

# 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

Costumes do Norte. — Carta de Espanha, por  
CARLOS D'ORNELLAS. — Ainda o Congresso  
Nacional de Transportes, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Vias férreas e política  
ferroviária na Turquia. — O problema nacional  
ferroviário e a coordenação dos transportes. —  
Efemérides. — Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. — Uma marcha ferroviária. — Os  
nossos mortos. — Há quarenta anos. — Parte  
: : oficial. — Espectáculos. — Publicidade : :

---

1 9 3 9

## FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

## DIRECTORES

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

## SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA  
ARMANDO FERREIRA  
ENGENHEIRO

## REDACÇÃO:

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

## COLABORADORES:

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

## DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON  
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

## PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

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



## CARTA DE ESPANHA

Por CARLOS D'ORNELLAS

As necessidades de momento — Afonso XIII futuro Rei? — A morte de José António Primo de Rivera — Importante prisão dum cabecilha

Espanha, como é natural, sofre os horrores da guerra, que quase durou três anos. A grande França também os sofreu e os outros países não ficaram atrás. Embora a nação vizinha tenha grandes recursos, nota-se a falta de géneros de primeira necessidade. Há cidades onde se não encontra um lenço de bolso, tanto de seda como de qualquer chita vulgar. Mas a vida popular volta de novo com aquela alegria permanente e tradicional da raça espanhola.

Fala-se de regime e da entrada de Franco em Madrid. Afonso XIII, diz-nos um distinto oficial do exército, está absolutamente ao facto da política espanhola; é o futuro rei. Não poderá ser outro o Rei de Espanha, por muitos e vários motivos. Vamos arrumar a casa, que é o mais necessário, e, depois, trataremos do resto. Não damos crédito a boatos, venham de onde vierem. Queremos ordem para trabalhar, pois ambicionamos o rápido progresso da Espanha mártir.

\* \* \*

José António Primo de Rivera morreu com uma serenidade impressionante. Chegou detido a Granada o autor do tiro de "gracia" contra José António. Preparava-se para fugir para o estrangeiro, mas foi capturado em Baza. Trata-se de um anarquista de Huelva, bastante conhecido pelos seus feitos na coluna do não menos conhecido anarquista Morato. Era o criado de um café a quem foi entregue a vigilância de José António e de Miguel Primo de Rivera.

Confessou que após a decisão do Conselho de Guerra contra o fundador da Falange, foram produzidos tumultos, diante da prisão, tentando o povo anarquizado matá-lo em público. Apresentou-se depois um grupo de civis armados, que também pretendiam fuzilá-lo em praça pública.

No dia do fuzilamento, ao sair da cadeia, saudou quantos o presenciaram e de braço levantado desejou que o povo espanhol chegassem algum dia a compreender a grandeza e o acerto da sua doutrina.

O pelotão de execução era composto por 18 pessoas, e mais 50 assistiam à execução. Na frente das feras José António Primo de Rivera pronunciou estas palavras: — "Que Deus vos perdoe este tremendo equívoco". O "camarero" Toscano, depois da queda do fuzilado, deu-lhe o chamado tiro de misericórdia.

\* \* \*

Vindo de Valência chegou a Badajoz Luiz González Barriga, elemento muito conhecido na província da referida cidade, a quem tornaram responsável pelo fuzilamento de três mil nacionalistas.

Apresenta-se de barba algo crescida, sem gravata, de polainas e sobretudo forte. Não tem olhar de arrependido, mas percebe que a sua vida periga.

Pretendia fugir para França, porém uma patrulha deteve a sua marcha de salvação.

Actuou em Badajoz como chefe das milícias comunistas, sendo nomeado governador civil e confirmada a sua nomeação pelo governo de Madrid.

Armou os civis durante o movimento revolucionário, chegando a entregar armas a alguns portugueses, dizendo-lhes: tomem e a matar fascistas".

Quando as tropas nacionalistas chegaram a Badajoz, foi para Madrid e daqui para Valência, a fim de fugir para França. Porém foi detido e, depois de interrogado, será o que fôr.

# Ainda o Congresso

## Nacional de Transportes

Pelo Engº J. FERNANDO DE SOUZA

Dei conta, na *Gazeta* de 16 de Abril, das teses apresentadas na Secção de Caminhos de Ferro do Congresso Nacional de Transportes realizado no Pôrto.

Falta dar ideia resumida da tese do Sr. Augusto Mendes da Silva, apresentada pelo Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte de Portugal: *Caminhos de ferro, factor de progresso da Nação*, em cuja conclusão se pede um Regulamento geral de Transportes.

Mencionarei igualmente a tese do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal, relatada pelo Sr. Manuel Correia Júnior: *Coordenação dos transportes entre o Rail e a Estrada* cuja conclusão afirma que essa coordenação no espírito de economia dirigida resolverá o problema, pondo termo à anarquia existente e a preços de concorrência de camionagem inferiores ao custo. Preconisa-se o regime de concessões exclusivas de carreiras convergentes às linhas férreas, que irão servir regiões em que faltam os transportes. Há que defender o pessoal ferroviário português do desemprego causado pela concorrência de automóveis fabricados no estrangeiro.

\* \* \*

No artigo anterior publicámos as conclusões da Secção de Caminhos de Ferro, que era a competente. É a elas que o Governo deve atender, remediando de pronto a ausência de providências eficazes sobre matéria estudada há quatro anos por uma comissão que apresentou os seus trabalhos ao Governo.

\* \* \*

Após o Congresso publicou *A Voz*, nos números de 30 de Março, 1, 7, 11 e 20 de Abril

uma série de valiosos artigos acerca da coordenação carril-estrada, em França. Esse estudo, firmado modestamente com um X, é da autoria do distinto engenheiro Carlos Santos, que tem do assunto profundo conhecimento e foi um dos delegados da C. P. ao Congresso do Pôrto.

Convém sobremaneira reproduzir esse estudo na *Gazeta* para o tornar conhecido dos seus leitores.

### A COORDENAÇÃO CARRIL-ESTRADA EM FRANÇA

I

A coordenação dos transportes carril-estrada, em França, principiou, por assim dizer, em 1934, com o decreto de 19 de Abril.

Esta tentativa baseava-se nos exemplos da Alemanha e da Inglaterra. A primeira, desde 1924, vinha tentando arrumar este assunto. A Inglaterra principiou em 1933 com o seu *Road and rail Trafic Act*.

