

10.^o do 56.^o ano

Lisboa, 16 de Maio de 1944

Número 1354

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Séca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Séca, 7, 1.^o
Telefone P B X 20158 — LISBOA



Local da Estação Marítima de Santos (antes da construção da Estação)

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone : PB X 2 0158; Direcção 2 752

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Prôto, 1897 e 1934
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos), 1904

Delegado no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 5 — Telefone 893

1354

16 — MAIO — 1944

ANO LVII

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

Africa (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

General RAÚL ESTEVEZ
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR-GERENTE :

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO :

MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES :

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Capitão de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Major HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVEZ DOS SANTOS

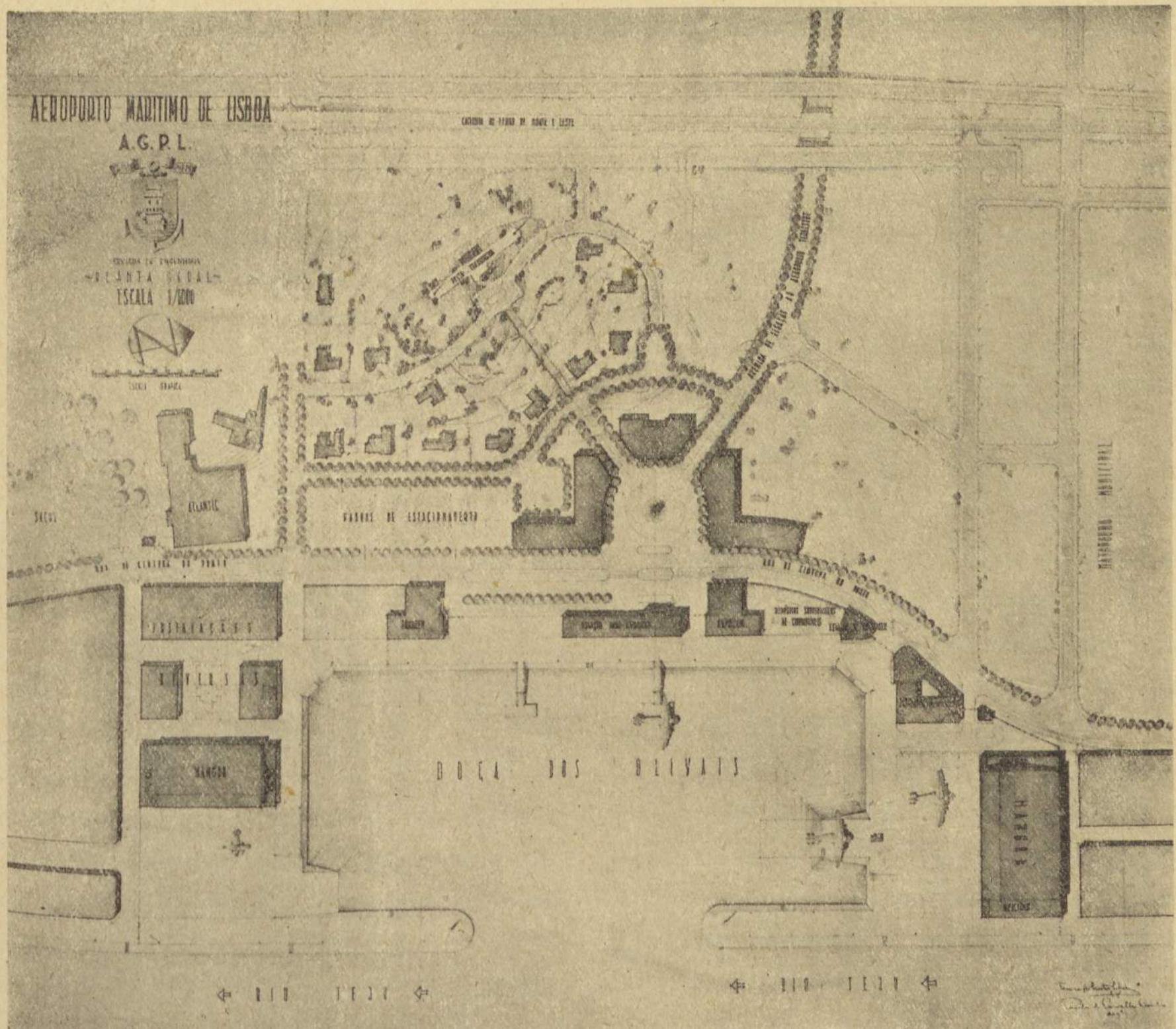
COLABORADOR ARTÍSTICO :

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

O projecto do Aéropôrto Marítimo nos Olivais	215
Os Caminhos de Ferro em Portugal e algumas soluções de alto interesse	217
Lisboa-Paris, por <i>Guerra Maio</i>	219
Os Caminhos de Ferro Portugueses e o Problema dos Transportes	221
O racionamento do pão e os Ferroviários	221
Cooperativa do Pessoal Ferroviário da Beira Alta	221
A Cidade de Huambo, por <i>Carlos Roma Machado</i>	222
Os nossos amigos	223
Uma festa simpática	224
Há 50 anos	226
O «Foguete»	226
Jardim Zoológico	226
Uma Automotora entre Coimbra e Campanhã	226
Parte Oficial	227
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta	227
Diferenciais Panhard	227
Repositório de assuntos referentes a Teatro e a Cinema, por <i>Miguel Coelho</i>	228



O projecto do Aèropôrto Marítimo nos Olivais

O problema dos transportes

Os Caminhos de Ferro em Portugal

e algumas soluções de alto interesse

O sr. Dr. Ruy Ulrich realizou, recentemente, na Associação Comercial de Lisboa, uma notável conferência sobre o problema dos transportes. Figura de grande relevo intelectual, de raro prestígio, as suas palavras tiveram a apoiá-las não apenas a sua vasta cultura mas também a sua larga experiência, obtida no posto de presidente do Conselho de Administração da C. P. e em cargo idêntico na Companhia Nacional de Navegação.

Com a devida vénia, reproduzimos hoje alguns trechos da primeira parte da conferência, que se referem aos problemas e soluções dos transportes ferroviários do país.

O pouco que vou dizer funda-se em alguma experiência que adquiri nesta matéria, como presidente, durante oito anos, do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo desempenho de igual cargo há também quase oito anos na Companhia Nacional de Navegação e por ser já agora um dos fundadores do Consórcio Aeronáutico.

Os Caminhos de Ferro foram por muito tempo os soberanos dos transportes. Dizia Stilwell que para caracterizar a prosperidade inglesa da época vitoriana as moedas desse reinado deviam ter tido gravada a imagem dum locomotiva. Com efeito, a indústria ferroviária era preponderante nessa segunda metade do século XIX. As altas e baixas dos títulos ferroviários pareciam só por si determinar em Inglaterra as fases de prosperidade e de depressão dos ciclos económicos. Na Alemanha eram

ferroviários mais de metade dos títulos cotados na Bolsa e foi a experiência das Companhias ferroviárias que inspirou muitas disposições do Código Comercial Alemão sobre as Sociedades Anónimas.

Nos nossos dias, porém, decaídos os Caminhos de Ferro da sua pristina grandeza, o seu problema tomou aspectos novos, inteiramente diferentes dos que revestia há 25 ou 30 anos. Vivia-se então num confortável regime de monopólio. Estava praticamente demonstrada a superioridade da exploração pelas empresas privadas sobre a exploração pelo Estado. Tudo se resumia, pois, em conseguir os avultados capitais necessários e em melhorar a técnica.

Hoje a questão mudou totalmente, pois o monopólio antigo desapareceu, e uma indústria que sobre ele se havia fundado interiormente, que está nos seus processos de exploração e na atitude dos seus funcionários para com o público, se inspirava

num critério de exclusividade, na certeza de que não havia outro meio de transportes terrestres a que se pudesse recorrer, viu-se lançada na luta com outros meios de transportes, que não possuam tôdas as suas virtudes, mas também não possuam todos os seus defeitos.

Era forçoso, pois, a sua transformação profunda. E todavia o transporte ferroviário continuava a ser absolutamente essencial. Subsistiam mesmo alguns dos seus problemas já anteriormente existentes e conhecidos.

Mais do que nunca, agora as empresas ferroviárias têm de ser organizações poderosas, que possam suportar o embate dos seus pequenos ou grandes contendores. Para isso, para diminuir as despesas gerais e para aumentar a capacidade comercial é preciso observar aqui, como em quase todos os sectores da economia, a grande lei da concentração. Isto é especialmente verdade entre nós, visto que toda a rede ferroviária do país é inferior à de muitas companhias estrangeiras. Não há verdadeiramente razão entre nós para a divisão da rede total por companhias diversas e está claramente indicado que só subsistem as grandes unidades, quando muito uma para toda a via larga e outra para a via estreita.

