

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

Tomar, Vista do jardim. — Linhas estrangeiras. —
Ainda o Congresso Nacional de Transportes,
pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Os ca-
minhos de ferro nos Estados Unidos da América
e o seu desenvolvimento, por REBELO DE
BETTENCOURT. — O Batalhão de Sapadores de
Caminhos de Ferro e a recepção que proporcionou
aos Combatentes a cidade de Tomar, por CARLOS
D'ORNELLAS. — O problema nacional ferroviá-
rio e a coordenação dos transportes. — Estados
Unidos. — Imprensa. — Os nossos mortos. — Há
:—: :—: quarenta anos. — Efemérides :—: :—:

1 9 3 9

ANO 51.º

16 DE MAIO

NÚMERO 1234

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 GASPAS
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

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

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

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



Linhas Estrangeiras

Estão em tráfego actualmente no mundo doze linhas férreas trans-continental.

A mais antiga é a de Nova York a San Francisco, com 5.200 quilómetros, construída em cinco anos, durante a guerra da Secessão e inaugurada em 1869. Posteriormente, foram estabelecidas mais cinco vias trans-americanas, sendo três nos Estados Unidos e duas no Canadá.

Em onze anos, foi construído o transsiberiano, o mais extenso, com 8.000 quilómetros, concluído em 1903 e atravessando regiões até então consideradas inúteis.

O trans-andino, de Buenos Aires a Valparaíso, foi inaugurado em 1911, contando 1.400 quilómetros. Na construção dessa via-férrea, na parte da Cordilheira dos Andes, a 2.300 metros de altitude, foram encontradas dificuldades consideráveis.

Para facilitar a peregrinação dos musulmanos a Meca, o govêrno turco construiu o trans-arábico, entre Damasco e Medina, com a extensão de 1.307 quilómetros.

Foi inaugurada em 1917 a estrada de ferro trans-australiana, que dispõe de 1.700 quilómetros, dos quais mais de um terço em pleno deserto.

Durou três anos, a construção do trans-caspio, concluído em 1888, com 1.800 quilómetros. Ligando o mar caspio à fronteira da China, essa via férrea atravessa 200 quilómetros de montes de areia.

Em 1930, foi inaugurada a mais nova estrada de ferro trans-continental: o turksib, de 1.600 quilómetros, comunicando o Turkestão com a Sibéria.

O trans-saharano, que o govêrno francês pretende construir, terá 2.200 quilómetros de extensão.

JAPÃO

Foi discutido em Tokio o projecto de construção de uma estrada de ferro que ligue o Japão à Europa Central.

A única via férrea que actualmente estabelece comunicação entre a Europa e o Oceano Pacífico é a trans-siberiana, atravessando o território da Rússia soviética.

Terá a nova linha projectada 15.000 quilómetros de extensão, dos quais somente 6.000 deverão ser construídos, no trecho entre a cidade mongol de Paotan a Bagdad. Calcula-se que essa construcção, que poderia ser realizada em seis anos, custe um bilhão de yens, que corresponde a um milhão de contos de réis.

A viagem de Tokio a Berlim seria, assim feita em dez dias.

Ainda o Congresso

Nacional de Transportes

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

(Continuação)

Criando por êsse mesmo Decreto os chamados «Comités Técnicos Departamentais», Chautemps, dizia, que a França não era rica bastante para estar a oferecer ao público «o dôbro dos lugares de que êle precisava» e no artigo 2.º afirmava, — «*Les Comités techniques départementaux des transports proposeront des plans rationnels, des transports publics de voyageurs par fer et par route, évitant les doubles emplois onéreux pour l'économie générale du pays.*»

Vamos, porém, e desde já, para economia de tempo, entrar propriamente na análise do Decreto de 12 de Janeiro, actualmente em vigor.

Nas suas disposições gerais o Decreto define o carácter público ou particular dos transportes, e faz uma referência especial à definição do transporte particular ou público de mercadorias. Aqui a doutrina é semelhante à do nosso Decreto 23.499. Adeante indica a formação dos comités técnicos departamentais, (divisão que julgo desnecessária no nosso país), que colaboram com a Comissão Coordenadora.

Nas disposições especiais relativas ao transporte público de passageiros, que duma maneira geral também tem semelhança com a nossa organização, principiou-se a fazer o primeiro trabalho arrumado e lógico, estudando os «*Services soumis à la coordination.*» Quere dizer que a entidade respectiva senta-se à volta de uma mesa, sôbre a qual existe um mapa, e resolve a qual dos sistemas de transporte pertence o direito ao tráfego na região a considerar. Se pertence aos dois ou a mais processos de transporte, faz o seu rateio e enquadra cada um dentro da acção que lhe compete. (Neste caso é função do comité departamental organizar a lista dos veículos que devem ser considerados).

Foi-se mesmo muito mais longe. (Lá como cá há surpresas à última hora), e então fixou-se que só seriam considerados os veículos existentes em

determinadas regiões, que estivessem em serviço, e inscritos, à data da publicação do Decreto de Abril de 1934!!!

Êstes planos são, evidentemente, sujeitos ao parecer da entidade que em França se chama Conselho Geral de Transportes, organismo que se pode comparar ao nosso Conselho Superior de Viação, mas envolvendo todos os transportes.

Escusado será acrescentar que na organização dêstes planos o caminho de ferro é considerado em primeiro lugar, creditando-se-lhe uma lógica prioridade.

Mais adiante trata o decreto em questão, das propostas de supressão de serviços, das regras a seguir em caso de dificuldades, etc., etc..

O decreto autoriza a S. N. C. C. F. a participar nas Sociedades dos camionistas, sempre que não encontre a colaboração que procurava entre os mesmo, para um determinado serviço. Mesmo assim não se podem instalar êstes serviços afluentes ou complementares sem o parecer favorável do Conselho Superior de Transportes.

Merece, como não pode deixar de ser, cuidado muito especial e estudo muito profundo, a hipótese da substituição dum serviço ferroviário por camionagem, como ainda são objecto também de estudo minucioso os serviços que, para conveniência do público, são mantidos em paralelo.

Nos casos excepcionais em que a aplicação de um determinado plano de transportes, revelou erros ou prejuizos para um ou outro sistema, a entidade lesada tem o direito de reclamar para o Conselho Superior de Transportes.

Tatufas de passageiros e bagagens, itinerários, horários, etc., tudo é sujeito ao estudo do comité departamental, a-fim-de se obter o equilíbrio ambicionado.

Foram focados, assim, de uma forma ligeira, como pode ser feito num jornal diário, os pontos mais característicos das disposições especiais para

os transportes públicos de passageiros, (onde estão incluídos também os taxis, a que não nos referimos).

III

«Disposições especiais para os transportes públicos de mercadorias».

Principia o Decreto por definir quais são os serviços submetidos ou não à coordenação. Indica as características da camionagem rural. Já dissemos atrás, e repetimos agora, que a França dividiu a camionagem em rural, urbana, pequena distância e grande distância. Por rural entende-se o transporte em que o centro da exploração se encontra numa comuna rural, sendo esse transporte efectuado como acessório da actividade principal do transportador. Entretanto, essa camionagem não pode ir além da comuna limitrofe, excepto quanto tenha que servir alguma estação de caminho de ferro, ou se destine ou provenha de feiras, mercados, etc., constituindo os centros habituais de aprovisionamento da dita comuna.

Em todo o caso ficou expresso neste artigo que estes transportes nunca devem totalizar volumes que possam criar nova concorrência ao caminho de ferro.

Por comuna rural entendeu-se em França um aglomerado de população que não exceda 2.000 habitantes.

Existem ainda várias outras disposições a que não nos referimos, para não tornar demasiado extenso este trabalho.

Vem a seguir a camionagem urbana.

Por camionagem urbana entendeu a França os transportes de mercadorias por estrada em que os locais de carga e descarga estão compreendidos na área considerada «zona de camionagem urbana».

Sempre que a população duma determinada região é inferior a 50.000 habitantes, a zona de camionagem urbana compreende a área da comuna e todas as outras limitrofes. Se a população de determinado aglomerado é igual ou superior a 50.000 habitantes, a «zona de camionagem» é determinada pelo Ministro das Obras Públicas, mediante parecer do Conselho Superior de Transportes.

E por semelhança com o que havia sido em Portugal proposto ao anterior Ministro das Obras Públicas pela maioria da Comissão que esteve estudando este assunto, fixou-se desde logo uma área à volta de Paris, considerada «zona de camionagem urbana de Paris». (Para Portugal seria à volta de Lisboa e Porto).

Seguem-se outras considerações sem importância de maior para aqui.

Passamos agora ao capítulo dos «transportes a pequena distância».

São denominados assim todos os transportes públicos, por estrada, de mercadorias, em que os locais de carga e descarga estão compreendidos dentro do mesmo departamento, ou dois departamentos limitrofes.

Todos os transportadores que trabalham neste regime são obrigados a fazer-se acompanhar duma carta de porte, registando a sua actividade, carta que é obrigatório ser apresentada a todos os agentes da fiscalização e cuja cópia deve ser dirigida ao Comité Técnico Departamental, de onde depende o transportador.

Nos casos especiais em que existe certa interferência com os serviços do caminho de ferro, e ainda além de 100 quilómetros, devem estes transportadores possuir um registo obrigatório especial, para fiscalização desta sua actividade. No mês de Janeiro de cada ano o «Comité» respectivo procede a um estudo especializado sobre toda a actividade do transportador que realizou percursos além de 100 quilómetros.

Sempre que o caminho de ferro considera que determinado transporte lhe é prejudicial, provocando nova concorrência, tem a faculdade de pedir ao «Comité» Técnico Departamental o exame do assunto, podendo até requerer a suspensão desses transportes.

Não nos referiremos a outros pormenores do género deste, mas não queremos deixar de mencionar que os restantes artigos dão todos uma preferência nítida ao caminho de ferro, considerando acessórios deste todos os outros ramos de transporte. Chegamos, por último, aquilo a que se convencionou chamar em França: *Transporte a grande distância*.

Foram assim denominados todos os transportes públicos, por estrada, de mercadorias, em que os locais de carga e descarga se não encontram quer no mesmo departamento quer em departamentos limitrofes.

Vários artigos previram quatro casos especiais:

1.º — Serviços regulares, que se podem prever com certa antecedência e com itinerários designados.

2.º — Serviços de transporte de animais vivos para as feiras, grandes mercados, etc..

3.º — Serviços especiais de transporte de líquidos em cisternas, efectuados por meio de cisternas amovíveis ou não.

4.º — Serviços especiais de mudanças, isto é, transporte de móveis, etc..

Estão previstos ainda os transportes que não entram em nenhuma destas quatro categorias, e que são, por comparação com o nosso regime, chamados transportes eventuais.

No que toca à modificação de actividades de determinados transportadores já existentes, é esta actividade regulamentada pelo agrupamento pro-

fissional a que o interessado pertence, ouvido o caminho de ferro. É necessário, porém, que o transportador tome o compromisso de limitar a sua actividade global a grande distância, ao número anual de toneladas quilométricas de carga útil correspondente à média dos últimos dois anos.

