

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

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

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

Sintra, Torre do Palácio da Pena. — Palácio Nacional de Sintra, por L. DE MENDONÇA E COSTA. — Os transportes na África do Sul, pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO. — António Guedes. — Homenagem ao Dr. Armelim Júnior. — Os progressos da Companhia da Beira Alta, por C. A. — Os nossos mortos. — Imprensa. — Viajar em Portugal, pelo Dr. ARMANDO NARCISO. — 300 homens de Sapadores de Caminhos de Ferro que fizeram a Grande Guerra reúnem-se em Sintra e Colares, por CARLOS D'ORNELLAS. — Direcção Geral de Caminhos de Ferro. — As novas comunicações ferroviárias entre Zafra e o nosso país, pelo Eng.^o GABRIEL URIGÜEN. — Há quarenta anos. — A Administração dos Caminhos de Ferro de Moçambique. — Algumas palavras sobre organização, por CARLOS VILLEGAS M., Técnico do Rand Kardex Bureau de New-York. — Ateneu Ferroviário. — Visconde do Mar-
co. — Parte oficial.

1 9 3 6

ANO XLVIII

16 DE MAIO

NÚMERO 1161

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA
REDACÇÃOEng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTONIO GUEDES

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO
COLABORADORESGeneral JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MARIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Dr. JACINTO CARREIRO
Tenente HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOFREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. .	1.00
ESPAÑHA () ps. ^{as}	35.00
FRANÇA () fr. ^{os}	100
ÁFRICA () . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre) :	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

PALÁCIO NACIONAL
DE SINTRA

ENTRA-SE na sala dos arceiros ornamentada por dois belos panos de Arrás e uma mesa de mosaico florentino; de onde se passa à *cozinha* que tem de notável ser todo o teto formado por duas enormes chaminés cónicas que se avistam de muito longe. Daí se sobe à sala de jantar dos Mouros, com as paredes forradas de azulejos árabes, e dela se passa à *capela*, antiga mesquita. A' direita era a tribuna real. Daí vai-se à sala onde, numa vitrine, está um rico pagode de marfim, presente do imperador da China a D. Carlota Joaquina; e subindo 16 degraus à direita ao estreito cubículo de onde ouvia missa o infeliz D. Afonso VI que aí morreu em 12 de Setembro de 1683, durante um desses officios. Do outro lado é o quarto de D. Afonso VI onde elle esteve 8 anos prisioneiro, depois de abdicar forçadamente a coroa em seu irmão D. Pedro II, que não só lhe arrancou o sceptro, mas conseguiu também anular-lhe o casamento e matrimoniar-se com a rainha Maria de Saboia. O deposto monarca tanto passou a sua tristeza nesse quarto que gastou os tijolos do pavimento como ainda hoje se vê ali. Era passeando que o infeliz olhava continuamente a montanha, onde o conde de Castelo-Melhor, duma casa na vertente da serra, (hoje Quinta do Saldanha), lhe fazia sinais, para lhe incutir esperança de uma revolta que o reponha no trôno.

Passa-se à *Sala dos Veados* ou sala de armas, salão quadrado com as paredes decoradas de azulejos árabes e teto em cúpula, formado por caixotins com 72 cabeças de veado tendo pendentes aos pescoços os braços das principais famílias nobres do século XVI. As armas dos Távoras e as dos duques de Aveiro foram mandadas apagar no século XVII depois da execução daqueles titulares, implicados num atentado contra a vida de D. José I. Os seguintes versos, inscritos no friso, mostram qual o intuito de D. Manuel, ao determinar a ornamentação que referimos:

Pois com esforços leais — serviços foram ganhos
Com estes e outros leais — devem de ser conservados

Descendo a escada entra-se na *Sala dos Particulares*, que é ornada por dois ricos panos de Arrás e, depois na *Sala de jantar*, hoje sem nada de notável e daí na *Sala das Pêgas*, cujo motivo decorativo se filia numa tradição galante: Um dia D. João I, galanteando uma dama da corte deu-lhe uma rosa e um beijo, e D. Filipa de Lencastre, surpreendeu o marido, que ao dar por ela, respondeu: «Senhora, foi por bem». O caso fez escândalo no paço, e o rei para confirmar dum modo público, a frase, mandou adornar o teto do salão com pêgas, (aves que simbolizam a parolice), tendo cada uma pendente do bico a legenda *por bem*. Há aí um rico lustre de Veneza e o célebre fogão monumental, em mármore de Carrara, transferido do Paço de Almeirim, oferecido por Leão X em 1515, ao rei D. Manuel, e por esse facto, começou a obra a atribuir-se a Miguel Angelo, Parece, porém que o trabalho de escultura é flamengo e não italiano. Haupt atribui-o a Franz Flório. Na frente dele dois cofres, sendo o da direita de verdadeiro guadamecim hispano-árabe, e o da esquerda imitação.

Grande sala dos Cisnes (antiga de recepção) assim chamada por ter pintadas no tecto 27 destas aves, decoração que se diz foi mandada fazer por D. João I por um sentimento de saudade de sua filha, que tinha em grande estima um casal de cisnes que lhe ofertara Filipe II, duque de Bragança, quando mandou uma embaixada pedir a sua mão.