Fiel a este critério — aqui vou falar de mim — assinei o contrato para a exploração pela C. P. das rôdes do Estado, adquiri para ela a linha da Companhia das Meridionais e assegurei-lhe o domínio absoluto na Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego. Celebrei mesmo um contrato para a fusão da C. P. e da Beira Alta, que não logrou obter a necessária aprovação do governo. Mas essa tentativa frustrada carece certamente de ser renovada.

A conclusão da segunda via entre Lisboa

e Pôrto, na linha de maior tráfego e melhor rendimento, é de necessidade reconhecida. A construção da estação da Triagem muito melhorará o serviço de mercadorias. A electrificação entre Lisboa e Sintra e Lisboa e Vila Franca de Xira e nos arredores do Pôrto será o único meio eficaz de por termo às reclamações insistentes e fundadas do público que freqüenta as linhas suburbanas. Aguarda também resolução o problema da estação central de Lisboa, que venha substituir a acanhada gare do Rossio. Enfim, a substituição do material, com a aquisição de locomotivas de maior velocidade e de maior número de vagons, e de novas carruagens com ar condicionado, vai-se tornando cada vez mais urgente.

Não bastará o progresso material. É necessário o progresso moral, isto é, a modificação dos processos da exploração. Por um lado é preciso que a lei dê às empresas ferroviárias uma liberdade de ação, que podia ser perigosa nos tempos do monopólio, mas que é imprescindível no regime das concorrências.

Por outro lado, carecem as empresas ferroviárias de modificar os seus processos de exploração, utilizando as facilidades que a lei lhes deve dar. As direcções têm de ser penetradas dum espírito verdadeiramente comercial.

Em conclusão, eu preconizo com relação aos nossos caminhos de ferro:

- a) — A sua concentração.
- b) — A sua total nacionalização.
- c) — A reforma das suas concessões e da sua organização financeira.
- d) — A realização dum vasto programa de melhoramentos materiais.
- e) — A modificação das suas leis regulamentares.
- f) — A comercialização dos seus processos de exploração.

LISBOA - PARIS

Por GUERRA MAIO

O "Sud-Express", contrariamente ao fim para que foi criado: aproximar Lisboa do centro da Europa e servir de encurtamento à viagem Paris-América do Sul, tem sido utilizado, na maior parte dos lugares oferecidos, pelos portugueses que vão a França ou além. É o que se pode chamar, numa frase feliz de Guedes de Oliveira, "turismo de dentro para fora".

Ultimamente como a clientela começasse a rarear e como os encargos das companhias fossem maiores, admitiram-se nêle passageiros em camas de 2.^a classe e depois em lugares ordinários de 1.^a e 2.^a classe, mediante uma pequena sobre-taxa.

As companhias francesas quiseram porém manter o combóio de luxo e por isso até Agosto de 1939 o "Sud-Express", entre Hendaia e Paris tinha apenas carruagens *Pullmans*. Consta-me agora que com o restabelecimento do "Sud-Express", depois da guerra, serão admitidos nêle os passageiros com bilhetes ordinários de 1.^a e talvez mesmo de 2.^a classe. É porém pouco natural que os passageiros desta última classe sejam consentidos visto a RENFE ter agora a composição do combóio limitada aos passageiros de camas de 1.^a e aos de bilhetes de butacas da mesma classe e haver toda a conveniência de se manter o mesmo tipo entre Paris, Madrid e Lisboa, isto é, camas e lugares ordinários de 1.^a classe.

Não deixa porém de ser estranho o caso da S. N. C. F. ter conservado o "Sud-Express" até Agosto de 1939 só com carruagens de luxo, quando a "Côte d'Argent" tendo começado por admitir apenas os passageiros em camas de 1.^a classe, o tornou sucessivamente extensível às camas de 2.^a, aos lugares ordinários de 1.^a e 2.^a e por fim aos de 3.^a classe.

Como já disse em anterior artigo, eu não acredito no esmagamento do combóio, após a guerra, pelo avião, se bem que veja neste um concorrente a ter em conta. O que é necessário é que as companhias apresentem o seu desejo, tantas vezes manifestado, de encurtarem a viagem entre Lisboa e Paris e entre Madrid e igualmente a capital francesa.

Em França, graças à electrificação em todo o seu percurso: Hendaia-Paris — a mais extensa via férrea eléctrica do Mundo — espera a S. N. C. F. poder fazer a viagem, 820 quilómetros, em 9 horas, o que dá uma marcha comercial de cerca de 100 quilómetros à

hora. Na Península o caso é diferente, não só pelo perfil do traçado mas porque, no melhor dos casos, haverá ainda 404 quilómetros de via única; Pampilhosa-Medina. Todavia penso que não será exagero supor que poderemos, um dia, ir de Lisboa a Paris em 24 horas, ou pouco mais.

Actualmente estão em curso vários trabalhos na via entre Fuentes de Oñoro e Salamanca; estando já mesmo concluídas duas das quatro grandes pontes; trabalha-se na 3.^a e parece que será suprimida a 4.^a, com a construção dum desvio da estação de Tejares à entrada da ponte da linha de Bejar, a qual ficaria comum às duas linhas, Salamanca-Placência e Salamanca-Fuentes de Oñoro. Está nisso grandemente interessado o município de Salamanca, e é natural que a obra tenha em breve início, tanto mais que o desvio proposto não aumenta o percurso.

Cá também se vão fazer importantes trabalhos na via, reconstrução das pontes da Beira Alta e conclusão da 2.^a via na C. P., para o que só faltam 20 quilómetros; mas nos quais há uma grande dificuldade a vencer, o alargamento ou a supressão do túnel de Albergaria.

Um ponto me parece importante e que podia ficar desde já estabelecido: a hora do enlace em Medina dos dois ramos do combóio, Madrid-Paris e Lisboa-Paris.

Salvo melhor opinião, penso que a junção dos dois ramos devia ser estabelecido, em Medina, no sentido Península-Paris às 2 horas e 30 e no sentido inverso às 4 horas e 30, o que daria o cruzamento para além de Valadolid. Assim a chegada e a partida de Madrid e de Lisboa seria deslocada pelas respectivas companhias, à medida que os melhoramentos na via fossem concluídos, sem se tocar no ponto nevrálgico, Medina del Campo.

Da mesma forma se procederia com respeito à chegada e à partida de Paris, que seria regulada segundo o tempo que fosse necessário para as formalidades fiscais nas fronteiras de Irun e Hendaia, assim como, conforme o aceleramento na linha espanhola entre Medina e Irun, no que há a contar com a futura segunda-via entre Miranda e Alsasua.

Daquela maneira julgo que, num futuro próximo, poderíamos ter a partida de Madrid pelas 23 horas e a chegada às 8, o que evitaria o salão-restaurant entre Madrid e Medina e portanto uma economia de

tracção de 50 toneladas em 200 quilómetros. Também num futuro mais ou menos próximo, poderíamos aspirar a partir de Lisboa cerca das 16 horas e a chegar pelas 14,^h 30, o que seria um ideal para a ligação no Tejo com os navios da América do Sul.

Realizado êsse desideratum também o restaurante seria limitado do percurso português, o que não deixaria de ser interessante.

É evidente que para se chegar a um tal resultado era indispensável fazer a fiscalização de passaportes e de bagagens em trânsito, como se pratica no "Lusitânia-Expresso", com tão grande agrado do público.

A par, porém, do "Sud-Express", um outro combóio é necessário, para seu eventual desdobramento e para servir a clientela menos abastada, cada vez mais numerosa. Outro não pode, nem deve ser senão o prolongamento do "Côte d'Argent" até Lisboa, e com carruagens de todas as classes. O problema é extremamente fácil, pois já praticamente existe entre Cidade-Rodrigo, e Hendaia, faltanto portanto à RENFE estendê-lo a Fuentes de Oñoro, 33 quilómetros apenas e que nós o prolongássemos a Lisboa. Mas se entre Pampilhosa e Lisboa, nada mais havia que adaptar os combóios 8 e 15, outro tanto não acontecia entre Vilar Formoso e Pampilhosa, onde havia que criar um novo combóio, circulando a horas mortas, portanto com pouco aproveitamento local. Haveria maneira de compensar a Beira Alta desse encargo? Penso que sim, tanto mais que há uma coisa que vence todas as dificuldades, a boa vontade.

Resta-nos agora falar num problema latente e que exige ponderada resolução; as tarifas, que estão muito baixas em relação ao custo do quilómetro-trem e que requerem remodelação.

Não é a mim que me compete o fixar a taxa e a ocasião em que o problema deve ser resolvido, mas uma coisa posso dizer. É preciso que o passageiro, dentro dos limites das suas possibilidades, pague o que deve pagar.

