ferro eram onerados todos com 10 réis de sello, isto é, sem a isenção dos de pouco valor, até 390 réis como hoje.

As reclamações, das companhias e nossas (vidè n.º 247 de 1 de abril do anno passado) foram attendidas pela comissão que julgou — e bem — manter o *stato quo*, mas vem á ultima hora o sr. Castellões e propõe uma tal alteração que é uma perfeita rête em que nem escapa o meudo peixe, queremos dizer o pobre bilhetinho do tramway ou da Lusitana.

Para que se veja o alcance d'esta proposta e para que ella passe á historia, ahi a reproduzimos do *Diario das Camaras*:

Proponho que se façam as seguintes emendas aos n.os 247 e 248 da classe 15.<sup>a</sup> das tabelas annexas ao projecto de lei do imposto de sello, em discussão.

### Emendas:

N.º 247 — «Bilhetes de passagem por via terrestre:

«Em vehiculos ordinarios de carreiras regulares:

«Por cada bilhete de preço não inferior a 50 réis, 10 réis.

«Por cada bilhete de assignatura, trimestral 100 réis.

«Em caminhos de ferro, qualquer que seja o seu modo de tracção:

«Por cada bilhete ao preço não inferior a 100 réis.

«Em 1.<sup>a</sup> classe, 50 réis.

«Em 2.<sup>a</sup> classe, 20 réis.

«Em 3.<sup>a</sup> classe, 10 réis.

«Por cada assignatura trimestral

«Em 1.<sup>a</sup> classe, 160 réis.

«Em 2.<sup>a</sup> classe, 120 réis.

«Em 3.<sup>a</sup> classe, 80 réis.

«Para o efecto do lançamento d'este imposto, considerar-se-hão como senão só 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes as linhas em que não haja senão duas classes de passageiros.»

Agora — tarde embora — veremos o parecer final da comissão que, repetimos, tem vontade de acertar, mas pôde errar se ninguem a esclarece.

### Linhos Portuguezas

**Lourenço Marques.** — Foi deslocada para novos encontros e pilares a ponte ao kilometro 72,2 d'esta linha ferrea. Havia-se reconhecido ha muito que as fundações da antiga ponte, construida pela companhia concessionária em 1887, não satisfaziam e deixavam a recear da estabilidade. Quando o governo tomou posse da linha, reforçou o pilar e os encontros devidamente para poder continuar em serviço enquanto se não mudava.

No dia 15 de fevereiro ultimo, preparados os encontros e pilar do novo local, effectuou-se a mudança da ponte para 14 metros de distancia do sitio que occupava.

Foi penoso o corte dos rochedos dos encontros e isso demorou o trabalho.

Pela variante que houve de fazer-se na linha melhorou-se o traçado, ficando á entrada da ponte uma curva de 400 metros e á sahida uma de 500 em vez de 300 e 290 que tinha anteriormente.

A ponte tem dois tramos de 19,6 e de 14,0 metros e fica a 350 metros da estação do Incomati.

**Engraxe só com**

**M I M I**

**a pomada preferida**

**União Industrial de Graxas, L. da**

**Avenida 24 Julho, 16**



**LISBOA**

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA

# PARTE OFICIAL



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 76, II série, de 1 de Abril, 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 29 do corrente, o projecto de aviso ao público sobre concessões especiais apresentado pelo Caminho de Ferro do Vale do Vouga.

O «Diário do Governo», n.º 77. II série, de 3 de Abril, publica o seguinte:

#### Repartição dos Serviços Gerais

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

Para os devidos efeitos se publica que em 18 do corrente foi demitido, a seu pedido, 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 em 11 de Março de 1927, o empregado de 2.ª classe da extinta Direcção do Sul e Sueste Alberto Pires Portugal, que à data do referido arrendamento era factor de 3.ª classe.

#### Repartição de Material Circulante

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear uma comissão composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha, António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e José de Moura Feio Terenas para proceder à recepção definitiva do fornecimento de uma máquina de abrir rôscas em fusos de mudança de marcha de locomotivas e tensores de vagões e de sete fresas para a mesma máquina, de que é adjudicatária a firma Francisco José Simões, Limitada.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva das 2.ª e 3.ª fases da empreitada de construção e montagem dos novos edifícios destinados às oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, adjudicada à Sociedade de Construções Metálicas, Limitada, por contrato de 25 de Agosto de 1933, pela importância de 2.396.000\$ e mais 119.800\$ de trabalhos a mais e a menos, aprovar o referido auto e considerar a adjudicatária quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu citado contrato.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada de construção de um pôsto de transformação e sala de compressores, demolição de um pequeno edifício onde se encontravam instaladas: a escola de maquinistas, caixa privativa e pôsto médico, modificação do interior do edifício dos escritórios centrais, construção do lavatório D e de um alpendre entre as fachadas leste do edifício dos escritórios centrais e oeste das novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, adjudicada, por contrato de 13 de Maio de 1935, à firma Sociedade de Construções Metálicas, Limitada, pela importância de 432.000\$ e mais 34.776\$69 de trabalhos a mais, considerar a referida firma quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu citado contrato.