Ao lado era um gabinete, hoje um terraço, como nos antigos tempos, com bancos e uma cadeira, forrados de azulejos, onde D. Sebastião convocou os conselheiros de Estado para os ouvir sobre o fatal projecto da expedição a *Alcacer-Quibir*.

Voltando ao vestibulo visitam-se os quartos que no tempo da Monarquia, eram habitados pelos soberanos. E' o 1.º o antigo quarto de D. Luis I, donde este monarca saiu doente para Cascais onde faleceu. Na parede do fundo há um rico pano de Arrás, representando Luis XIV vestido à romana, visitando um atelier de pintura. Na sala seguinte notam-se os retratos de D. Sebastião e de D. Catarina de Bragança, mulher de D. Carlos II de Inglaterra. O quarto de dormir da rainha Maria Pia que tem as paredes pintadas a cal, destoando de todo o edificio; no de vestir estão hoje armários, vindos da Ajuda com vários castiçais império; a sala de música, em que estão numerosas peças de faiança de Sevrès, Saxe, Limoges, etc., vindas do Castelo da Pena, havendo entre elas um prato com os retratos de Luis XVI, sua mulher, Tereza de Áustria, e as suas 7 amantes; o antigo escritório, hoje com faianças hispano-árabes, entre as quais há um prato que D. Fernando adquiriu por 22 libras; ao centro uma bela taça da fábrica do Rato. Por fim vai-se à original.

Sala do banho árabe, ou Casa da água, no pátio, onde, de todas as paredes saiem jorros de água.

L. DE MENDONÇA E COSTA

OS TRANSPORTES

NA

ÁFRICA DO SUL

Pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

FOI há pouco publicado o Relatório anual dos Caminhos de ferro sul africanos e foi largamente divulgado ao módico preço de 7 shelins e 6 dinheiros, ou 30 escudos da nossa moeda, apesar de ser um volumosa brochura profusamente ilustrada e acompanhada de magníficos mapas e gráficos.

É dos trabalhos mais completos e mais claramente ordenados que no género aparecem em público.

Tôda a vida económica do país é ali passada em revista; são apreciados os principais factos que se prendem com as suas actividades, e várias recomendações são feitas as quais são sempre tomadas na devida consideração por quem de direito.

A rede ferroviária fechou no final do ano económico de 1934-1935 com um extensão de 22.293 quilómetros, rede geral servida por 5 grandes portos, entre os quais se conta o porto de Lourenço Marques.

Apesar da crise que por tôda a parte se acentuara, e apesar das opiniões de tantos que querem considerar os caminhos de ferro, como meio de transporte e abandonar a administração do sistema continuou com o seu programa de novas construções a que só não deu grande revelo, por falta de fundos.

Ainda assim, foram construídos e abertos à exploração durante o ano, mais 100 quilómetros de linhas férreas.

E as novas construções continuam agora até com maior intensidade por haver mais fundos disponíveis.

Não há hoje em todo o mundo um sistema ferroviário tão extenso e tão completo e importante como o sul-africano.

E a sua importância resulta, não só da extensão da rede explorada, mas também do modo como ela é administrada.

As suas oficinas estão equipadas com as melhores máquinas e em condições de produzirem quasi todo o material de que o sistema carece.

Ali se fazem já as carruagens, — e algumas bem luxuosas — os wagons e muito outro material necessário à exploração. E preparam-se para também fazer as locomotivas.

A União produz já o ferro de que carece para as suas actividades industriais e mineiras e tem também os outros metais necessários a essas actividades. E

até de prevêr que dentro em breve seja país exportador de ferro como já hoje é exportador de carvão.

Na União há ainda algumas linhas férreas pertencentes a Empresas particulares, apesar da política, desde o estabelecimento da União seguida, de os fazer ingressar todos no mesmo sistema, mas sem violências escusadas, nem precipitações condenáveis.

As linhas particulares, mas que são já exploradas pelo Estado somam 1.000 quilómetros, números redondos.

Desta sorte, a rede explorada por uma mesma administração eleva-se a 23.293 quilómetros!

RECEITAS E DESPESAS

As receitas arrecadadas pela Administração elevam-se neste ano a 30.198.065 libras.

E' uma cifra importante e de que se fará melhor ideia comparando-a com as receitas, não dos nossos caminhos de ferro que são um zero em presença daquele número, mas das próprias receitas do Estado. Com efeito as receitas do nosso orçamento não vão além de 17 milhões de libras (1.925.364 contos).

Isto é: naquele prospero país, que conta menos de 2 milhões de habitantes brancos, as receitas dos seus caminhos de ferro representam uma soma formidável que deixa a perder de vista os créditos públicos de um país com muito mais de 6 milhões.

O tráfego de mercadorias que circulou nas suas linhas férreas atingiu uma tonelagem igual ao número de libras que arrecadou como receita. Com efeito, os caminhos de ferro, à sua parte, arrecadaram 29.879.178 libras e as mercadorias transportadas realizaram 28.198.795 toneladas.

