

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

Engenheiro J. Fernando de Sousa. — Sousa Júnior. — O Caminho de Ferro de Benguela em 1938, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — Ainda as nossas Bôdas de Oiro. — O problema nacional ferroviário e a coordenação dos transportes. — O «Sempre Fixe» foi visitado pelo seu antigo comandante General Raúl Esteves, actual director da Arma de Engenharia, por C. O. — Espectáculos. — Imprensa. — A Estação Termal de Mont-Dore. — Há quarenta anos. — Caminhos de Ferro da Beira Alta. — «Capotes Brancos» — Parte oficial. — O «Sud-Express» deve ser restabelecido êste mês. — Publicações recebidas. — Grupo Desportivo «Atlantie». — Efemérides.

1 9 3 9

ANO 51.^o

1 DE JUNHO

NÚMERO 1235

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRETORES

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

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA

ARMANDO FERREIRA

ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

Engº M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

Dr. ALFREDO BROCHADO

ANTÓNIO GUEDES

JOSÉ A. DA COSTA PINA

ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA

General RAÚL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO

Capitão HUMBERTO CRUZ

Engenheiro AVELAR RUAS

ANTONIO MONTEZ

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON

Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . . 30\$00

ESTRANGEIRO (ano) £ . . . 1.00

FRANÇA () fr. ^{os} 100

ÁFRICA () . . . 72\$00

Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00

Número avulso. 2\$50

Números atrasados. 5\$00

ENGENHEIRO

FERNANDO DE SOUSA

Na terça-feira, 30 de Maio, o nosso querido amigo e director, sr. Engenheiro Fernando de Sousa, completou 84 anos de idade.

É com alegria que registamos o facto. O ilustre engenheiro, a quem o país deve assinalados serviços, encontra-se na posse duma excelente saúde e dum espírito lúcido, como se estivesse ainda na quadra e na pujança dos cincuenta anos.

Jornalista dos mais iustos da Imprensa portuguesa de todos os tempos, e engenheiro muito culto, o sr. Fernando de Sousa é uma das mais altas competências em assuntos ferroviários. Em «A Voz», de que é também Director, e na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», onde há quarenta anos nos vem dando a honra da sua abalizada colaboração, os mais complexos problemas da sua especialidade têm sido examinados com desassombro e imparcialidade crítica, com aquêle desassombro que é uma prova eloquente do seu carácter inflexível e com aquela imparcialidade crítica, que tanto o distingue e o impõe ao respeito de todos os seus amigos e até dos seus próprios adversários.

O engenheiro Fernando de Sousa é uma das grandes figuras do nosso país, pelo seu alto relevo moral e pela sua competência técnica.

Deus queira que por muitos anos ainda se conservem o seu vigor físico e a juventude admirável do seu espírito de lutador, para alegria de quantos têm o favor e o prazer do seu convívio e para brilho desta publicação, de que é colaborador há quarenta anos e director há quinze. Ad multos annos!

 General Raúl Esteves

Acompanhado do nosso presado amigo capitão Mário Costa, parte no dia 3 para Paris em serviço do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses o sr. General Raúl Esteves, ilustre Inspector da Arma de Engenharia.

 SOUSA JÚNIOR

Tomou há dias posse do seu cargo de funcionário do quadro da Secretaria da Assemblea Nacional, o nosso querido amigo e distinto camarada da Imprensa, António José de Sousa Júnior, que deixou, por esse motivo, o quadro do Ministério das Finanças, de cuja direcção geral da Fazenda Pública fazia parte.

A Sousa Júnior, amigo lealíssimo e camarada modelar, apresentamos às nossas mais vivas felicitações pela posse do seu novo lugar, onde conquistará novas simpatias e amizades.

O CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA EM 1938

Pelo Engº J. FERNANDO DE SOUZA

Mais um ano decorrido de exploração da linha férrea mais importante nas nossas províncias ultramarinas. O Caminho de Ferro de Benguela foi suscitado pela fecunda iniciativa e tenacidade infatigável de Sir Robert William, que se compenetrou da importância de uma linha de penetração do pôrto do Lobito ao coração do continente negro, à rica região das minas de Katanga e empreendeu a sua construção, com a bitola normal africana de 1^m,06, que partindo do Lobito e passando por Benguela, subisse ao planalto e fôsse até à nossa fronteira.

Houve um ministro de vontade firme e vistas largas, Teixeira de Sousa, que se não deixou intimidar pelos enredos oposicionistas e fez a concessão sem auxílio do Tesouro.

A lei de 17 de Agosto de 1899 autorisara o Governo a construir um caminho de ferro de Benguela à fronteira. Para isso crearam-se receitas pela imposição de várias sôbretaxas alfandegárias e tributárias, cuja cobrança começou em 1900.

A receita obtida até 30 de Junho de 1902 apenas somou 827 contos. Reconheceu-se pois que era insuficiente pela aplicação directa para a construção de tão extensa linha.

Resolveu o Governo empreender a construção em vista da importância da linha, o que foi determinado por decreto de 20 de Outubro de 1900, fixando-se a data de 1 de Janeiro de 1901 para o começo dos trabalhos.

Outro decreto de 13 de Novembro de 1902 confiou a uma Comissão especial a construção em condições económicas podendo descer a 75^m os raios das curvas.

Em 28 de Novembro de 1902 foi felizmente promulgado o decreto que aprovou o contrato da mesma data da concessão a Robert Williams sem subvenção nem garantia de juro. Apenas se dava o direito de pesquisar e explorar os jazigos mineiros numa zona de 120 quilómetros do cada lado da linha.

O concessionário organizaria uma companhia portuguesa de cujo capital seria entregue ao Governo 10 % em acções liberadas.

Eram concedidas várias isenções de direitos. Autorizava-se a construção de uma ponte-caes no pôrto do Lobito. Os raios mínimos das curvas foram fixados em 100^m, os declives máximos em 25^{mm}. Fixavam-se as tarifas máximas. Foi activamente empreendida a construção.

Depois de um período de activa construção, que a grande guerra fez paralizar, conseguiu-se levar a linha à fronteira com a extensão total de 1.347 quilómetros em 1929, ligada com todas as outras linhas da África do Sul.

A inauguração do último trôço fez-se nesse ano com tôda a solenidade.

Sir Robert Willians, que descobrira os riquíssimos jazigos de cobre de Katanga e ligara o Congo Belga com o caminho de ferro do Cabo ao Cairo, compreendera a importância do encurtamento do trajecto para o mar, pelo aproveitamento do magnífico pôrto do Lobito como testa de um caminho de ferro de penetração até às minas.

A linha atinge nos primeiros 320 quilómetros a altitude de 1.955^m.

Em 1908 abriram-se os primeiros 197 quilómetros. Em 1911 chegou-se ao km 360, em 1912 até o Huambo (km 426), em 1913 até Chinguar (km 519).

Só em 1920 pôde recomeçar a construção. Em 1924 chegou a exploração a Silva Pôrto (km 627). Em 1925 chegou-se ao Quanza (km 725). Em 1928 abriu-se até ao km 1.150 e chegou a linha à nova fronteira. Em 1929 fez-se a inauguração com grande solenidade com a presença do Ministro das Colónias, Governador de Katanga e o primeiro Ministro

PRODUÇÃO

da Rodésia. Esteve presente o Duque de Connaught.

* * *

Vejamos agora os resultados da exploração da linha completa com 1.347 quilómetros:

Anos	EM CONTOS			EM ESCUDOS			
	Receitas	Despesas	Rendi- mento líquido	Rendi- mento total por quilómetro	Rendi- mento líquido por quilóme- tro	Despesa por quilómetro	Coefi- ciente
1930	28.937	24.067	4.871	21.482\$	3.616\$	17.867\$	0,831
1931	27.028	24.782	2.245	20.065\$	1.667\$	18.398\$	0,916
1932	26.361	21.520	4.841	19.570\$	3.594\$	15.976\$	0,816
1933	26.174	23.590	2.584	19.431\$	1.918\$	17.513\$	0,901
1934	24.801	21.229	3.572	18.422\$	2.652\$	15.760\$	0,855
1935	24.432	21.026	3.406	18.138\$	2.529\$	15.609\$	0,860
1936	28.030	19.481	8.550	20.809\$	6.347\$	14.462\$	0,695
1937	45.291	28.175	17.116	33.624\$	12.707\$	20.917\$	0,622
1938	39.722	29.549	10.174	29.470\$	7.553\$	21.937\$	0,744

Como se vê por êste mapa as receitas do tráfego atingiram em 1930 29.000 contos, desceram a 24.000 em 1933 mas subiram depois rapidamente a 45.291 em 1937.

Vejamos agora os resultados da exploração de 1938.

As receitas baixaram a 39.722 contos, menos 5.568 que em 1937, ano de receitas máximas.

Essa diferença proveio da diminuição do tráfego do minério de Katanga, menos 26.809 toneladas e 6.479 contos.

O tráfego nacional de mercadorias teve o aumento de 34.064 toneladas e 824 contos de receita e no internacional p. v., houve mais 2.951 toneladas e 684 contos de receita a compensar em parte a diminuição do tráfego de minérios.

As despesas aumentaram 1.373 contos. Deve-se notar que as despesas ordinárias foram apenas de 22.308, a que se juntaram, como no ano anterior, 7.150 contos para o fundo de renovações.

Esse fundo ficou elevado a 23.106 contos, dos quais saíram 2.164 para trabalhos executados em 1938. O saldo para 1939 foi de 20.943 contos.

As despesas de exploração em África juntaram-se 1.577 contos da Administração em Lisboa e 1.094 do Comité de Londres. O saldo que ficou de todas as receitas do tráfego e fora do tráfego na importância de 7.877 contos

reverteu para o fundo de amortização das obrigações.

As receitas fora do tráfego somaram 2273 contos na África e 375 na Europa.

As receitas de passageiros somaram 3.004 contos obtidos de 196.594 passageiros, número em que entram os indígenas por 118.080.

A G. V. teve 5.589 toneladas e 1.564 contos de receita.

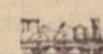
Em p. v. houve 382.738 toneladas incluindo 69.885 de transportes de serviço. A receita foi de 32.881 contos.

O tráfego internacional, incluindo o minério, foi de 77.355 toneladas e 15.572 contos de receita.

Apesar de incluídos nas despesas 7.150 contos para o fundo de renovação, o coeficiente de exploração foi apenas 0,744.

É de esperar que tanto o tráfego interno como o internacional continuem a crescer, melhorando os resultados da exploração, já hoje lisonjeiros, a que se junta a benéfica influência que essa extensa linha de penetração exerce já na economia da província.

O relatório presta justa homenagem à memória do fundador da Companhia Sir Robert Willians, falecido no ano findo.



Ainda as nossas Bôdas de Oiro

O nosso preso colega de Ponta Delgada *Correio dos Açores*, da actual direcção do nosso querido amigo Cicero de Medeiros, referiu-se, recentemente, ao número extraordinário da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, comemorativo do nosso 50.^º aniversário, nos seguintes termos:

«Comemorou, há pouco, as suas «Bôdas de Oiro», a revista *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, fundada em 1888 por Mendonça e Costa. Lembrando o facto, digno de relêvo, apresentou-se a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* com um número especial de 100 páginas, de aspecto gráfico sugestivo e impecável e ilustrado com profusa colaboração literária e artística.

Felicitando o brilhante camarada da Imprensa Continental por êste aniversário, e desejando-lhe uma longa e próspera vida, endereçamos ao seu digno director, o brilhante jornalista Carlos d'Ornellas, os nossos efusivos cumprimentos.»

Agradecemos ao *Correio dos Açores* a amabilidade da notícia e dos seus cumprimentos.

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)

«Reducam-se as tarifas e melhorem-se os serviços e o tráfego não abandonará o caminho de ferro; tornar-se-á pelo contrário mais intenso e chegará para todos.»