O sr. Flandin, então ministro das O. P., havia ensaiado obter um acordo voluntário entre o carril e a estrada. Em 25 de Fevereiro de 1935, e mesmo em Julho desse ano, principiou-se a reservar para a camionagem os transportes a pequena distância, e para o caminho de ferro os transportes a grande distância (essas providências eram, porém, incompletas por visarem só a coordenação do transporte de passageiros).

O ministro Bedouce, em Novembro de 1936, reorganizou os Comités Central e Departamentais, envolvendo todos os transportes públicos.

Entretanto, aumentava a crise financeira, e a coordenação dos transportes era objecto de novo decreto, em virtude da Lei de plenos poderes, votada no Parlamento, em 30 de Junho de 1937.

O sr. Queuille, ministro das O. P. em Julho de 1937, publicou um decreto que estabeleceu o *Regime de licença para os transportadores públicos* e elevou as taxas fiscais sobre a gasolina e o gasoil.

Completando esta regulamentação, um decreto de 16 de Julho de 1937 fixava as taxas sobre os transportes particulares de mercadorias.

Entretanto, no dia 1 de Setembro de 1937, era criada em França a Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro, e um novo decreto-lei fixava os termos da nova coordenação.

Por esta coordenação os Departamentos colaboram na organização do plano de transportes. Procura-se dar grande liberdade aos pequenos transportadores e às empresas que exercem a sua actividade em zonas de pequena extensão, não concorrentes ao caminho de ferro. Dá-se porém a maior liberdade à camionagem rural.

Para os transportes a grande distância, fixam-se tarifas que evitam a luta. Auxilia-se tanto quanto possível o agrupamento dos camionistas, com tarifas sob a fiscalização do Estado e das Comissões de Coordenação.

Entretanto, a fim de evitar logros, cria-se o «Carnet de bord» para todos os transportes particulares, (Decreto de 3 de Dezembro de 1937).

O sr. Queuille, definiu, no seu trabalho, o que era camionagem rural. O seu sucessor, sr. Jules Moch, estabeleceu um estatuto para a camionagem urbana, (Decreto de 7 Abril de 1938).

Durante este período, e até ao Decreto de 25 de Fevereiro de 1938, pode dizer-se que tudo isto esteve suspenso, no que se refere a passageiros, pela dificuldade de determinar, dentro de cada Departamento, o caminho a seguir para uma coordenação racional. De 25 de Fevereiro de 1938 para cá, intensificou-se essa regulamentação, tendo-se fechado à exploração ferroviária aproximadamente 4.000 quilómetros de via férrea, com economia de trezentos milhões de francos.

---

O que deixamos dito, em poucas palavras, do que tem sido em França a tentativa da Coordenação Carril-Estrada, durante os últimos cinco anos, permite-nos fixar alguns princípios, que são, de resto, as bases da Coordenação Francesa.

1.<sup>a</sup> — Pôr o caminho de ferro em condições de independência e de equilíbrio económico, para resistir aos ataques que lhe são feitos pela estrada.

2.<sup>a</sup> — Para esse fim, tornar o caminho de ferro o único transportador das «coisas» do Estado, visto que o caminho de ferro tem a característica de «coisa» oficial.

3.<sup>a</sup> — Repartir, tanto quanto possível, e dentro do que se pode fazer em regime de liberdade plena, o tráfego existente, de forma a reservar à camionagem o tráfego a pequena distância, e ao caminho de ferro o da grande distância.

4.<sup>a</sup> — Deixar à camionagem rural uma completa independência de movimentos.

5.<sup>a</sup> — Aliviar as taxas dos pequenos transportadores para carregar nos grandes.

6.<sup>a</sup> — Simplificar as formalidades de administração e fiscalização.

7.<sup>a</sup> — Reduzir ao mínimo a intervenção administrativa.

8.<sup>a</sup> — Auxiliar a construção francesa de automóveis, não permitindo a concorrência entre os transportes automóveis, principalmente no que toca a regimes tarifários.

Posto isto à guisa de introito, iniciara-se seguidamente o estudo minucioso do Decreto de 12 de Janeiro do ano corrente, cuja magnitude os nossos leitores poderão apreciar pela simples enumeração do que o regulamento a que aludimos contém 171 artigos, sendo os seus capítulos principais os seguintes:

1.<sup>º</sup> — Disposições gerais.

2.<sup>º</sup> — Disposições especiais para os transportes públicos de passageiros.

3.<sup>º</sup> — Disposições especiais para o transporte público de mercadorias.

4.<sup>º</sup> — Disposições comuns aos transportadores públicos por estrada.

5.<sup>º</sup> — Disposições especiais para os transportes particulares de mercadorias.

6.<sup>º</sup> — Controle de regulamentação.

7.<sup>º</sup> — Disposições diversas.

## II

Dissémos que iríamos iniciar o estudo do Decreto de 12 de Janeiro, publicado no «Journal Officiel» de 18 do mesmo mês, e que faríamos a sua análise com o método com que é necessário estudar estes assuntos. Antes de entrarmos propriamente nessa análise, seja-nos permitido transcrever para aqui, pois só assim obteremos ideias precisas sobre tão importante assunto, algumas passagens do Decreto assinado ainda por Chautemps, em 1937, criando o Conselho Superior de Transportes.

Dizia o relatório desse Decreto que «a necessidade duma política de coordenação nos transportes não carecia já de ser demonstrada. Acabando de se realizar a reorganização do regime dos caminhos de ferro, (referia-se Chautemps à criação da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses), o exito dessa reorganização dependeria do entendimento racional e lógico a estudar entre o carril, e a estrada. A criação do Conselho Superior de Transportes, marca o desejo de realizar, — «par l'unité dans la conception et la mise au point d'une politique cohérente en matière de transport, l'allégement de nos charges financières».

(Continua)

# Vias férreas e política ferroviária na TURQUIA

O facto para a Turquia duma parte estar situada nos Estreitos e outra parte cercada pelo Mar Negro e Mediterrâneo, cria-lhe uma situação excepcional na questão da exportação dos seus produtos por estas vias marítimas. Todavia este modo de exportação não dispensa as vias férreas da Turquia.

Antes da Rèpública tôdas estas vias férreas se encontravam nas mãos de sociedades e de capitais estrangeiros.

Escusado será dizer que o fim destas sociedades que possuíam as nossas vias férreas era retirar os maiores benefícios desta exploração consagrando-lhe ao mesmo tempo o menor de capitais possíveis; em outros termos o que dominava na construção das vias férreas, era, não só o efeito dos interesses nacionais e largos fins económicos, mas também mesquinhas preocupações comerciais. Além disso, o traçado da direcção da linha ferroviária construída, tal como o da linha de Bagda começada pelos Alemãis, era submetido a considerações políticas.