O número de passageiros que o caminho de ferro transportou durante o ano foi superior a 83 milhões!

Estes números por si mostram bem a importância da administração que tem a dirigi-la e a orientá-la apenas um homem — o seu Administrador Geral.

RECEITAS COBRADAS PELOS DIVERSOS SERVIÇOS: DESPESAS FEITAS

A Administração Geral dos Caminhos de ferro e portos, como oficialmente é designada, com mais propriedade se poderia intitular: Administração Geral de Transportes, pois que abrange os caminhos de ferro, os portos com os faróis, a navegação do Estado, a camionagem e os transportes aéreos. Superintende pois em todos os transportes públicos, de terra, do mar e do ar.

Preponderam no sistema, naturalmente, os caminhos de ferro; mas os transportes mecânicos tem já uma importância sobretudo em extensão que merece especial referência porque cresce de dia para dia.

Actualmente são já explorados mais de 18.000 quilómetros de estradas em carreiras regulares com horários aprovados. Em breve a rede explorada será igual, em desenvolvimento, à rede dos caminhos de

ferro. Neste ano foi ela ampliada com mais 700 quilômetros.

O serviço de navegação é reduzido.

A administração tem ao seu serviço três grandes navios destinados principalmente à propaganda do carvão sul africano.

São eles que o levam a todos os portos do oriente, trazendo de lá mercadorias necessárias aos caminhos de ferro e a outros serviços do Estado.

Esse transporte de retorno é constituído principalmente por madeiras em que a África do Sul é muito escassa.

O serviço de aviação comercial que é já diário entre as principais cidades, vai-se extendendo a todas as zonas onde há alguma actividade e abranje já, sudoeste africano que está sob o regime dos mandatos.

As carreiras estão combinadas por forma que com toda a comodidade e segurança se viaja entre todas as cidades do país.

* * *

As receitas realizadas por cada um dos sistemas de transporte foi a seguinte:

Caminhos de ferro. . .	29.879.178 libras
Portos	1.642.858 "
Navios	100.269 "
Camionagem por estradas	483.761 "
Aviação civil	23.770 "
Soma.	32.129.836 "

As despesas de exploração destes serviços foram as seguintes:

Caminhos de ferro. . .	18.341.272 libras
Portos	1.335.499 "
Navios	98.513 "
Camionagem	924.604 "
Aviação	57.263 "
Soma.	20.757.151 "

Um rápido exame destes números mostra que o único serviço que deu *déficit* foi o de transportes aéreos. Mas é de notar que tais serviços estão no começo e que, apesar disso, o *déficit* é insignificante, e bem compensado pelas vantagens que traz às actividades do país.

Hoje vai-se de avião para toda a parte. As carreiras estão, de tal maneira combinadas que, com um mínimo de despesa se obtém um máximo de rendimento do sistema.

Um número que merece anotação é o que representa o saldo da exploração dos caminhos de ferro.

À primeira vista pode pensar-se que um tal saldo contrariava o princípio que está consignado na Constituição do país.

Diz ele que os caminhos de ferro da União não podem ser utilizados como meio de tributação. Se tal se fizesse onerar-se-hia enormemente a vida no interior do Continente, tendo como consequência a tendência de se fixarem no litoral populações e actividades em prejuizo do povoamento e do desenvolvimento do interior.

Mas o excesso de receita sobre a despesa, que se eleva a 10.132.062 libras não é de facto lucro líquido do sistema.

A administração do caminho de ferro tem de entrar nos cofres do Estado com o juro do capital do primeiro estabelecimento invertido nos caminhos de ferro. E o jura que esse capital paga é bastante superior a 3 %.

A rede do caminho de ferro representa um valor de 149.871.177 libras.

Como juro deste capital pagou a administração ao tesouro público neste ano 5.883.829 libras.

E o tesouro não perdôa os juros em caso algum. Por isso nos anos de crise que precederam o actual, o caminho de ferro foi buscar às disponibilidades dos vários fundos que administra o dinheiro necessário para pagar os juros.

Por outro lado, a administração tem de prover de sua conta às renovações e substituições do material e tem de contribuir para a caixa de reformas do pessoal. Tudo isto lhe absorve grandes somas e assim é que dos 5 milhões restantes só lhe sobejaram 2.547.701 libras.

Nos anos anteriores, anos de depressão económica os *déficits* foram cobertos com empréstimos que neste ano começaram a ser liquidados.

Dois excelentes gráficos com que abre o Relatório, dão ao leitor uma impressão rápida do que é do que vale a administração dos caminhos de ferro da União.

Segundo ele, as receitas provieram das seguintes fontes com as percentagens respectivamente indicadas:

Das mercadorias	61,67 %
Dos passageiros	18,16 %
Do carvão.	12,32 %
Das recovagens, gado, malas de correio, etc.	7,85 %
Total	100,00 %

As despesas efectuadas foram absorvidas pelos diferentes departamentos de administração nas seguintes proporções:

Pessoal	39,00 %
Via e obras	8,68 %
Tracção e oficinas	5,74 %
Outras despesas	3,25 %
Para depreciação.	8,19 %
Para a caixa de reformas	3,02 %
Soma.	67,88 %

O saldo ou seja 32,12% foi destinado ao pagamento dos encargos do capital como já fica referido.