Quere isto dizer, em resumo, que a actividade total dêste género de transportadores é limitada pelo Estado, tendo-se legislado com tal minúcia, que se fixou que todo o transportador que não tenha esgotado o seu contingente anual, poderá beneficiar no ano seguinte dum contingente suplementar.

Escusado será acrescentar que foram fixadas tarifas mínimas para estes transportes, cujo regime devia entrar em vigor em 1 de Abril.

São ainda objecto de detalhado estudo e minuciosa análise, as tarifas especiais para determinados transportes abaixo de uma tonelada, as medidas transitórias que foi necessário tomar enquanto se não formam agrupamentos os profissionais, que poderemos comparar com os nossos sindicatos, e ainda os acôrds que têm em vista o transporte chamado de porta a porta.

Fazem-se considerações especiais para a hipótese duma alta ou duma baixa nas tarifas ferroviárias, disposições especiais para os agrupamentos profissionais, para as empresas cuja actividade se limita só a mudanças e ainda se indicam as disposições comuns a todos os transportes públicos de mercadorias, que, por serem de interesse particular para o nosso país, analisaremos em artigo subsequente.

IV

Vamos analisar algumas disposições comuns aos transportadores públicos, por estrada, tanto de passageiros como de mercadorias.

Os veículos que efectuem transportes públicos de mercadorias, além dos rurais, possuem distintivos especiais e todos transportes dêste género são obrigados a estar seguros. Os riscos de responsabilidade civil não têm limite. Esse seguro tem de ser contratado com uma sociedade cuja idoneidade seja superiormente reconhecida e verificada.

O Ministro das O. P. pode, porém, ouvido o Conselho Superior de Transportes, autorizar que os transportadores se segurem a si próprios, desde que apresentem as suficientes garantias.

As mercadorias transportadas têm de ser seguras contra o risco de incêndio e contra os riscos de perda e avaria, como consequência de qualquer incidente que surja durante o transporte.

Enquanto ao pessoal, deve também ser devidamente segurado, conforme a lei francesa prescreve.

Os veículos affectos a estes transportes públicos de mercadorias devem satisfazer a todas as pres-

crições técnicas, que uma vistoria cuidadosa, pelo menos uma vez por ano, verifica.

Um transportador público pode executar com os seus veículos o transporte das mercadorias que sejam objecto do seu comércio ou da sua indústria, mas nesse caso tem de satisfazer determinadas exigências da lei.

O título n.º 8 da mesma lei, define com muito cuidado o que são os frequentadores ou agrupadores de carga, e sujeita-os a um regime rigoroso para evitar que o regulamento seja ludibriado.

A criação de serviços novos, tanto para passageiros como para mercadorias, é objecto de um cuidadoso estudo, presente, em seguida ao Ministro das O. P..

O trespasse destas concessões é também convenientemente vigiado pelas respectivas comissões técnicas departamentais.

O livro V trata das disposições especiais para o transporte particular de mercadorias, devendo as declarações respectivas, tais como marcas, tipos de carros, força do motor, peso total do veículo em ordem de marcha, etc., ter sido entregues até 15 de Fevereiro passado. A declaração deveria indicar se o veículo estava já posto em circulação antes de 15 de Novembro de 1938, pois são objecto de estudo especial os pedidos para inscrição dos veículos adquiridos posteriormente àquela data.

Tanto barulho se fez e se faz à volta do princípio proposto pela nossa comissão de existirem zonas para limite da acção da camionagem particular. Pois muito bem. O art. 154.º da lei de Novembro de 1938, vem aqui de novo mencionado, dizendo que a zona a que se refere o anterior Decreto-lei, compreende o centro de exploração do veículo e os departamentos limitrofes...

E também: por último (art. 157.º) se faz menção de que *todo o veículo utilizado para transporte particular de mercadorias deve estar munido de uma caderneta de bordo...* Para cada viagem deve ser registado nessa «cadermeta» a natureza da carga, a identidade do transportador, do expedidor e do destinatário.

Este *carnet de bord* deve ser presente a todos os agentes da fiscalização que têm por missão fazer cumprir o regulamento aplicável.

Devemos dizer, em comentário a esta disposição, ser esta hoje indispensável. Ao desejar conhecer a importância dos transportes internos de um país, referia-se a sua estatística sempre ao transporte por caminho de ferro. Nessas estatísticas se encontravam imensos detalhes preciosos para quem se interessa e estuda os problemas económicos. Ora hoje basear esse estudo, sobre os dados estatísticos do caminho de ferro não chega, porquanto à camionagem cabe grande parte dos transportes realizados.

Quando outra razão não houvesse, e há, para

solicitar do governo esta disposição a necessidade de uma estatística de transportes, verdadeira, era, só por isso, suficiente justificação.

Evidentemente que muitas disposições estão previstas nesta lei de que nos ocupamos, tendo nós apenas desejado focar as mais em destaque. Para se fazer ideia do volume desta legislação, bastará dizer-se que ela ocupou 35 páginas do *Journal Officiel* da república francesa de 18 de Janeiro p. v.

Ao fazermos os comentários que hoje terminamos, apenas quisemos acentuar que não faltam ao governo elementos e indicações, que lhe foram já entregues, estudados e vistos por homens que, lutando ainda pela sua publicação em Portugal, têm o prazer de ver uma grande parte das suas sugestões aceitas e publicadas em França.

V

Vamos dizer como vem sendo resolvido ali o transporte de porta-a-porta, de grande utilidade, para os estabelecimentos que, por menos importantes, não dispõem de ramais particulares para esse fim.

«*Cadres*» ou «*containers*» são caixas cúbicas para embalagens, que hoje se constroem desde 16 e 12^{m3} de capacidade, até 4, 3 e mesmo e 1^{m3}.

Estas embalagens são munidas de órgãos de suspensão a-fim-de permitirem a sua manobra por meio de guindastes. Os «*containers*» de dimensões reduzidas, permitem mesmo ser transportados em vrgões fechados, quando a natureza da mercadoria assim o exija.

Os grandes «*containers*» são metálicos e munidos de um fôrro de madeira.

Por este processo as embalagens fraccionadas são economizadas e os riscos de roubo diminuídos.

Os modelos mais pequenos são de uma grande facilidade de manobra, o que permite um manejo rápido, tanto em casa do expedidor, como do consignatário.

Em França estes «*containers*» são requisitados à estação da partida, com 24 horas da antecedência, e restituídos à de destino. O preço do seu aluguer está fixado em 10 % da taxa de transporte, para os modelos pequenos e 5 % para os grandes.

Podem também realizar-se contratos de aluguer, anuais.

Independentemente dos «*containers*» pertencentes às Companhias de Caminhos de Ferro, são admitidos outros de propriedade particular, cujas condições de transporte se combinam entre as duas partes.

Os Caminhos de Ferro dos Estados Unidos da América e o seu desenvolvimento

A história do desenvolvimento dos Estados Unidos da América é, em grande parte, a história do incremento dos seus caminhos de ferro. Em qualquer território extenso, é evidente que a colonização e o desenvolvimento de áreas novas depende principalmente dos meios de transporte. Assim, e unicamente devido à construção de caminhos de ferro, oferecendo rápidos e seguros meios de transporte, é que se conseguiu persuadir os colonos a deixarem as suas casas ao longo da costa Oriental dos Estados Unidos e constituir os seus domicílios ao longo duma fronteira, que se desviava gradualmente para o Oeste, até que finalmente o continente se alongou de costa a costa.

Nos Estado Unidos, quâsi ao mesmo tempo, foram introduzidos três métodos novos de transportes—o barco a vapor, o barco fluvial e o combóio. Dêstes, o que levou mais tempo a conseguir popularidade foi o combóio. Já em 1812, tinha sido apresentada uma proposta para a construção dum caminho de ferro através do Estado de New York, mas foi rejeitada por ser considerada um sonho, e só em 1828 foi posta em prática a construção de caminhos de ferro. Entre 1830 e 1840, as construções prosseguiram lentamente, ainda que a maioria das que se construíram naquela época tinham sòmente poucas milhas de comprimento. Contudo em 1850, os caminhos de ferro tinham provado o seu valor, iniciando-se então uma era de construção provavelmente nunca igualadas em qualquer outro país. Dezanove anos depois completou-se a primeira linha continental, mas a era de construções prosseguiu por

muitos anos, e em 1906 já existiam nada menos de 5.000 milhas de via férrea.

Todavia, findo o centenário, em vez de construção, acentuou-se o melhoramento do material e as facilidades oferecidas ao público. A carruagem restaurante assim como a carruagem leito já tinham sido introduzidas, não obstante, na época actual não seriam consideradas como tal. Fizeram-se inúmeras experiências; a carruagem de aço substituiu a primitiva carruagem de madeira, o travão por pressão de ar foi aperfeiçoado, e introduziu-se o sistema de sinalização automática.

Na época actual, tôdas estas facilidades são reconhecidas, mas as pesquisas continuam no sentido de obter melhoramentos. O desenvolvimento mais recente consiste na introdução de combóios leves e rápidos, construídos de aço inoxidável e leves ligas metálicas, accionados por motores Diesel em vez de o serem a vapor, projectados para manterem uma velocidade superior a 100 milhas por hora, em percursos através metade do continente. Em seguida publicamos alguns dados estatísticos de interesse, que mostram o valor dos caminhos de ferro neste país:

Extensão total de via férrea	243,000 milhas
Locomotivas em serviço	51,000
Carruagens de passageiros em serviço	44,000
Vagons de carga em serviço	1,970 000
Passageiros transportados em 1936	460.000.000
Mercadorias transportadas em 1936	1,500,000,000 toneladas
Pessoal empregado em 1934	1,027,426
Salários pagos em 1934	\$1,541,312,928
Receita total em 1934	\$3,316,860,991



O Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

e a recepção que proporcionou aos Combatentes a Cidade de Tomar

Uma festa que é uma vibrante e comovente evocação das horas terríveis da Guerra e dos momentos solenes da Paz

O antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, Expedicionário a França, em 1917, onde deu provas de heroísmo, de tenacidade e de valor português, nas horas terríveis e brumosas da Grande Guerra, entre o fragor do canhão e o grito dos moribundos, entre a derrocada dum mundo caótico e velho, odioso e fétido, e o renascer dum mundo belo e esperançoso, pacífico e gentil, festejou no dia 7 do corrente, na linda Cidade de Tomar, o XX aniversário do seu regresso a Portugal, depois de ter escaldado o sangue nos gazes e nos combates, e também depois de ter mostrado ao mundo a audácia, o arrojo e a valentia do Soldado Português, filho de navegantes e de conquistadores.