Quanto às vias férreas orientais, não podiam da mesma maneira ser construídas por causa das pressões políticas que aí exercia o tsarismo russo.

Foi a independência integral tanto política como económica conquistada pela Rèpública que forneceu ao país a possibilidade de se criar e de seguir com toda a liberdade uma política ferroviária em conformidade com os interesses nacionais.

Agora a questão de construir o mais rapidamente possível e com os únicos recursos nacionais a rede de vias férreas, necessária para a Turquia, constitue um dos inquebrantáveis princípios da política nacional.

É agora certo que a realização desta nova política não será dominada por limitados fins comerciais, mas pelo contrário saberá fazer viver para ela os maiores interesses económicos nacionais. Na nova política nacional, o capitalismo estrangeiro e a exportação sob

a forma de sociedades privadas encontram-se substituídos pelo capital nacional. As informações dadas mais adiante auxiliarão, estamos convictos, a fazer sobressair os processos de aplicação e os resultados obtidos por esta nova política ferroviária.

Os primeiros trabalhos de construção das vias férreas na Anatolia foram feitos em 1836. Assim a primeira concessão foi concedida em 1856 a uma sociedade inglesa e a primeira via férrea indo de Izmir a Aydin entra em actividade em 1860.

Duas outras concessões, a de Izmir-Kasaba e a dos caminhos de ferro orientais foram concedidas, a primeira, em 1863 e a segunda, em 1869. Todavia os inconvenientes resultantes deste processo de conceder concessões às sociedades estrangeiras saltaram prontamente aos olhos, porque cada concessão concedida no domínio económico causava necessariamente intervenções de ordem política. Foi porque o governo quis ele próprio proceder à construção das linhas Mudanya-Bursa e Istambul-Izmit.

Todavia o defeito de fundos, pessoal, etc. e numa palavra, de elementos próprios a secundar o Governo nesta tarefa, impediram-no de pôr o seu projecto em execução.

Foi obrigado a voltar novamente ao antigo método de concessão. Foi assim que as concessões das linhas Mersin-Adana em 1882, de Ankara-Haydarpasa em 1891, de Eskisehir-Konya em 1891 igualmente antes do de Konya-Bagdad em 1903 e também algumas outras em Trakya e na Síria, foram sucessivamente concedidas. Assim o comprimento total das vias férreas construídas durante a época do antigo Império Ottoman era pouco mais ou menos de 8.000 km.

Todavia uma parte destas vias pertencem hoje às diferentes regiões que estão destacados da Turquia desde essa época.

Após a proclamação da Rèpública, o País só pos-

suía 3.704 quilómetros de vias férreas que estavam herdadas pelo antigo Império Ottoman e pertenciam às sociedades estrangeiras. À parte destas vias, só existia do lado de Este uma via férrea deixada pelos russos, a de Kars-Erzurum com um comprimento de 356 quilómetros.

Diversas estações, tuneis, postes e viadutos destas vias férreas, encontravam-se destruídas, o que privava estas vias duma grande parte do seu valor técnico. A política ferroviária seguida pela Rèpública baseava-se em dois princípios essenciais e bem definidos:

1.º— Comprar vias férreas pertencentes às sociedades estrangeiras;

2.º— Crear novas vias férreas com o auxílio dos recursos nacionais.

Para começar, o Govêrno comprou a linha de Anatolia-Bagdad com um comprimento de 1.378 quilómetros e viu dentro em breve esta linha entrar em actividade.

Assim foi criado o germen da Administração das vias férreas do Estado cujo centro de actividade se alargou e expandiu rapidamente e que actualmente é um dos mais importantes caminhos de ferro do organismo.

A seguinte exposição geral de 10 anos de actividade das linhas ferroviárias sob a Rèpública, faz sobressair a importância do desenvolvimento desta administração.

#### Resultados obtidos na actividade das vias férreas da Rèpública Turca durante dez anos

Vias férreas	Quilómetros
Linhos, existindo já, desde a proclamação da Rèpública . . .	4.033
Linhos novamente construídos pela Rèpública (em 10 anos) . . .	1.156
Linhos construídos com a participação dos capitais do Estado e resgatadas a seguir pelo Govêrno	37
	6.076
Linhos construídos pelo Estado e terminadas no fim de 1935 . . .	500
Outras linhas construídas pelo Estado e que serão terminadas entre 1935-1940. . . . .	516
	7.092

Quanto à importância das despesas, suportadas além disso, sem reveses pelo Estado, relativos à sua nova política ferroviária, ela sobressai do plano de construção que foi seguido e aplicado.

A exposição geral deste plano foi dada mais tarde.

Aqui é preciso notar que, enquanto o Estado Turco estava comprometido ou contratado na aplicação deste vasto plano de construção e êste, com o auxílio dos seus únicos recursos, uma grande parte da opinião pública tanto no interior como no exterior do nosso país tinha duvidado do seu êxito.

Aconteceu também que o próprio Estado evitando ao mesmo tempo dirigir-se às sociedades estrangeiras a título de empresários e conceder concessões às ditas

sociedades, sentiu-se na necessidade de recorrer à sua competência técnica.

Entretanto passado pouco tempo e apesar de tôdas as dificuldades, os esforços e as emprêsas do Estado provaram que o Govêrno Republicano tinha plenamente tido bom êxito conseguido na sua tarefa de construção e que as vias férreas construídas por él, quere dizer com o auxílio dos seus próprios capitais e exclusivamente pelo trabalho de técnicos turcos, eram as melhores vias férreas do país.

#### Primeiro plano de construção das vias férreas da Rèpública

Nome da linha	Quilómetros	Despesas de construção
Ankara-Kayseri . . .	380	24.700.000 (Ltqs)
Kayseri-Sivas . . .	222	16.500.000 "
Sivas-Sansum . . .	378	29.200.000 "
Kütahya-Balikesir . . .	252	32.600.000 "
Kayseri-Uluksila . . .	175	6.200.000 "
Irmak-Filyos . . .	390	28.000.000 " charbon
Fevzipasa-Ergani . . .	422	35.000.000 " cuivre
Despesas de materiais		15.905.000 "
		201.055.000 "
		(1.608.440.000 de francos)

Este primeiro plano de construção de vias férreas da Rèpública encontra-se actualmente quase inteiramente realizado.

Sabemos, todavia, que a aplicação integral da política ferroviária nacional pedia, não só a construção de novas vias férreas mas também a compra das vias detidas pelas sociedades estrangeiras.