O «Diário do Governo», n.º 74, II série, de 30 de Março, publica o seguinte:

#### Direcção Geral dos Serviços de Viação

##### Repartição Técnica de Exploração e Estatística

Para os devidos efeitos se declara que, em data de 31 de Março, será cancelada a carreira regular de passageiros entre Praia da Rocha e Santa Clara-Sabóia (estaçao), concedida à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses por despacho de S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 24 de Outubro de 1936, publicado no «Diário do Governo» n.º 255, II série, de 30 do mesmo mês.

O «Diário do Governo» n.º 76, III série, de 1 de Abril publica o seguinte:

#### Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

##### Serviço de Contabilidade Central

#### ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1:571 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), serralheiro principal Manuel Miquelino, aos quais se habilita, nesta data, Maria Gertrudes Miquelino da Silva, filha do mesmo, representada por Balbino Soares Vieira, seu tutor.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

#### ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido maquinista de 2.ª classe António Gomes Cardoso, aos quais se habilitam, nesta data, Júlio Martins e Maria Alice Gonçalves Cardoso, filhos do aludido ex-agente.

Findo o prazo sem contestação, serão resolvidas estas pretensões.

**Quereis dinheiro?  
JOGAI NO**

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA  
Sempre Sortes Grandes!

# Caminhos de Ferro Coloniais

## MOÇAMBIQUE

Nos comboios que fazem trânsito para a União Sul Africana, organizadas pela Direcção dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques foram inauguradas as carruagens ultimamente adquiridas e recebidas na colónia de Moçambique com todos os melhoramentos modernos introduzidos nos veículos ferroviários.

— A Administração dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique pôs em vigor na exploração dos portos novos regulamentos, para aproximar a legislação dos mesmos portos da de outros com os quais está em concorrência.

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



**Companhia do Caminho de Ferro de Benguela**

CAPITAL ACÇÕES — Esc. 330 000.000\$00  
CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063 365.600\$00

SÉDE EM LISBOA  
LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:  
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:  
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros 1.347. Distância do Lobito à região mineira da Katanga: Quilómetros 1.800

# ESPECTACULOS

## CARTAZ DE HOJE

### TEATROS

AVENIDA — 21,50 — «O Sacrificado».  
APOLO — 21 e 25 — «O João do Grão».  
VARIEDADES — 20,50 e 25 — «Eh, Real!».

### CINEMAS

EDEN — 21,50 — «Ciume».  
POLITEAMA — Hotel de «Gangsters».  
SÃO LUIZ — Sempre excelentes programas.  
TRINDADE — Sessões cinematográficas.  
TIVOLI — Sempre estreias.  
OLÍMPIA — «A irmã do Zorro».  
COLISEU — Sessões cinematográficas.  
CAPITÓLIO — Parque Mayer.  
ODÉON — Programas de bom agrado.  
PALÁCIO — Estupendos programas.  
CENTRAL — Restauradores.  
CONDES — Programas de fino agrado.  
LYS — Programas variados com filmes escolhidos.  
CHIADO TERRASSE — Filmes de grande metragem.  
SALÃO PORTUGAL — Travessa da Memória.  
PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.  
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.  
REX — Filmes de grande agrado.  
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».  
IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.  
EDEN-CINEMA — Alcântara.  
CINE ROSSIO — Programas variados.  
CINEMA RESTAURADORES — Restauradores.  
CINE ORIENTE — Avenida General Roçadas.  
EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 65.  
CINE BÉLGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Régo).  
MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.  
JARDI CINEMA — Avenida Pedro Álvares Cabral.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

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

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



## 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

MANUAL  
DO  
VIAJANTE  
EM  
PORTUGAL

Telefone 20158

A 7.ª edição a sair  
na corrente ano

Rua da Horta Seca, 7 - LISBOA



COSTUMES DO NORTE