HARMONIA ENTRE OS DIVERSOS MEIOS DE TRANSPORTE

Na União Sul Africana como em todos os outros países, os aperfeiçoamentos rápidos que a tracção mecânica realizou, levaram ao estabelecimento de carreiras de camionagem em concorrência com o caminho de ferro, em toda a parte onde havia estradas carroçáveis.

Mas o Governo da União, talvez primeiro do que qualquer outro, apressou-se a pôr termo a essa concorrência que ameaçava desorganizar o sistema de transportes estabelecido e que êle julgava, e com razão, vital para a prosperidade do país.

Publicou pois legislação adequada pondo nas mãos do caminho de ferro as carreiras de camionetes onde se tornasse necessário estabelecê-las.

Nas áreas onde os caminhos de ferro não tem influência pode o Estado conceder licenças a particulares para a exploração de carreiras regulares, mas a circulação fica devidamente regulamentada e fiscalizada. As carreiras assim concedidas são igualmente protegidas pela lei contra concorrências desleais, ou desenfreadas, que é termo mais adequado.

Em todo o caso, a legislação não é suficiente para prevenir todas as hipóteses. Daí, continuar o caminho de ferro a sofrer a concorrência daqueles que de algum modo podem iludir o espírito da lei.

Assim, muitos industriais e comerciantes começaram a estabelecer carreiras de camionagem de longo curso, explorando-as, não como de serviço público que em muitos casos certamente eram más como sendo de conta própria, transportando mercadorias que diziam ser suas.

Por outro lado, os automóveis de praça, que não eram abrangidos pela legislação publicada, começaram a aumentar de tamanho, passando a ser... camionetes disfarçadas em automóveis.

A isso se obtemperou, limitando o número de passageiros por automóveis.

Ainda assim, a concorrência que eles fazem ao caminho de ferro é enorme.

Mas a maior concorrência veio... dos burros!

Agências de transportes criaram verdadeiras caravanas de pretos conduzindo carros de tracção animal, puxados mais por burros do que por bois: e essas caravanas começaram a fazer transportes de mercadorias mais ou menos ricas, em concorrência com o caminho de ferro.

As licenças dos veículos são pequenas; os pretos ganham pequeno salário e os burros são alimentados de graça. Pastos para eles, há-os por toda a parte, de modo que o transporte faz-se nas condições mais económicas.

A concorrência desse tal meio de transporte, à primeira vista tão insignificante, começou a ser tal

que a Administração dos caminhos de ferro entendeu dever convocar uma grande Conferência, para a qual convidou as Associações Comerciais e Industriais; Câmaras de Comércio, Municipalidades, etc., e na qual se deveria procurar remédio para este mal.

A Conferência reuniu com efeito em Pretória a 19 de Setembro de 1934 e adoptou entre outras, as seguintes resoluções de que o Relatório dá notícia:

1.^a — A Conferência entendeu que o Ministro dos Caminhos de ferro deve dar pronto remédio à concorrência nada satisfatória (unsatisfactory) dos táxis e outros meios de transporte organizados em contra-venção do espírito dos Regulamentos existentes.

2.^a — Que devia ser adoptado legislação adequada para pôr termo aos transportes de tracção animal, a que a Conferência chamou «unconomic».

3.^a — Que se devia mandar pôr em vigor as disposições sobre segurança e responsabilidade por accidentes, constante de legislação de 1930 e revogado em 1932.

Desta Conferência tira-se uma lição interessante e é que as chamadas forças vivas do país reúnem à volta da administração do Caminho de ferro procurando protegê-lo e defendê-lo de todas as concorrências. Nem em todos os países assim se procede.

E a este propósito não deixa de ser interessante anotar a recomendação constante do n.º 2, onde se chama ao transporte de tracção animal: anti-económico!

Se êle fôsse anti-económico... não teria viabilidade. E o facto é que a tem, e que o Governo não tem encontrado remédio a contrapor a essa concorrência que nada tem de desleal.

Se o transporte se fizesse sem segurança e sem confiança, os donos da mercadoria não a entregariam às agências.

A solução do caso parece um pouco difícil.

O interessante Relatório tem muitos capítulos de grande interesse, até debaixo do ponto de vista da técnica de engenharia, pois se ocupa de métodos e processos de construção de cais nos portos que são dignos de ser apreciados. O delineamento e arranjo de certos portos; os melhoramentos que neles veem sendo introduzidos, etc., são dignos de ser conhecidos.

Em artigo ulterior continuaremos a apreciar tão interessante publicação se para tal tivermos tempo.

ANTÓNIO GUEDES

Pelo falecimento de sua extremosa esposa D. Maria Gabriela Torres Guedes da Fonseca, encontra-se de luto o nosso querido amigo António Guedes, redactor da nossa Revista e funcionário da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A toda a família e em especial ao nosso bom companheiro de trabalho a expressão sincera do nosso pesar.