Esta segunda parte do programa começou a ser aplicada em 1933 pelo resgate de uma via de 1.378 quilómetros.

A via de Izmir-Kasaba com dependências dum comprimento de 703 quilómetros, foi comprada mais tarde. Encontram-se actualmente contratadas negociações respeitantes à compra da linha de Izmir-Aydin que tem 602 quilómetros de comprimento.

A linha que corre entre Mersin-Adana e Fezzipasa foi igualmente resgatada. Por isso não existe nenhuma via férrea pertencente às sociedades, na Anatolia.

A única linha que faz excepção é a de Venice-Nuseybi situada ao sul. Todavia esta linha encontra-se no percurso da fronteira turco-síria.

Além disso, enquanto que por uma parte este primeiro plano era aplicado e por outra parte as linhas ferroviárias pertencentes às sociedades estrangeiras eram compradas pelo Estado, a construção de outras linhas era decidida e a sua adjudicação feita.

Estas novas linhas são:

Nome da linha	Comprimento da linha
Sivas-Erzurum. . . . .	400 quilómetros
Afyon-Antalya. . . . .	260 "
Diverek-Malatya . . . . .	140 "
Eilyos-Eregli . . . . .	70 "

Graças ao acabamento destas linhas férreas, as diferentes regiões tais como as do Mediterrâneo e do Egeu encontram-se entre elas e o conjunto da rede ferroviária da Anatolia quase inteiramente acabado.

# 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)

Pondera a êste propósito o Sr. General Raúl Esteves:

«Demais, na execução dos transportes, é preciso notar, como já dissemos, que a camionagem tem a faculdade de escolher as mercadorias a transportar, e para ela não existe, hoje, como para os caminhos de ferro, a obrigatoriedade de transporte para todas as mercadorias.»

O Dr. Fezas Vital definiu bem a situação:

«Assim, enquanto à camionagem é garantida a liberdade de escolha das mercadorias, podendo recusar as não-remuneradoras ou menos vantajosas, os caminhos de ferro são obrigados a transportar todas as que se apresentem, mesmo que o transporte seja improdutivo; enquanto a camionagem pode recusar os transportes que ultrapassem a sua capacidade normal de exploração, os caminhos de ferro são obrigados a dispor do material necessário ao transporte acidentalmente desviado do automóvel, ou de volume excepcional durante certos períodos do ano; enquanto a camionagem transporta pelo preço que lhe convém e livremente fixa, podendo negar a um expedidor, vantagens que a outro concedeu, os caminhos de ferro são obrigados a conceder igualdade de tratamento aos diversos tráfegos similares, não podendo harmonizar os preços com a necessidade ou não-necessidade de reter ou recuperar, aqui ou além, tráfego disputado; enquanto a camionagem goza do privilégio de não aceitar, querendo, transportes de ida sem se assegurar previamente do tráfego de retorno ou de volta — feito tantas vezes, aliás, a preços ínfimos —, os caminhos de ferro, êsses, não podem equilibrar as suas correntes de transportes e, daí, a enorme percentagem de vagões vazios transportados (na C. P., a percentagem do percurso em vazio em relação ao percurso total, orça por 14 %, atingindo no Sul e Sueste 16 %).

«Quere dizer, a luta torna-se impossível, por desigual, mesmo quando dirigida pelo mais desempoeirado, progressivo e arguto espírito de comerciante, enquanto à natureza de serviço público dos caminhos de ferro, que tantas restrições impõe, se opuser a natureza de livre ou quase actividade comercial dos meios de transporte concorrentes.»

A Nova Parceria do Sal do Pôrto, prestou-nos esclarecimentos valiosos acerca dos seus transportes de sal, mercadoria pobre.

Fez as seguintes expedições, em toneladas:

	1933	1937
Caminhão . . . .	1.617	6.522
C. de Ferro . . . .	7.293	3.017
	8.910	9.539

As caminhetas transportam abusivamente 5.000 kg. cada uma.

Por vezes sofrem a multa de 37\$00 por excesso de carga, mas seguem com a mesma, o que é irônico.

Escreve a Parceria:

«Sucede, ainda, que depois do polícia ter verificado a transgressão, e aplicada a respectiva multa, os deixa continuar a viagem com a tal carga excessiva, o que não é comprehensível, porque desde que se provou que o proprietário ou conductor da caminheta transgrediu, o que seria lógico, era obrigá-los a descarregar a carga que transportavam a mais, e não consentir que na sua própria frente continuasse a prevaricar.

«Além disso, as caminhetas carregam aqui ao fim da tarde, para só sairem de cá durante a noite, porque assim têm a certeza que fazem o trajecto sem serem importunados pela polícia de trânsito.

«Acresce ainda, a circunstância de muitas Câmaras Municipais serem altamente lezadas, porque, como as caminhetas procuram chegar ao seu destino durante a madrugada, já encontram os respectivos postos fiscais encerrados, e assim, levam a mercadoria para casa do cliente, sem que tenham pago os impostos camarários.

«Portanto, se a Lei se fizesse cumprir, teríamos ainda por certo muito menor número de desastres a lamentar, porque uma grande parte dêles é motivada pelas caminhetas transportarem cargas superiores às estabelecidas pelo Conselho Superior de Viação, e assim, quando lhes surge qualquer obstáculo, os travões serem impotentes para aguentarem com carga superior às suas fôrças.

«Por isso, a multa deveria ser, a nosso vêr, de 100\$00 pela primeira transgressão e 200\$00 por cada reincidência, e assim já os proprietários das caminhetas seriam obrigados a reduzirem a sua desmedida ambição, que muitas vezes reverte em prejuízo do próximo, visto que ficam muitas vezes pequeninos órfãos sem o braço direito de seu pai, que morreu estupidamente num desastre que se poderia evitar, desde que se cumprissem as leis.

«Quanto à crise ferro-viária, voltamos a garantir que terminaria, desde que se obrigassem as caminhetas a transportarem sómente a carga devida, e vamos demonstrar a V. o que nos leva a concluir por esta fórmula:

«As caminhetas procuram transportar um vagão de dez toneladas de duas vezes, para assim poderem competir com os ferro-viários.

«Mas desde que elas só transportassem a carga estipulada pelo Conselho Superior de Viação, teriam, na sua maior parte, de fazer esse transporte em três viagens, o que já não lhes dava margem a poderem competir com os preços dos caminhos de ferro.»

A situação é agravada pela multiplicação das caminhetas de aluguer a óleos pesados e pela diferença de impostos para a gasolina. Pagam as primeiras anualmente cerca de 95 escudos pelo óleo e as de gasolina 6.074\$00.