Esquecem êsses paladinos da livre concorrência que o tráfego não cresce indefinidamente; que a redução de tarifas — aliás aconselhável em certos casos e as companhias as estão praticando prudentemente — origina perda de receita no tráfego já adquirido e que nem sempre é compensada, enquanto é certo o aumento de despesa de transporte.

É indispensável ter noção clara e exacta do que são as tarifas e dos elementos determinantes das suas taxas.

Na minha conferência de 28 de Abril desenvolvi êsse ponto, o que agora é impossível fazer. Limitar-me-ei pois a recordar os tópicos do assunto.

Essência jurídica e económica das tarifas

«Não podem os caminhos de ferro estipular, para cada transporte, o preço conforme o seu valor, o que seria complicado e dificilmente conciliável com a igualdade de tratamento própria de um serviço público.

«Os preços constam, pois, de tarifas, tipos genéricos de contratos, aplicáveis aos transportes em igualdade de circunstâncias.

É prejuízo assás generalizado que as tarifas devem ser simples e uniformes e fixar taxas o mais baixas possível, o que desenvolve o tráfego e melhora as receitas.

«Poderia a remuneração do transporte ser obtida pelo imposto, que generalizaria a distribuição dos encargos de um serviço público por toda a Nação.

«Assim sucede, por exemplo, com a instrução gratuita. É porém mais razoável que os encargos dos transportes recaiam proporcionalmente sobre os que os utilizam.

«Só quando a receita da aplicação das tarifas é insuficiente e estas se não podem agravar sem exceder o valor económico do transporte, tem o Estado de intervir com auxílio, a que ocorre o imposto.

«Juridicamente, o preço do transporte é a justa remuneração do serviço económico prestado, que permite a deslocação, com vantagem,

da mercadoria dos centros de produção para os de consumo. Como já afirmei, não representa concessão graciosa do Estado. Pertence legitimamente ao transportador para ocorrer ao custo da operação e respectivos encargos do capital.

«No caso de concessão, pertence ao concessionário, obrigado a manter em bom estado as linhas e o material circulante, e proceder às renovações necessárias, a efectuar os transportes.

«Há ainda que fazer as obras complementares exigidas pelo desenvolvimento do tráfego e aperfeiçoamento dos serviços e que satisfazer os encargos de juro e amortização do capital. É preciso ainda constituir um capital circulante representado por material de consumo em depósito e por quantias precisas para pagamento das despesas correntes sem recurso ao crédito.

«Só quando a receita líquida excede todos êsses encargos, ou em casos excepcionais impostos pelas conveniências públicas e mediante compensação, se admite redução de tarifas.

«Pode até ser preferível, em vez dela, a aplicação dêsses excessos a fins de utilidade pública, tais como a construção de novas linhas e melhoramentos dos existentes.

Elementos das taxas: custo do transporte e portagem Limites e reduções das taxas. Bases de tarificação e classificação

«Importa recordar sumariamente os elementos constituintes das taxas das tarifas e as leis económicas da sua fixação,

«Um transporte tem determinado valor económico, representado, para a mercadoria, pela diferença de valor no ponto de chegada para o de partida. Desde que o custo do transporte seja inferior a essa diferença, a êsse desnível económico, independente aliás da distância em muitos casos, há vantagem para o comércio em o efectuar, logo que seja suficiente a margem do lucro.

«É êsse o preço máximo do transporte, que é impedido, se acima dêle se subir.

«O preço mínimo é o custo do transporte em cada operação, que varia e é inferior à média geral.

«O preço mínimo é o custo do transporte em cada operação, que varia e é inferior à média geral.

«O que excede êsse custo constitue lucro líquido para o transportador, com o qual acorre aos encargos enumerados.

«Êsses dois elementos do preço de transporte denominam-se custo de transporte (*prix de revient*) e portagem (*péage*) e a sua soma não pode descer abaixo do primeiro, que pouco varia, sob pena de prejuízo. A portagem varia muito, para tornar possíveis todos os trans-

portes de desigual valor económico, reduzindo-se quase a zero para certas mercadorias pobres.

«Quanto mais baixar o preço em relação ao valor económico do transporte, maior é a parte de portagem cedida ao cliente em prejuízo do transportador.

«Uma redução de tarifas abaixo do preço económico possivel não aumenta, em geral, o tráfego; só beneficia o cliente à custa da emprêsa e apenas se justifica, se é grande o lucro da exploração e deixa saldo considerável depois de satisfeitos os encargos, o que não é, infelizmente, o caso das linhas portuguesas.

«Convém, acaso, para simplificação, o preço único aplicável a todas as mercadorias?

«De modo algum.

«A tarifa única diminui o lucro realizável do transportador, tanto mais que impede os transportes de valor económico inferior.

«Pelo contrário, a multiplicidade de preços acomodados ao valor económico dos diversos transportes não impede nenhum e permite obter a máxima receita de portagens.

«A considerações análogas se presta o serviço de passageiros, cujas condições de transporte e portanto de preços variam.

É instrumento indispensável de aplicação das tarifas a classificação geral das mercadorias distribuídas pelas suas diversas classes, de modo que se evitem divergências de critério na aplicação das taxas.»

Recordei em seguida a distinção das tarifas gerais e especiais e de despesas acessórias:

«Para atender, pois, esta multiplicidade de circunstâncias diversificam-se as tarifas, tanto de passageiros como de mercadorias.

«As tarifas dividem-se em geral e especiais. A primeira corresponde às condições normais dos transportes e estipula as taxas máximas legais, que não podem ser excedidas.

«Além da tarifa geral, há tarifas especiais com reduções de preço conexas de certas facilidades, incluindo o alargamento do prazo de transporte.

«As tarifas especiais adaptam-se às circunstâncias de cada região e às particularidades do seu tráfego e por isso variam com elas, em contraposição da tarifa geral, que é uniforme para todas as empresas.

«É utopia querer uniformizar aquelas em absoluto, o que não impede simplificações deseáveis nesse sentido, como, por exemplo, a fixação de condições comuns.

«Os preços das tarifas, tanto geral como especiais, variam com a distância, salvo exceções para certas zonas a-fim-de ter em conta o valor económico do transporte, por vezes independente da distância.

«De modo geral, é esta o principal elemento de variação e para isso as tarifas são proporcionais ou, de preferência, diferenciais por diversos sistemas para reduzir as taxas aplicáveis aos grandes percursos.

«Não comprehendo a insistência com que se tornou dependente da revisão da tarifa geral a última concessão de um adicional de 10 %, imperfeito paliativo, que favorece a concorrência da camionagem e finda automaticamente ao cabo de poucos meses, ainda que durem as circunstâncias que o provocaram.

«Foi pedido unicamente na falta de providências mais largas e profundas e perante a urgência de remediar a considerável elevação do custo do carvão e dos metais por um aumento de tarifas de pronta aplicação.

«Mas que se lhe ponha por condição a revisão da tarifa geral? Que influência capital pode ter esta na situação das emprêssas?

«Todos reconhecem a necessidade de lhes dar maior liberdade de acção em vista da concorrência, que suprimiu quase o monopólio que usufruiam e tem de ser devidamente regulada. Como se modificam, na tarifa geral, os preceitos de carácter policial, que nela figuram e se inspiram nas prescrições dos diplomas fundamentais: lei de 1864 e regulamento de polícia e exploração de 1868, cuja revisão se prepara há muito?

«Quais são as bases dessa revisão de tarifas? Renuncia-se à unidade assegurada há bastante tempo?

«Porque fica fora da revisão a tarifa comum de despesas acessórias, conexa da tarifa geral e seu complemento?

«A proposta do adicional — fraco expediente temporário após tanto tempo de crise — desacompanhado de outras providências, aliás alvitadas, e a sua discussão na Assembleia Nacional, muito abaixo do notável parecer da Câmara Corporativa — elaborado com tanta proficiência pelo sr. dr. Rui Ulrich, da mais alta competência — mostraram que o problema ferroviário, a-pesar-da sua pungente acuidade, permanece sem solução eficaz e sem estudo profundo feito de acordo com as emprêssas. Nem ao menos o sistema de tarificação foi encarado com plena visão da realidade.

As tarifas perante a concorrência

«A gravidade da concorrência do automóvel ao caminho de ferro cresce de dia para dia. Minorada, é certo, para o passageiro, reverte forma caótica e desordenada para a mercadoria.

O sr. general Raúl Esteves indicou lucidamente o que o interesse nacional exige.

«Nada acrescentarei às suas considerações; apenas observarei que a redução de tarifas não remediará o mal; em muitos casos é inutil capitulação do caminho de ferro e sacrifício sem compensação.

«O seu aumento serve, quase só, para estimular uma concorrência não regulada nem fiscalizada, e por isso não determina melhoria sensível.

«Não quere isso dizer que se não deva proceder à larga revisão criteriosa, que remova embaraços e delongas, simplifique e harmonize tarifas, sem sacrificar, porém, ao prurido da unidade, receitas de valia. Há que melhorar e acelerar os transportes dos passageiros de 3.ª classe.

«Há que desenvolver por multiplas combinações o chamado transporte de porta a porta em coordenação do caminho de ferro com a camionagem, seu útil complemento.

«Essa revisão tem que ser feita, não porém de afogadilho, e outras providências a devem preceder, como são a reforma do regulamento da camionagem em coordenação com os caminhos de ferro. Urge conceder os auxílios precisos para assegurar a imediata regularização dos trabalhos de conservação das linhas e material e proceder à aquisição de material circulante.»

IV PARTE

Linhos de via estreita

A vastidão do assunto, síntese das quatro conferências, obriga a reduzir a breves considerações o estudo das linhas de via estreita, que sofrem, como as da via larga, as consequências de concorrência.

Na minha conferência de Abril mostrei como a adopção da via de 1^m,68 provocou o recurso à via de 1^m para baratear a construção e historiei o seu desenvolvimento entre nós, de modo que temos hoje 747 quilómetros em exploração.

Analisei em seguida a situação das três emprêssas existentes:

a) Companhia Nacional, que explora 185 quilómetros concedidos e 204 arrendados.

Esse arrendamento em condições ruinosas tem ocasionado grandes prejuízos, que somam cerca de 5.257 contos, em troca de ter tornado muito mais económicas a exploração.

Carece de grande renovação de via e material.

É de toda a justiça compensá-la da totalidade dos déficits injustamente suportados e auxiliá-la

na transformação e aquisição de material circulante.

b) *Companhia concessionária das linhas do Vale do Vouga*, com 179 quilómetros, chegou a ter razável saldo de exploração, mas em 1927 já teve déficit proveniente da concorrência da camionagem, sem falar nas causas de ordem geral e no pagamento ao Estado do material alemão recebido.

Entrou no período de redução de trabalho do pessoal de via e oficinas.

É aflitiva a situação de tesouraria.

A explicação está na depressão das receitas pela concorrência desenfreada da camionagem em estradas que serpenteiam ao longo da linha; no agravamento do custo do carvão e dos metais; na exigência do pagamento de 2.362 contos de material alemão, que podia ter-lhe sido entregue sem encargo, ficando desde logo propriedade do Estado. Ainda lhe falta pagar 504 contos.

Carece a Companhia de 1.150 contos para ocorrer a atraços de conservação e mais 600 para melhoramentos nas oficinas e construção de casas de guarda e outras obras. Pode-se para isso restituir-lhe o que pagou de material alemão e as despesas de estudos;

c) *Companhia do Norte de Portugal*, encontra-se, há 5 anos, entregue a uma comissão administrativa em condições que analisei detidamente em vários artigos. Tem 143 quilómetros de linhas concedidas e 36 arrendadas.

O arrendamento da linha do Tâmega deu-lhe um prejuízo inevitável de 2.242 contos até fins de 1936.