HOMENAGEM

A O

DR. ARMELIM JÚNIOR

N^O Grémio dos Açores foi descerrado o retrato do primeiro presidente da Direcção daquela colectividade Dr. Manoel Veloso de Armelim Júnior a cuja memória foi prestada comovida homenagem. A convite da Direcção do Grémio dos Açores fez a biografia do homenageado o seu antigo companheiro de escritório Dr. Domingos Ferreira Deusdado.

Do seu discurso recortámos as seguintes passagens:

O Grémio dos Açores honra-se e prestigia-se prestando homenagem aos seus conterrâneos ilustres.

O Dr. Manoel Veloso de Armelim Júnior—mesmo que outras qualidades não tivesse a esmaltar-lhe a biografia—bastavam as suas excepcionais qualidades de trabalho, para o imporem ao respeito e consideração dos seus conterrâneos. Os pais do Dr. Armelim Júnior empobreceram quando ele era ainda novo, de geito que, aquilo que foi, a ele o deveu: ao seu próprio esforço, à sua energia, à sua tenacidade.

Quem foi o Dr. Armelim Júnior?

Foi principalmente um grande advogado; foi um escritor de reconhecidos méritos e foi um grande amigo.

Como advogado, amou e honrou a sua profissão, que nobremente exerceu mais de 40 anos. Nunca foi senão advogado. Nunca quiz exercer outra profissão.

Orador de raça, pleiteou com os mais brilhantes advogados do seu tempo—Cunha e Costa, Alexandre Braga, Pinto Coelho—e sempre se mostrou à altura dos seus antagonistas.

As suas alegações e minutas impressas contam-se por centenas. Foi talvez, em Portugal, o advogado que publicou maior soma de trabalhos jurídicos deste género!

Foi Director da revista forense «O Correio Jurídico».

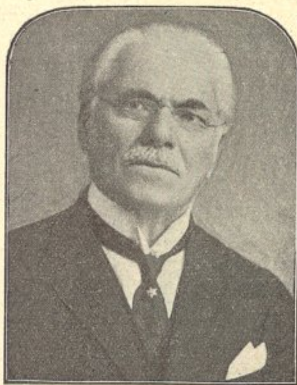
Foi, durante longos anos, redactor e colaborador da revista «O Direito».

O último processo em que interveio, foi o do Angola e Metropole, no qual teve a honra de ser seu modesto colaborador.

Estava então já cansado. Foi o «Canto do Cisne». Com a absolvição de um dos arguidos, fechou o Dr. Armelim, com chave de ouro, a sua longa e brilhante carreira de advogado.

Além de notável advogado, foi um hábil cultor das belas letras, tendo publicado obras de valor e escrito milhares de artigos em jornais e revistas.

Dos livros, citaremos apenas:—«O Tabaco e o Alcool»; «O Visconde de Carnaxide e a sua Obra»; e «A Vida e Obra do general Moraes Sarmiento».



Dr. Armelim Júnior

Era sócio da Academia das Ciências de Lisboa, onde fez interessantes comunicações.

Foi sócio do Instituto de Coimbra e de várias outras agremiações literárias e científicas, nacionais e estrangeiras.

Foi o primeiro presidente da Direcção do Grémio dos Açores, tendo, nessa qualidade, feito eruditas conferências, das quais destacarei duas: uma sobre os «Açores», feita na Sociedade de Geografia, quando o Grémio dos Açores, ainda não tinha sede e outra realizada já nos salões do Grémio, à cerca das «Mulheres Açoreanas», que foi particularmente interessante.

Colaborou em vários congressos, onde apresentou importantes teses, como no congresso jurídico de Lisboa, nos das Associações de Socorros Mútuos, etc..

O Dr. Armelim Júnior foi um grande amigo. Para ele a amizade era quasi uma religião. Nunca um amigo batia à sua porta que ele a não abrisse de par em par, sentindo um indizível prazer em ser útil às pessoas que estimava.

Fidalgo de nascimento e por educação, reagiu sempre contra a má educação contemporânea, conservando, através dos seus 78 anos, o apurmo de um palaciano.

A sua amabilidade e a sua gentileza, contrastavam, por isso, com a falta de apurmo e de respeito mútuo dos tempos modernos.

Numa época essencialmente mal educada, em que *é fino* tratar as senhoras por «você» e *falar calão* nos salões, uma pessoa correcta e distinta como o Dr. Armelim Júnior era, por vezes, olhada como se fôra o avô da boa educação. Católico praticante, a religião era o grande linitivo

para as suas dores físicas e morais. Esperava a morte com grande resignação e dizia sempre que não tinha medo de prestar contas a Deus.

Morreu trabalhando e cantando:—trabalhando, porque, apesar de ter deixado a advocacia, estudava e escrevia sempre; cantando, porque, rezar é o superlativo divino de cantar, e ele rezava sempre com grande fervor.

Escreveu o poeta transmontano Guerra Junqueiro:—«A oração é a canção angelizada, a canção chorada e de mãos postas. O universo absorve-a, compreende-a. Ouve-a Deus, os homens escutam-na, e a sondas, as águas e os rochedos vagamente a percebem, como um ádito amigo, uma carícia branda e luminosa».