Após a outra guerra e em todos os países pretendeu-se lançar uma contribuição pesada sobre os novos

ricos, elevando as tarifas de 1.^a classe a uma taxa proibitiva, o que deu em resultado de os passageiros passarem a viajar em 2.^a e 3.^a com grave risco das receitas ferroviárias, a ponto de na maior parte das linhas francesas ser suprimida a 1.^a classe.

A melhor maneira seria reduzir em todos os países as classes a duas, 1.^a e 2.^a, o que praticamente se podia chamar a classe superior e inferior, ou especial e geral, como os espanhóis fazem nas automotoras.

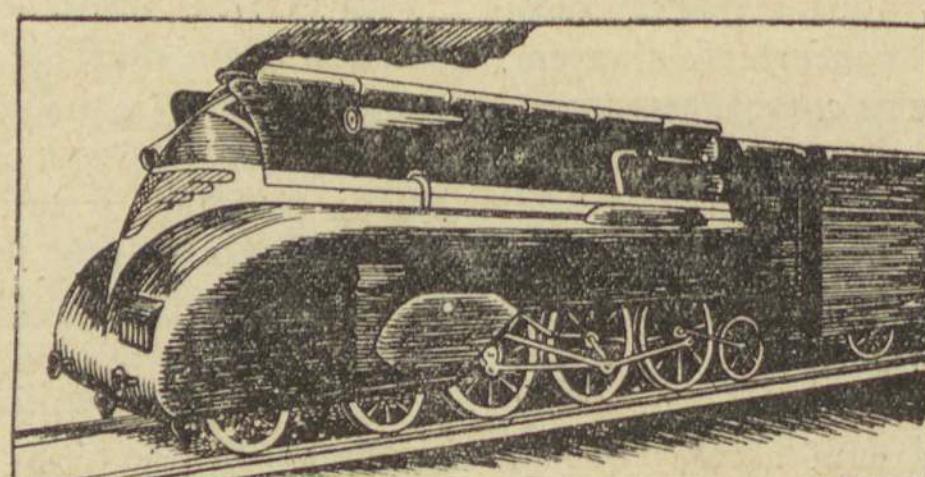
O preço da classe geral, ou segunda, seria de X tendo bem em conta, como disse, do custo de combóios e das possibilidades do passageiro, e de 50 % mais na 1.^a classe.

Devia aproveitar-se a oportunidade para se suprimir radicalmente as taxas de velocidade, butaca ou de luxo, que o público paga sempre de má vontade, embora se mantivesse o pagamento de mínimos de percurso, no início da viagem para se evitar que os passageiros de curtos trajectos tomem o lugar dos que vão para longe. Ou, por outros termos, o passageiro do "Sud-Express" pagaria um bilhete de 1.^a classe e um único suplemento, se utilizasse a cama.

Desta forma quem na Guarda tomasse o "Sud-Express", para Mangualde, ou os rápidos do Pôrto, na Curia para Campanhã, pagava um bilhete de 1.^a classe e nada mais.

Se para êstes preconizo um pagamento apenas de 50 % sobre o preço de classe geral, é para chamar de novo o passageiro treimalhado ao combóio, tanto mais que julguei sempre o automóvel particular e o de aluguer os grandes inimigos da 1.^a classe do caminho de ferro, pois, em muitos casos, bastavam três passageiros para viajarem mais barato naqueles veículos que no combóio.

Faça-se pois tudo o que fôr possível para acelerar o "Sud-Express", libertando-o de paragens inúteis e dando-lhe todas as facilidades; crie-se um segundo combóio, com o prolongamento do "Côte d'Argent" a Lisboa, e deixem lá o avião, pois todos hão-de viver na paz do Senhor.

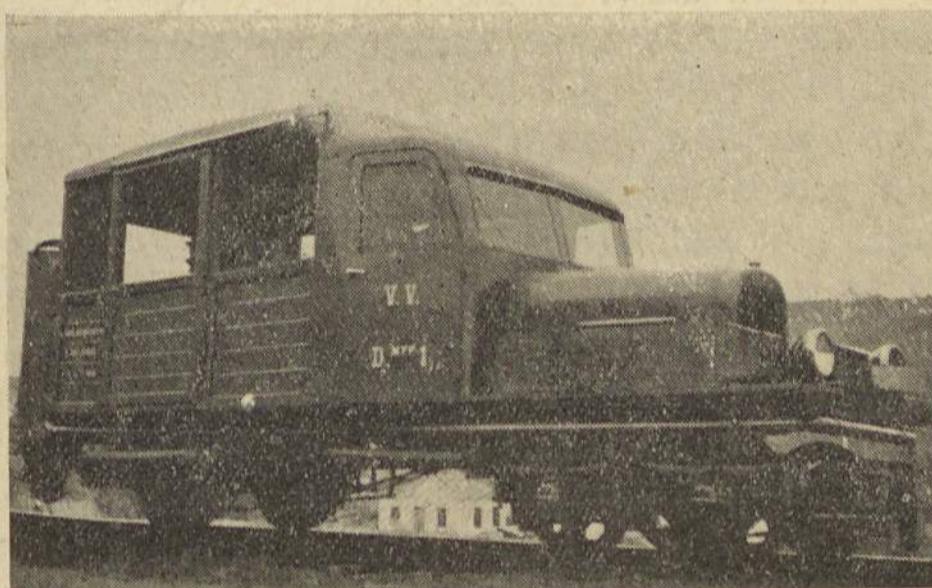


OS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

E O PROBLEMA DOS TRANSPORTES

O «Vale do Vouga» construiu o 1.º veículo automotor para mercadorias que circula nas nossas linhas

A Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal, que administra os Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, para poder servir melhor a região que, além de ser muito industrial, é muito populosa,



Automotor a gás pobre construído nas oficinas de Sernada

acaba de construir, nas suas oficinas de Sernada, um veículo automotor, cuja fotografia reproduzimos em gravura.

Adaptou-se, para isso, um chassis de caminhão, e o seu combustível é gás pobre produzido em gasogénio do modelo estudado pelo Instituto Português de Combustíveis, que tem dado o melhor resultado em todas as experiências feitas. Destina-se ao transporte de géneros frescos, em especial peixe, de Espinho ou Aveiro para a zona Oliveira de Frades-S. Pedro do Sul, onde não é possível fazer chegar aquêle género alimentício pelos comboios ordinários, a horas convenientes.

É o primeiro veículo automotor para mercadorias que circula nos caminhos de ferro do nosso país e a sua utilização em serviço público foi autorizada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, por agora, como experiência e só a título provisório. Tem a carga útil de 2 toneladas e logo que seja confirmada a autorização para a sua circulação, na linha do Vale do Vouga, novos veículos automotores para transporte de mercadorias serão construídos, de maior capacidade de carga.

Com êsses veículos automóveis a Sociedade dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga procura continuar a servir o melhor possível a numerosa população do Vale do Vouga.

O racionamento do pão e os FERROVIÁRIOS

A Intendência Geral dos Abastecimentos enviou à Imprensa este comunicado, que interessa particularmente os ferroviários:

«Aos ferroviários (pessoal de linha) é facultado levantar pão para um máximo de três dias mediante aviso feito, com antecedência, ao fornecedor, em cujo estabelecimento estejam inscritos. No acto de levantamento do pão, fazem entrega das correspondentes senhas das suas cartas de rationamento, devendo também exibir o seu bilhete de identidade da C. P.

A Intendência não se opõe a que qualquer consumidor levante pão para dois dias, desde que o industrial de padaria tenha possibilidade de fazer o fornecimento sem que daí resulte qualquer inconveniência para o regular abastecimento dos restantes consumidores inscritos na padaria.

Esclarece-se que, a partir do dia 1 de Maio, começaram a ser utilizadas as senhas (n.ºs 1 a 19) das cartas de rationamento do pão, actualmente em poder dos consumidores e cuja cuidadosa conservação foi expressamente recomendada».

Cooperativa do Pessoal Ferroviário da Beira Alta

Na Figueira da Foz, foram inauguradas, no sábado 13 do corrente, as novas instalações da Cooperativa do Pessoal Ferroviário da Beira Alta, com a presença de altos funcionários da Companhia, autoridades civis e religiosas, representantes da Imprensa e outras individualidades.

A Cooperativa ficou instalada num prédio da rua dos Bombeiros Voluntários, recentemente adquirido pela Caixa de Aposentações do Pessoal.

Cortou a fita simbólica o presidente da Câmara sr. dr. Rui Ramos. Seguiu-se um «Pôrto de Honra», discursando os srs. Evaristo Correia, presidente da direcção da Cooperativa, eng.º dr. Leite Pinto, administrador-delegado; eng.º Fernando d'Arruda, director da Exploração; dr. Rui Ramos e Severo Biscaia, secretário, os quais puizeram em relevo o melhoramento inaugurado e o interesse que a Companhia vem, de há muito, dispensando ao seu pessoal.