Aceitou reduções de 7.250 contos no capital com garantia de juro para as linhas que construiu. Alargou a via e material da linha da Póvoa de 0^m,90 para 1^m, e concluiu a 2.^a via da Boa Vista à Senhora da Hora.

Tudo isso causou situação difícil de Tesouraria, cerca de 10.000 contos de débitos e a interrupção das obras da Boa Vista à Trindade.

A Companhia tinha preparado um financiamento baseado na conversão das obrigações de 9 e 7 1/2 % para 5 % sem alteração da anuidade do Estado, o que dava lugar à colocação das acções em carteira e das obrigações garantidas, suficiente para pagamento integral das dívidas e conclusão do trôço já adiantado, da Boa Vista à Trindade.

Não estava em falência. Não tinha letras protestadas.

Negou-se-lhe o adiantamento, por algumas semanas, do complemento garantido de um semestre, e só mediante suprimento bancário a curto prazo pôde pagar o cupão do semestre, a despeito de todos os esforços feitos para lhe tolher os recursos precisos e atirá-la para a falência.

Por decreto de 5 de Julho de 1933 tomou o Estado conta da sua administração, sem lei que o

autorizasse, e confiou-a a uma Comissão administrativa; proibiu a assembleia geral, que devia pronunciar-se sobre a operação financeira; adiantou fundos à Comissão; mandou preparar em seis meses um acordo com os credores, que se arrastou mais de três anos, e a reforma das concessões e dos estatutos. O Estado adquiriu a baixo preço 12.000 acções em carteira, precisas para dispôr da assembleia geral e ao cabo de quatro anos reuniu esta para votar novos estatutos e as bases da reforma das concessões e para a conversão decretada das obrigações e o acordo com os credores mediante redução dos débitos a 60 e 50 %.

Entretanto deixou-se reconstruir a ponte do Ave só para via larga e não se providenciou para a independência das linhas do Minho e de Guimarães, como estava prescrito pelos contratos.

Não se remodelou a Caixa de aposentações e socorros, que impõe excessivo gravame à Companhia.

Não se concluiu o trôço da Boa Vista à Trindade, perdendo-se as receitas de quatro anos. Reduziram-se a 50 % e 60 % os créditos dos credores. Dever-se-ia restituir-lhe a importância dos déficits do Tâmega, e tornar a via independente da do Minho na ponta do Ave.

Construção de linhas

Reipo as considerações da conferência anterior:

«É certo que se impõe a prudência na construção de novas linhas para pôr termo ao isolamento dos vários grupos de via estreita. Julgo, porém, que se devem construir:

«1.^o — A linha de Viseu ao Tua, possivelmente suprida, no trôço Vila da Ponte ao Tua, pelo da Régua à Vila da Ponte e o trôço de Vila Pouca ou Pedras Salgadas a Mirandela, o que deixaria ligadas as linhas de Santa Comba a Vizeu, do Corgo, do Tua e do Vouga.

«2.^o — As linhas de Aveiro a Cantanhede e a da Arrifana ao Pôrto, que liga as do Vouga às do Norte.

«3.^o — A linha do Ave até ao Arco de Baulhe para ligação das do Minho com a do Tâmega, adiando-se, porventura, a construção do Arco às Pedras Salgadas para mais tarde.

«É grande o dispêndio a realizar no prazo de 6 a 10 anos, mas a melhoria obtida na rede seria considerável pela utilidade das linhas, embora possam ser algumas deficitárias.»

Agrupamento e fusão

São igualmente da conferência anterior as seguintes reflexões:

«É manifesta a utilidade do agrupamento de linhas com unidade de administração e redução de despesas desta e de oficinas comuns.

«É preciso, porém, que estejam ligadas. Não se agrupam racionalmente linhas, deixando-as isoladas.

«A solução simplista de obrigar ao agrupamento as três empresas existentes, como condição prévia de qualquer auxílio do Estado, é a inteira inversão da ordem que deve ser seguida frutuosamente.

(Conclue no próximo número)

O "Sempre Fixe"

foi visitada pelo seu antigo comandante

General Raúl Esteves,

actual director da Arma de Engenharia

N

O dia 18 do mês passado o director da Arma de Engenharia sr. General Raúl Esteves, passou em revista a sua antiga unidade — o valioso Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro — unidade de grande prestígio que comandou durante os vinte anos, nos momentos mais dificeis da vida política agitada e revolucionária do nosso país.

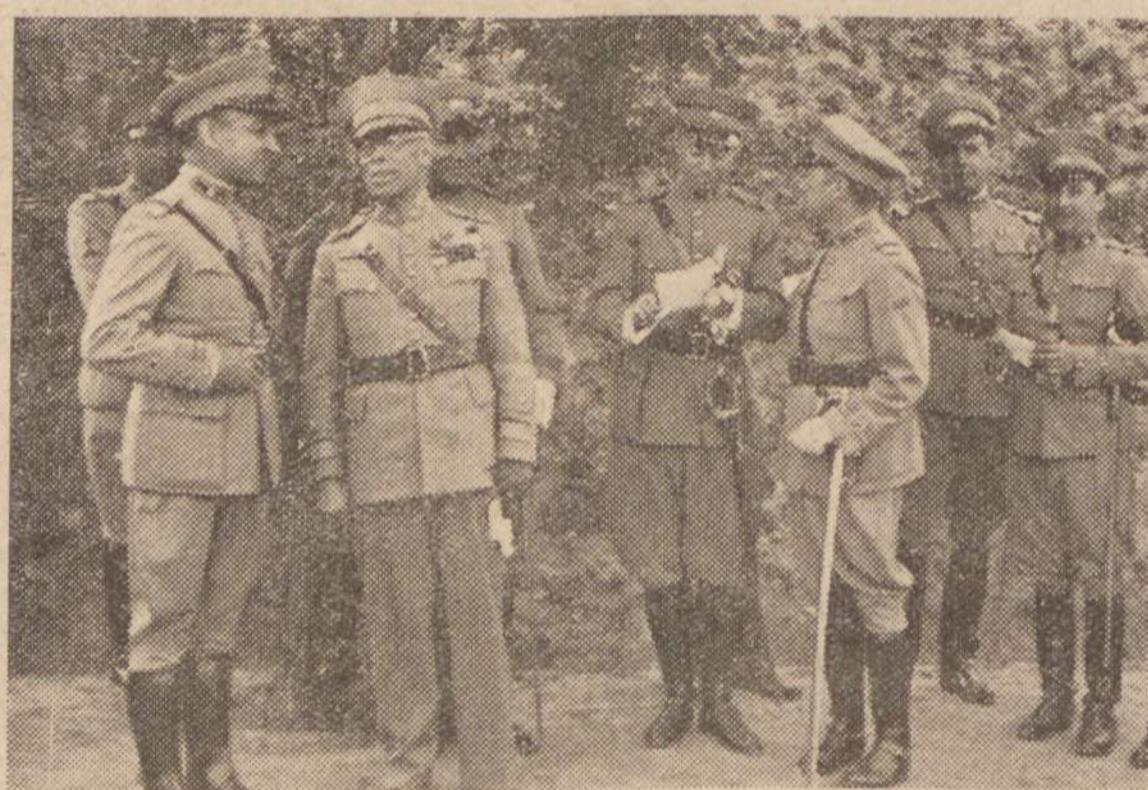
Às 10 horas chegou ao Quartel da referida unidade o ilustre oficial, acompanhado pelo capitão Oom do Vale, filho de um oficial bem distinto, falecido recentemente.

A guarda de honra ao director da Arma de Engenharia estava postada na frente da «Porta das Armas» e comandada pelo capitão Arouca, que tinha como subalternos os tenentes Garrido e Ferreira Pinto. O actual comandante do Regimento sr. coronel José dos Anjos e o segundo comandante sr. major Eduardo Pires bem como toda a oficialidade, aguardava também a chegada do sr. General Esteves, a quem transmitiu os cumprimentos da praxe, seguindo-se a Revista à referida guarda, que seguidamente desfilou, entrando a porta do Quartel.

Seguidamente, os srs. oficiais, reúnidos na Sala Nobre da briosa unidade, cumprimentaram o sr. director da Arma de Engenharia. Companheiros do antigo comandante, estavam presentes o major Cortês Lobão, capitãis Arouca, Pereira Dias e Luz, tenentes João Latino, Ferreira Pinto e José Peres Garrido. Estavam também presentes os oficiais do regimento, srs. major Eduardo Pires, major-veterinário dr. Sousa, capitãis Silva e Santa Clara da Cunha; tenentes Machado de Sousa, Simões e Molarinho do Carmo e tenente dr. Rui Freire. Ingressaram na mesma Sala os sargentos do regimento, aos quais se incorporaram os antigos músicos, que durante vinte anos fizeram parte da mesma unidade.

O actual comandante sr. coronel José dos Anjos, após um momento de silêncio, agradeceu à visita do Director da Arma e disse sentir-se feliz por ver na unidade que comanda e junto dos seus oficiais a figura marcante do «Sempre Fixe», unidade cheia de grande espírito militar, que tão nobres exemplos deu no nosso país.

O sr. General Raúl Esteves, num improviso cheio de grandeza, agradeceu as palavras dum «ca-



O sr. General Raúl Esteves tendo à sua esquerda o coronel José dos Anjos, comandante do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro e capitão Luz e à sua direita o capitão Silva e os maiores Cortês Lobão e Eduardo Pires e capitães Arouca e Latino

marada leal e oficial distintíssimo» — palavras do orador — acrescentando que se sentia felicíssimo por ver a seu lado um continuador da sua obra. Terminou desejando felicidades ao Regimento e aos actuais cooperadores do coronel José dos Anjos.

O 1.º sargento Ferreira, em nome dos seus camaradas, felicitou o sr. General Esteves pela sua promoção ao mais alto cargo do Exército, não o tendo feito há mais tempo por falta de oportunidade. Novamente o sr. General usou da palavra para agradecer as palavras que lhe foram dirigidas em nome dos sargentos e saúdou os oficiais inferiores que são os bons cooperadores da unidade.

Após esta recepção todos se dirigiram para a Parada do Quartel onde uma força de 300 recrutas sob o comando do capitão Santa Clara que tinha como subalternos os srs. tenentes Simões e Machado de Sousa, prestou as honras ao Director

(2.ª e 3.ª Escola da 7.ª Companhia); Carga e descarga de uma secção de carros de Parque, (3.ª Escola da 5.ª Companhia e 5.ª Escola da 7.ª Companhia); Condução de muares com carga a dorso, (4.ª Escola da 7.ª Companhia); Nomenclatura e montagem de arreios, (5.ª Escola da 7.ª Companhia), e Conhecimento da ferramenta de Parque, (4.ª Escola da 6.ª Companhia).

Durante todas estas demonstrações, uma charanga, chefiada pelo sargento ajudante músico sr. Sousa, executou várias marchas de guerra, incluindo a marcha antiga do «Sempre Fixe», da autoria do tenente Armando Fernandes.

Findas estas demonstrações, que foram realmente dignas de louvor, foram visitadas a repartição técnica e as aulas, enfermaria, casernas, refeitórios, barbearias, casas de banho, notando-se em todas as dependências o asseio e o bom gosto, exemplo frisante de uma unidade que soube con-



Grupo de oficiais de Sapadores de Caminhos de Ferro a maioria dos quais fez parte do antigo Batalhão que esteve na guerra

da Arma, que, acompanhado pelo comandante e segundo comandante aos quais passou em revista.