O Dr. Armelim Júnior, morreu como um justo, confortado pelo balsamo da fé.

Sobre a sua campa, poder-se-ia escrever o que João de Deus escreveu na campa de um outro açoreano dos mais ilustres—Antero de Quental:

Aqui jaz pó, eu não, eu sou quem fui,
Raio fulgurante dessa luz celeste,
A quem a morte as almas restitue,
Restituindo à terra o pó que as veste.

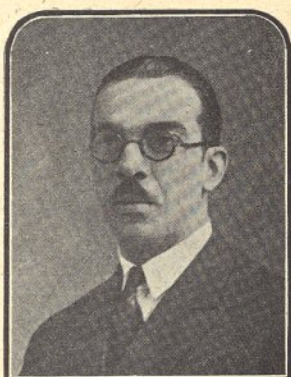
— ÉSTE NÚMERO FOI VISADO —
— PELA COMISSÃO DE CENSURA —



Eng.º José Machado Vaz
(Chefe das oficinas da B. A.)

OS PROGRESSOS DA COMPANHIA DA BEIRA ALTA

FIEL AO SEU OBJECTIVO DE AUXILIAR E ESTIMULAR A INDÚSTRIA NACIONAL, ESTA COMPANHIA CONCLUÍU A 2.ª SÉRIE DE NOVAS CARRUAGENS, CONSTRUÍDAS NAS SUAS MODELARES OFICINAS GERAIS, INSTALADAS NA FIGUEIRA DA FOZ



Eng.º Fernando d'Arruda
(Director da Ex.ºração da B. A.)

JÁ há alguns anos a esta parte, que nos dirigentes da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta se vem notando o seu espírito progressivo da indústria nacional para renovoamento do seu material circulante em condições bem prometedoras para o desenvolvimento do trabalho no País, procurando a Companhia com êsses melhoramentos, bem servir e retribuir o favor do público.

São duas as séries de carruagens, já construídas nas referidas oficinas férreas:

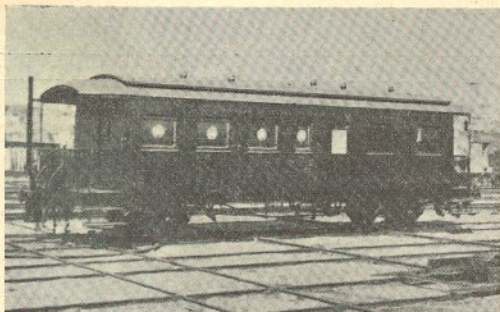
A 1.ª de 4 carruagens de 3.ª, iniciadas em fins do ano de 1933 e concluídas nos princípios de 1935, são dum tipo popular e dotadas de todo o conforto, como igual ainda não foi dado admirar em linhas portuguesas e postas a circular pouco depois nos combóios tranvias para onde foram destinadas.

A 2.ª série, de outras tantas carruagens estas, mixtas com 1.ª e 3.ª classe e destinadas também aos combóios «tranvias», ficaram concluídas em 1936, isto é, em Fevereiro do corrente ano, e postas a circular no dia 1 do corrente mês.

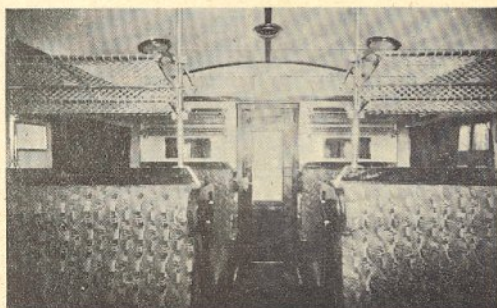
Na visita que fizemos às referidas carruagens a convite do Engenheiro Director Ex.º Sr. Fernando d'Arruda, podemos constatar a elegância e conforto, apreciando-se na parte destinada aos passageiros de 3.ª classe, além dum asseio esmeradíssimo, aquecimento, janelas largas, retrete com bacia e lavabo, estôfo nos espaldares, etc.

Na 1.ª classe, estas então, possuem um luxo adaptado à sua categoria, como sejam, estofos moderníssimos, passadeiras no corredor central e no espaço que devida os lugares além de «plafonniers» quadros com interessantes vistas da Figueira e região servida pela sua linha, sobressaindo os metais ali colocados, pela sua brancura e brilho, dando enfim, tudo um conjunto admirável.

Independente do conforto interior, tanto nestas carruagens, como nos da 1.ª série, foi introduzido um outro importante melhoramento: — adopção do novo tipo de caixas de boque utilizando rolamentos de rolos, o que beneficia extraordinariamente o consumo de carvão no seu roboque, bem cuidada a intercomuni-



A carruagem mixta de 1.ª e 3.ª classe, para serviço dos tranvias.