Para se ter uma justa medida da importância desta Cooperativa bastará dizer que ela fornece cerca de 3.000 empregados ferroviários.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

A Cidade de Huambo

Do nosso ilustre e venerando amigo, sr. Coronel de Engenharia Carlos Roma Machado, recebemos a seguinte carta a que, gostosamente, damos publicidade, porque constitue um documento de grande interesse para a história da colonização de Angola:

...Sr. Carlos d'Ornellas:

A leitura do artigo "A Cidade de Huambo", pág. 181 do N.º 1352 da *Gazeta*, tirado do livro escrito pelo Sr. General Norton de Mattos "Memórias e Trabalhos da Minha Vida", levou-me a incomodar o meu amigo com a leitura do que segue, pois o general Norton de Mattos suprimiu tudo que estudaram e fizeram sobre o assunto os meus amigos Paiva Couceiro, e General Roçadas, que se seguiu na governação, mormente o que mencionou a portaria de 18 de Agosto de 1910 N.º 704, que tinha nomeado uma comissão para estudar a cidade presidida pelo Engenheiro fiscal do Governo junto do C. F. de Benguela (lugar que eu desempenhava então) pelo Mariano Machado, director do dito C. de Ferro, e por António da Costa, como sendo o maior comerciante de Benguela, como representante das forças vivas da localidade. Portanto, não é bem exacto o que Norton diz quando menciona no seu artigo "Tudo nele se diz", e não fala nos antecedentes do tempo da monarquia. Apesar de não me esquecer que Norton de Mattos terminou por reconhecer o meu serviço, destinando-me, quando me ia apresentar à Junta, para me vir embora, para um honroso serviço, mas que eu pelo meu estado de saúde regeitei. Pelo teor da dita portaria depreendi que tinha de estudar o local, levantar a planta do mesmo, e projectar a futura cidade. Foi o que eu fiz, como vem bem mencionado no meu artigo posterior, que escrevi em dois números da *Revista de Engenharia Militar*, em Outubro de 1913 e Dezembro do mesmo ano, que relata todo o meu serviço e estudo detalhado que fiz do local escolhido para a "Primeira Cidade Portuguesa no Planalto de Benguela". Tal foi a designação que dei ao referido artigo e no qual até vem o retrato de Norton de Mattos no dia da inauguração da mesma cidade.

Quando lá fui a primeira vez, com os meus companheiros, visitámos o local do forte de Huambo, da Umbira e Ongombe onde era a sede da missão do Espírito Santo, e o Caululo e Chinguari tendo nós escolhido o local onde estava a missão e que tinha sido já escolhido como o melhor pelo Célebre Padre

Leconte, onde já havia 8 barracões e uma igreja, além das casas dos indígenas da missão e umas 25 de vários negociantes do local. Esta igreja, apesar de ser de pau a pique, não era nem tão pequena nem tão mal feita pois serviu para o almôço da inauguração e era ao tempo hotel do S. Padrão (os padres e a sua missão tinham já retirado para o Sambo, logo depois que eu me vi forçado a dizer-lhes que a cidade tinha de ser ali). Estes barracões da Missão, tinham sido feitos pelos padres e pagos com esmolas de 3 contos que êles tinham recebido. No meu relatório pedi para o Governo lhes dar uma indemnização igual, por êles terem que se mudar mas não me consta que, até hoje, tenham recebido tal indemnização.

Os negociantes locais, todos ficaram muito contrariados com a saída da Missão pois ali costumavam dormir e comer todos os viajantes, gratuitamente. Mas a maioria das forças vivas de Benguela constituíam a célebre *Curibeca* (beca-traz, Curia-comer) loja maçónica a que nunca quis pertencer. E por isso e por eu favorecer quanto podia o seguimento do Caminho de Ferro até à fronteira, como era meu dever, o que aos ditos comerciantes de Benguela era muito prejudicial na ocasião (não olhavam ao futuro) pois estavam acostumados aos pretos do interior virem com a sua borracha, cera, coiros etc., vender à cidade, e agora não passavam do Cubal e mais do interior aonde chegava o *Rail Head* do Caminho de Ferro, queriam por-me fora do meu lugar, e levantando *calúnias* contra mim faziam todo o possível para isso. Daí proveiu não me terem convidado para ir com o Governador Geral à inauguração, (o que tudo descrevo na nota junta tirada do meu livro *Nostalgia Africana* que eu ofereci, há tempo, a V.). Conheci bastante em novo o General Norton, e reconheço as suas aptidões, como oficial superior, e na verdade muitas coisas boas fez em Angola. Quando seguia a apresentar-me à Junta, mandou-me dizer por um ajudante que tal não fizesse e lhe fosse falar e tendo eu, *depois do segundo recado*, seguido a falar-lhe, foi-me dito que ficasse em Luanda, e que me daria um serviço especial de ir estudar a defesa do país na fronteira. Respondi que tendo febre de 30 graus diariamente, o médico do Lobito me mandaria à Junta por me achar incapaz de continuar ao serviço em África, e segui para Lisboa.

Peço que leiam as notas que aqui junto e que mostram a situação em que fiquei no meu serviço

com a vinda da República, apesar de eu nunca ter sido político, e apenas português.

E depois de 3 meses em Lisboa, ter tido licença da Junta, passei por um ano e meio em sucessivas licenças registadas, tendo estado todo esse tempo no Pôrto, a dirigir a Refinaria Colonial de Paranhos, antes de seguir para a limitação da fronteira de Angola no sul da província.

Carlos Roma Machado

P. S.—O Paiva Couceiro que como poucos conhecia perfeitamente o planalto de Angola citou-me o Huambo e o Bié como os melhores pontos para a futura cidade preferindo o Huambo por ser mais perto do mar.

O General Roçadas apesar de ter sido o Paiva Couceiro que primeiro pensou na cidade do planalto é que, segundo as ideias do primeiro, me falou quando em serviço fui a Luanda, no estudo do melhor local para a futura cidade, de acordo com a opinião do Mariano Machado que também assistiu à minha conferência com êle.

C. R. M.

Notas

Da *Nostalgia Africana*, págs. 53 a 56 — 1936.

A escolha do local da cidade de Huambo, hoje Nova Lisboa, foi feita por nós três: eu, Mariano Machado e o negociante António da Costa, numa viagem ao Huambo a que atrás me refiro. Era o topo da escada que conduzia ao planalto; nesta região quatro locais havia a estudar, a saber o local do Forte, o Caululo, Ombira i Ongombe, ou Cova dos Bois e o Chinguari. Dêstes três ficou por nós escolhido a Ombira i Ongombe, onde se achava instalada a Missão, planalto vasto, com bastante água dos lados, e quase sem morros de salalé. Comecei pouco depois o levantamento local, a taqueómetro, e, para o projecto da cidade, escolhi a forma mais adaptável ao terreno e segundo o que mais moderno havia estudado em novas cidades, tanto na América do Norte como no Brasil, na Índia e Austrália. A largura das ruas era de acordo com êsses projectos, e deixava no centro da cidade três parques que correspondiam às três nascentes principais de água potável, para não ser inquinada, e projectei os esgotos por meio de fossas mouras seguidas de fossas acéticas. Quando estava terminado o levantamento da planta houve a mudança das instituições, e, enquanto era sindicado e expulso para Mossâmedes, passei lá o meu tempo concluindo o projecto da cidade, que trazia pronto quando fui de novo reposto no meu lugar. Soube então que uma nova portaria tinha substituído a antiga, e que eu já não era Presidente da segunda, e apenas *agregado a ela como fiscal do C. F. B.* Acompanhei ao Huambo o Governador, Presidente dessa Comissão, que, com o condutor das Obras Públicas, e representantes das forças vivas de Benguela, a constituíam. Ao chegar lá, vi-os embarcados a princípio, por desejarem saber o que eu já tinha estudado, mas apenas lhes indiquei os lugares todos, que a minha commisão tinha escolhido, e foram verificar, menos o Chinguari, terminando por dizer que preferiam a Ombira i Ongombe, ou local da Missão, ordenando então o Governador ao Condutor para começar o estudo da cidade. Foi então que eu apresentei a minha planta, dizendo que a aprecias-

sem primeiro, pois já era trabalho feito, mas que eu nada impunha, pois presentemente era um mero agregado apenas. O Governador, porém, consultados os membros, concluiu que a minha planta podia ser aceite, tendo sido entregue ao Governo do Distrito, que a enviou ao Governador Geral, então, o General Norton de Mattos, que a aprovou em boletim.