Entramos na segunda parte do programa, que foi cumprido absolutamente, ou não fosse a unidade o Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Eis a segunda parte:

Manejo de arma, (2.ª e 3.ª Escolas da 3.ª Companhia); Instrução anti-gás, (1.ª Escola da 5.ª Companhia); Sinalização ferroviária, (1.ª Escola da 6.ª Companhia); Instrução preliminar de tiro, (2.ª Escola da 5.ª Companhia); Conhecimento do material ferroviário de transporte, (2.ª Escola da 6.ª Companhia); Nós e ligações, (3.ª Escola da 6.ª Companhia); Trabalhos de assentamento de via, (4.ª e 5.ª Escola da 3.ª Companhia); Instrução preliminar de metralhadoras, (1.ª Escola da 3.ª Companhia); Exercícios de equitação, (1.ª Escola da 7.ª Companhia); Condução de viaturas hipomóveis,

quistar a simpatia dos subordinados e a garantia do bom soldado.

A terceira parte do programa foi preenchida pelo Orfeão do Regimento, também dirigido pelo sargento-ajudante Sousa, que executou: «Marcha heroica»; «No bivaque», (canção a 3 vozes); «Soldados .. vêde êssem campos», (ligeira canção com contra canto); «Portugal»; «Mal surge a luz da alvorada», e por último o Hino do Regimento, com música do tenente Armando Fernandes, antigo chefe da Banda, e versos do major Eduardo Pires.

No final foi servido na «messe dos oficiais» um magnífico «Pôrto de Honra» a que assistiram os oficiais e a Imprensa.

Fala novamente o sr. coronel José dos Anjos que, mais uma vez, se felicita por se encontrar na presença do antigo comandante de Sapadores. O sr. General Raúl Esteves agradece e brinda por

todos os oficiais do Regimento. O sr. major Cortês Lobão, figura simpática e homem sincero, diz-se autorizado superiormente a quebrar o protocolo e por isso pede para o deixarem felicitar o camarada e o amigo de sempre — General Esteves — a quem, desde longo tempo o prende uma amizade segura como homem e como oficial. Recorda o tempo da desordem em que o Regimento, sempre pronto, «arrumava» as más situações, criadas pelos maus políticos e recorda com saudade o belo espírito dos seus antigos camaradas e companheiros, hoje afastados em diversos sítios, mas que nunca abandonaram um momento só o seu bom comandante.

Sente-se feliz por que ainda existe no Regimento uma pleia de bons oficiais para prestígio e honra do exército português.

Seguidamente falou o nosso director Carlos d'Ornellas para agradecer, em nome dos jornalistas presentes, as deferências que tiveram todos os componentes do Regimento para com êles, não es-

quecendo a amabilidade de todos os oficiais e do tenente Peres Garrido que foi para com a Imprensa de uma delicadeza extraordinária.

Estava a terminar a festa quando nos apresentaram o tesoureiro do Regimento — que dizem ser na unidade o «forrêta máximo» a quem dificilmente se arranca um centavo. Mas está certo porque demonstra ser bom tesoureiro. Não queremos citar o nome para o não envergonhar, mas a piada fica.

O sr. General Raúl Esteves retira-se. Todos os srs. oficiais o acompanham à porta das Armas. Antes, porém, descobre três dos seus cooperadores dos velhos tempos, os primeiros sargentos Ramalho, Sousa e Tição, a quem dirige palavras de amizade.

O clarim toca a sentido. Quem amou a vida militar sente uma emoção grande. Tudo perfilado olhando em frente — sem mecher um lábio e sem pestanejar — aguarda a continência do Chefe.

O clarim toca à vontade. E tudo acabou, com saudade.

Um comboio militar para prova final dos cursos de especialidade ferroviária

No passado dia 26, a mesma unidade celebrou a conclusão do curso de especialidades de maquinistas, fogueiros, condutores, guarda-freios, chefes de estação, factores e manobreiros, organizando para isso um comboio militar Lisboa-Barreiro-Setúbal.

O embarque fez-se, como é de prever, na estação do Terreiro do Paço, às 11 horas e 5 minutos, hora a que já haviam chegado os convidados.

Nomes conhecidos: coronéis José dos Anjos e Carvalho Teixeira, respectivamente actual e anterior Comandante do R. S. C. F.; maiores Eduardo Pires, 2.º Comandante, Cortez Lobão e Dr. Ferreira de Sousa; capitães Pereira Dias, Frederico Arouca, Pereira Luz, Joaquim Silva, Soares e Silva, Francisco Salgueiro e Santa Clara da Cunha; tenentes Boavida Carmo, Machado de Sousa, Ramires, Subtil, Freire, Garrido e Alferes Cunha. De Sapadores de Caminhos de Ferro veio também um grupo de 60 praças prontas, composto de cabos

e soldados, e mais 20 sargentos e furrieis da mesma unidade.

Pela C. P. acompanham os srs. engenheiros Manuel Campelo, chefe de Serviço de Tracção e Baptista, e o sr. Júlio Penedo, sub-chefe do movimento.

Às 11,45 chegou a caravana à estação do Barreiro. Ali estava formado o pessoal do comboio militar, comandado pelos srs. tenentes Latino e Ferreira Pinto.

O comboio, que fez, com a maior regularidade, o percurso, dando ensejo a que sargentos, furrieis e praças revelassem a melhor preparação técnica, chegou, com inteira pontualidade, a todas as estações indicadas na «marcha» — Barreiro A, Lavradio, Alhos Vedros, Moita, Pinhal Novo, Palmela — e às 12 e 42 minutos alcançou a estação de Setúbal.

Os horários foram rigorosamente observados. Os srs tenentes Ferreira Pinto e Latino, respectivamente chefe dos maquinistas e do serviço dos condutores, conseguiram com bastante precisão os objectivos em estudo.

É curioso notar que é este o primeiro comboio que se efectua no nosso País, embora a sua realização esteja prevista no Alvará de 7 de Julho de 1886, inserto no «Diário do Governo» n.º 152 de 10 de Julho do referido ano, que diz auctorizar a então Companhia Real dos Caminhos de Ferro a construir e a explorar uma linha desde a estação de Santa Apolónia até à de Benfica.

E, por acharmos curioso, transcrevemos o seguinte:

«Hei por bem conceder à COMPANHIA REAL DE CAMI-



A chegada do comboio militar à cidade de Setúbal

NHOS DE FERRO PORTUGUESES a autorização que solicita com as clausulas e condições seguintes:

23.^a

A estação do Campo Pequeno será de 2.^a ordem, mas construída de modo que possa servir para o rápido embarque e desembarque de fortes contingentes de tropas de quaisquer armas e respectivo material de guerra.

Para esse fim, o projecto da estação e suas dependências será prèviamente submetido à aprovação do Ministério da Guerra.

A Companhia reservará para o Govêrno, pelo preço proporcional das respectivas expropriações, o terreno de que êle carecer junto dessa estação para depósito do parque da Companhia Militar de caminhos de ferro, e de quaisquer outros artigos de material de guerra, que não sejam de natureza explosiva, e bem assim poderá o Govêrno construir em qualquer tempo nessa estação, adquirindo antes o terreno preciso, quaisquer outras obras militares, e uma via de ligação para o quartel daquela Companhia.

24.^a

A Companhia concessionária obriga-se a admitir, para escola prática, o pessoal da Companhia Militar de caminhos de ferro no serviço de exploração e reparação, tanto dêste ramal como das outras linhas, que lhe pertençam ou venham a pertencer.

Enquanto êsse pessoal não estiver habilitado de modo que possa merecer pelo seu trabalho a remuneração paga pela Companhia concessionária a trabalhadores de igual categoria, os vencimentos dêsse pessoal serão pagos integralmente pelo Ministério da Guerra.

Quando êle, porém, preste serviço útil, o Ministério da Guerra pagará às praças assim empregadas os vencimentos simples de guarnição sedentária, e a Companhia Real de Caminhos de Ferro Portugueses pagar-lhe-à a diferença entre êsses vencimentos e os vencimentos dos trabalhadores civis que trouxerem trabalhos identicos.

25.^a

Quando a Companhia Militar de Caminhos de Ferro dispuser de pessoal suficientemente habilitado, a Companhia Real entregará-lhe-à, de preferência, tanto quanto o consintam as exigências dos serviços combinados, a exploração do ramal agora concedido e bem assim a do trôço de outras linhas, já concedidas ou a conceder, venham a pertencer-lhe, e que com êsse ramal constituem a circunvalação ferroviária do antigo Município de Lisboa.

Nas outras linhas a admissão do pessoal da Companhia Militar de Caminhos de Ferro, quer em serviço permanente, quer em serviço extraordinário, será puramente facultativa, e em qualquer caso regulada nas condições de remuneração prescritas na clausula antecedente com transporte gratuito do parque e respectivo pessoal, quando os serviços dêste sejam requisitados pela Companhia Real de Caminhos de Ferro Portugueses.

26.^a

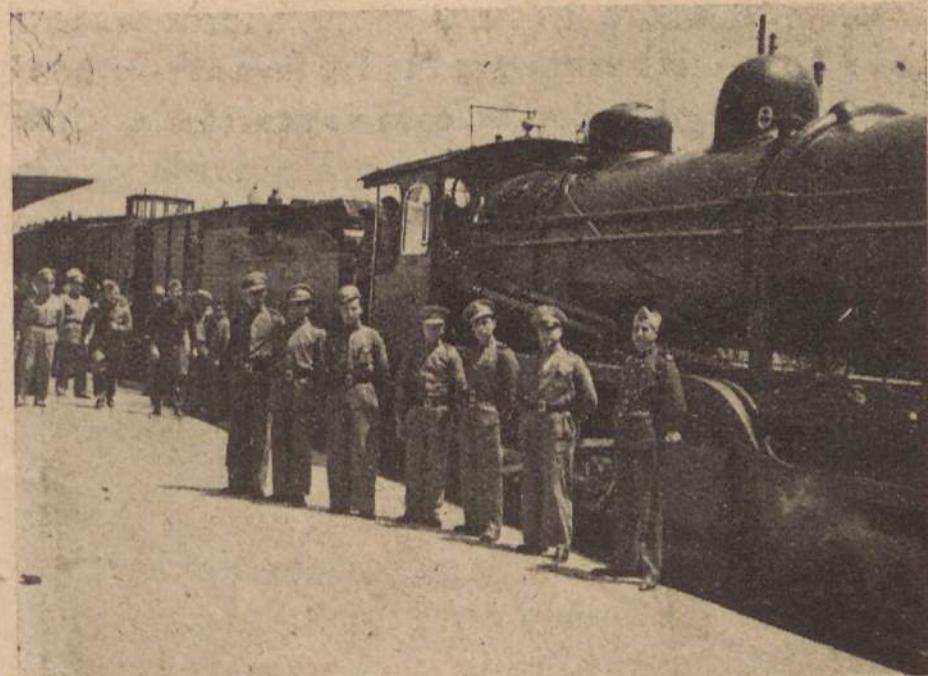
A Companhia obriga-se a transportar gratuitamente o parque da Companhia Militar de Caminhos de Ferro, sempre que ela careça de sair para êste ramal, em exercícios.

Quando careça de sair para outras linhas da Companhia Real de Caminhos de Ferro Portugueses, em exercícios de iniciativa da Companhia Militar, ou ordenados pelo Ministério da Guerra, fornecerá a Companhia concessionária a máquina e os vagões plataformas necessários para o transporte do parque, por uma tarifa não superior à tarifa mínima do serviço da mesma Companhia. Para passagem do pessoal regulará nesses casos a tarifa comum dos militares em trânsito.

Depois do desembarque, o sr. coronel José dos Anjos, comandante do regimento de S. C. F., foi cumprimentar o comandante militar de Setúbal, sr. coronel Duveus.

No Club Naval teve lugar o almôço oferecido pelos oficiais de Sapadores aos altos funcionários da C. P. e jornalistas, a que presidiu o sr. coronel José dos Anjos, que tinha à sua direita o sr. engenheiro Carlos Manito Torres, governador civil substituto da cidade de Setúbal, coronel Carvalho Teixeira, antigo ministro das Obras Públicas, Major Eduardo Pires e à esquerda os srs. engenheiros Campelo, Baptista e Júlio Penedo. São 30 os convivas.