Beira Alta — Interior da 1.ª classe para tranvias

OS NOSSOS MORTOS I M P R E N S A

D. MARIA GABRIELA TORRES
GUEDES DA FONSECA

Na sua residência, calçada da Tapada, 84, 1.º-esq.º, faleceu no dia 15 de Abril, a sr.ª D. Maria Gabriela Torres Guedes da Fonseca, de 29 anos, casada com o nosso companheiro de trabalho sr. António Guedes de Almeida Fonseca, e funcionário da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A estimada senhora, que era dotada de um carácter bondoso, deixou em quantos a conheciam profundas saudades.

O seu funeral constituiu uma eloquente manifestação de sentimento.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* fez-se representar pelo nosso Director Carlos d'Ornellas.

«OS RIDICULOS»

Entrou no seu 31.º aniversário de publicação o interessante semanário «Os Ridículos» que publicou um número especial de grande homenagem a «Caracoles» seu fundador, a quem largamente dedicam, os seus redactores, palavras de admiração e saúde.

Nêste número especial destaca-se «A eterna trágico-comédia em 1 acto», curiosa peça que em geral tem palco em tôdas as redações.

Aos «Ridículos», longos anos de vida.

COMPREM O «MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL»

à venda em tôdas as livrarias.

cação dos veículos de forma a evitar qualquer acidente a quem em marcha transite duma para outra carruagem.

Foram executadas como já dissemos nas Oficinas Gerais da C.ª segundo projecto do Serviço do Material e Tração sob a proficiente direcção técnica do engenheiro daquele Serviço Sr. José Albino Machado Vaz, de absoluta concordância com os altos poderes da Companhia, e nelas foram postas à prova, as faculdades de trabalho, habilidade e paciente labor do operário português designadamente figueirense.

Com a admirável iniciativa da Companhia da B. A. é justo salientar um facto de extraordinária impor-

tância que é, o contribuir tanto quanto possível para a execução do plano nacional de combate ao desemprego, dando assim lugar, não só a um serviço permanente do seus 300 operários, como ainda, admitiu muitos outros suplementares que ali veem de há muito trabalhando.

Êste aspecto administrativo, abona bem o patriotismo dos dirigentes da Companhia da B. A. que não só concorreu para o decrescimento da crise do trabalho e por em evidência o valor e superiores qualidades do nosso operário português, como muito especialmente, para o desenvolvimento da indústria e realisações nacionais. — C. A.

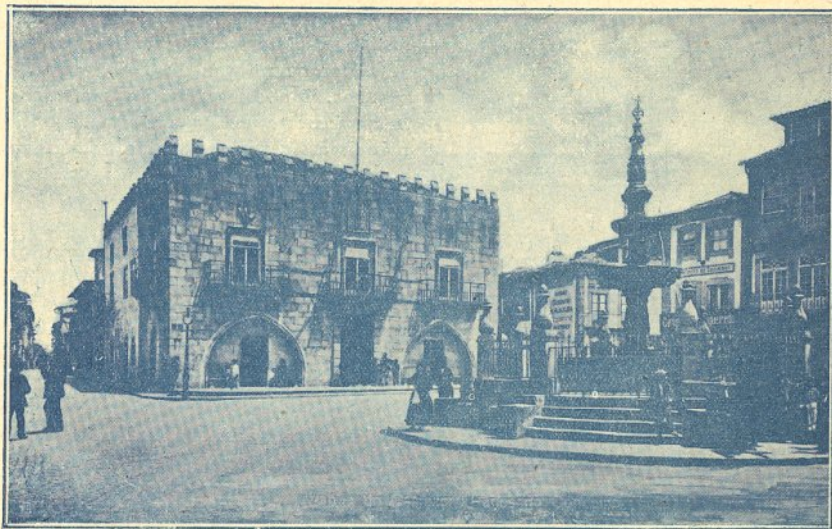
Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



VIANA DO CASTELO

Paços do Concelho

VIAJAR EM PORTUGAL⁽¹⁾

Pelo Dr. ARMANDO NARCISO

DE solo acidentado, levantado em anfiteatro, diante do oceano imenso, Portugal é um país de linda e variada paisagem, que se desenrola em painéis surpreendentes desde os contrafortes das serranias do interior até às terras baixas da beira-mar. O clima, dóce e equilibrado, faz de Portugal o país das laranjeiras e do céu azul, que os poetas românticos cantaram ao som da lira. Lira que os realistas ironizaram, mas, estes mesmos, não resistiram ao encanto dêste céu e desta paisagem de maravilha.

Mas só há pouco passámos da poesia à realidade e principiámos a pensar que Portugal, país de bela paisagem e de esplendoroso céu, pode ser um país de turismo. Isto é um país de encanto para os que viajam e gostam de correr mundo. Pela Europa fóra tem corrido o nosso reclame a aguçar a curiosidade e o apetite das gentes nomadas. Mas uma coisa nos tem esquecido quási, chamar a atenção dos portugueses para Portugal.