E nessa festa não faltou a saudade, muito portuguesa, daqueles que por lá ficaram, firmes na morte como firmes no dever, a demonstrar que o velho Portugal das naus e caravelas ainda tem o fôlego daqueles que «deram novos mundos ao mundo», a dizer bem alto que os



GENERAL RAUL ESTEVES

portugueses são, como foram, sempre, e acima de tudo, portugueses. Por isso os primeiros passos dos antigos Combatentes, na sua festa de Tomar, foram dirigidos, e com que comovente evocação das horas más das batalhas, para o Monumento aos Mortos da Grande Guerra, onde depositaram lindos ramos de flores, símbolos de uma saudade que perdura, e onde, depois de hasteada a Bandeira Nacional e de executado «O Hino Nacional» pela «Banda da Polícia de Lisboa», se guardaram dois minutos de profundo e reli-

gioso silêncio em memória dos Combatentes Mortos.

Festa de confraternização — porque reuniu, no sentimentalismo comum, oficiais, sargentos, cabos e soldados — e festa de saudade — porque recordou o pesadelo das trincheiras e os camaradas mortos nas batalhas — tornou-se duplamente simpática a festa de Tomar pelo que teve de comovente e de humano, no seu alcance moral e na sua grandeza espiritual.

Mas o grande significado da festa, em

Tomar, dos antigos Combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, reside precisamente na beleza evocativa do passado, na harmonia saudável dos Mortos e no esforço presente da paz. Nunca foi, como agora, na angustiosa incerteza dos nossos dias em que se aconselha a paz de armas na mão e em que todos se olham como inimigos, tão oportuna e tão eficaz a realização da referida festa. Ela vem recordar factos — e entre eles o mais horroroso de todos: a Guerra — que se por um lado mostraram, há poucas dezenas de anos, a heroicidade das pátrias, por outro, marcaram, com letras de sangue, a ferocidade dos homens. E faz sempre bem, é sempre bom trazer deante dos olhos de populações desvairadas e loucas aquilo que as pode conter e refrear na vertiginosa correria para a derrocada e para o abismo. Assim, a festa que ora se realizou na linda cidade de Tomar, com o seu character evocativo e humano, com as suas praxes tradicionais, com os seus discursos inflamados e patrióticos, veio certamente contribuir para radicar nas mentes exaltadas o amor da paz e do bem, a convicção de que, sem o sentimento de fraternidade, que deve ligar e unir todos os homens de todas as pátrias, não pode existir sobre a terra aquela paz, tão bela e tão fácil de conseguir, que vive na ância dos Povos, na consciência das Nações, e nas mãos dos dirigentes.

Até na organização do programa houve escrupuloso sentimento de evocação. E na realização desse mesmo programa não faltou o brio, a pontualidade e a disciplina militares, que caracterizam os componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, naquele aprumo tradicional que os fez gloriosos nos campos de batalha, em França. Apoz a chegada a Tomar, a rainha do Nabão, os combatentes postaram-se, como dissemos, ante o Monumento aos Mortos da Grande Guerra, onde lhe prestaram homenagem. Em seguida,

o sr. tenente-coronel Jesus Ferreira, presidente da L. C. G. G., disse um vibrante discurso em que saudou os combatentes. Depois, organizou-se um vistoso cortejo, em que tomaram parte os Bombeiros, Banda Nabantina, Mocidade Portuguesa, Grémio Artístico Tomarense, Football Comércio e Indústria, Sporting, Legião Portuguesa, Banda da P. S. P., Associação Comercial e Industrial, oficiais e sargentos do Exército, L. C. G. G., Câmara Municipal, Combatentes do B. S. C. F. e a Banda Gualdin Pais. Dum lado e outro da rua a multidão, em alas, ovacionava os visitantes ao passo que das janelas gentis meninas e senhoras despejavam braçadas de flores sobre o cortejo. Na Câmara Municipal, onde depois de terem percorrido as ruas de Tomar, se realizou uma sessão so-



Homenagem aos mortos do 15 que caíram em defesa da Pátria

lizou uma sessão solene de cumprimentos e de saudação aos combatentes, usaram da palavra, fazendo discursos vibrantes e patrióticos, os srs. dr. Samuel de Oliveira, presidente da Câmara, que deu as boas vindas aos visitantes, e General Raúl Esteves, temperamento rijo de militar e carácter lídimo de cidadão, que agradeceu em nome dos home-

nageados a recepção carinhosa, o acolhimento e as palavras amistosas do sr. dr. Samuel de Oliveira.

Após esta cerimónia os srs. General Raúl Esteves, acompanhado dos srs. Dr. Samuel de Oliveira, Coronel do E. M. Cesar Augusto Mano, Assis Machado, João Coimbra e outras individualidades de destaque dirigiram-se ao Parque onde inauguraram uma linda e encantadora exposição de rosas.

Às 14 horas teve lugar, nos cláustros de D. João III do Convento de Cristo, o almoço de confraternização, que decorreu num ambiente de franca camaradagem e de bom humor. Na mesa de honra estavam: os srs. General Raúl Esteves, Comandante dos Combatentes, em França; dr. Samuel de Oliveira, Presidente

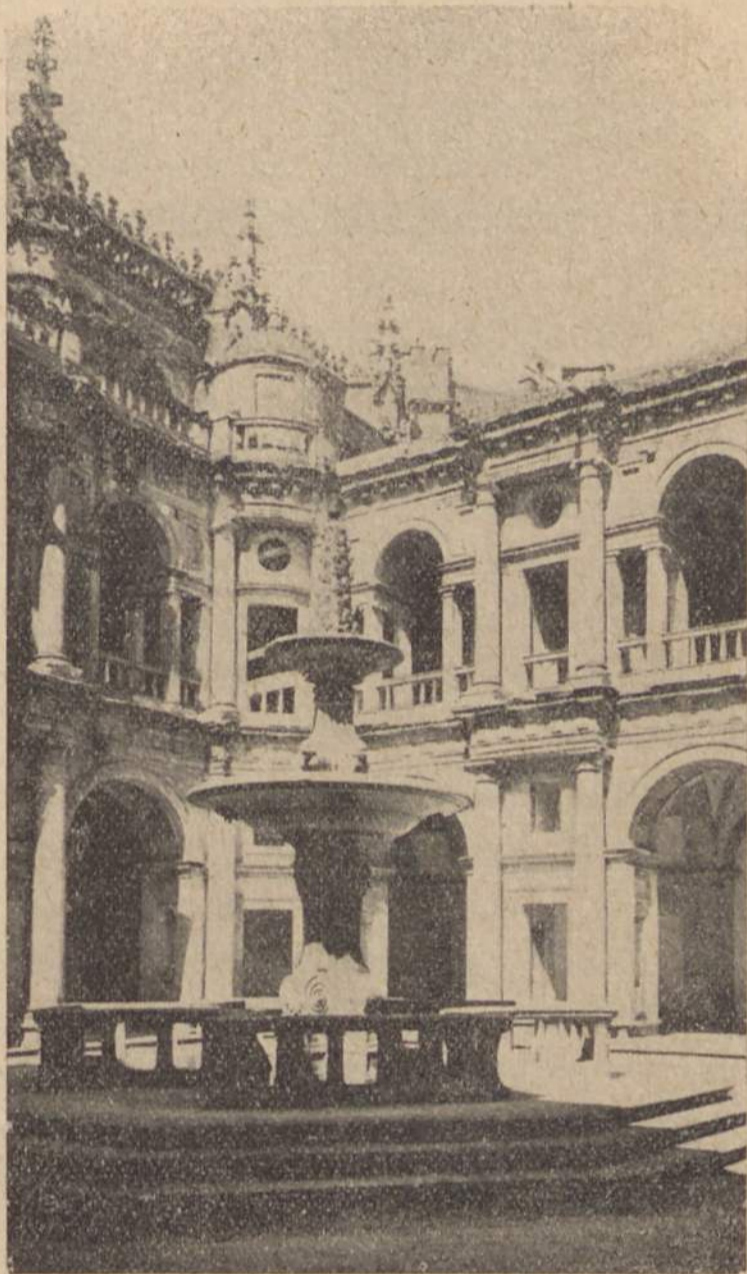
da Câmara; Coronel Cesar Mano, representante do sr. General Cunha Meneses; Coronel José dos Anjos; engenheiro João Simões; dr. Ferreira Deusdado; Tenente-coronel Jesus Tomaz Severim; Dr. Armelim de Figueiredo; Assis Machado; João Coimbra; Carlos d'Ornellas, Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e Marques Cotrim, da L. C. G. G.

Durou três horas o almoço. E durante esse tempo quantos episódios, quantas figuras, quantas alegrias e quantas tristezas se não recordaram! Foi o passado que viveu naquelas três horas, um passado todo cheio de saúdaes e de evocações, todo luminoso nas glórias que encerra e todo imortal no heroísmo que emana. Aqui, era o recordar de um companheiro morto, figura que se aureolava de místico esplendor de cavaleiro antigo, a desenhar façanhas e a derrubar castelos. Ali, era o narrar de uma aventura picaresca, em que a principal personagem se historiava a si e aos seus feitos, provocando, pela hilariedade dos mesmos, o riso na assistência.

O dr. Avelino de Figueiredo, antigo capelão do Batalhão, antes de serem iniciados os discursos pediu à assistência dois minutos de silêncio à memória dos mortos do Batalhão e do Tenente-coronel Joaquim Abranches. Rápidamente a assistência se levantou e reverentemente cumpriu o seu dever de camaradagem.