Em artigo de 27-10-37 de *A Voz*, escrevi:

«Facilita-se assim a concorrência, prejudica-se o Estado e estabelece-se enorme e flagrante desigualdade entre os dois tipos de carros.

«Qualquer indivíduo compra um leito de carro, põe-lhe em cima um motor «Diesel», que os há leves e baratos, improvisa uma caixa qualquer e faz à vontade transportes de mercadorias sem a sujeição de organizar empresas normais e regulamentadas. Arrasta os preços, transporta só as mercadorias que lhe convém por ajustes particulares e sem tarifas.

«Como é natural, multiplicam-se, em tais condições, o que podemos chamar caminhões piratas, com ruína dos caminhos de ferro e dos caminhões movidos a gasolina.

«Qual o remédio? Está já estudado há muito por entidades competentes, faltando apenas que o Estado intervenha e, por um acto de previdência e terapêutica inteligente, justo e decidido, contraste essa anarquia e desorganização dos transportes.

«Um engenheiro distinto e profundo conhecedor da especialidade, ao qual devo informações valiosíssimas, estudou o assunto e alvitrou a solução. Impõe-se ia, ao caminhão movido a óleo uma avença, paga por ano ou por trimestre, e compensadora do uso de um carburante, que não é tributado como a gasolina.

«Tomando para base um caminhão Renault, que consome por 100 quilómetros 17 quilos de óleo e 20,3 de gasolina e admitindo um consumo por HP e 100 quilómetros de 0,600 quilos de óleo e 0,950 de gasolina, o imposto deverá ser estabelecido por uma fórmula intelligentemente deduzida, que dá 6.026\$40 de imposto anual para o caminhão a óleo, imposto sensivelmente igual ao que paga o movido a gasolina.

A propósito das reformas necessárias e tão proteladas observa judiciosamente o sr. General Raúl Esteves:

«Porque é preciso frisar bem que não é às Empresas ferroviárias que compete resolver um problema, que deriva de circunstâncias completamente estranhas à sua responsabilidade, e cuja solução, abrangendo todo o vasto campo da administração pública, excede em muito as suas limitadas atribuições.

«Demais as Empresas ferroviárias, como iremos ver, em nada fazem valer hoje os seus interesses particulares, cuja situação se pode considerar bem insignificante em relação aos interesses nacionais que representam».

Ainda assim, as companhias, especialmente a C. P., conforme referiram os srs. Drs. Fezas Vital e Vasconcelos Correia, e a do Vale do Vouga têm empenhado esforços para organizar a cooperação do automóvel e do Caminho de Ferro e estabelecem serviços de porta à porta e nisso encontram

entraves. A esse propósito refere o sr. General Raúl Esteves um caso frisante:

«Um caso interessante, relativo à forma como entre nós se encara o assunto da exploração combinada, é o que está sucedendo com a C. P., acerca da carreira que lhe foi concedida entre Montijo e Évora.

«Essa carreira foi tomada pela C. P., pois representava evidentemente uma concorrência muito prejudicial às linhas arrendadas do Sul e Sueste, e a ela se ligam, portanto, importantes interesses do próprio Estado.

«Para o estabelecimento dessa carreira foi feito contrato, em boas condições, com um camionista, que já se achava ligado à Companhia por outros contratos, em que tinha prestado bons serviços, embora, de facto, se apresentasse para aquele serviço outro concorrente, altamente patrocinado.

«Pois, aquela carreira, pouco depois de ser iniciada, era suspensa por uma decisão superior, fundamentada numa alegação que, pela mais elementar noção da lógica, se vê ser absolutamente injusta, e assim se tem mantido a situação até hoje, isto é, decorrido, mais de um ano.»

\* \* \*

O sr. General Raúl Esteves examinou profissionalmente o assunto formulando três hipóteses:

1.<sup>a</sup> — completa substituição do caminho de ferro pela camionagem.

2.<sup>a</sup> — concorrência e igualdade absoluta de condições dos dois meios de transporte.

3.<sup>a</sup> — a justa conjugação dos dois géneros de transporte, assumindo o Estado o seu papel de proprietário e orientador do sistema nacional de transportes, como sucedeu, desde o seu início, com o sistema ferroviário.

Mostrou previamente com grande lucidez as consequências da ruína crescente dos Caminhos de ferro: financeiras, pois só no material circulante estão 500.000 contos investidos; económicas, porque não é aumento de tráfego que se dá e sim deslocamentos, com a ruína dos caminhos de ferro, que não poderão fazer só transporte de mercadoria pobre: de ordem industrial, ruína de oficinas, desemprego de numeroso pessoal. A C. P. gasta cerca de 20.000 contos com serviços sociais de previdência e assistência.

E todavia há 255 carreiras nas áreas de S. S. e M. D., o que mudou o aspecto do contrato de arrendamento. A C. P. faz 49 carreiras completares. A intervenção do Estado é necessária.

Vejamos o que seria preciso fazer:

### PRIMEIRA HIPÓTESE

«1.<sup>a</sup> — assegurar, por meio da camionagem e pelo menos com as mesmas vantagens, todos os transportes que o caminho de ferro temido a seu cargo;

«2.<sup>a</sup> — realizar todo o primeiro estabelecimento necessário, para que a camionagem possa assumir o seu papel de sistema nacional de transportes;

«3.<sup>a</sup> — proceder à conveniente liquidação do sistema ferroviário, tendo em vista os interesses do Estado, as disposições dos contratos relativos aos interesses das Empresas, e a importante questão dos encargos do pessoal.»

(Continúa)

# EFEMÉRIDES

1888

1938

(Continuação)

1920

- 1 de Outubro. Foi mandado proceder sem demora ao estudo da linha Ermidas-Ferreira-Beja.
- Foi louvado o sr. coronel Vasconcelos Pôrto, pelos relevantes serviços que prestou na fundação do Sanatório, a que foi dado o seu nome.
- 16 de Outubro. No Luso falece o distinto funcionário da Companhia dos Caminhos de Ferro sr. Duarte Melo, chefe da Secção de Via e Obras, tinha apenas 56 anos de idade.
- 1 de Novembro. Vai ser prolongada, com grande intensidade de ataque, a linha férrea transversal do Caminho de Ferro Luanda-Malange, que vai do Zaire ao Zenza (Alto Golunga).
- 16 de Novembro. Brevemente se vai proceder ao alargamento de várias estações ferroviárias. Também se vai estabelecer um grande Cais no do Rêgo.
- 1 de Dezembro. Passou enfim a ser feito o serviço da cidade de Pinhel, pela estação do mesmo nome, que até agora era feito para a estação de Vila Franca das Naves.
- 16 de Dezembro. Deu entrada no Ministério do Comércio o projecto de um Caminho de Ferro eléctrico ligando Viana do Castelo ao Monte de S. Luzia e Arcos-de-Val-de-Vez.