Na série de discursos, usa da palavra, em primeiro lugar, o sr. major Eduardo Pires, que felicita todos os convivas daquela pequena festa. Faz referência ao caso, que já citámos sobre o Alvará de 1886, tece elogios à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pela maneira sempre gentil com que atende e despacha todas as pretenções de unidade de que faz parte e agradece aos jornalistas aquêle ambiente amável, traduzido nas notícias que fazem do «Sempre Fixe»; tenente Latino, na qualidade de mais antigo dos subalternos instrutores que,—referindo-se ao combóio militar—lembra que foi o sr. coronel Carvalho Teixeira o impulsor daquelas demonstrações militares e brinda pelo ilustre oficial, pela C. P., Beira Alta e Companhia Nacional; fala o major Cortez Lobão — o único oficial existente no regimento desde que Sapadores era Companhia em Cascais — e que não pode nem quer esquecer naquele momento — diz o orador — o homem que em França fez brilhar uma unidade que tem feito boa figura. Esse homem — continua o orador — é o sr. General Raúl Esteves. Termina regosijando-se por mais uma prova da sua vitalidade, mais uma pedra — diz — que o Regimento marcou nesta data. Ergue-se para falar o antigo Ministro das Obras Públicas, quando do Arrendamento das linhas férreas do Estado, sr. coronel Carvalho Teixeira. A assistência dá um ar da sua graça porque sabe que o ilustre oficial é uma figura espíritoosa, além de simpática. Na minha curta passagem pelo regimento — diz o orador — tive ocasião de apreciar as belis-



O pessoal de máquinas junto dos seus chefes
srs. tenentes Latino e Ferreira Pinto

ESPECTACULOS

IMPRENSA

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

VARIÉDADES — 20,30 e 23 — «Ribatejo».
AVENIDA — 21,45 — «Consciencia».
APOLO — 21 e 23 — «Lá vai Lisboa!..».
POLITEAMA — 21,30 — Cinema e variedades.

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Por detrás da fachada».
TIVOLI — Sempre estreias.
OLÍMPIA — 15 às 0 horas — «Herois do rancho».
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.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

REPÚBLICA

Entrou em novo ano de publicação o nosso colega «República», a quem apresentamos, pelo facto, os nossos cumprimentos.

PORTUGAL INSULAR

Recebemos um número extraordinário, com 128 páginas de texto, da publicação «Portugal Insular», dirigida pelo jornalista açoreano sr. Armando Avila. Este número, que representa um grande esforço editorial, é dedicado ao movimento de 28 de Maio e ao Arquipélago dos Açores, dando-nos um panorama vasto dos problemas e das possibilidades das formosas Ilhas.

O volume vem ilustrado com inúmeras gravuras de personalidades em evidência e das paisagens mais belas das «Ilhas das três formosuras», como as classificou o dr. Sousa Costa.

Este número do «Portugal Insular» constitue um dos mais completos e interessantes documentários que se têm publicado em serviço da propaganda dos Açores.

simas qualidades de inteligencia e espírito militar dos oficiais da unidade. Nada se teria feito se não fosse a satisfação actual do distinto comandante sr. coronel Anjos, a quem se deve o trabalho de hoje. Faz ainda várias referências especiais ao sr. engenheiro Carlos Manito Torres, à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a Carlos d'Ornellas, que, durante a sua estadia nas cadeiras do poder, o acompanhou em vários serviços profissionais. Terminada a parte séria do discurso o sr. coronel Carvalho Teixeira, num à vontade, consegue manter durante bastante tempo a assistência num convívio de boa camaradagem, não lhe faltando o espírito por bastantes vezes posto em destaque pelas constantes salvas de palmas que o interrompiam. Brinda pelos oficiais, sargentos e praças do «Sempre Fixe». O sr. coronel José dos Anjos, oficial distinto, amigo da sua farda e pessoa que adora os seus cooperadores desde o soldado ao oficial mais graduado, levanta-se para saúdar o sr. Manito Torres, como autoridade, como seu amigo dilectissimo e como companheiro da Escola Politecnica e Escola Militar; agradece ao sr. engenheiro Campêlo a sua compарênciа e aos jornalistas sempre bem dispostos a animar o esforço pelos trabalhos e defesa militar que sempre pronto para o fazer está o Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Vai falar o sr. Engenheiro Carlos Manitto Tôrres — governador civil substituto de Setúbal, antigo oficial de Sapadores e nosso querido colaborador: fala aos oficiais seus camaradas, aos ferroviários aos quais o ligam grandes laços de amizade e aos jornalistas a quem cumprimenta

salientando o nosso director que — diz o orador — tem sabido manter a obra de Mendonça e Costa, conservando em logar de destaque essa figura gloriosa do sr. Conselheiro Fernando de Sousa, jornalista de merecimento e uma das figuras de maior prestígio no nosso país. Finalisou com um brinde pelos actuais directores da *Gazeta dos Caminhos de ferro* srs. Eng.º Fernando de Sousa e Carlos d'Ornellas.

Falaram ainda os srs. major Almeida e Sousa, tenente Carmo e engenheiro Campêlo que por motivos especiais não pode deixar de agradecer todas as homenagens endereçadas à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, as quais vai transmitir às entidades superiores.

O nosso director Carlos d'Ornellas, não só em nome da direcção da *Gazeta* como também pelos jornalistas presentes, agradece aos oradores as amáveis referências feitas à sua pessoa e aos seus colegas, e ao sr. Eng.º Manitto Tôrres a delicadeza das referências feitas à mais antiga Revista portuguesa e aos seus directores, brindando pelo «Sempre Fixe».

Houve ainda referências especiais aos srs. Presidente da República, Presidente do Ministério, coronéis José dos Anjos, Carvalho Teixeira, Vaz Coelho e General Raúl Esteves, e aos srs. oficiais do Estado Maior srs. tenente-coronel Aires d'Abreu e capitão Sá Nogueira.

Terminada a interessante festa voltámos de novo à estação ferroviária de Setúbal, regressando a Lisboa com a mesma regularidade e segurança da ida.

C. O.

A Estação Termal

de Mont-Dore

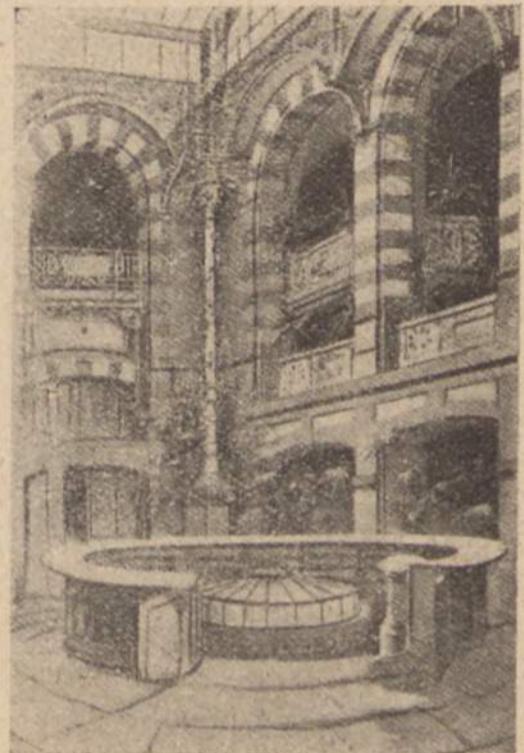
Aberta de 25 de Maio a 25 de Setembro



UM TRECHO INTERIOR
DO
MONUMENTAL EDIFÍCIO
DO
ESTABELECIMENTO TERMAL



A FONTE DOS AMORES



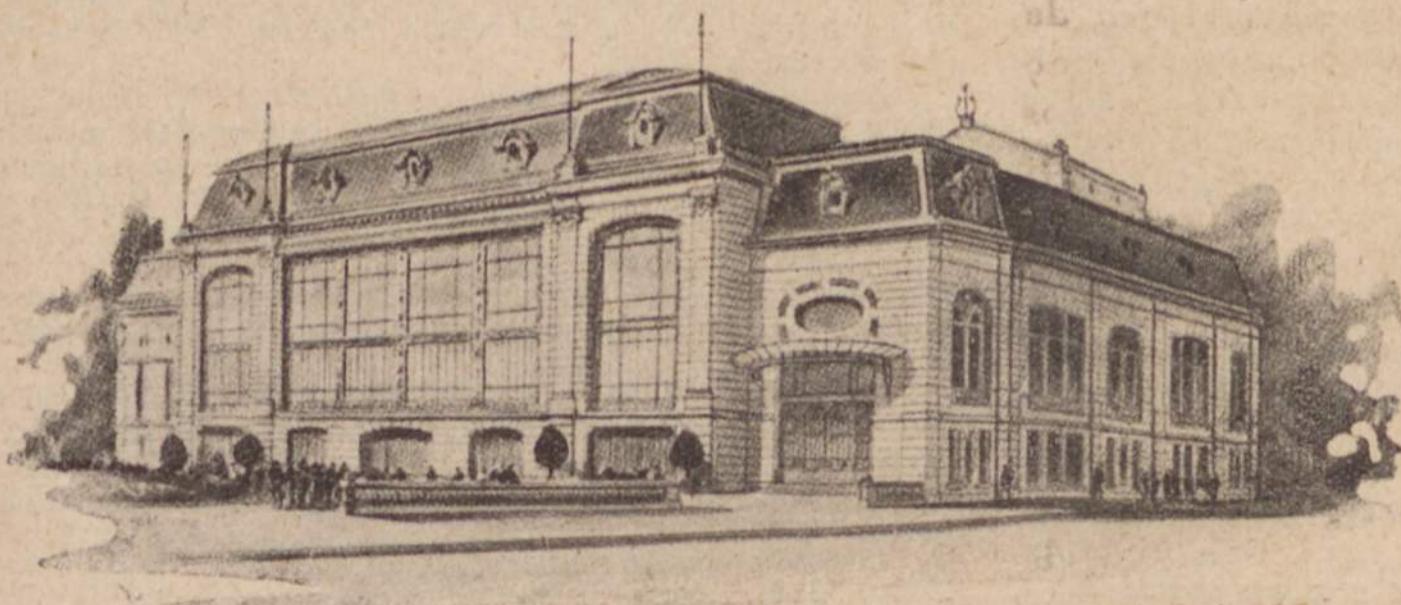
A FONTE DA MADALENA
É UMA DAS NASCENTES
QUE BROtam NO INTERIOR
DAS
MAGESTOSAS TERMAS

A linda estância termal de Mont-Dore, todos os anos apresenta melhoramentos nas suas instalações, que a torna a estação de águas para a asma e bronquios, não só das melhores da França, como talvez a mais completa e moderna do mundo.

A Compagnie Fermière das Termas de Mont-Dore executou um vasto programa de melhoramentos e modernização nas suas termas que são hoje mundialmente classificadas como as mais originais e modelares na sua especialidade. Ainda este ano as instalações dos novos serviços de inalações e pulverizações, foram dotados de aparelhos modernos e cuidadosamente estudados sob o ponto de vista técnico e médico, o que permite a todos os doentes de nariz e garganta a utilização das inexcedíveis águas, com todos os resultados ambicionados, pelos que sofrem das vias respiratórias.

Mont-Dore continua com o justificado título da «PROVIDÊNCIA DOS ASMÁTICOS», pois os milhares de doentes que de toda a parte procuram as suas afamadas águas não se cansam de mostrar o seu reconhecimento às milagrosas termas, que estão abertas de 25 de Maio a 25 de Setembro.

A viagem mais rápida e comoda para os portugueses que queiram fazer o tratamento da asma e bronquios, é o Caminho de Ferro até Bordeaux onde se deve ficar e partir no dia seguinte de manhã para Mont-Dore, onde se chega à tarde e a horas de consultar os médicos que mais lhes agradem, pois a grande estância possue mais de 30 clínicos, todos especializados nas doenças de vias respiratórias.