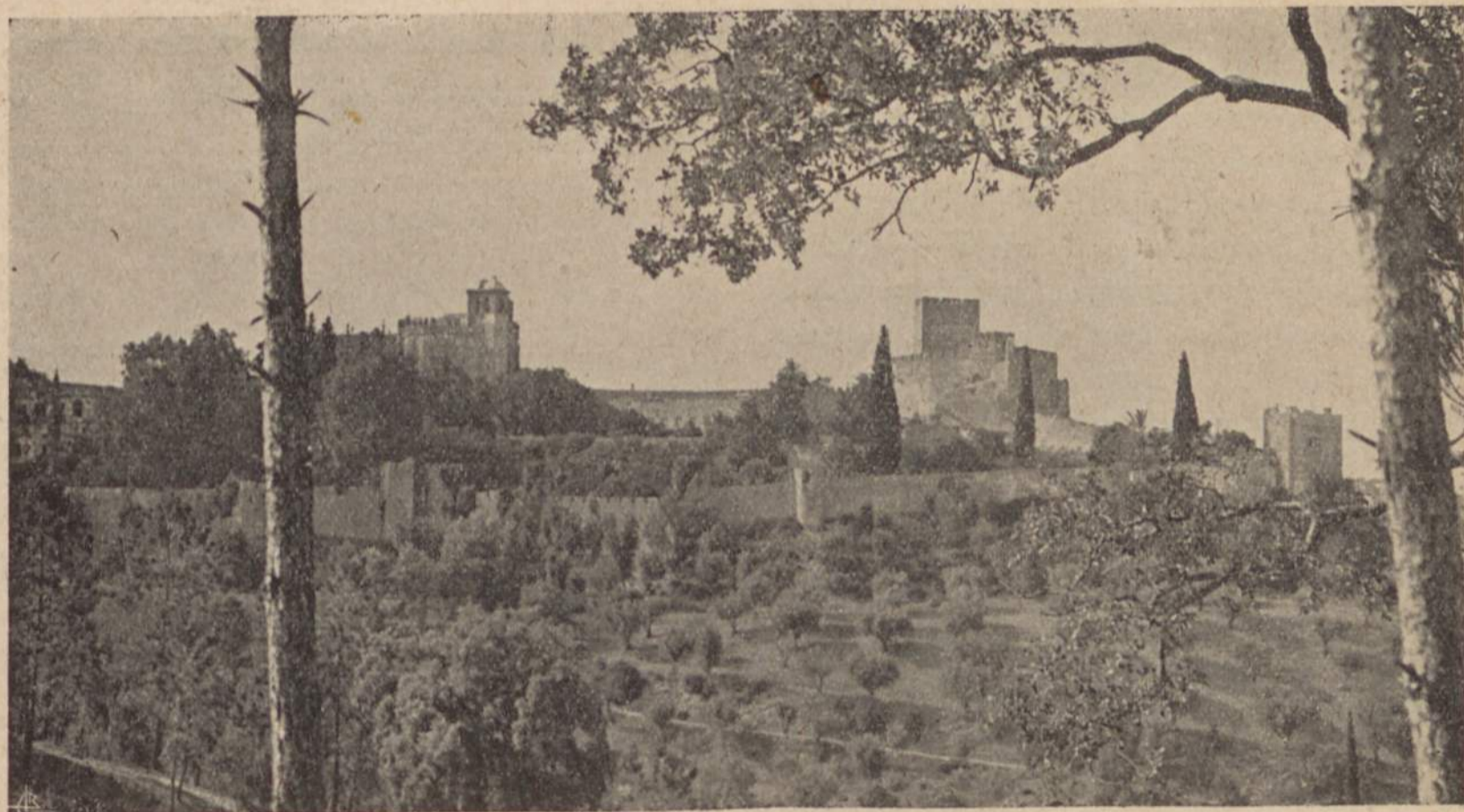
Iniciaram a série de brindes o ilustre causídico dr. Ferreira Deusdado e dr. Avelino de

Figueiredo que em improvisos brilhantes prenderam a assistência. Seguiram-se os srs. Coronel Anjos, actual Comandante de Sapadores



TOMAR — Claustro D. João III
onde se realizou o almoço

de Caminhos de Ferro; Pedro de Freitas e dr. Samuel de Oliveira, que numa evocação histórica brilhantemente fez sentir aos comba-



TOMAR — Castelo dos Templários D. Gualdin Pais

tentes o quanto Tomar se orgulha pela visita de uma unidade gloriosa que à sua frente tem o heróico comandante Raúl Esteves, rodeado ali — diz o orador — de uma pleiade de oficiais ilustres e de soldados dignos do respeito de todos os portugueses.

E as três horas findaram com as palavras do mais vivo agradecimento do sr. General Raúl Esteves, que mais uma vez quíz paten-tear a sua gratidão e a dos seus companheiros a todos os tomarenses.

A Banda da P. S. P., que, como o ano pas-sado, acompanhou os combatentes, animou o almôço com lindos números de música de um bem escolhido e bem executado programa com-posto na sua maioria de trechos de músicas conhecidas no *front* durante a guerra.

Pelas 21 horas deixaram a linda e hospi-taleira cidade de Tomar os combatentes do antigo B. S. C. F., que certamente saberão recordar sempre as belas e inolvidáveis horas que a rainha do Nabão lhes proporcionou. Numerosas pessoas foram despedir à estação os ilustres combatentes, que foram muito ova-cionados.

* * *

Durante o banquete foram recebidos os se-guintes telegramas, endereçados ao sr. general Raúl Esteves e Comissão Central dos Comba-tentes da Grande Guerra, que foram lidos à as-sistência pelo combatente sr. Carlos d'Ornellas:

Câmara Municipal Loulé recordando com saü-dade inesquecíveis momentos satisfação propor-cionados povo esta vila pelo Sempre Fixe festa anual 1938 interpretando sentir todos louletanos vem cumprimentar calorosamente em Vossa Exce-lência ilustre general e insigne patriota, todos heroicos Combatentes neste momento sob Claustros histórico Convento Cristo numa admirável mani-festação civismo e exemplar sentimento solidarie-dade festejam mais uma vez seu regresso Pátria.

Presidente COSTA GUERREIRO

Impossibilitado comparecer motivo doença envio vivas saüdações todos companheiros glorioso Ba-talhão Sapadores Caminhos de Ferro pelo exemplo seu ilustre Comandante bem cumpriu na Guerra servindo de exemplo na Paz — passados 20 anos.

JOÃO CAMARINHAS

Impossibilitado Comparecer saüdo V. Ex.^a, brioso Comandante Sempre Fixe.

LOBÃO

Agradecendo mais uma vez cativante convite assistir vossa simpática festa anual sinto sincera-mente por motivo ponderoso não poder compar-tilhar vossa justificada satisfação. A V. Ex.^a, res-tantes membros Comissão executiva apresento cumprimentos afectuosos.

Presidente da Câmara Municipal de Loulé
COSTA GUERREIRO

Presente saüdações.

Capitão LUIZ ACCIAIOLI

Nosso preito homenagem aos dignificadores Pátria representada por António Nunes saüdações.

MENDONÇA e FERNANDO SOUSA

Cheio saüdades belo convívio festa dia hoje cumprimenta e saüda em vossa Excelência os he-róicos Combatentes do glorioso Batalhão Sapado-res Caminhos Ferro.

Major ROSA BASTOS

e cartas dos srs. J. C. Salema Garção, Ar-mando Gil Ramos, etc., etc..

* * *

O semanário *Cidade de Tomar*, publicou um número de 16 páginas dedicado ao antigo B. S. C. F., inserindo uma colaboração esco-lhida que se fazia acompanhar das gravuras do sr. General Raúl Esteves e da Comissão Organizadora das Festas.

* * *

O camarada combatente sr. João Coimbra, foi alvo de uma efusiva manifestação por parte dos combatentes que souberam apreciar o seu enorme esforço para o desempenho da missão a que tão prontamente acedeu a convite da Comissão Organizadora das Festas.

CARLOS D'ORNELLAS

== ÉSTE NÚMERO FOI VISADO ==
== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==

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)

Deve-se notar:

1.º — que em geral o custo do transporte por caminhão é maior que no caminho de ferro, principalmente a grandes distâncias;

2.º — que o camionista não constitue reservas para amortização rápida de material;

3.º — que a liquidação da situação de numeroso pessoal dos Caminhos de Ferro representaria enormíssimo encargo.

Esta primeira solução é pois absurda e inexecutável.

SEGUNDA HIPÓTESE

Para estabelecer a lógica igualdade de condições seriam precisos:

«1.ª — supressão das obrigações de serviço público, que não impedem sobre a camionagem;

«2.ª — livre escolha dos transportes a efectuar, e supressão da base tarifária *ad valorem*;

«3.ª — assumir o Estado o encargo da conservação das linhas férreas, análogamente ao que sucede com as estradas. Acresce o encargo das passagens de nível.

«Com respeito à primeira destas condições, devemos notar que ela envolve a supressão de certos transportes obrigatórios de serviço público, e designadamente a abolição da importante redução de que gosam nos caminhos de ferro todos os transportes por conta do Estado.

«Há ainda a notar todo o concurso que os caminhos de ferro estão, prestando freqüentemente ao Estado, na resolução de certos assuntos de interesse para a economia nacional, concurso que não pode ser encontrado na camionagem, como seja o dos transportes de minérios pobres, o dos combustíveis nacionais, e, em geral, todos os que se referem a grandes toneladas de mercadorias de fraco valor, para as quais os caminhos de ferro são sempre solicitados a reduzirem ainda as baixas tarifas que lhes são aplicáveis.»

A livre escolha teria consequências desastrosas para a economia. Seria uma resolução nefasta no sistema de transportes.

A 2.ª solução é inexecutável e em parte alguma foi aplicada.

TERCEIRA HIPÓTESE

É a única admissível julgada razoável em todos os países.

A doutrina assente no último Congresso Internacional de Caminhos de Ferro de 1937 em Paris, corolário dos estudos feitos nos de 1925 em Londres, 1930 em Madrid, 1933 no Cairo, foi a seguinte:

«Os Caminhos de Ferro têm obrigação legal de assegurar os transportes públicos segundo os princípios exigidos pelo interesse público.

«Em consequência desta posição especial resultam para os caminhos de ferro encargos especiais, que não sobrecarregam nenhum dos outros meios de transporte, e cujas repercussões sobre o seu rendimento técnico e económico obstem a que a escolha dos utilizadores se exerça em condições comparáveis.

«É preciso, portanto, que as empresas de transportes, investidas de funções públicas essenciais, sejam protegidas contra a concorrência de todos os meios de transporte que não são abrangidos pelas mesmas obrigações de interesse público, e que podem escolher livremente o seu tráfego e fixar as suas tarifas.

«Numa organização nacional, o transporte por estradas deve ser complementar, e não concorrente do transporte por via férrea; é preciso portanto, não lhe dar alento para além da medida do indispensável, e somente desde que se efectue um transporte que a via férrea não pode efectuar.

«De uma forma muito especial, convém conseguir que o tráfego a grandes distâncias e o tráfego de grandes massas sejam assegurados por caminhos de ferro, aos quais importa conservar a sua missão, para bem do interesse geral.»

Referi atrás as graves afirmações do Presidente Roosevelt em 1932.

Dorpmüller, director geral dos Caminhos de

Ferro Alemães, fez, no Congresso do Cairo em 1933, as seguintes incontestáveis afirmações:

«É porque os caminhos de ferro asseguram a vida da nação que lhes foi dado um monopólio, e esse monopólio deve subsistir, se se quiser salvaguardar os interesses da Nação.

«O desenvolvimento dado aos transportes por estrada transtornou completamente o regime dos caminhos de ferro.

«É impossível pensar numa luta de tarifas, que se traduziria num abaixamento dos preços para as mercadorias de valor, e correlativamente, na elevação dos preços para as mercadorias transportadas em grandes massas, que têm uma importância considerável para a economia nacional.»

O Sr. General Raúl Esteves formula pois as seguintes conclusões, que se impõem:

1.^a — O automóvel não deve ser o concorrente do caminho de ferro, mas sim o seu necessário complemento;

2.^a — Nos casos em que o interesse nacional assim o aconselhar, os dois meios de transporte devem ser concentrados nas mãos da mesma empresa exploradora, que pode ser o próprio Estado.

O Sr. Dr. Fezas Vital assentou em termos genéricos conclusões idênticas na essência e igualmente bem deduzidas, preconizando um sistema nacional de transportes, em que os elementos coordenados e fundamentais, no momento presente,

«são caminho de ferro e a camionagem, ambos intrinsecamente unidos ao progresso económico do país.

«O ideal consistirá em que se completem e reciprocamente se auxiliem, obtendo, como resultado último, a harmonia possível entre as necessidades dos transportes e os meios de as satisfazer, e evitando, assim, o desordenado e caótico desequilíbrio actual, que, além do mais, conduz a faltas de transportes aqui e a excessos, acolá, uns e outros por igual anti-económicos.