1921

- 1 de Janeiro. Desmente-se o boato de que o Governo está tratando duma operação, tendo por base a alienação das linhas do Sul e Sueste.
- 16 de Janeiro. Por motivo de greve ferroviária foram cometidos dois atentados, a tiro, contra o sr. tenente coronel Raúl Esteves e tenente Santos Viegas, os quais ficaram, felizmente, apenas, ligeiramente feridos.
- 1 de Fevereiro. É aberto novo concurso para a construção e exploração da linha férrea do Setil a Peniche.
- 16 de Fevereiro. Nos últimos concursos realizados na Companhia Portuguesa avultam o número de senhoras.

## 16 de Março.

## 1 de Abril.

## 16 de Abril.

## 1 de Maio.

## 16 de Maio.

## 1 de Junho.

## 16 de Junho.

## 1 de Julho.

## 16 de Julho.

Há já 400 empregadas nos escritórios, entre 18 e 25 anos de idade. Efeitos da Grande Guerra.

Sabe-se que os Caminhos de Ferro Tchecoslovacos, jóvem república, herdaram da antiga monarquia, depois do armistício, uma rede de 13.000 Km. de extensão.

A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Italianos autorisou a electrificação de várias linhas e troços de linhas.

O Tribunal do Comércio do Sena, declara em estado de falência, aberta em Paris, a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte do Brasil.

Pensa-se em Portugal na circulação do famoso expresso Lisboa-Medina, que até agora não tem sido possível pôr em circulação.

Noticia-se que o Caminho de Ferro de Ambaca se encontra ao abandono. Pedem-se rápidas providências ao Governo Central.

Para fornecimento de energia para um Caminho de Ferro que ligará entre si os vários concelhos da ilha de S. Miguel, já estão terminados os estudos e projectos de aproveitamento das águas da Ribeira dos Tambores.

Foi adjudicado à Câmara Municipal de Braga a construção e exploração, durante 73 anos, de uma linha férrea eléctrica entre a estação daquela cidade e a Ponte do Prado.

Acham-se paralisados os trabalhos de construção da linha do Caminho de Ferro de Portimão a Lagos.

No Congresso Beirão, entre outras teses, foi discutida, a relativa a vias férreas beiroas. Também se fala na urgência do projecto de lei sobre Caminhos de Ferro Vicinais.

Recebe novo alento e da maior importância a construção da célebre linha directa França-Algeciras.

1 de Agosto. A fim de facilitar uma grande circulação de comboios vão prosseguir os trabalhos de lavra e pesquisas de carvões.

16 de Agosto. O director da «Gazeta» perde um dos seus maiores amigos: D. Juan Eloy de Bona, director e proprietário da *Gaceta de los Caminos de Hierros*.

1 de Setembro. Vai ser aberta, finalmente, à exploração o último troço da linha entre Tâmega e Chaves.

16 de Setembro. O antigo *Sud-Express*, que vai ser restabelecido, passará a denominar-se *Sud Atlantic Express*.

1 de Outubro. Para a conclusão das linhas de Lagos, Sado, Reguengos a Portalegre, foram ultimamente adquiridos, ao estrangeiro, grande parte das divisas estrangeiras para a conclusão das linhas de Lagos, Sado, Reguengos e Portalegre.

16 de Outubro. Está finalmente concluída a estrada de Vilar Formoso a Ciudad Rodrigo, a qual é considerada Internacional.

1 de Novembro. Recomeçaram os trabalhos da linha de Aymonte a Huelva, que vem abrir mais uma comunicação com o nosso país.

16 de Novembro. Na conferência do Tráfego Internacional ficou resolvido que o Sud-Express passe a circular diariamente entre Lisboa e Paris.

1 de Dezembro. Abre à exploração a primeira parte do segundo troço da linha férrea Amarante a Galão (Vale do Tâmega).

## 1922

1 de Janeiro. O Governo Alão atendendo às reclamações apresentadas pelos empregados dos Caminhos de Ferro, concedeu-lhes a elevação de 80, a 90 %.

16 de Janeiro. Prosseguem com a maior actividade os trabalhos de electrificação da importante rede francesa: Companhia do Midi.

1 de Fevereiro. Pensa-se em prolongar a linha de Cascais até à praia do Guincho.  
— Chegam a Viana do Castelo 8 vagons com 484 volumes de material para o elevador eléctrico de Santa Luzia.

16 de Fevereiro. O sr. dr. Nuno Simões antes de deixar a pasta do comércio requisitou à Alemanha, por conta das reparações da guerra, 10 locomotivas, 100 carruagens de passageiros e 150 vagons de mercadorias. Este material é destinado às linhas férreas do Estado.

1 de Março. No Congresso Económico Nacional, realizado em Coimbra, o problema dos Caminhos de Ferro foi versado com particular insistência.

(Continua)



# Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

## A sua festa em Tomar

É já no dia 7 de Maio que tem lugar em Tomar a festa anual de confraternização entre oficiais, sargentos, cabos e soldados do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que fizeram parte do Corpo Expedicionário Português, a quando da Grande Guerra.

A partida de Lisboa tem lugar no referido dia no rápido das 8,40, fazendo-se a concentração dos Combatentes no Entroncamento. A partida para Tomar é às 10,22, chegando à cidade do Nabão às 11,10.

Damos, em breves traços, o programa.

Na estação de Caminho de Ferro, organização do cortejo, no qual tomam parte todo o elemento oficial, militar, civil, combatentes da Grande Guerra, Mocidade Portuguesa, Legião, Associações de Recreio e Desportivas, Bandas Republicana Marcial Nabantina e Gualdim Paes, Bombeiros, Povo, etc..

Desfile e romagem junto ao Monumento dos Mortos da Grande Guerra, seguindo o cortejo através das: Avenidas Combatentes da Grande Guerra, e Torres Pinheiro; Ruas Everard, e Serpa Pinto; Praça da República até à Câmara Municipal onde lhe serão dadas as boas vindas.

Às 13 horas visita ao magestoso Monumento do Convento de Cristo. Em seguida almôço de confraternização, no Claustro de D. João III, abrigado pela Banda da Polícia de Segurança Pública de Lisboa.