O GRANDE CASINO
CENTRO MUNDANO
DE
MONT-DORE
COM
TEATRO-CINEMA
DANCING CABARET
SALAS DE JOGOS
DE
BOULE E BACARÁ
SITUADO EM FRENTE
DO
LINDO PARQUE
PONTO DE REUNIÃO
DO
ELEMENTO ELEGANTE

HÁ QUARENTA ANOS

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

Caminho de Ferro Insulano

Mais uma proposta importante de iniciativa do Sr. Elvino de Brito acaba de ser, por este ministro, apresentada no parlamento.

Referimo-nos á do caminho de ferro de Ponta Delgada ás Furnas e á Ribeira Grande.

Publicamos abaixo o relatório e a proposta, não inserindo as bases e condições do concurso, pela extensão d'estes documentos e porque teremos de os publicar mais tarde, quando forem convertidos em lei.

A proposta, bases do contracto e condições do concurso são precedidas de um breve relatório que se expõe que a extensão das linhas a construir é de:

Linha directa	42 k,180
Ramal da Ribeira Grande	16 k,480
Total.	58 k,660

A importância orçada é de 1.285 contos ou 21:900\$ por kilometro, moeda insulana.

A linha terá 18 estações, servindo as povoações de S. Roque, Livramento, Atalhada, Lagôa, Agua de Pão, Ribeira-Chã, Praia, Villa Franca, Ribeira das Tainhas, e Ponte Garça; o ramal partirá das proximidades da Pranchinha, e approximar-se-ha o mais possivel da povoação de Rabo de Peixe.

A população que habita nas proximidades d'estas estações orça por 61 mil habitantes.

A concessão será feita pela Junta geral do distrito que para isso é auctorizada, pela lei proposta, e para garantir á empreza que se propuser construir e explorar a linha o complemento do juro até 5 por cento do capital empregado na construcção ou para, á falta de concorrentes, a construir ella mesmo e explorar o caminho de ferro, levantando os fundos necessarios, quer por empréstimo, quer emittindo obrigações.

De um distincto engenheiro, da maior competencia, em especial no que se refere a esta linha, temos a promessa de um artigo que será muito interessante sobre tão importante assunto.

Segue o relatório :

Senhores.—A Junta geral do distrito de Ponta Delgada tem actualmente a seu cargo toda a viação do distrito com excepção da municipal.

As estradas que ligam Ponta Delgada com Lagôa, Villa Franca e Furnas, por um lado, e com a Ribeira Grande, por outro, são caminhos velhos, que carecem de grandes obras e de extensas variantes, que já tinham sido mandadas estudar pelo governo.

A Junta geral entende que é preferivel não fazer essas variantes, mas sim um caminho de ferro, que siga approximadamente o trajecto d'aquellas estradas e que ligue a cidade com as villas mais importantes da ilha, attendendo ao enorme transito que existe actualmente e que tende cada dia a desenvolver-se.

Haverá a construir assim :

Linha directa de Ponta Delgada ás Furnas	42,180	kilometros
Ramal da Pranchinha á Ribeira Grande .	16 480	"
Total	58 660	"

A importancia do orçamento d'esta linha ferrea é de réis 1:285:000\$00, moeda insulana, ou seja 21:900\$00 réis por kilometro, numero redondo.

Este caminho de ferro interessa a toda a população da

ilha, que é de 118 664 habitantes, segundo o ultimo censo, contando-se accumulados na proximidade das estações 60 500 habitantes.

O numero d'estas estações é de dezoito, como convém para o estabelecimento de comboios tramways.

A junta geral propõe-se garantir o juro de 5 por cento do capital empregado na construcção d'este caminho de ferro, não devendo, porem, pagar na peior hypótese mais de 4 por cento.

Os calculos mais bem fundados fazem prever para a linha, attendendo apenas ao movimento actual, o rendimento bruto de 90:000\$000 réis, e, sendo de 64:250\$000 réis o juro do capital orçado, e importando as despesas de exploracão em 50 por cento do rendimento bruto, resultará um *deficit* de

$$64:250\$000 - \frac{1}{2} 90:000\$000 = 19:250\$000 \text{ réis}$$

que se irá extinguindo pouco a pouco pelo desenvolvimento geral da riqueza publica e mudança de habitos dos povos, resultante em grande parte do próprio estabelecimento do caminho de ferro.

Por esta forma pagar-se-ha muito barato o grande beneficio resultante para a ilha d'este caminho de ferro.

Para conseguir êste grande melhoramento temos a honra de apresentar-vos a seguinte

Proposta de lei

Artigo 1.º É auctorizada a Junta geral do distrito de Ponta Delgada a adjudicar em hasta publica, precedendo concurso, a construcção e exploração de um caminho de ferro entre a cidade de Ponta Delgada, o Valle das Furnas e a Villa da Ribeira Grande, nas condições das bases da auctorisação e condições de concurso annexas, e que fazem parte integrante d'esta lei.

Art. 2.º Se a adjudicação se não puder effectuar por falta de concorrentes ou por se não apresentarem propostas aceitáveis, fica a Junta geral auctorizada a construir por sua conta e a explorar directamente ou por arrendamento o referido caminho de ferro.

Art. 3.º A Junta geral levantará os fundos necessários para cumprimento da auctorisação que lhe é concedida, quer por empréstimo com qualquer estabelecimento bancario, quer emittindo obrigações, tudo mediante previa auctorisação do governo.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrario.

Secretaria d'Estado das obras publicas, commercio e industria, em 27 de maio de 1899.—Elvino José de Sousa e Brito

Caminhos de Ferro da Beira Alta

A assembleia geral ordinária dos accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, reuniu-se antontem para apreciar as contas do exercicio de 1938; discutir e votar as conclusões do relatório do conselho de administração e do respectivo parecer do conselho fiscal; e eleger os membros do conselho de administração para o provimento definitivo duma vaga existente e substituição dos que terminam o seu mandato, e de três vogais efectivos e dois suplentes para o conselho fiscal.

Presidiu o sr. dr. António Centeno, a cuja direita se sentavam os srs. engenheiro Esmervaldo de Carvalhais e David Pestana, respectivamente comissário do governo e adjunto. Secretariou o sr. José Parreira, que usou também da palavra e foram escolhidos para escrutinadores os srs. Secundino Branco e Domingos Centeno.

Além do sr. José Parreira usaram da palavra os srs. José Lucas e Joaquim Saldanha, devendo passar-se depois à ordem do dia.

Conselho Fiscal: efectivos, Júlio Martins, Secundino Branco Júnior, Enrique Izábal; suplentes, Emile Alféaume e Nicolás de Escorizaza.

Procedeu-se depois à eleição para os cargos vagos, dando o seguinte resultado :

Conselho de Administração: dr. Domigos Pinto Coelho, Henry Marie Gelez e dr. António Centeno.

"Capotes Brancos"

Uma festa de homenagem ao secretário do grupo

No dia 20 do mês findo realizou-se no Restaurante Quiério, em Bucelas, uma festa do grupo «Capotes Brancos» de homenagem ao seu secretário Carlos d'Ornellas.

Do grupo compareceram os sócios: — António de Sousa Júnior, Francisco da Silva Gama, Mário Silva, André Salgado, Francisco Diamantino Tojal, Daniel Silva, Álvaro Figueiredo d'Almeida, António Duarte Montez, João Batista Júnior, José Silva Regalheiro, António Corrêa Batista, Manuel de Carvalho, Maurício Cierco, capitão António Augusto David, José Júlio de Valez Motta, Chester Robert Merril, Francisco Serra, Dr. Saraiva de Carvalho, Mário Cordeiro, José Borges d'Almeida, Alfredo da Silva Alexandre, Raúl Dias, Antero Olaio, Eugénio Beltran Pepes, Manuel Dias, Dr. Mário Burguette, Mário Moreira Pinto e Geraldo Magalhães.

Compareceram mais os seguintes amigos do homenageado, srs.: professores José Amaro, Armando Gil Ramos, Gil Ramos, dr. Xavier Pinto, Jorge Soriano, Abel Negrão, D. Maria Emilia Ferreira Serra, D. Ercilia Costa e Carlos da Maia.

Aos brindes falou em primeiro lugar o presidente do grupo sr. Francisco Gama, que enalteceu as qualidades do homenageado. Seguidamente usou da palavra o sr. Maurício Cierco que leu o seguinte:

«Sou do número de aqueles que entendem que a maior e mais bela manifestação dum sentimento de amizade perante um acto solene, se deve resumir a um amplexo mais forte do que o usual, em que um pouco da nossa alma possa integrar-se no coração de quem presamos. Abro uma excepção para a grandiosidade da homenagem prestada hoje ao camarada de tantas horas de franca alegria, em que unisona-mente pulsaram sob couraças diferentes energias afectivas dignas de admiração. Conheci sempre Carlos d'Ornellas como um companheiro modelo: pelo dinamismo que dêle jorra, pela tenacidade com que leva a cabo empresas repletas de escólhos, pela fé com que caminha atraç da sua boa estréla.

Numa estima que não precisa de dilatados anos para se cimentar, antes é a consequência da compreensão nítida do seu grande carácter, avesso a exibicionismos ou a transi-gências, é-me grato testemunhar-lhe, nesta ocasião em que todas as dedicações têm direito a dizer-lhe o que sentem, que é perfeitamente merecida a festa que o nosso grupo lhe oferece, pelo que significa de apreço pelas suas nobres qualidades e pelo aprumo da sua vida, com o orgulho de sabermos que él nos considera um dos seus sinceros e leais amigos.»

Seguidamente o sr. Chester Merril, leu o seguinte discurso:

«Sr. Presidente, Minhas Senhoras, Meus Senhores: — Nesta festa em homenagem ao «Capote Branco» Carlos d'Ornellas, é meu desejo sincero, e certo estou a expressão do sentimento de todos os «Capotes» deixar bem vincado, em singelas mas sinceras palavras, o alto e verdadeiro significado desta homenagem. Há muito que todos nós «Capotes» estamos em dívida com Carlos d'Ornellas, e se sómente hoje com esta homenagem conseguimos um pequeno resgate dessa dívida, não é menos certo que sempre nos sentimos todos animados pelo espírito de grande amizade e profunda gratidão pelo que os «Capotes Brancos» devem à sua alma consubstanciada em Carlos d'Ornellas.

Sob o seu ar de galhofeiro e trocista, sob a sua laracha e crítica impenitente, oculta-se um coração diamantino—sem Tojo—, que pulsa e actua por nós, quer como «Capotes» quer como velhos e bons amigos. Quantas horas de fraternal e alegre convívio, de prazer espiritual ouvindo a dóce expressão da alma portuguesa—o fado—devemos nós a Carlos d'Ornellas, ao seu espírito de trabalho e organização, e ao seu constante pensamento nos seus amigos «Capotes»? São inúmeras! Quantas vezes fóra do âmbito dos «Capotes Brancos» Carlos d'Ornellas nos tem sido útil e prestável, sempre pronto para se ocupar de pequenas coisas que nos interessam, cortando os nossos naturais agradecimentos, com um brusco «está bem», como que aborrecido por mais não nos poder fazer.

Está bem! Está bem esta homenagem como pálida expressão do muito que devemos a Carlos d'Ornellas e da grande amizade que todos por él sentimos. E se outras virtudes não tivesse Carlos d'Ornellas, bastaria a virtude sublime, tão rara nesta época de frio egoísmo, de ser um verdadeiro e grande amigo do seu amigo!

Poderia alongar-me sobre a personalidade de Carlos d'Ornellas mas não desejo ofender a sua modéstia nem repetir aos que me escutam o que todos sabemos e sentimos.