«E quando falo em ideal a atingir, não visio um ideal absoluto, guia definitivo nesta matéria.

«Não ignoro que as soluções terão de ser sempre nacionais e transitórias, isto é, dadas em função de exigências políticas e económicas variáveis de país para país e de época para época.

«Como escreveu Helander, «não pode haver senão um programa nacional de organização de vias e meios de comunicação dum país determinado, em determinado estado da evolução política e económica.

«Como ignorar, por exemplo, a nossa rede de estradas e a nossa rede de caminhos de ferro?

«Não se pode gizar hoje um sistema de organização de transportes, como se gizaria se vivessemos num país virgem de caminhos de ferro e de estradas; deve gizar-se com os dados actuais, ainda que, porventura, alguns tenham de ser em parte sacrificados.

«À verdade, porém, é que, pelo menos por longos anos ainda, os caminhos de ferro revelar-se-ão, como hoje se revelam, indispensáveis, quer à defesa, quer à economia nacionais, o mesmo sucedendo, no seu domínio, à camionagem.

«Coordenem-se, então, e quanto antes.»

Esta conclusão foi abonada com a elucidativa resenha das providências tomadas com orientação análoga nos principais países: Inglaterra, Alemanha, Suíça, Itália, Estados Unidos e França:

«E assim se vê que, no conjunto, as diversas soluções procuram menos o progressivo desenvolvimento do transporte-automóvel do que a defesa do caminho de ferro.

«É que por toda a parte se vai reconhecendo a necessidade de proteger este indispensável serviço público, obrigado a transportar de n'importe où, vers n'importe quel point, par n'importe quel train e sem aviso prévio, qualquer que seja o número de passageiros ou a quantidade de mercadorias a expedir; é que por toda a parte se vai reconhecendo que o pretensão triunfo do automóvel sobre o carril não é devido tanto à sua juventude, maleabilidade e audácia, como à desigualdade de condições da concorrência, coacto, como está o segundo por uma regulamentação sempre restritiva, porque sempre determinada pelo interesse público, pelo interesse dos usuários, e liberto, como vive ou vivia o primeiro, de tais peias, guiado apenas pelo seu interesse, pelo interesse da empresa; é que por toda a parte se vai reconhecendo que ou o Estado intervém a tempo e horas, ou encontrar-se-à, em futuro não longínquo, diante de um problema de magnitude tal, que a sua solução ninguém a obterá sem forte abalo para a economia pública e particular e sem quasi incomportáveis sacrifícios financeiros; é que por toda a parte se vai reconhecendo que a coordenação e equilíbrio dos vários sistemas de transporte deve o Estado obtê-los tão rapidamente quanto possível, mesmo que à rapidez tenha de sacrificar soluções em si mais perfeitas, mas de realização tardia.

«Como escreveu Josse, *Maître des requêtes* no Conselho de Estado francês e relator das questões de transportes no Conselho Nacional Económico, «é preferível uma solução rápida do problema dos transportes, qualquer que seja, a uma solução talvez teoricamente melhor, mas que não pode ser realizada senão ulteriormente e que só conseguiria perpetuar a anarquia neste domínio».

«E se isto é reconhecido hoje nos países de tráfego intenso, o que devemos pensar nós, portugueses, nós, cuja vida económica é de si tão precária e tão pobre?!»

Pela sua parte o Sr. General Raúl Esteves gizou um plano de organização.

Ideia geral do plano nacional de transportes

«Resumindo as linhas gerais que ficam traçadas, poderíamos supor que o plano nacional de transportes seria constituído pelos seguintes agrupamentos:

«1.^o — Na zona do Norte:

«a) — um agrupamento de via larga, compreendendo essencialmente as duas grandes artérias já existentes, do Minho e do Douro;

«b) — um agrupamento de via estreita, correspondente às linhas desta espécie já existentes, ou em via de conclusão, e completado, pelo menos, com uma grande transversal que as ligasse, e cuja construção se impõe;

«c) — serviço de camionagem, que pode ser, ou não, independente dos agrupamentos ferroviários, mas obedecendo sempre às directrizes que para ele ficaram indicadas nesta zona.

«2.^o — Na zona do Centro:

«a) — um agrupamento de via larga, compreendendo todas as linhas desta bitola já existentes, e completado com alguma linha mais importante das indicadas no plano geral da rede ferroviária do país, e cuja construção seja aconselhada por razões mais imperiosas dos interesses do Estado, incluindo os da defesa nacional;

b) — um agrupamento de via estreita, compreendendo as linhas já existentes, e aquelas que se acham em via de construção;

«c) — serviço de camionagem, independente dos agrupamentos ferroviários, mas cuja acção se deve manter dentro dos limites que lhe foram assinalados para esta zona.

«3.^o — Na zona do Sul:

«a) — um agrupamento de via larga compreendendo a rede já existente, com o acabamento dos troços em construção;

«b) — serviço de camionagem subordinado à mesma Direcção do agrupamento ferroviário.»

Esse magistral trabalho é rematado com as seguintes conclusões:

«1.º — É absolutamente necessário assegurar a manutenção de eficiência do nosso sistema ferroviário, não só pelas funções insubstituíveis que ainda hoje lhe competem dentro do organismo da Nação, mas também porque ele constitue um valioso elemento do património nacional.

«2.º — O aproveitamento dos outros sistemas de transporte deve ser feito dentro de uma razoável satisfação dos seus interesses particulares, mas sem que eles possam, pelo seu desordenado desenvolvimento, concorrer para a ruína do sistema ferroviário nacional.»

Fecha a conferência com estas considerações fundamentais:

«1.ª — Tudo o que concorra para manter a eficiência da rede ferroviária nacional está em harmonia com os interesses que ela representa para o País.

«2.ª — Nada que possa contribuir para a ruína do nosso sistema ferroviário pode razoavelmente ser considerado vantajoso para os interesses da Nação.

* * *

Importa destacar, da notável conferência do Sr. Eng.º Vasconcelos Correia, algumas reflexões de peso sobre esta grave questão:

«A concorrência desordenada da camionagem é hoje o aspecto mais grave da crise. Os próprios camionistas se queixam de que se estão arruinando uns aos outros.

«Esta concorrência existe hoje em todo o mundo e não se pode dizer que esteja resolvida completamente em qualquer parte. Nenhuma solução se encontrou ainda que se imponha como definitiva.

«Em Portugal tomou aspectos especiais. Em primeiro lugar, porque surgiu dum momento para o outro, quando as nossas estradas subitamente melhoraram de estado. Na maior parte dos países, o desenvolvimento do automobilismo fez-se lentamente, porque não teve de esperar, como entre nós, que as estradas permitissem a sua cómoda circulação.

«A erupção de automóveis que então se deu, fez crer a muita gente que estava ali uma bela fonte de lucros, que era útil explorar quanto antes.

«Poucos dos que se meteram nesse negócio viram bem o negócio. Não pensavam nas despesas que era necessário fazer para uma boa conservação dos veículos, nem no período de duração destes, dentro do qual havia que contar com verba para amortização do capital empregado na compra do carro.

«Ao cabo de poucos anos muitos foram os que se viram com carros velhos, incapazes de servir, e sem o capital para os substituir. Só nessa altura se aperceberam de que tinham queimado capitais.

«É claro que uma nova regulamentação poderá remediar, ou pelo menos atenuar, a crise dos transportes.

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

«A esses opoemos o gráfico n.º 13, que parece poder servir nos para apoio da nossa afirmação.

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

«Na rede da C. P., pelos melhoramentos que se tinham acumulado, pelo bom estado em que se encontravam as suas linhas e o seu material circulante, conseguiu-se que a sua exploração não caísse em déficit senão num ano, em 1921. É facto que tem tido pequenos saldos e que, por isso, se tem atrasado em melhoramentos, material circulante e renovação de linhas. Mas tem conseguido cumprir os seus compromissos.

«A exploração das linhas do Estado, logo que se acentuou a crise, em 1931, caiu em déficit e assim se tem mantido até 1937.

«A soma dos déficits acumulados até 1937 subiu a 43.734 contos,

verba que ainda não está liquidada, e que, por esse facto desfalcou a tesouraria da Companhia em quantia igual.

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

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

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

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

«O sr. Dautry, vivendo em França, num país onde o bom estado das estradas permitiu que o automobilismo se desenvolvesse à medida que os automóveis se aperfeiçoavam em fábricas francesas, diz que em 1929 e mesmo no começo de 1930 poucas pessoas podiam prever o que veio a suceder, mas os críticos entendem que a Administração da C. P. tudo podia prever em 1926, como eles o fizeram.

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

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

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

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

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

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

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

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

III PARTE

Tarifas

Princípios jurídicos e económicos

Há muito quem suponha, influenciado pelas clássicas doutrinas da economia liberal, que a livre concorrência é a melhor solução do problema ferroviário.

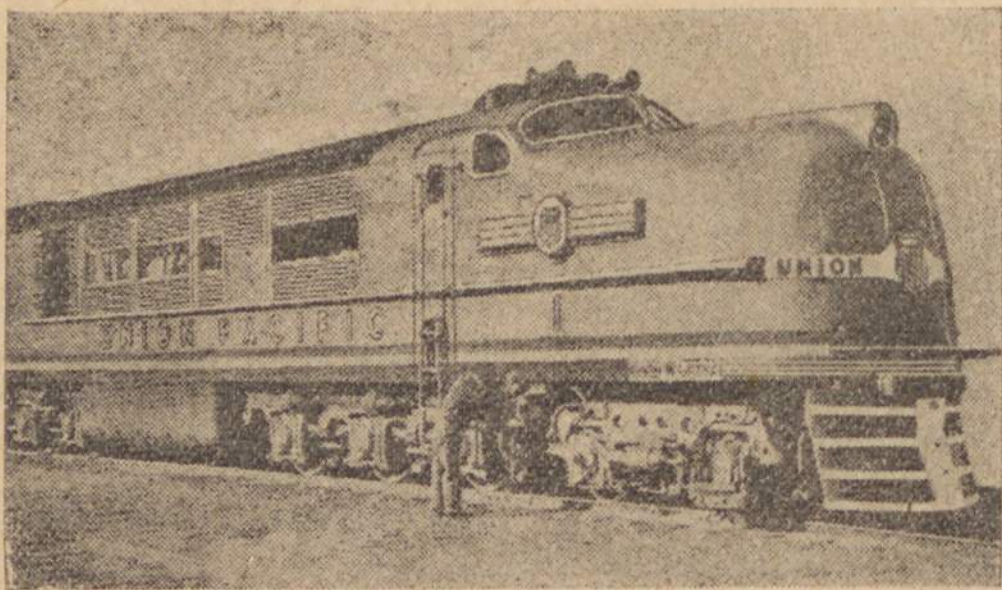
(Continua)

Estados Unidos

Uma locomotiva a electricidade e a vapor

Nos Estados Unidos, a terra por excelência das maravilhas e das coisas sensacionais, acaba de ser fabricado um novo e moderno tipo de locomotiva, estilo aerodinâmico, muito rápida, com caldeira, turbina e dínamos, e excedendo ao triplo a distância que qualquer outra locomotiva poderia percorrer no mesmo espaço de tempo, sem que tenha necessidade de parar para tomar água ou combustível. Trata-se, pois, de uma locomotiva com a capacidade suficiente para realizar o dôbro do trabalho da locomotiva ordinária, em relação a 453 gramas de combustível.