Passados tempos, por ocasião da visita do Governador Geral ao distrito, e sendo administrador de Huambo o Sr. Soromenho, foi a festa da inauguração oficial da cidade. Esperava ser convidado; porém, como não o tivesse sido entendi que, sendo eu fiscal do C. F. B., devia acompanhar a primeira autoridade da Província ao Huambo, e, como não me tivessem oferecido o salão como aos outros convidados, *fiz toda a viagem de ida e regresso na máquina*, e eu, que tinha sido o principal impulsor da cidade, e autor da sua planta, não fui lembrado por ninguém naquela festa. Contudo cumprí o meu dever dirigindo o combóio em que ia o Governador Geral.

Foi para mim e para o representante do C. F. B. nesse tempo, o sr. Primo Anselmo, bem difícil, contentar todos a respeito do local da estação do C. F. B. e suas dependências. Todos queriam a estação ao pé da sua casa. Era coisa impossível e ficou a uns 1.700 metros de distância para leste. Pois a raiva dos habitantes contra o meu projecto foi tal, que um dia todos os marcos das ruas foram de noite arrancados e colocados em frente da casa do administrador, que ao amanhecer e ao sair, deu com êsse *mare magnum*, em frente da porta. Foi tudo mandado repor dessa vez no seu lugar pelo director da agrimensura. Mas não descançaram ainda, e por último quando o Sr. Alto Comissário Vicente Ferreira ali esteve, viu-se obrigado pelos muitos pedidos, a ordenar a modificação da planta ampliando-a para o lado da estação e alargando as ruas principais a 60 m. Tinham-se construído ruas através dos parques, que eu delinaria para resguardo das inquições às principais nascentes. Pois fizeram nelas as primeiras casas, de forma que depois diziam que as águas estavam inquinadas, e não prestavam. Verdade seja que eu sempre no meu relatório dissera que de futuro a água devia vir de mais longe, e de grandes nascentes ou rios próximos, porém para os primeiros anos, a das referidas nascentes, resguardadas, poderia bem ter servido, especialmente se de princípio se tivessem servido de fossas mouras e acéticas o que não fizeram.

OS NOSSOS AMIGOS

D. GABRIEL URIGUEN

Encontra-se em Lisboa, em serviço oficial, o ilustre engenheiro e nosso querido amigo sr. D. Gabriel Uriquen, uma das figuras mais notáveis dos Caminhos de Ferro de Espanha.

É com prazer que vemos de novo entre nós êste nosso bom amigo, em quem a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* tem um dos seus mais notáveis e brilhantes colaboradores.

Uma festa simpática

O ANTIGO BATALHÃO DE SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO CELEBROU O 25.º ANIVERSÁRIO DO SEU REGRESSO A PORTUGAL

TODOS os anos, o antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro comemora a data do seu regresso a Portugal após a sua estadia nos campos de batalha da Flandres. E o simpático que tem esta festa é a camaradagem que existe nos seus componentes, que são oficiais, sargentos, cabos e soldados e confraternizam durante algumas horas, recordando os bons e amargos bocados que por lá passaram.

A concentração dos combatentes

Este ano, por motivos compreensíveis, não houve festas oficiais mas, sim, uma visita a Cascais, vila de onde partiram para a Grande Guerra os componentes do antigo Batalhão.

E às 11 horas do dia 7 reúniram-se no Cais do Sodré cerca de trezentos antigos combatentes que, em combóio especial, seguiram para Cascais.

Na interessante vila os combatentes formaram em frente da estação de caminho de ferro e após o toque do clarim a sentido, o general Raúl Esteves — antigo comandante da briosa unidade — passou revista à formatura.

Seguidamente foi depositado um lindo ramo de flores na lápide da Rua de Sapadores de Caminhos de Ferro, que ostenta este letreiro:

“Rua do Batalhão dos Sapadores de Caminhos de Ferro aquartelado em Cascais, que partiu daqui para os campos da França em Abril, Maio e Junho de 1917, onde se portou com bravura e heroísmo”.

Depois desta simples mas significativa cerimónia, o cortejo seguiu até ao Jardim Visconde da Luz rodeando aí o Monumento aos Mortos da Grande Guerra.

De novo o clarim toca a sentido enquanto o general Raúl Esteves ali coloca uma palma de flores naturais.

O prestigioso comandante fala do cumprimento de deveres dos seus soldados na campanha 914-918 e, evocando os feitos heróicos do seu Batalhão, ordena dois minutos de concentração espiritual pelos companheiros do Batalhão que já desapareceram.

O Presidente do Município dá as boas-vindas aos combatentes

Novamente o cortejo em marcha, seguem-se os cumprimentos à Câmara Municipal.

O sr. capitão Roberto Pessoa, acompanhado de

alguns vereadores, saúda, em nome da vila, os combatentes, destacando o comandante do antigo Batalhão de S. C. F., hoje general e figura prestigiosa do Exército Português. Diz recordar-se ainda da disciplina que reinava na unidade que em Cascais tinha a simpatia total dos seus habitantes, desde o mais modesto ao de mais elevada categoria. E foi com saudade — diz o capitão Pessoa — que eu e o povo de Cascais vimos partir para êsses campos longínquos da Flandres o punhado de soldados e oficiais que se cobriram de glória para honra de Portugal.

O general Raúl Esteves diz que estava indicado que o 25.º aniversário da chegada do Batalhão a Portugal fosse comemorado em Cascais onde aquela unidade esteve aquartelada e partira para França e onde se bateu de forma a honrar a tradicional bravura do soldado português. Recorda o guião “Sempre Fixe”, que as senhoras de Cascais bordaram e ofereceram ao Batalhão, guião que voltou como penhor da saudade, simpatia e amizade de Cascais para com a sua unidade. Assim o guardamos como relíquia gloriosa.

O almôço de confraternização

Terminada a recepção no Município os combatentes encaminharam-se para o Ginásio do Batalhão n.º 10 da Legião Portuguesa, onde se realizou o banquete.

Às 13,30 o sr. general Raúl Esteves ocupa o seu lugar de comando, tendo à sua direita os srs. tenente coronel Miguel Bacelar, José Florindo, D. Rodrigo de Serpa Pimentel, Major Cortez Lobão e eng.º Gayoso de Penha Garcia; e à esquerda os srs. major Leal de Faria, major Frederico Vilar, dr. eng.º Herculano de Amorim Ferreira, tenente coronel Jesus e Silva e dr. Avelino de Figueiredo.

O repasto decorreu no mais vivo ambiente de camaradagem, abrillantado pela Orquestra do Ateneu Ferroviário.

O secretário da mesa, sr. Carlos d'Ornellas, leu o expediente, que constava de um ofício do sr. comandante militar local justificando a sua não comparecência; vários telegramas de combatentes e ofícios de várias entidades que não puderam comparecer ao banquete. O sr. capitão Roberto Pessoa, bem como o sr. comandante da Legião, foram pessoalmente informar que não podiam comparecer ao acto por motivo de serviço urgente.

A certa altura, o antigo chefe da Banda de Sapado-

res de Caminhos de Ferro ocupou o lugar de regente da orquestra e fez ouvir as conhecidas canções de guerra, que os assistentes acompanharam com grande alegria e contentamento.

Aos brindes falaram os srs. major Leal de Faria, pela Comissão Executiva da Festa, que agradeceu a presença dos combatentes e o esforço dos srs. major Bastos, tenente Bandeira, Inspector Camarinhas e Carlos d'Ornellas para o bom êxito da festa e exaltou a Imprensa; dr. Ferreira Deusdado, pelos combatentes, e que, nos cinco minutos estabelecidos para discursos, evocou o valor dos soldados do «Sempre Fixe», terminando com um brinde ao seu comandante; padre dr. Avelino de Figueiredo, antigo capelão do Batalhão Expedicionário; engenheiro Costa Marques; major Rosa Bastos, e Vitor Pereira da Silva que, em nome dos sargentos, leu o que se segue:

Meus excelentíssimos senhores, comandante, oficiais, sargentos, cabos, soldados e camaradas da Grande Guerra: A minha situação de funcionário do Quadro da Direcção Geral das Contribuições e Impostos prestando serviço em Repartições de Finanças de concelhos muito distantes dos locais onde se têm realizado os almoços de confraternização dos senhores oficiais, sargentos, cabos e soldados do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário à França, em 1917, tem impedido a minha comparência a estes almoços.

Só agora se proporcionou a ocasião para tomar parte neste almoço, por estar colocado na Secção de Finanças do concelho de Loures.

Não posso descrever a satisfação que sinto em a él assistir junto dos senhores oficiais, com quem servi, que me deixaram gratas recordações pela forma como me trataram; dos sargentos como bons colegas, e dos cabos e soldados como excelentes subordinados, os quais tanto em Portugal como na Grande Guerra em França, procederam de uma forma tão correcta que são dignos do meu aprêço, estima e consideração; por isso me sinto orgulhoso por estar neste almoço de confraternização junto destes combatentes que são ao mesmo tempo patriotas.

O antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, foi sempre considerado uma unidade de tropas disciplinadas e prontas para a luta; basta dizer que no dia em que se recebeu a notícia na cidadela de Cascais, dada pelo nosso comandante Raúl Augusto Esteves, de mobilizar o Batalhão com destino à França, foi um dia de festa na cidadela, como sinal de regosijo patriótico.

O antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, orientado pelo nosso excelentíssimo comandante Raúl Esteves, com os seus dedicados e bons oficiais, não esquecendo os bons auxiliares sargentos, cabos e soldados, desempenhou bem a sua missão em França, tanto no sector português como no inglês, pelo que foi reconhecido como Batalhão de especialistas de Caminhos de Ferro, o que muito contribuiu para o bom nome do nosso exército.

Termino fazendo votos para que continuem estes almoços de confraternização entre combatentes que, nas horas de perigo, lutaram lado a lado pelo engrandecimento da nossa querida Pátria, e, por isso, peço que me acompanhem num brinde a todos os camaradas da guerra na pessoa do nosso querido e nunca esquecido comandante Raúl Esteves.

Seguidamente, falou o sr. David da Fonseca Matos, que em nome dos soldados leu o seguinte:

Ex.^{mo} sr. general Raúl Esteves, senhores oficiais e meus

camaradas — Cá estamos de novo à volta do nosso ilustre comandante do «Sempre Fixe», e desta vez para comemorar as «bodas de prata» do nosso regresso dos campos de batalha a Portugal.

É com a maior satisfação que saúdo todos os combatentes por terem a felicidade de contar 25 anos que de novo pisaram terra portuguesa e faço votos para que mais festas desta natureza se sigam e que todos compareçam.

Assim se prova que vamos vivendo para recordar com saudade a nossa camaradagem dos tempos da Flandres.

Foi a Comissão Organizadora desta reunião muito feliz por ter escolhido a cidadela de Cascais para festejar as «bodas de prata» e sinto-me deveras orgulhoso por mais uma vez os componentes do antigo B. S. C. F. serem recebidos por esta boa e carinhosa gente, que sempre nos honrou com a sua franca hospitalidade.

Recordo-me muito bem quando aqui estive na mobilização, da maneira gentil como eram tratados os soldados que partiam para cumprir o seu dever, entre alas de povo, desde o quartel até à estação de embarque, e ninguém ocultava as lágrimas de saudade por ver partir os seus afilhados de guerra.

Foi nesta linda terra que um grupo de gentis senhoras confeccionou e ofereceram, para ser defendido em terras de França, um guião bordado a ouro com a legenda «Sempre Fixe» e que todos nós soubemos defender com valentia, graças à inteligência do nosso querido comandante, que sempre soube impôr aos seus soldados o brio militar.

Perante essas senhoras, que não tenho a honra de conhecer, mas que decerto ainda vivem, me curvo com o máximo respeito.

Em nome dos ferroviários da Beira Alta, a que me honro de pertencer, desejo agradecer ao sr. engenheiro Fernando Arruda as facilidades quer em transportes concedidos aos combatentes não ferroviários, quer em licenças graciosas ao pessoal, para poderem comparecer nesta festa de confraternização.

Para o ilustre director da Beira Alta vão, pois, as minhas mais sinceras saudações e os meus melhores votos de felicidade e que continue por largos anos à frente da simpática Companhia onde S. Ex.^a encontra, em cada ferroviário, um amigo.

Aos ferroviários da Beira Alta que aqui se encontram, eu peço que me acompanhem numa entusiástica salva de palmas ao sr. eng.^o Fernando Arruda.

Não quero terminar sem que em nome dos ferroviários da Beira Alta apresente também a Sua Ex.^a o sr. general a expressão muito sincera das nossas saudações, fazendo votos para que a sua vida se prolongue para que estas festas tenham o brilho que merecem.

Em nome da Imprensa usou da palavra o distinto jornalista e redactor de *A Voz*, sr. Martins dos Santos, que agradeceu os elogios à Imprensa, salientando que esta só cumpre os seus deveres, enaltecedo o que de glorioso é para Portugal, o que acontece com um Batalhão que tem à sua frente o homem de grande prestígio como foi e é o general Raúl Esteves.

Por fim o general Raúl Esteves proferiu um sensacional discurso que foi ouvido com toda a atenção pela assistência. Pois em relêvo a disciplina, o patriotismo e a honra dos oficiais e soldados que comandou na Grande Guerra. E é esta gente — diz o antigo comandante de Sapadores — que ámanhã, se fôr preciso, cumpre mais uma vez o seu dever.

Aplausos fortes coroaram as palavras do prestígio general Raúl Esteves.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Maio de 1894)

Linhos portuguesas

Sul e Sueste. — Abriu hontem á exploração a nova estação, provisoria, em Cabrellha, entre as estações de Vendas Novas e Montemór.

Estação Central do Porto. — A convite da direcção do Centro Commercial do Porto, reuniram no edificio d'aquella sociedade, conjuntamente com ella, as direcções da Associação Commercial, Atheneu Commercial, Associação Industrial, Associação Commercial dos Lojistas e Associação de Classe dos Empregados do Commercio, para se ocuparem do estado em que se encontram as obras da linha urbana entre a estação do Pinheiro e o convento da Ave Maria, sendo resolvido que as corporações ali reunidas representassem ao chefe do Estado, pedindo a conclusão d'essas obras, secundando assim os esforços iniciados pelo Centro Commercial. A representação foi enviada ao seu destino pelo sr. governador civil, que a trouxe em mão no dia 9, apresentando-a ao sr. ministro, que prometeu examinar o assumpto e vêr o meio de acceder aos desejos da segunda cidade do reino.

Mossamedes. — Alguns habitantes do districto de Mossamedes representaram ao governo contra o traçado feito para a construcção da linha ferrea de Mossamedes para o planalto de Chella.

Companhia Portugueza de Caminhos de ferro Africanos. — Reuniu a assembléa geral d'esta companhia para approvação de contas e conclusões do relatorio, que foram aprovadas. O sr. dr. Pereira de Lima declarou que, caso o seu nome fosse indigitado para director, desde já pedia escusa, devido aos seus muitos afazeres. O sr. Flores disse constar-lhe que o governo tinha feito uma concessão para uma linha até Lobito, passando por Benguella e Catumbella, a uma companhia, e que sendo essa concessão já em parte explorada, pedia que a assembléa nomeasse uma commissão para protestar contra tal facto, salvaguardando os interesses da companhia, por tal motivo tão grandemente ameaçados.

Procedeu-se depois á eleição dos corpos gerentes, ficando eleitos para Assembléa geral — Dr. José Pereira de Lima, presidente; Justinianno de Almeida e José Mendes de Azevedo, secretarios.

Direcção — Effectivos: Pedro Antonio Borges Flores, Guilherme Paulo Bureau e Domingos Ignacio Lima. Suplentes: Joaquim Augusto da Silva, João Verissimo de Barros Vianna Junior e José Eduardo da Costa.

O «FOGUETE»

O combóio correio nocturno do Sul, passou de novo a circular pela linha do Vale do Sado, no que se ganharam algumas horas no percurso Barreiro-Algarve, com grande satisfação dos algarvios, os quais se apressaram a acoima-lo de «Foguete», nome porque é agora conhecido de Barlavento a Sotavento.

O «Foguete» não deve ficar esquecido tanto mais que está de todo indicado para nome dum futuro combóio rápido, que venha a circular pela linha do Vale do Sado.

JARDIM ZOOLÓGICO

Uma justa homenagem ao sr. Ministro das Colónias, a que presidiu o Chefe do Estado

O Jardim Zoológico cresce a olhos vistos. Cresce e aformoseia-se de dia para dia. E o público acorre, não apenas movido pela curiosidade de ver os bichos, mas também para passar, entre sombras aprazíveis, os olhos postos na maravilhosa apoteose das suas rosas, algumas horas de encanto e repouso de alma. A sua Direcção, composta por pessoas cultíssimas e de bom gosto, de larga iniciativa, tem a rodeá-la inúmeras simpatias e dedicações. Entre essas pessoas, é justo não esquecer o notável arquiteto Raúl Lino, a quem o jardim, desde há muitos anos, deve uma preciosa colaboração artística, e o sr. dr. Francisco Vieira Machado, ilustre Ministro das Colónias, a quem, na tarde de 11 do corrente, o Jardim prestou uma homenagem merecida, com o descerramento de uma lápida, acto a que presidiu o venerando Chefe do Estado.