Após o almôço, visita à cerca do Convento.

Às 19 horas concerto no Jardim Público, pela Banda da Polícia, sob a chefia do laureado maestro, tenente sr. Armando Fernandes. Visita às pitorescas margens do Nabão e do aprazível recinto do Mouchão Parque.



## CAMINHOS DE FERRO

### O restabelecimento do «Sud»

Foi transferido para o dia 24 a reunião que se devia realizar no dia 15 dos engenheiros portugueses, franceses e espanhois para assentar no restabelecimento do «sud-express», o qual só começará talvez a funcionar no dia 10 de Junho.

# Uma marcha ferroviária

por VIRGILIO FERREIRA PALHAIS

O sr. Virgilio Ferreira Palhais, aspirante de secretaria dos Caminhos de Ferro, em Angola, amador distintíssimo de música, acaba de nos enviar a cópia da sua terceira composição, a marcha "Ferroviários", que dedicou muito amavelmente ao nosso prezado director, sr. Carlos d'Ornellas.

A sua marcha, escrita para enaltecer as qualidades da laboriosa classe ferroviária, fica à disposição das sociedades ferroviárias.

Agradecendo a sua amavel oferta, felicitamo-lo muito sinceramente pela originalidade da sua composição.



# Os nossos mortos

SOUSA PINTO

Faleceu no dia 14, na Bretanha, vítima dum acidente de automóvel, o grande pintor português José Júlio de Sousa Pinto, natural da Ilha Terceira, Açores.

Foi um grande pintor, que Paris admirou e cujos quadros projectaram a glória do seu nome para todos os cantos do mundo artístico.

Foi um dos mestres da pintura realista, e mais tarde notabilisou-se também como pintor impressionista.

Faleceu com 82 anos, e o seu espírito mantinha-se lúcido. Pouco passava dos sessenta, quando expôs na Sociedade Nacional de Belas Artes uma série de quadros que maravilharam os portugueses que os viram — os seus pasteis, de colorido surpreendente, traziam aspectos do Pôrto, que o pintor tanto amava. Com êsses desenhos a pastel o pintor entrava gloriosamente na segunda fase da sua actividade artística. Podia-se dizer mesmo que Sousa Pinto iniciava a sua segunda mocidade, pois os novos de então, que procuravam novos processos, não só viam nêle um velho, um homem do passado, porém um camarada da mesma idade, a quem êles, sem rebeldia, antes com a mais alta admiração, davam o título de mestre.

Alguns críticos acusaram-no de ser essencialmente francês. Em muitos trabalhos. Noutros, porém, é a sua sensibilidade portuguesa que transparece e se impõe.

# HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Maio de 1899

## Caminho de Ferro de Guimarães

Foram aprovadas em reunião da assembléa geral ordinária da companhia d'este caminho de ferro, realizada no dia 20 de abril, as contas da gerencia de 1896 e as conclusões do conselho fiscal.

A assembléa conferiu um merecido voto de louvor ao zeloso gerente sr. Soares Vellozo, e elegeu o novo conselho fiscal.

Pelo relatório vê-se que a conta de ganhos e perdas dá um saldo de 46:776\$697 rs., sendo a receita total de 87:064\$785. Como do saldo ha ja deduzir para o pagamento de juros das obrigações 27:279\$785, o saldo positivo dos lucros de 1897 foi de 19:496\$612 rs.

A receita total da exploração foi de . . . . .	91:290\$952 réis
»     »     fora do trafego . . . . .	1:228\$355 "
o que dá o total de . . . . .	92:519\$307 "
que com mais . . . . .	865\$405 "
proveniente de outros annos e liquidações perfaz . . . . .	93:384\$712 "
deduzido, das liquidações de serviço combinado . . . . .	8:996\$474 "
Fica. . . . .	84:388\$238 "

Esta quantia, junta ao saldo de diversas contas, somma o que acima dissemos, 84:388\$238.

Isto permitiu a distribuição do dividendo de 5% às acções, a elevação de 1:300\$000 no fundo de reserva que fica sendo de 5:500\$000. e de 540\$000 no fundo de amortização que ficará elevado a 1:620\$000.

O conselho fiscal propôz também que a gerencia fique autorizada a continuar a promover o prolongamento da linha até Fafe.

A companhia está n'uma situação prospéra e esperando sempre um melhor futuro ainda. Excellentemente administrada, consegue distribuir dividendo importante, sendo uma *avisa rara* d'entre as suas similares na peninsula e até mais longe.

A gerencia nota que o ramal do caminho de ferro para a Alfandega tem contribuído para o aumento do trafego da linha de Guimarães, esperando que a estação central do Porto a S. Bento influa no mesmo sentido. Aponta como symptom de desenvolvimento que ha de beneficiar a linha, a ampliação da industria em Santo Tirso, em Guimarães e em Sant'Anna, bem como nas importantes fabricas do rio Vizella, tão pitoresco e tão util.

Não são promessas vãs. A linha assenta n'uma região magnifica, serve centros fabris importantes, atravessa terrenos ricos e povoados, é uma linha de recreio e uma linha industrial, aproveita as estações balneares e por tantos motivos não deve suprehender que seja excedida a media kilometrica de 2:482\$007 que já se attingiu em 1898, mesmo sem o seu prolongamento até Fafe.

Engraxe só com

**M I M I**

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L. da

Avenida 24 Julho, 16



LISBOA

# PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES



## Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 82, II série, de 10 de Abril, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 10 de construção da variante e viaduto da Pala, na linha do Douro, de que é adjudicatária a Emprêsa de Trabalhos Metropolitanos e Coloniais, aprovar o referido auto e bem assim declarar a mencionada adjudicatária quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

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 3 do corrente, o projecto de aviso ao público sobre transporte de sal comum procedente de Tavira, Fuseta, Olhão e Faro, para Portimão, Ferragudo e Lagos, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

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 3 do corrente, o projecto de aviso ao público (3.º aditamento ao aviso A n.º 325) tornando extensiva às remessas de limões e marmelos a concessão do abatimento de 10 por cento na taxa de transporte de que beneficia a fruta fresca de mesa, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

## 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 sejam declaradas sobrantes quatro parcelas de terreno respectivamente com as superfícies de: n.º 1, 82<sup>m²</sup>,22; n.º 2, 126<sup>m²</sup>,25; n.º 3, 252<sup>m²</sup>,50; n.º 4, 120<sup>m²</sup>,95 entre os quilómetros 144,439,80 e 144,696,50 da linha férrea de Oeste, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Pataias, concelho de Alcobaça, distrito de Leiria, e confrontam, a parcela n.º 1, ao norte com a Junta Autónoma de Estradas e caminho de ferro, ao sul e nascente com o caminho de ferro e ao poente com a Junta Autónoma de Estradas; parcela n.º 2, ao norte e sul com o caminho de ferro, ao nascente com o caminho de ferro, ao nascente com o caminho de ferro e caminho público e ao poente com o caminho de

ferro; parcela n.º 3, ao norte com o caminho de ferro, ao sul e nascente com caminho público e ao poente com o caminho de ferro, e a parcela n.º 4, ao norte com o caminho de ferro e ao sul, nascente e poente com caminho público.