O novo tipo de locomotiva, que vem remodelar por completo os serviços das linhas férreas de todo o mundo, uma vez que se universalize o seu uso, deve-se



ao estudo e à colaboração mútuos, que, durante dois anos, ocupou, em laborioso entendimento, os engenheiros da General Electric Company e da companhia ferroviária Union Pacific, que deliberam os seus planos de construção.

Com um maquinismo impulsor de 5.000 H. P. e apetrechada de todos os requisitos modernamente perfeitos, que ocupam duas cabines, a nova locomotiva é a primeira em todo o mundo, no seu género. Pode atingir em campo aberto, a velocidade de 201 quilómetros à hora e, como o combustível se introduz na caixa de fogo em vez de ser lançado numa câmara de combustão, usa-se nela material combustível de reduzido preço.

O novo plano de estradas ferroviárias em que a Union Pacific pretende empregar a recente máquina atravessa montanhas e planícies de diversos climas, onde a temperatura é muito inconstante e varia por vezes de muito abaixo de zero até 38 graus centígrados. Nas montanhas, o percurso da nova linha chega a estar a 2.000 metros acima do nível do mar. Por isso é que todas as suas peças foram cientificamente

IMPRESSA

OS RIDÍCULOS

Com um número especial publicado há dias completou 34 anos de existência este bi-semanário muito conhecido do público lisboeta onde se tornou célebre pelas campanhas com graça que «Caracoles», o seu fundador, fez através de todas as côres políticas que atravessou o país durante essa época. Ainda hoje aguarda a redacção que lhe entreguem o muito falado tinteiro de prata roubado quando dos muitos assaltos que os «patriotas» faziam aos jornais que não eram da «côr».

Rebelo da Silva com uma redacção de rapazes de valor tem marcado pelo humorismo faiscante que nas colunas de «Os Ridículos» aparecem duas vezes por semana — e pena é não ser todos os dias — para podermos esquecer durante a sua leitura, o aumento dos géneros, não esquecendo a batata, e outras coisas mais.

Longa vida desejamos à redacção de «Os Ridículos».

submetidas a provas rigorosas de calor e resfriamento, cujos resultados foram muito prometedores.

O funcionamento da caldeira e dos aparelhos que com ela se relacionam é absolutamente automático. Portanto, quando, em dada altura, fôr precisa mais força motriz para dar maior velocidade, o maquinista pode introduzir automaticamente na caldeira o combustível necessário. Portanto em poucos minutos se poderá fazer subir a temperatura do grau mínimo até ao necessário para desenvolver a máxima pressão do vapor. Assim se resolve a questão de demoras, que nas outras locomotivas é devida ao tempo que levam a aquecer, e amealha-se grande economia em caso de paragem.

Quanto ao maquinismo eléctrico, é também inteiramente automático o seu funcionamento. Por isso pode a locomotiva iniciar a marcha sem solavancos e parar suavemente em virtude dos freios de que dispõe, cujos sapatos sofrem um desgaste quasi insignificante, o que é também medida de segurança e se distingue das demais locomotivas pela falta do guincho que de costume se nota nos freios ordinários.

Em virtude da sua capacidade, a máquina pode hoje arrastar os intermináveis trens da Union Pacific, no longo percurso de Chicago a Califórnia, sem que seja necessário mudar de locomotiva no caminho e sem ser preciso usar de locomotivas auxiliares nas montanhas. Por isso a economia obtida com esta locomotiva dá lugar a viagens de 805 a 1.125 quilómetros sem paragem, o que é sumamente importante para as longas carreiras da Union Pacific e para as de qualquer outra companhia que mais tarde venha a usar o novo modelo de locomotiva.

Os nossos mortos

TENENTE-CORONEL JOAQUIM ABRANCHES

Na sua residência faleceu o mês passado o sr. Tenente-Coronel Joaquim Abranches, antigo ministro das Obras Públicas e antigo componente do Corpo Expedicionário Português, no antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro que em França se bateu na Grande Guerra.

Carácter rijo de homem de acção, o extinto gozava de geral simpatia no meio lisboeta, o que se constatou agora na homenagem unânime que a imprensa diária da capital prestou à sua memória.



Tenente-Coronel Joaquim Abranches

Culto e viajado, o sr. Tenente-Coronel Joaquim Abranches sabia dar solução a todos os problemas com avantajado critério e soberana inteligência. É por isso que a sua acção como adjunto à Direcção Geral dos Caminhos de Ferro e como director da Exploração e Inspector Geral da Companhia da Beira Alta foi sempre proficiente e duma arrojada tenacidade. E assim, chegou a tripular como simples maquinista, uma locomotiva, ao tempo em que a greve, o mais perigoso e estúpido sintoma da insubordinação, arrastava os operários portugueses para a desordem.

O sr. Tenente-Coronel Joaquim Abranches era natural de Viseu, e frequentou a Universidade de Coimbra, tendo-se formado no curso de engenharia da Escola Militar, onde desde novo mostrou as suas qualidades de trabalho e de inteligência.

Na Grande Guerra foi comandante de uma companhia de Sapadores de Caminhos de Ferro e de tal maneira se portou no seu brio militar que foi condecorado com a Legião de Honra e a Cruz de Guerra, tendo recebido, como merecia, os mais rasgados elogios do alto comando, e, se como Ministro das Obras Públicas nada pode fazer, deixou, contudo, bem vinculados em todos os actos da sua vida os traços firmes do seu carácter probo, nas diversas facetas em que sempre se revelou superior e digno, como cidadão, como militar e como português.

Gazeta dos Caminhos de Ferro, prestando a mais sentida homenagem à memória do saudável extinto, envia sentidos pêsames à Família enlutada.

MANUEL RESENDE CARREIRO

Em Ponta Delgada, faleceu, há semanas, o distinto jornalista açoreano, sr. Manuel Rosende Carreiro, director do nosso colega "Diário dos Açores". Como cidadão e como jornalista deixou bem vincada a sua personalidade duplamente simpática naquelas duas modalidades do homem que sempre soube ser. Generoso e afável, a todos cativava pela maneira com que acolhia aqueles com quem privava.

Na direcção do "Diário dos Açores" soube ser sempre aquele jornalista simpático que faz do seu mister um apostolado e da sua acção um louvor da terra que o viu nascer e que êle tanto amava. Muitos dos escritores açoreanos da actualidade devem, em parte, a sua carreira à protecção e ao impulso do saudável extinto, que sempre sabia estimular e acarinhar no seu jornal aqueles que ingressavam com passos dúbios ainda no campo das letras e do jornalismo.

No campo da beneficência também a sua acção se salientou bastante, porque ao seu carinho e à sua boa vontade muito deveram as instituições de caridade micaelenses.

Manuel Resende Carreiro contava 65 anos de idade. Era natural de Ponta Delgada e desde muito novo dedicara-se à ingrata e agreste profissão de jornalista, onde deixou uma esplêndida e exemplar folha de serviço, tanto em prol da terra açoreana, como em prol das letras islenas.

Sentindo muito o passamento do Manuel Resende Carreiro, "Gazeta dos Caminhos de Ferro" envia o seu cartão de pêsames a toda a família enlutada.

LINO FERREIRA

Faleceu há semanas, na sua residência, o distinto jornalista, escritor, dramaturgo e empresário, sr. Lino Ferreira, figura muito querida e muito popular do meio lisboeta, que, no árduo labor de uma vida de trabalho e de arte, foi o mais fecundo escritor teatral português dos últimos tempos. Deixou mais de duzentas peças, de fino gosto e requintada sensibilidade, que fizeram guindar o seu nome e a sua personalidade verdadeiramente simpática às culminancias de um grande artista.

O seu funeral foi uma sentida manifestação de pesar que o povo de Lisboa, este povo que o trazia e traz ainda no coração e na memória, prestou à figura de Lino Ferreira, agora desaparecida.

Associamo-nos a essa manifestação, e endereçamos à família de luto os nossos sentidos pêsames.

Engraxe só com

MIMI

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.^{da}

Avenida 24 Julho, 16



LISBOA

HÁ QUARENTA ANOS

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



O Projecto dos Caminhos de Ferro

Foi approvedo na camara dos deputados com algumas modificações acceitas pela commissão e pelo sr. ministro o projecto a que aqui nos temos referido.

Enviado seguidamente o projecto à camara dos pares, entrou em discussão; sendo atacado pelo sr. Hintze Ribeiro que produziu um dos seus eruditos e substanciosos discursos, a que o sr. Elvino de Brito começou a responder na sessão de sabbado. O sr. ministro devia continuar hontem o seu discurso dando as respostas pedidas pelo illustre chefe do partido regenerador. Um incômodo de saúde que experimentou êste parlamentar impediu a continuação do debate, que vae recommençar brevemente.

Pôde dizer-se que o projecto poucos dias levará para que seja convertido em lei do Estado.

Deve dizer-se em homenagem á verdade que a discussão na camara dos deputados esteve á altura d'um projecto d'esta natureza. O próprio ministro o affirmou. Não se fez alli a politica no sentido falso que esta palavra tem ultimamente; tratou-se de cousas e de cousas úteis para economia do paiz.

Produziram-se discursos notáveis encarando a questão sob o ponto de vista dos princípios, propuzeram-se alterações e emendas ou addições tanto por parte da opposição como por parte dos deputados da maioria e foram algumas acceitas, o que prova também um louvável espirito de transigência muito honroso para o parlamento e para o governo que não dispensou a collaboração dos próprios antagonistas.

Oxalá se fizesse outrotanto em todos os demais projectos de lei.

Assim, a proposta do talentoso e estudioso deputado Teixeira de Vasconcellos, a do illustre parlamentar o sr. coronel Dantas Baracho e a do sr. Joaquim Veiga foram approvadas com as do relator em que se envolveu parte das propostas do sr. Arroyo e do sr. Teixeira de Sousa.

Damos seguidamente estas propostas para que os nossos leitores possam seguir os tramites por que vae passando este importante assumpto.

Alterações na base 1.^a

Entre os §§ 14.^o e 15.^o:

O governo poderá nomear livremente, sob a fôrma de contracto, os chefes dos diversos serviços sob proposta fundamentada do conselho se assim convier aos interesses do estado, sem prejuizo dos direitos que disfructam os actuaes chefes.

Todas as nomeações serão provisórias pelo espaço de um anno, competindo ao conselho propor, em vista das informações dos respectivos directores, o despedimento ou a confirmação, dentro d'aquelle periodo, dos empregados nomeados.