Portanto, terminarei bebendo à saúde de Carlos d'Ornellas, desejando-lhe em nome de todos os «Capotes» as maiores prosperidades e a expressão dos nossos respeitos a sua ex.^{ma} esposa, sendo as minhas últimas palavras: Salvé Ornella!

Falaram ainda os srs. professores Armando Gil Ramos e José Amaro e os srs. Moreira Pinto, Álvaro Figueiredo d'Almeida e Raúl Dias.

Finalmente o homenageado, num curto improviso, agradeceu as amabilidades de todos os oradores e leu os seguintes versos:

Três Antónios, um Álvaro, um Armando,
Dois Alfredos, um João e um Miguel,
Três Franciscos, um Chester, um Cierco,
Quatro Mários, um Botto, um Daniel;

Três Josés, um Saraiva, um Diamantino,
Mais dois Maneis, um Álvaro, um André,
Um David, um Antero, um Magalhães,
Um Vicente, um Maurício e outro José;

Um Raúl, um Amaro, um Rogério,
Um Pedro, um Malaquias e um Gama,
Um Neves, um Eduardo e o Mestre Xico,
E um Pavão que já não é de mama;

E alguns mais, cujos nomes não me lembro,
Resolveram e muito a meu contento
Esta ideal e sincera reunião,
Que me veio dar um pouco de alento.

A toda a sempre fixe e velha malta,
Que um jantar me pagou cá em Bucelas,
Agradece, radiante, em voz bem alta,
O, mui grato a valer, Carlos d'Ornellas.

No final houve um «fecho de festa» onde as sr.^{as} D. Ercilia Costa, D. Maria Emilia Ferreira, Alberto Costa, dr. Xavier Pinto, Carlos da Maia e Abel Negrão cantaram lindas canções e fados e executaram trechos à viola e guitarra portuguesa, terminando a festa às 3 da madrugada.

Foram recebidas cartas dos srs. Humberto Ramos e Alfredo Morais, explicando a sua falta como «Capotes Brancos».

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

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

«Diário do Governo», n.º 92, II série, de 21 de Abril, publica o seguinte:

Repartição dos Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19831, que sejam declaradas sobrantes sete parcelas de terreno, respectivamente com as superfícies de 1:104, 242,50, 573,75, 205, 54, 122,25 e 26,25 metros quadrados, a primeira do lado esquerdo da linha férrea do Cais do Sodré a Cascais, entre os quilómetros 21,880,00 e 22,035,00, a segunda, terceira, quarta, quinta e sexta do lado direito, entre os quilómetros 24,700,00 e 24,800,00, 24,855,00 e 25,036,00, 25,045,20 e 25,180,00, 25,428,75 e 25,454,50, e a sétima do mesmo lado no final da referida linha, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1853.

As referidas parcelas de terreno estão situadas, a primeira na freguesia do Estoril, concelho de Cascais e distrito de Lisboa, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul com a estrada nacional n.º 11-1.ª, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com a estrada nacional n.º 11-1.ª, e as restantes na freguesia e concelho de Cascais e distrito de Lisboa, e confrontam, a segunda e terceira ao norte com a estrada nacional n.º 11-1.ª, ao sul com o caminho de ferro e ao nascente e poente com a estrada nacional n.º 11-1.ª, a quarta e quinta ao norte com o Parque Palmela, ao sul com o caminho de ferro, ao nascente com a estrada nacional n.º 11-1.ª e ao poente com o Parque Palmela, a sexta ao norte com a estrada nacional n.º 78-2.ª e Joaquim José Gonçalves & Irmão, ao sul com o caminho de ferro, ao nascente com Joaquim José Gonçalves & Irmão e ao poente com a estrada nacional n.º 78-2.ª, e a sétima ao norte e sul com a estrada nacional n.º 78-2.ª, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com a estrada nacional n.º 78-2.ª.

As sete 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.



O "SUD-EXPRESS"

DEVE SER RESTABELECIDO ÉSTE MÊS

Segundo nos consta, está a ser estudado o restabelecimento do «Sud-Express», que esteve suspenso em virtude da guerra de Espanha.

O «Sud-Express» deve inaugurar os seus serviços ainda éste mês.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

*Gama***Publicações Recebidas**

Tendências do Lirismo Contemporâneo — por Hernani Cidade

A Livraria «Portugália», que entrou numa fase de actividade editorial, já muito louvável, digna da gratidão dos estudiosos, apresentou no mercado um trabalho do Dr. Hernani Cidade, intitulado «Tendências do Lirismo Contemporâneo». Embora se trate duma segunda edição, o notável estudo do ilustre professor da Faculdade de Letras de Lisboa merece mais do que uma simples notícia de agradecimento, pois foi bastante acrescentado na parte crítica, e vem enriquecido com uma ampla antologia, que se inicia com os poetas da época de Junqueiro, António Nobre e Eugénio de Castro, e fecha com os mais representativos da nova geração.

Qual a finalidade de trabalho do Dr. Hernani Cidade? O próprio autor é quem nos responde:

«Mostrar como a poesia moderna, levada no mesmo anseio que inquieta outras formas de actividade do espírito, tende a penetrar cada vez mais intimamente no mistério que somos e nos envolve.»

Três capítulos mereceram em especial a nossa atenção: o primeiro, porque nele se definem o sentimento da arte e o sentimento da realidade, e o quarto e o quinto pelos estudos, de aguda penetração crítica, sobre o interesse pelo mundo exterior e o interesse pelo mundo interior.

Prosador nobre, de estilo rico, mas sempre claro, incisivo, o Dr. Hernani Cidade não é apenas um espírito cultíssimo, é também um artista, para quem os mistérios da poesia e os mistérios da alma humana constituem um dos mais belos, mais profundos encantos da vida superior.

Agradecemos os exemplares que nos foram oferecidos.



GRUPO DESPORTIVO "ATLANTIC"

No domingo, 21 de Maio, realizou-se uma animada festa, nas instalações de Cabo Ruivo da Companhia Portuguesa dos Petróleos «Atlantic», promovida pelo Grupo Desportivo «Atlantic», dedicada aos seus sócios e famílias, para inauguração do Campo de Jogos.

O programa foi vasto e interessante. Iniciou-se com a visita às instalações e com a realização de corridas de bidons vazios e cheios, tiro de bidons ao alvo; às 15,30 fizeram-se provas de atletismo, a que se seguiu um desafio de futebol entre as duas equipas A e B do Grupo Desportivo «Atlantic», para disputa da taça «Mr. J. F. Wooler».

Aproveitou-se a oportunidade para a realização do 1.º Concurso Fotográfico «Atlantic» com aspectos das instalações e provas desportivas.

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

EFEMÉRIDES

1888

1938

(Continuação)

1925

- 1 de Agosto.* Foi inaugurada pelo Marechal Lyautey, residente geral em Marrocos, a linha de Casablanca a Rabat.
- 16 de Agosto.* Já foram iniciados os trabalhos de construção do primeiro lanço do segundo trôco da linha de Coimbra a Arganil.
- 1 de Setembro.* A linha de S. Paulo-Rio Grande adquiriu 75 locomotivas na Baldwin Locomotive Company.
- 16 de Setembro.* A Companhia de London Midland & Soothisk Railway abre empréstimos a um juro módico aos seus empregados, para a construção de casas para sua habitação.
- 1 de Outubro.* Faleceu o sr. tenente Artur Vidigal das Neves e Castro.
- 16 de Outubro.* Estão a terminar os trabalhos de construção da linha de Zacaba, Guatemala, S. Salvador.
— Está-se trabalhando activamente na Régua na construção da ponte sobre o Douro.
- 1 de Novembro.* Comemora-se com grande lusimento, os 50 anos de inauguração da linha férrea do Pôrto à Póvoa do Varzim.
- 16 de Novembro.* A Jugoslávia tem grande actividade na construção da linha férrea, seguindo o exemplo da Europa.
- 1 de Dezembro.* Encontram-se concluídas as obras da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, melhorando consideravelmente o apeadeiro de Entre-Campos.
- 16 de Dezembro.* Faz-se a substituição da ponte metálica sobre o rio Ferreira, entre as estações de Valongo e de Recarrei.

1926

- 1 de Janeiro.* Foi inaugurada com grande solenidade a linha férrea de Khyber Pass, que é considerada a maior obra de engenharia feita pelos ingleses na Índia.

*16 de Janeiro.*Inaugurá-se um serviço de *Ferry-Boats*, entre a Suécia e a Estónia através da Finlândia.*1 de Fevereiro.*Foram entregues definitivamente ao Governo do Estado de S. Paulo as obras de electrificação da linha de Campos Jordão.
— Foi inaugurado solenemente o trôco da linha de Silva Pôrto a Camacupa, (Benguela).*16 de Fevereiro.*

A linha férrea de Basa a Guadix, que estava sendo explorada pela Companhia dos Andaluses, passou a sê-lo pelos Caminhos de Ferro de Granada.

*1 de Março.*Vai ser electrificado o Caminho de Ferro de Bilbau.
— A Companhia Portuguesa continua a prestar todo o seu auxílio ao Montepio Ferroviário.*16 de Março.*

Com destino aos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, por conta das reparações alemãs, chegaram duas carruagens de 2.ª classe e mais material.

1 de Abril.

Entra em vigor na linha do Estado italiano o sistema de lugares reservados, como se acha estabelecido entre nós e em outros países.

16 de Abril.

Na divisão de Exploração dos Caminhos de Ferro foram organizados os serviços de instrução profissional, que prometem dar resultados profícuos.

1 de Maio.

Continua sendo grave o estado de saúde do ilustre presidente do conselho de Administração da Companhia Portuguesa, sr. Tomé de Barros Queirós.

— Trata-se da conclusão da construção e balastragem do trôco de Évora a Reguengos.

16 de Maio.

O funeral do sr. Tomé de Barros Queirós constitue uma impressionante manifestação de pesar e de saudade.

1 de Junho.

Foi determinado que no plano das linhas férreas a estabelecer nas linhas do Sul do Tejo fosse adicionada uma nova linha que partindo da estação de Casa Branca, dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste vá entroncar no Alcácer do Sal com a linha do Vale do Sado.