As quatro parcelas de terreno são cedidas à Junta Autónoma de Estradas, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro civil de 1.ª classe do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Diogo Neff Sobral, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com Henrique Pereira para cedência gratuita ao Estado de 8:500 metros quadrados de terreno necessário ao estabelecimento da estação de Praias-Sado, na linha do Sado.



## Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

### Concurso para o fornecimento de impressos

Esta Companhia abre concurso para o fornecimento de impressos numerados e não numerados durante um ano — Junho de 1939 a Maio de 1940.

As condições do concurso estão em Figueira da Foz, na Administração da Companhia, em Lisboa — Rua Victor Cordon, n.º 1 — e nos escritórios dos srs. Caetano da Cruz Rocha, Rua Ferreira Borges, n.º 127, em Coimbra, e Lobo & Freitas, Ld., Rua do Infante D. Henrique, n.º 39, Porto.

As propostas devem ser apresentadas até ao dia 18 de Maio corrente, na Direcção da Companhia, em Figueira da Foz, encerradas em dois envelopes, o segundo dos quais deve conter a seguinte indicação: — Concurso para o fornecimento de impressos.

As propostas serão abertas pelas 15 horas do referido dia, na presença dos proponentes ou de seus representantes, os quais poderão ainda licitar nesse acto.

A Companhia reserva-se o direito de anular o concurso, se porventura lhe não convier as propostas que venham a ser apresentadas.

Figueira da Foz, 25 de Abril de 1939.

O Engenheiro Director da Exploração,  
(a) Fernando d'Arruda

— ESTE NÚMERO FOI VISADO —  
— PELA COMISSÃO DE CENSURA —

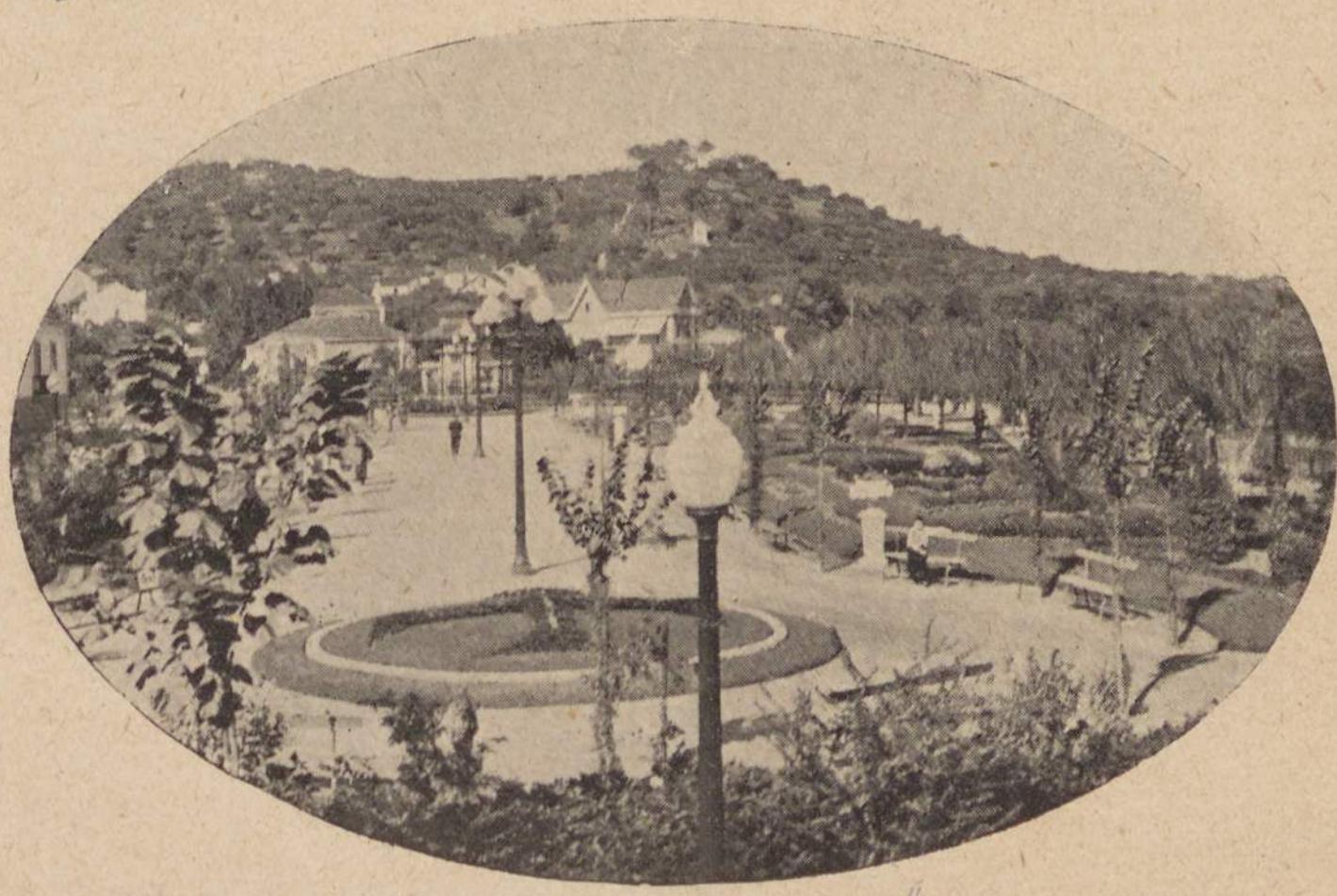


O tempo passa...  
...mas os saltos **GALO** ficam!  
prefira pois os saltos **GALO**  
**Leacock (Lisboa), L.<sup>da</sup>**  
**AVENIDA 24 DE JULHO, 16**  
**LISBOA**

Quereis dinheiro?  
JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA  
Sempre Sortes Grandes!



TOMAR = *Vista do Jardim*