Accrescentar:

9.^o Submitter á approvação superior os projectos das linhas e ramaes a construir, das obras complementares de custo superior a 1.000\$000 réis e dos novos typos de material fixo e circulante.

10.^o Autorisar a aquisição, nos termos da legislação vigente, dos terrenos necessario á construcção de novas linhas ou a obras complementares, a troca e o arrendamento dos que estiverem disponiveis e as vendas de materiaes inutilizados.

Base 3.^a — Additamento;

E o producto d'esses impostos nas novas linhas que se forem abrindo á exploração.

Base 4.^a — Additamento:

O govêrno mandará construir, de preferencia a quaesquer outras, as estradas que liguem os centros de população e produção agricola e industrial do paiz com as estações das vias ferreas em exploração, e bem assim os meio de comunicação para ligar as estações dos caminhos de ferro do Douro com a margem opposta do rio, quer por administração directa, quer por meio de concessões, e podendo estabelecer os direitos de portagem aonde os julgar convenientes.

§ unico. Será previamente ouvida a commissão superior de guerra, quando se trate da construcção de novas linhas nos termos d'esta lei.

Em seguida ás linhas inclaindas n'esta base, serão preferidas todas as que já tenham sido objecto de qualquer concessão que já tenha caducado ou venha a caducar.

Base 5.^a — Additamento ao § unico:

Tendo-se em attenção o agio do oiro e os direitos de importação.

Foi também addicionada á lista das linhas a construir, a da Regua a Villa Franca das Naves, por Lamego, como propoz o sr. Joaquim Veiga.


Publicações Recebidas

Companhia de Seguros «Tranquillidade»

Recebemos um exemplar do «Relatório e Contas da Companhia de Seguros Tranquillidade», do Porto, referente ao seu 67.^o anniversário.

É notável a actividade desta conceituada companhia de seguros. A sua receita total atingiu a importância de Esc. 4.559.188\$14, o que representa um aumento de 848.031\$42 em relação ao exercício anterior, tendo-se as reservas elevado a Esc. 5.311.427\$77. Os lucros líquidos atingiram a soma de Esc. 516.541\$14.

Os nossos agradecimentos pelo exemplar oferecido.



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

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

EFEMERIDES

1888

(Continuação)

1938

1922

16 de Março.

Dentre as nacionalidades que se formaram em virtude da guerra destaca-se pelo interesse que manifesta em estreitas relações com as outras nações a República Tcheco-Slovaca.

1 de Abril.

Continua sendo uma das maiores preocupações do Governo espanhol a regularização económica das Companhias dos Caminhos de Ferro.

16 de Abril.

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Estado húngaro resolveu electrificar uma rede, na extensão de 1.400 Kilómetros em diversos sentidos, em convergência à capital de Budapeste.

1 de Maio.

A Alemanha propõe-se electrificar as suas linhas ferroviárias num prazo relativamente curto.

16 de Maio.

O Governo da România abre um importante crédito destinado à construção de uma grande fábrica de locomotivas e *vagons*, por conta do Estado.

— Foi inaugurado em Londres, com toda a solenidade, a maior estação dos Caminhos de Ferro do Mundo: Waterloo, no terminus dos Caminhos de Ferro do Sudueste.

1 de Junho.

Foram restabelecidos os combóios expressos entre Madrid e Barcelona.

— A Companhia do Caminho de Ferro Central de Aragão adquiriu recentemente a linha de Saragosa a Carmena.

16 de Junho.

Estão muito contentes os povos dos concelhos de Viana e Porto, pelo facto de já ter sido aprovada oficialmente a construção da linha, que era a sua antiga e justificada aspiração.

1 de Julho.

A nova linha de Portimão a Lagos compreende as seguintes estações: Portimão, Alvôr, Odeaxere, Mexilhoeira e Lagos.

16 de Julho.

Inaugurou-se o serviço de passageiros no troço da linha de Santo Amaro a Chaves da linha de Régua a Chaves.

1 de Agosto.

Com toda a solenidade, inaugurou-se o troço da linha Portimão a Lagos.

16 de Agosto.

A «Gazeta» declara publicamente como é desoladora a situação das empresas ferroviárias, as quais se acham a braços com uma crise temerosa.

1 de Setembro.

Está quasi concluído o último pilar da ponte sobre o Sado em Alcácer do Sal.

— Realizaram-se recentemente em Paris experiências de utilização de automotoras a essência em combóios ligeiros as quais deram excelentes resultados.

16 de Setembro.

Anuncia-se que no próximo mês deve ser inaugurada a escala por Lisboa dos vapores da linha Bordéus-Casa Blanca, que passarão a fazer um serviço comum com o Sud-Express. Assim os passageiros terão dois dias de economia de Marrocos a Paris.

1 de Outubro.

A folha oficial publica um decreto, segundo o qual é autorizada a elevação de 500 % das sobretaxas actuais, que eram de 300, o que representa o aumento de 50 % dos preços de transporte em Caminhos de Ferro.

16 de Outubro.

Com o fim de baratear tanto quanto possível os preços dos transportes, as Companhias Norte-Americanas estão introduzindo importantes inovações no seu material circulante.

1 de Novembro.

A Estação de Marvão passa a denominar-se Marvão-Beirã.

— É voz corrente tornar-se necessária a construção da linha de Setil a Peniche, especialmente o troço de Setil às Caldas, para ligação das linhas de Leste e Oeste.

16 de Novembro.

Prosseguem as reparações na Ponte Maria Pia, embora seja de solidez o seu estado de conservação.

1 de Dezembro.

Vai reunir brevemente em Valência del Cid, a conferência das direcções dos Caminhos de Ferro franceses, espanhóis e portugueses, para as pautas do Tráfego Internacional.

16 de Dezembro.

Está concluído o assentamento da via, na linha Oeste, que ultimamente se tinha iniciado entre Cacém e Tôrres Vedras, e em que foram empregados carris de 18 metros e de 40 quilos.

1923

- 1 de Janeiro.* Depois do armistício as taxas ferroviárias começam a alterar de preço. Pedem-se providências.
- 16 de Janeiro.* A Companhia da Beira Alta mandou construir em Vilar Formoso um excelente hotel.
- 1 de Fevereiro.* Acha-se quasi concluída a construção do Caminho de Ferro de Léon a Matalanca.
- 16 de Fevereiro.* Falece o antigo funcionário da Companhia Portuguesa Carlos Castellano. O seu funeral constituiu uma grandiosa manifestação de pesar e de saúde.
- 1 de Março.* Morre o sr. general Justino Teixeira, considerado patriarca dos Caminhos de Ferro Portugueses.
- 16 de Março.* Diz um jornal espanhol que a Companhia dos Caminhos de Ferro Cantábrico projecta fundir-se com a sua congénere das Astúrias.
- 1 de Abril.* Vai ser feita a reforma da regulamentação ferroviária nos Estados Unidos.
- 16 de Abril.* A Direcção dos Caminhos de Ferro Suíços tem concluído o seu plano de electrificação das linhas de Toxaldo.
- 1 de Maio.* A Comité da Comissão de Comunicações e Trânsitos da Sociedade das Nações reuniu para dar começo da redacção do Convénio Geral sobre o regimen internacional dos Caminhos de Ferro.
- 16 de Maio.* Ficam sepultados os restos mortais do estadista sr. António Alfredo Barjona de Freitas.
— Cobre-se hoje de crepes a «Gazeta dos Caminhos de Ferro». É porque morre o seu Director sr. L. de Mendonça e Costa.
— Prosseguem os trabalhos do ramal de Viana do Castelo à Doca.
- 1 de Junho.* Toda a imprensa do país se refere à missa sufragando a alma do Director da «Gazeta».
- 16 de Junho.* O pedido de locomotivas e *vagons* pela Companhia Nacional, afim de lhe serem fornecidos pelas reparações da Alemanha, foi referendado pelo Governo Central.
- 1 de Julho.* Acham-se concluídas as obras na estação do Rossio.
- 16 de Julho.* Prossegue o renovamento da via da linha da Beira Alta até ao apeadeiro de Abrunhosa.
- 1 de Agosto.* Tem sido grande o número de pedidos de ferroviários francezes para se alistarem como voluntários para servirem na região do Ruhr.
- 16 de Agosto.* O Governo Francês aprova a primeira parte da classificação de rédes de Midi a Orleães.
- 1 de Setembro.* Inaugura-se, com toda a solenidade, a linha férrea do Barreiro a Seixal, da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.
- 16 de Setembro.* Vão começar os trabalhos de construção do prolongamento da linha de Caminha a Lousã.
- 1 de Outubro.* Faleceu o sr. Alfrêdo Gérard, distinto engenheiro francês, adjunto da Direcção dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha.
- 16 de Outubro.* Inaugurou-se oficialmente o Caminho de Ferro Eléctrico que confina em Cercedilha.
- 1 de Novembro.* Mais um verdadeiro amigo da família ferroviária deixou de existir: Dr. Ariosto de Moncada.
- 16 de Novembro.* Por iniciativa de alguns engenheiros e empregados dos Caminhos de Ferro de S. Paulo (Brasil) fundou-se uma escola prática para ferroviários em curso, para maquinistas, operários, telegrafistas e escripturários.
- 1 de Dezembro.* Foi concedido nos termos da lei à Companhia da Póvoa o distendioso trôço da Boa Vista à Trindade.
- 16 de Dezembro.* Entre as Direcções dos Caminhos de Ferro da Letónia e da Lituânia foram estabelecidos acordos especiais para o restabelecimento do tráfego entre a Rússia e a Alemanha.

1924

- 1 de Janeiro* Foi inaugurado um combóio extraordinário, diário, entre Paris e Bruxelas.
— Os Caminhos de Ferro Chilenos vão ser electrificados.
- 16 de Janeiro.* Em Espanha são criados os tribunais de Trabalho Ferroviário, destinados a solucionar todas as questões que se suscitam entre o pessoal das empresas e as respectivas administrações.
- 1 de Fevereiro.* Inaugura-se o ramal de via reduzida da Martigança à Batalha.
- 16 de Fevereiro.* Nos meios científicos estuda-se o problema da utilização do ar comprimido nas locomotivas em substituição do vapor de água.
- 1 de Março.* A imprensa Espanhola e Portuguesa refere-se com insistência ao projecto de construção de um caminho de ferro que, prolongando a partir de Serpa ou Rios a linha do Sueste, estabeleça a ligação directa de Lisboa com Sevilha em substituição do longo circuito por Badajoz.
- 16 de Março.* Efectuaram-se recentemente com o melhor êxito as experiências de electrificação da linha do Porto de Pajares, entre as estações de Ujo e Campomanes (Oviedo).

1 de Abril. A «Gazeta» dedica o seu editorial à memória do seu antigo Director L. de Mendonça e Costa, uma energia inquebrantável que jamais poderá inteiramente suprir-se.
— Abriu ao serviço público o ramal de Viana-Doca, da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

16 de Abril. Recomeçaram os trabalhos de electrificação dos Caminhos de Ferro Belgas, que foram suspensos por causa da guerra.