O sr. Professor Doutor Fernando Emídio da Silva, Presidente da Direcção do Jardim Zoológico, afirmou ser de toda a justiça lembrar e registar que, de todos os homens públicos, foi o sr. dr. Francisco Vieira Machado o que concedeu ao Jardim Zoológico maior e melhor auxílio, protecção e carinho. E acrescentou e informou: «O Jardim dos Pequeninos, o Roseiral, o Palácio das Feras são apenas realizações suas mais notórias pelo vulto. Porque em tudo o mais que se resolveu e embelezou (e o Jardim tem sido revolvido e embelezado de ponta a ponta) está não só o auxílio financeiro das colónias portuguesas, mas a opinião, o conselho, o incitamento ou a aquiescência pessoal do Ministro.»

Essa justa homenagem ao sr. Ministro das Colónias não teve apenas a honrá-la a presença do sr. Presidente da República, mas também as dos srs. Ministros da Educação Nacional, Sub-secretário de Estado das Colónias, dr. Augusto de Castro, Julio Caiola, agente geral das Colónias, professores drs. Marcelo Caetano, Moreira Junior e Azevedo Neves, eng.^{os} Rodrigues de Carvalho e Branco Cabral, e dr. Jaime Lopes Dias.

Os ilustres visitantes, antes da cerimónia do descerramento da lápida, admiraram o Roseiral em flor e os recentes melhoramentos do Jardim.

UMA AUTOMOTORA entre Coimbra e Campanhã

vai passar a circular nos dias em que não se efectua o «rápido»

A C. P. vai estabelecer, a título experimental, nos dias em que não se efectua o rápido Lisboa-Porto, uma automotora entre Coimbra e Campanhã, que fará exclusivamente serviço de passageiros de 1.^a classe e o transporte dos jornais.

As partidas efectuam-se, de Coimbra, às 12,5 e, de Campanhã, às 16,55 e as chegadas, a Campanhã, às 14,36 e a Coimbra, às 19,13.

A C. P. reserva-se o direito, em caso de força maior, de não efectuar a referida circulação ou de suprimir este serviço.

P A R T E O F I C I A L



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 83, 2.ª série de 11 de Abril, publica o seguinte:

Repartição da Exploração e Estatística

De conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 4 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadoria, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, pelo qual são alterados os preços de transporte aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, para produtos betuminosos.

O «Diário do Governo» n.º 97, 2.ª série, de 27 de Abril, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 20 do corrente, desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, no qual é anulado o seu aviso ao público E n.º 1:551, de 20 de Dezembro de 1937, que estabelece preços especiais aplicáveis ao transporte de cal comum em pedra ou em pó procedente do ramal da Figueira da Foz (por via Pampilhosa) e destinado às estações desde Aveiro até Campanhã.

Em conformidade com o disposto no artigo, 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 18 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, anulando a tarifa especial interna n.º 4 de grande velocidade e o seu 1.º aditamento, que regula o transporte de dinheiro, valores e objectos de arte, com ou sem declaração de valor.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 20 do corrente, desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é anulado o seu aviso ao público A n.º 551, de 23 de Dezembro de 1937, que estabelece preços especiais aplicáveis ao transporte de cal comum

em pedra ou em pó procedentes do ramal de Figueira da Foz (por via Pampilhosa) e destinado às estações desde Aveiro até Campanhã.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 18 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alteradas as tabelas de preços aplicáveis ao transporte, em pequena velocidade, de produtos resinosos.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Concurso para o fornecimento de impressos

Esta Companhia abre concurso para o fornecimento de impressos numerados e não numerados durante um ano — Junho de 1944 a Maio de 1945.

As condições do concurso estão patentes na Direcção da Exploração, em Figueira da Foz, na Administração da Companhia, em Lisboa — Rua Victor Cordon, n.º 1 — e nos escritórios da Papelaria Império, Rua Ferreira Borges, n.º 157, em Coimbra, e Lobo & Freitas, Lda., Rua do Infante D. Henrique, n.º 39, no Pôrto.

As propostas devem ser apresentadas até ao dia 22 de Maio corrente, na Direcção da Companhia, em Figueira da Foz, encerradas em dois sobreescritos, o segundo dos quais deve conter a seguinte indicação: — Concurso para o fornecimento de impressos.

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

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

Figueira da Foz, 2 de Maio de 1944.

O Engenheiro Director da Exploração
a) Fernando d'Arruda

DIFERENCIAIS PANHARD

Compram-se 2 ou 3 de carros pesados preferindo-se camiões de 1929, força 23 cavalos e 3 T. carga.

Pretende-se o conjunto completo do eixo motor (caixa do diferencial, cubos das rodas, semi-eixos, molas, etc.) podendo entretanto aceitar-se peças isoladas.

Também poderão aceitar-se chassis dos mesmos camiões sem motor e radiador.

Resposta à Direcção de Exploração dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga — Rua 62, n.º 107 — Espinho.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

REPOSITORIO

de assuntos referentes

a TEATRO e a CINEMA

Por MIGUEL COELHO

Duas sessões

Quando se resolvem os senhores empresários a acabar com os espectáculos por sessões? Andam os artistas estropiados, sem darem o rendimento necessário, fazendo durante a noite duas vezes os mesmos papéis, isto não contando com os espectáculos de dia, ao domingo.

Talvez fôsse agora a ocasião de acabar com este estado de coisas. O calor aperta cada vez mais, aconselhando o «ar livre». Os relógios foram adiantados duas horas, de maneira que às vinte horas e meia, hora indicada para começarem as primeiras sessões, é dia claro. E é tão desagradável ir para o teatro com sol.

Com êstes dois enormes «contras», o público fugirá dos teatros, que continuarão a viver com dificuldades. É certo que apareceram em várias casas de espectáculos peças que o público «agarrou», mas, em começando o calor a ser grande, certamente as «receitas» diminuirão, aumentando as das esplanadas.

No Porto não há duas sessões por noite. Nas outras cidades também não as há. Porque motivo então Lisboa está fazendo exceção?

Lucro? Não deve ser. As primeiras sessões têm pouca gente, principalmente porque começam muito cedo. As segundas sessões têm pouca gente porque começam muito tarde e acabam tardíssimo para quem no dia seguinte tem de trabalhar.

Juntem o dinheiro apurado na primeira sessão ao da segunda e vejam se não seria o mesmo que dar uma sessão só, começada por exemplo às vinte e uma hora e meia e acabando às vinte e quatro.

Todos teriam a lucrar. Os artistas que não se estafavam. O público que não precisava jantar á pressa ou deitar-se de madrugada.

Há dias, falando com uma grande artista nossa, preguntei-lhe por que não fazia a reposição de peças antigas e que foram consagradas pela crítica e pelo público desse tempo. A resposta foi que não podia ser, visto que as peças tinham de ser reduzidas e portanto «escangalhadas» para poderem ser representadas em duas sessões.

Ora isto não está certo. Se as empresas vivem do favor do público, é justo que ao público se dê umas certas regalias, e esta de acabar com os espectáculos de duas sessões, seria uma das primeiras.

Além disso os nossos teatros não têm condições para fazer com que os espectadores esperem dentro das suas salas, pelo começo das segundas sessões.

No verão ainda podem ir para a esplanada «fazer horas». Mas, no inverno, com o frio e a chuva a bater-nos em cima, em que estado entramos no teatro? Há bengaleiros, dirão. É facto, mas, como é expressamente proibido entrar com um chapéu de chuva na sala, eis que se forma «bicha» á espera que lhe seja entregue o guarda chuva e lá se perde mais tempo, e lá se regressa mais tarde a casa. E, quando não há

transporte? Vai-se a pé? Toma-se um taxi que actualmente está com o preço imensamente sobrecarregado?

Atentem nisto os srs. empresários. Nisto e nos preços dos lugares que não são de molde a uma pessoa se deslocar com a família a um teatro. Bem sei que a vida está cara para todos, que as contribuições e encargos são muito grandes, mas, não serão excessivos também os ordenados que alguns artistas têm e que vêm portanto aumentar esse encargo das empresas?

Por isso o público foge para o cinema, e não é para os de estreia, que, com os preços caros que actualmente têm, só enchem nos dias de estreia, quando enchem, é claro. O público vai para o de «reprise», que é muito mais barato, vendo fitas que, nos cinemas de categoria, constituem a película de fundo.

Lembrem-se que quem trabalha precisa de se distrair, pois não só do pão vive o homem. Mas, com os preços de teatro tão caros, não há ordenados que cheguem, sem tirar á barriga o essencial.

Reparem nisto os Srs. emprezários.

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN - 15,50 e 21,50 - «A Legião Branca».

OLÍMPIA - 14 às 24 - «Quadrilha Misteriosa».

COLISEU - 21 - A opereta em 2 actos: «As Pupilas do Senhor Reitor».