- 16 de Junho.** Foi autorizada a tracção eléctrica para comboios de passageiros e de mercadorias entre Campinas e Tatú, da Companhia Paulista.
- 1 de Julho.** Vai ser enviada à Companhia Portuguesa uma proposta para o estabelecimento de postos de recepção de telefonias sem fios nos comboios rápidos de longo curso.
- 16 de Julho.** São concedidos diplomas e prémios pecuniários aos agentes da divisão da Exploração da Companhia Portuguesa, por se terem distinguido nas provas que deram de aproveitamento da instrução que lhes foi ministrada no ano lectivo.
- 1 de Agosto.** Foram efectuadas em Londres, os exames dos cursos superiores ferroviários.
- 16 de Agosto.** Abriu à exploração o novo apeadeiro situado na linha do Norte entre as estações de Mealhada e Mogofores.
— Digno de especial registo é o melhoramento da ampliação da estação de Marvão-Beirã quase no limite do ramal de Cáceres, próximo da fronteira espanhola.
- 1 de Setembro.** Na estação de Santa Apolónia oito vagons desligados duns comboios, descarrilam e chocam com outro material, provocando ferimentos em quatro pessoas.
— Ao encerrar-se a composição da «Gazeta», chega a desoladora notícia de mais um abalo de terra, tendo destruído grande parte da linda cidade de Horta, na ilha do Faial.
- 16 de Setembro.** Embarca no vapor Angola, com destino a Luanda, onde vai tomar posse do lugar de alto comissário para que foi nomeado, o Engenheiro sr. Vicente Ferreira, uma das figuras mais prestigiosas dos Caminhos de Ferro Portugueses.
- 1 de Outubro.** Os Caminhos de Ferro do Estado Sueco fazem um contracto com a Sociedade Sueca de Transportes por avião «A. B. Aerotransport» para o transporte de volumes em grande velocidade.
- 16 de Outubro.** Vai proceder-se ao estudo do projecto definitivo do ramal Dagorda-Peniche.
— A União Internacional dos Caminhos de Ferro vai reünir-se em Lausane, em sessão comum, as II e IV comissões respectivamente de tráfego de mercadorias e troca de material circulante.
- 1 de Novembro.** Já estão feitos os estudos para a construção do complemento do ramal de Sines, da Ermida a Beja passando por Ferreira do Alentejo.
- 16 de Novembro.** Foi entregue ao Governo uma representação pedindo que seja sustada a execução do decreto sobre a linha de Caminho de Ferro de Rio Maior e ramal de Peniche, e promulgado o diploma que autorizava a construção da linha Peniche-Setil.
- 1 de Dezembro.** Um novo nome vem enfileirar ao lado dos que honram as colunas da «Gazeta»: Dr. Calado Rodrigues, antigo deputado da Nação e escritor de rara envergadura.
- 16 de Dezembro.** Está em construção a nova linha de Lamarosa a Tomar.
- 1927**
- 1 de Janeiro.** Produzem-se manifestações de regosijo pela construção da linha eléctrica de Cacilhas a Azeitão, e ramais de Sesimbra a Setúbal.
- 16 de Janeiro.** São inaugurados em Espanha o novo serviço dos comboios expressos nacionais há mais de um ano projectados para fazerem o percurso do Norte ao Sul de Espanha e vice-versa.
- 1 de Fevereiro.** O Governo da Ucrânia fechou contracto com algumas empresas alemãs para a construção de novas linhas férreas e remodelação das actuais.
- 16 de Fevereiro.** Efectuou-se uma grande festa dos ferroviários dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste para inauguração do seu Instituto para órfãos.
— A instrução profissional do pessoal da Companhia de Orleães pode considerar-se modelar.
- 1 de Março.** Estáposta de parte a ideia de fazer em via estreita o prolongamento da linha de Lousã a Arganil, da Companhia do Mondego.
- 16 de Março.** Por ocasião da inauguração do Caminho de Ferro de Tanger a Fez, Rabat e a Casa Blanca, reúne-se em Tanger a conferência do Tráfego Internacional Portugal-Espanha-França. Fazem-se representar a Companhia Portuguesa e a Companhia da Beira Alta.
- 1 de Abril.** O Governo de Sumatra (Indias Neerlandezas) resolveu construir uma nova linha férrea, que percorrerá toda a extensão da ilha.
- 16 de Abril.** A Sociedade do Caminho de Ferro de Guatémala e de S. Salvador iniciou os trabalhos de ligação da rede ferroviária das duas repúblicas.
— Vai ser afinal aberto à exploração o trôço do Caminho de Ferro de Évora a Reguengos.
— Efectua-se a inauguração da linha férrea de Évora a Reguengos e trôço entre Ermidas e S. Bartolomeu da Serra. Assistiu o chefe do Estado.
- 1 de Maio.** O Governo da República Argentina adquiriu na Escócia um *Ferry-Boat* destinado à condução de comboios entre Argentina e Entre-Ríos, numa extensão de 50 quilómetros pelo Rio Paraná.
- 16 de Maio.** Foi inaugurada a rede telefónica entre as estações da Martingança e Batalha.

— A transformação da via reduzida em via larga vai ser um facto, ou seja a construção da linha além da Batalha até a vila de Pôrto de Mós e até as minas de carvão.

1 de Junho.

É autorizada a abertura à exploração do trôço da linha férrea de Carviçais a Lagoaça, da linha do Vale do Sabôr.

16 de Junho.

Na linha de Córdova a Sevilha, da Companhia da M. Z. A. deu-se um terrível choque de comboios de que resultaram algumas mortes e bastantes ferimentos em passageiros.

1 de Julho.

Uma portaria publicada no «Diário do Governo», aprova os projectos de três tipos de casa apresentados pela Companhia Portuguesa para habitação de empregados e suas famílias.

16 de Julho.

Toma posse do lugar de Director Geral de Administração Política e Civil, no Ministério do Interior o sr. Dr. José Martinho Simões.

1 de Agosto.

A supressão de passagens de nível nas linhas Norte-Americanas vai ser um facto, dando assim um exemplo a seguir.

16 de Agosto.

A Companhia Portuguesa está procedendo à construção dum novo edifício para substituir o da antiga estação de Coimbra.

1 de Setembro.

Deu entrada no Concelho Superior de Caminhos de Ferro um pedido de concessão de construção e exploração da linha de Sintra ao Castelo da Pena.

16 de Setembro.

O sr. D. Juan Alinso Gato, de nacionalidade espanhola, apresentou recentemente ao Sindicato Nacional Ferroviário, de Madrid, um aparelho da sua invenção, destinado a evitar desastres nos comboios.

1 de Outubro.

O salão restaurant do Caminho de Ferro do Estado de Victória, construído todo em aço, é muitíssimo superior aos que circulam em comboios portugueses e espanhais.

16 de Outubro.

Os expressos que vão de Moscou a Leninegrado foram dotados de aparelhos de telefonia sem fios.

— O serviço de *Ferry-Boats* entre a Itália e a Sicili tem tomado cada vez maior incremento.

1 de Novembro.

Agitam-se os povos de Torres Vedras e Alenquer no sentido de conjugarem os melhores esforços para levarem a efeito a construção de uma linha férrea de ligação entre o Caminho de Ferro do Oeste e os do Norte e Leste.

16 de Novembro.

A nova sinalização da estação de Braço de Prata vai ser adoptada pela Companhia Portuguesa em várias outras estações de grande movimento, inclusivé na linha do Sul e Sueste e Minho e Douro.

1 de Dezembro.

Foi brilhantemente comemorado o cinquentenário da ponte D. Maria Pia.

— A construção do Caminho de Ferro do Zaire impõe-se como inadiável necessidade para o futuro de Angola.

16 de Dezembro.

Em Oliveira de Bairro chocam violentamente dois comboios de mercadorias de que resultou duas mortes e uma dezena de feridos, além de importantes prejuizos materiais.

1928

1 de Janeiro.

Deve resultar de grandes vantagens o projectado ramal de Mangualde a Vizeu.

16 de Janeiro.

A Câmara de Tôrres Novas pede, em representação, a linha de via larga do Entroncamento a Rio Maior e o seu ramal para a Mendiga, em vez de via estreita pedida pela Match.

1 de Fevereiro.

Foi brilhantemente comemorado o 1.º aniversário da fundação do Instituto Ferroviário do Sul e Sueste, casa onde se ministra instrução a algumas dezenas de filhos de ferroviários.

16 de Fevereiro.

As companhias ferroviárias interessadas no tráfego internacional, tratam de desenvolver os transportes pelos vagons de eixo intermédiateis de Paris para Lisboa e Pôrto.

1 de Março.

Foi homenageado com um almôço, a que presidiu o sr. coronel Silva Leal, o redactor da «Gazeta» e director da Revista Insular e de Turismo sr. Carlos d'Ornellas.

16 de Março.

Em França, inaugura-se um comboio de luxo que faz um dos maiores percursos que se conhecem, pois no seu trajecto atravessa três continentes.

1 de Abril.

A Companhia Portuguesa projecta estabelecer tramways no Sul até Pinhal Novo, com carruagens centrais iguais às que circulam entre Lisboa-Sintra e Vila Franca.

16 de Abril.

Foi nomeada uma comissão para efectuar a revisão dos planos das rôdes complementares de Caminhos de Ferro.
— A Câmara de Alcobaça deseja empreender a construção da linha Tomar-Nazaré.

1 de Maio.

Foi aprovada a preferência a dar à construção, da linha de Braga aos Arcos sobre a de Braga a Espozende, sendo incorporada nas concessões feitas à linha do Norte de Portugal.

16 de Maio.

Está quase conluida a linha que vai ligar Martingança com o Entroncamento, passando por Pôrto de Moz.

1 de Junho.

A Conferência Luso-Espanhola votou em sessão plenária as novas ligações internacionais, que devem ser propostas aos dois Govêrnos.

16 de Junho.

Vão ser distribuídas pelas Câmaras Municipais, Juntas Gerais dos Distritos e

Associações Económicas, cópias do plano ferroviário ao Sul do Tejo, conforme é estabelecido por Iei.

— Vindo de Marselha encontra-se em Lisboa o sr. Marechal Manuel de Oliveira Gomes da Costa, heróico cabo de guerra e valioso militar combatente da África e Flandres.

1 de Julho.

Em virtude do encarecimento das subsistências, ligado às dificuldades económicas do pessoal, a Companhia Portuguesa tem aumentado o subsídio de família aos seus empregados de diferentes quadros.

— A Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro propõe uma linha de Vendas Novas a Alcácer, o que assegura uma ligação directa do Algarve com o Norte e Oeste, em continuação da de Vendas Novas ao Setil.

16 de Julho.

O Ministro das Obras Públicas Francesas informa que será dado novo impulso à electrificação dos Caminhos de Ferro do Sul.

1 de Agosto.

Uma firma brasileira acaba de tirar patente para a invenção de um cadeado a fim de evitar a violação de bagagens, malas do correio, vagões de mercadorias, etc.

16 de Agosto.

Na Estação de Alcântara inaugura-se oficialmente o «Combóio do Trigo», que tem por fim levar às principais zonas cereali-feras do país a propaganda dos novos processos de cultura.

1 de Setembro.

É nomeado adjunto à direcção geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, um antigo vogal do mesmo conselho,

16 de Setembro.

Com dolorosa surpresa é recebida, em Lisboa, a notícia do falecimento de D. Luís de Castro, Conde de Nova Gôa.

— É daqui a uma semana, impreterivelmente, que se inaugurará a linha férrea de Lamas-rosa a Tomar.

1 de Outubro.

Vão ser montados, nas estações do Rossio, em Lisboa, de S. Bento, no Pôrto, e do Entroncamento, alto falantes, destinados a anúnciar ao público a chegada e a partida dos combóios.

(Continua)

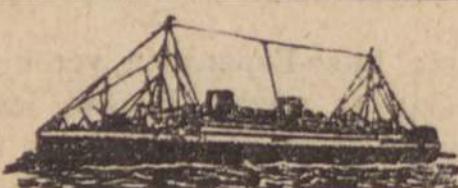


Escola Comercial Portuguesa por Correspondência

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

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

Cursos de Escrita, Contabilidade, Estenografia, Caligrafia, Dactilografia, etc.. Peça grátis o nosso livro de propaganda com todos os esclarecimentos. AOS FERROVIARIOS — Desconto de dez por cento, sobre o custo das matrículas, aos ferroviários e a seus filhos mediante prova da sua idoneidade apresentada no acto da matrícula.



& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23252-5-4. Para os paquetes da classe «A» James Rawes

Avenida 24 de Julho. 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Pôrto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

PARA
PINTAR
AREDES

Use MURALINE
UMA TINTA QUE SE PREPARA
EM MINUTOS
SECA EM 10 HORAS
E DURA ANOS

DEPOSITÁRIOS:
MARIO COSTA & C. A. L. DA
Rua do Almada, 30-1.º e 2.º — PORTO — Telefone 2571



PÓS DE KEATING

MAS TEM DE SER KEATING

MANUAL

Telefone 20158

DO

VIAJANTE

EM

PORTUGAL

A 7.ª edição a sair

em 1940

Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Fábrica de Papel da Abelheira

TOJAL — LOURES

Papeis de todos os tipos

DEPÓSITOS | RUA DA ALFANDEGA, 156/158 — LISBOA

RUA DOS CLÉRICOS, 6 — PORTO

MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes



ALTE -- Fonte Grande -- (ALGARVE)