1 de Maio. Acha-se concluída a electrificação da linha principal, da via larga, do Valparaíso a Santiago.

16 de Maio. Foi aberto à exploração na província de Cuenca um *tramway* aéreo florestal, mandado construir pelo Estado.

1 de Junho. Projectam-se duas obras grandiosas em Lisboa e parecem serem acarinhadas nos meios oficiais: o Metropolitano de Lisboa e a ponte sobre o Tejo.

16 de Junho. A Companhia Nacional espera receber em breve a encomenda que fez, de 20 carruagens, 60 *wagons* e 2 locomotivas para melhorar os seus serviços de exploração das linhas da Foz-Tua a Bragança e ramal de Vizeu.

1 de Julho. O Parlamento inglês autorizou um crédito de 70 mil libras por ano, para pagamento das viagens dos deputados, entre Londres e as terras das suas residências.

16 de Julho. É reintegrado no seu cargo de director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste o engenheiro sr. Plínio Silva.

1 de Agosto. Vão bastante adeantados os trabalhos de electrificação da linha do Cais do Sodré a Cascais, explorada pela Sociedade Estoril.

16 de Agosto. Foi aprovado o projecto apresentado pela Companhia Portuguesa para a construção de casas para habilitação do seu pessoal na Estação do Entroncamento.

1 de Setembro. O Govêrno aprova um projecto de alterações da estação de Caldas da Rainha, apresentado pela Companhia Portuguesa.

16 de Setembro. O sr. Ministro do Comércio autorizou os estudos da construção do ramal de via reduzida da Lousã a Poiães.

1 de Outubro. Mais uma vez aparece a «Gazeta» enlutada: Morre o ilustre Engenheiro sr. Vasconcelos Pôrto, que era um verpadão mestre em assuntos de material de Caminhos de Ferro.

16 de Outubro. A Companhia Portuguesa já tem em serviço activo dos combóios de mercadorias as novas máquinas Hensshell, adquiridas na Alemanha

1 de Novembro. A Câmara dos Deputados Francesa aprovou o projecto de anistia aos ferroviários que tinham sido demitidos em consequência da greve que teve lugar em 1920.

16 de Novembro. Por conta das reparações Alemãs deve chegar brevemente parte do material para as Companhias da Beira Alta e Nacional.

1 de Dezembro. A Companhia da Beira Alta está procedendo à renovação da via entre as estações da Pampilhosa e Guarda.

16 de Dezembro. Embarcaram recentemente em Hamburgo, com destino a Angola, mais 10 locomotivas e seus competentes *tenders*, por conta das reparações alemãs.

1925

1 de Janeiro. Foi concluído o acôrdo entre a Jugoslávia e a França, de combinação com a Suíça e Áustria, como países de trânsito.

16 de Janeiro. Há uma vaga de maldição. Morrem, num curto espaço de tempo, os srs. Dr. António Sardinha, redactor principal da «Monarquia»; dr. Anibal Soares, director do «Correio da Manhã» e José Adolfo de Melo e Sousa, conselheiro do Estado.

1 de Fevereiro. Os trabalhos já iniciados da linha do Norte, em Campolide, encontram-se quasi no seu terminus.

16 de Fevereiro. Toma-se conhecimento da morte do antigo director geral da Companhia Francesa de P. L. M. M. Gustave Noblemaire.

1 de Março. Inauguram-se os trabalhos do Vale do Cávado, cuja linha termina na Póvoa de Varzim.

16 de Março. Foi abonada a quantia de 1.500 contos com destino às obras na via e construção nas linhas do Sul e Sueste.

1 de Abril. A Companhia Inglesa da L. M. S. R. montou em Wolverton novas oficinas para a construção de *wagons* de 12 toneladas de carga.

16 de Abril. Vai ser electrificado o trôço da linha de Bilbao a Algorta do Caminho de Ferro de Santander a Bilbao.

1 de Maio. Morrem por desastre de aviação, o tenente Pisara e Mário Barros jornalista.

16 de Maio. Prossegue a construção duma linha que ligue o Caminho de Ferro de Taclira ao de Cucutá.

1 de Junho. Vão ser sensivelmente melhorados os serviços na linha dos Caminhos de Ferro do Estado.

16 de Junho. Foi inaugurada festivamente a ponte ferroviária de Alcácer do Sal.

1 de Julho. Morrem dois distintos funcionários da Companhia Portuguesa: Joaquim António Valente e Manuel de Jesus Pires.

16 de Julho. Estão sendo beneficiados com importantes melhoramentos os apeadeiros da linha de Coimbra.

(Continua)

Tinta Anti-Corrosiva

CARSON'SA tinta mais resistente para tôdas as obras
de **GRANDE ENGENHARIA**

DEPOSITÁRIOS

MARIO COSTA & C.^A L.^{DA}Rua do Almada, 30-1.^o e 2.^o — PORTO — Telefone 2571**Fábrica de Papel da Abelheira****TOJAL — LOURES****Papeis de todos os tipos**DEPÓSITOS { RUA DA ALFANDEGA, 156/158 — LISBOA
{ RUA DOS CLÉRICOS, 6 — PORTO**JOAQUIM RAMALHO**

TELEFONE 2 8421

Compra e venda de Propriedades
Recebimentos de Rendas, Hipotecas e Trespases
Comissões e Consignações**ROSSIO, 93, 1.^o D.****MANUAL
DO
VIAJANTE
EM
PORTUGAL**

Telefone 20158

**A 7.^a edição a sair
em 1940**

Rua da Horta Sêca, 7 - LISBOA

ESPECTACULOS

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21,45 — «Um caso sério...».
TRINDADE — 21,45 — «O príncipe herdeiro».
AVENIDA — 21,45 — «Consciência».
APOLO — 21 e 23 — «Lá vai Lisboa».

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Diabo loiro».
POLITEAMA — 21,30 — «O dragão do mar».
TIVOLI — Sempre estreias.
OLIMPIA — 15 às 0 horas — «Diz que me queres».
SÃO LUIZ — Bons filmes.
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 Elisio, C. V.
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
REX — Filmes de grande agrado.
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.
CINE ROSSIO — Programas variados.
CINEMA RESTAURADORES — Restauradores.
CINE ORIENTE — Avenida General Roçadas.
EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 63.
CINE BÉLGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Rêgo).
MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.
JARDIM-CINEMA — Avenida Pedro Álvares Cabral.

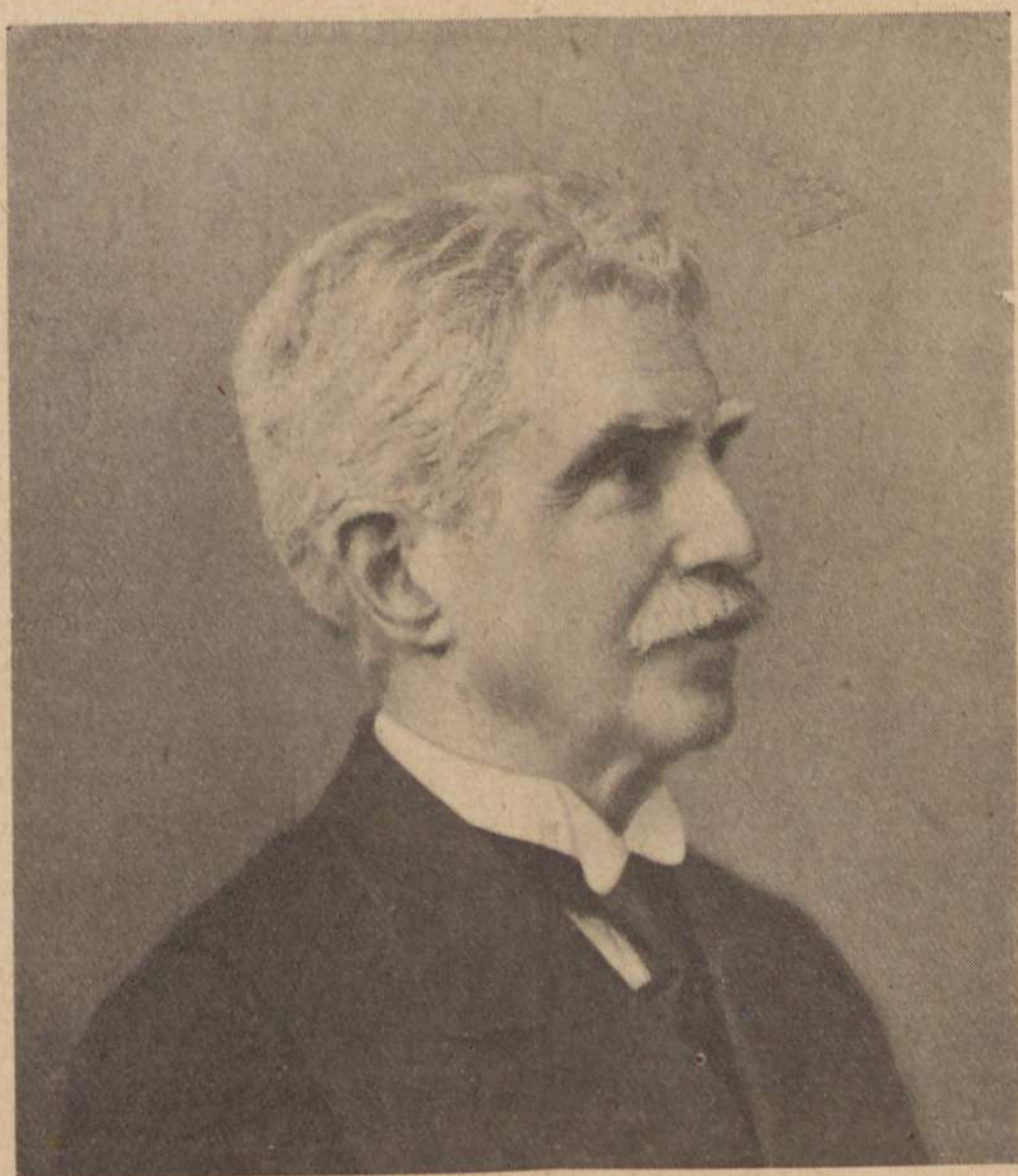
JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

UM CONCURSO FORMIDÁVEL

O nosso colega *Os Ridículos*, o popular bi-semanário humorístico da capital, organiza neste momento um interessante concurso, que, certamente, está destinado ao maior êxito.Intitula-se *Grande Concurso dos Pesadelos* esta iniciativa de *Os Ridículos* e destina-se, numa interessante «charge» ao *Concurso dos Sonhos*, do jornal *O Século*, a distribuir imensos e valiosos prémios, cuja soma já atinge o valor de algumas dezenas de milhares de escudos!

Pela simplicidade, originalidade e graça do Concurso, podemos afirmar que constituirá um grande triunfo para o popular jornal alfacinha.

Aquele nosso colega aceita assinaturas especiais pelo tempo do certame (25 números) a 10 escudos e com direito a uma caderneta grátis.



ENGENHEIRO J. FERNANDO DE SOUSA