PARQUE MAYER Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO - Exposição de animais.

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

O GLYCOL cura o «crescido» do Sol e o «queimado» da Praia.

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhos, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda Mor, 20, 3.º E.

LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 3\$50 em sélos do correio, nome e morada

SEGUROS
em todos os ramos

A MUNDIAL
O MAIOR ORGANISMO SEGURADOR PORTUGUÊS

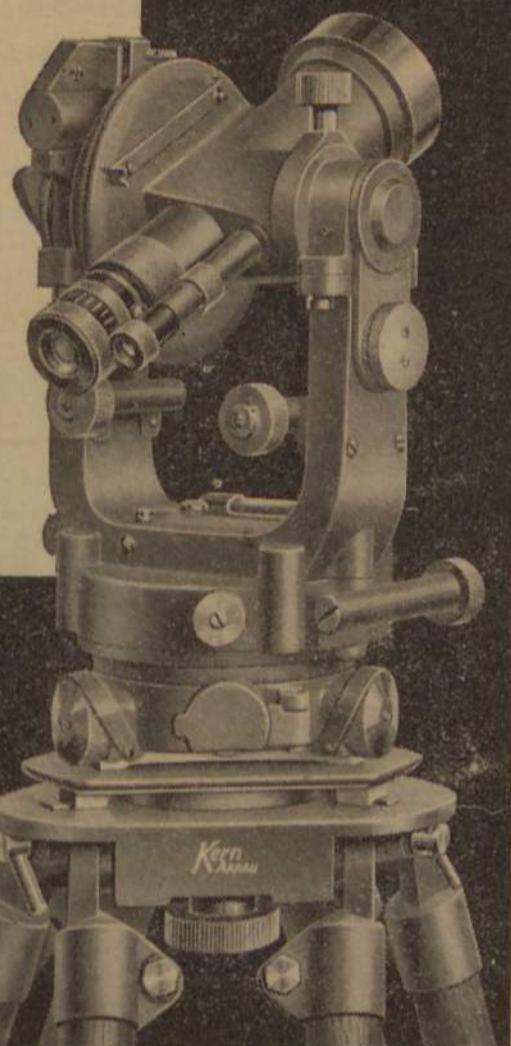
Sede em Lisboa:
Largo do Chiado, 8
Filial no Pôrto:
F. Gomes Fernandes, 10
Agentes por todo o País

Os novos Teodolitos de círculo duplo

permitem obter
os melhores
resultados em
medidas, com
mais facilidade,
mais rapidez
e com menor
esforço

Kern
AARAU
(Suissa)

DK



KERN & Cia. S.A.
AARAU (Suissa)

Fábrica de mecanica fina e óptica

Representantes:

CARLOS GOMES & Cº

Ltda.

LISBOA

Aparlado 658 Telef. 21143

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira)

EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

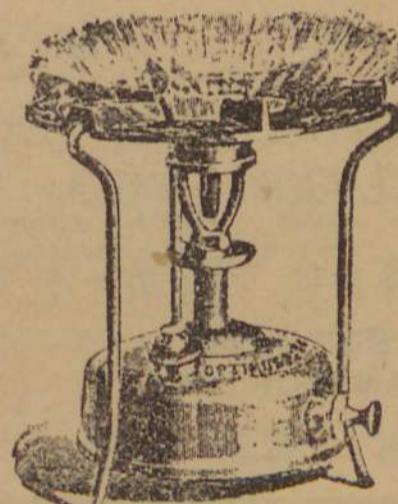
Próximo da Estação do Caminho de Ferro
e do mar. — Todos os confortos e comodidades
recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas.
— Casa de banho em todos os andares.
— Cosinha à Portuguesa. — Empregados a
toda os Vapores e Combóios.

Gerente: *FERNANDO RODRIGUES*.

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 21616 — PORTUGAL

"A NOVA LOJA DE CANDEEIROS"



Vende ao preço da tabela:
Fogões, Esquentadores, Lan-
ternas e todos os artigos da
VACUUM

UNICA CASA NO GÉNERO QUE TEM AO
SEU SERVIÇO PESSOAL TÉCNICO QUE
PERTENCEU ÀQUELA COMPANHIA, TO-
MANDO RESPONSABILIDADE EM TODOS OS
CONCERTOS QUE LHE SEJAM CONFIADOS

Rua da Horta Sêca, 24 -- LISBOA -- Telefone 2 2942

A QUEM VIAJA

Não saia do país sem levar
o **Manual do Viajante em**
Portugal, valiosa e instrutiva
publicação para o viajante.
Contém mapas e plantas
suficientes para o turista
estudar o que de bom tem
o seu país. À venda em
todas as livrarias do país e
na redacção da *Gazeta dos*
Caminhos de Ferro, Rua
da Horta Sêca, 7 — LISBOA.

SAPATARIA



RUA DO AMPARO

A MAIS ECONOMICA DE LISBOA

TEL. 28000

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES
P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO
139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM
DOCA DE ALCANTARA

EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

S. A. R. L.

VALENÇA—BARCA D'ALVA—VILAR FORMOSO,
BEIRAM—ELVAS—VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

RUA DO ARSENAL, 124-1.^o RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 29374/78
End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

Telefone 5938
End. Teleg. TRANSPORTES

P O R T O

Sociedade Anónima Brown, Boveri & Cia

B A D E N — S U I S S A

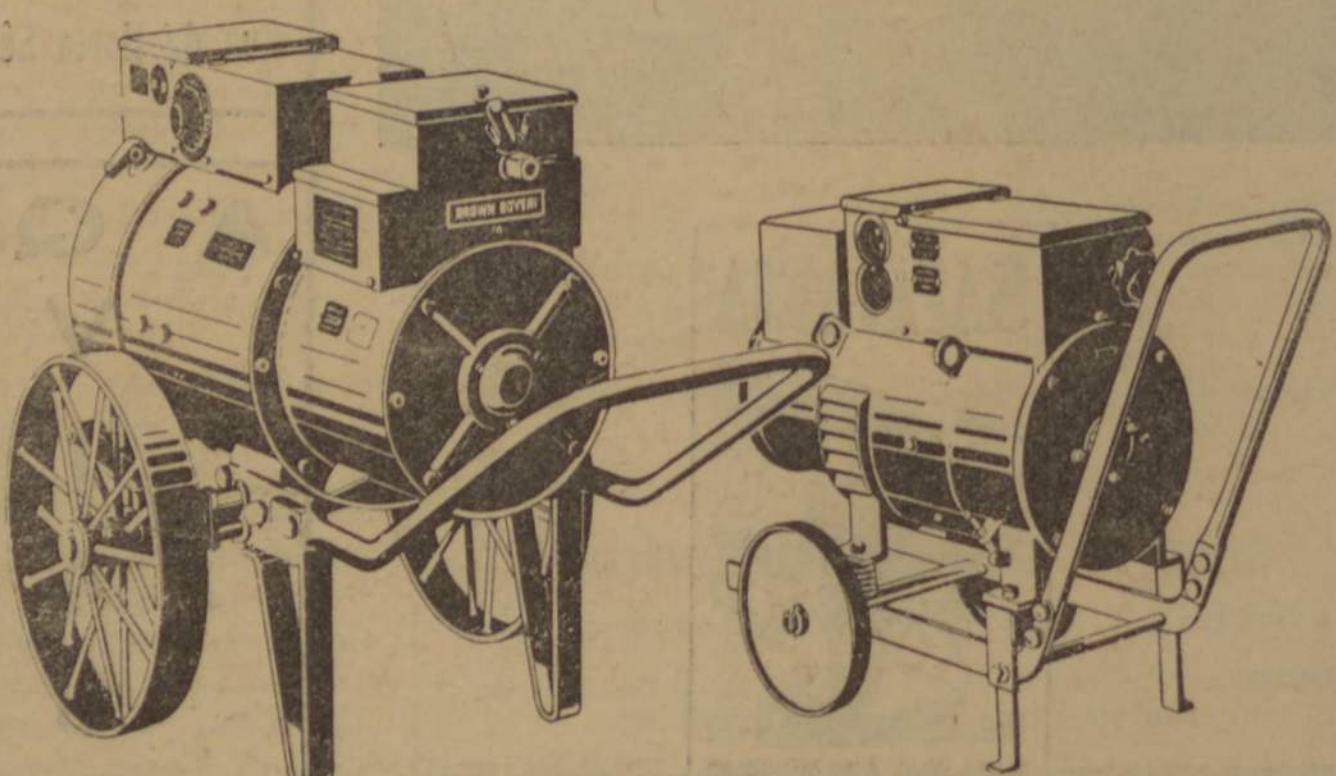
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.^o--PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
em corrente contínua de 80-160 A e 240-300 A