A interessante iniciativa da C. P. e de algumas companhias de camionagem, promovendo excursões populares, representa a tentativa embrionária do turismo interno no nosso país, que se torna necessário ampliar e melhorar. Um pouco mais

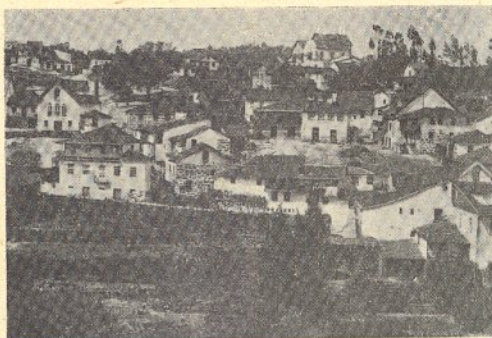
de cuidado, um pouco mais de perfeição na organização destas jornadas e elas serão empreendimento digno de aplauso.

Torna-se porém necessário, além disso, organizar e pôr em execução tôdas as modalidades de viajar em Portugal, tanto em proveito de estrangeiros como em proveito de nacionais. Hoje o turismo deixou de ser prazer exclusivo de ricos e transformou-se em indústria democrática, indústria produzindo em série, que a todos pode levar os benefícios da sua actividade.

É preciso que o nosso povo conheça o país nos variados aspectos da paisagem e nos variados costumes dos habitantes. É preciso que o nosso povo aprenda a nossa história nas ruínas dos velhos castelos e aprenda a nossa corografia subindo os caminhos da serra e descendo o fundo dos vales.

É preciso levar o português a conhecer a varzea minhota, de águas correndo por entre vinhas e pomares, e as terras altas de Traz-os-Montes, de paisagem austera, de colinas, ensombradas pelos velhos castanheiros, e levantados cimos áridos e calcinados.

(1) Palestra dita ao microfone da Emissora Nacional.



SANTA COMBA DÃO — Um trecho interessantíssimo do Bairro das Lages

Quem conhece as margens do Douro, subindo em degraus de areia, com as uvas amadurecendo ao sol, enquanto os barcos rabelos, de velas quadradas, seguem pelo rio além? E a cidade do Porto, industriosa e pitoresca, nos seus costumes de capital de província rica!

E o Val do Vouga, viçoso, riscado de pontes romanas e românticas, de encostas cobertas de arvoredo, num desenrolar de painéis que fazem da região de Lafões um dos maiores encantos que os nossos olhos podem alegrar! E a região baixa, alagada, dos arredores de Aveiro, com a sua Ria e as suas searas, cortadas de canais, onde os barcos navegam, como se deslizassem pelas estradas!

Depois é o vale do Mondego, desde a Figueira ao alto da Serra da Estrêla, de margens verdejantes, emolduradas de salgueiros que choram a morte de Inês de Castro, junto da velha Coimbra que sobe em presépio pela colina. E mais além é o Bussaco, com a sua mata secular, em que vagueiam as sombras dos antigos monges e onde não se extinguíram ainda os ruídos das antigas batalhas.

Subam a serra da Estrêla, que a densa mata de pinhal envolve, e vão até às Penhas e aos Cântaros, que, durante a invernia, a neve cobre com as suas alvas toalhas, e onde, durante a verão, as lagoas tranquilas refletem o azul do céu. De volta, desçam pela Covilhã e Castelo-Branco, caminho do Vale do Tejo, apertado entre encostas altas, salpicadas de oliveiras. E descendo o rio, passem junto da ilha do Almourol, com o velho castelo, que batido de luar, nas noites serenas, nos faz voltar aos velhos tempos da reconquista. Passem pelas planura das lezírias, verde e lisa como um grande lago, com as manadas correndo à solta, e que os invernos inundam e transformam em lago verdadeiro.

Contra o mar fica a região pouco acidentada de Leiria. Ali serpenteia o Liz, como um riacho cantando por entre searas, pomares e pinhais que vão até ao contracto do mar. É a região dos ve-

lhos e sumptuosos mosteiros, onde dormem os antigos reis ao lado das rainhas amorosas.

Estamos na foz do Tejo, na velha Lisboa dos mouros, cidade cosmopolita, metrópole do Império. E aqui perto temos a Costa do Sol, estância que principia a ser internacional, e mais adiante Sintra, a fresca e frondosa estância de verão, das mais amenas da Europa.

Para o sul desenrola-se a campina alentejana, batida de sol, enquanto as searas ondeiam como um mar, sombreadas pelos montados de sobreiros e carvalhos. E contra o mar fica o vale do Sado e as terras altas de Grândola, cobertas de matas de pinheiro manso. Lá no extremo Sul, o Algarve é um pomar, que a recordação mourisca enche de lenda e onde o inverno tépido faz florir a amendoeira e o verão quente amadurecer os figos nas velhas figueiras.

Mas não é só Portugal continental que merece visita e aprêço. Saíndo para o Atlântico, vamos encontrar na ilha da Madeira um clima equilibrado e suave como o clima do Mediterrâneo. Subindo em anfiteatro, a cidade do Funchal trepa pela colina, como uma cidade jardim, semeada de vivendas alegres e pitorescas, enquadradas entre verdura. E lá no meio do Atlântico vamos encontrar os Açores, a um terço do caminho da América, arquipélago formado por nove ilhas vulcânicas, que são nove montanhas verdejantes, saindo do seio das águas.

Porque havemos de ignorar tudo isto e ficar em casa, ou ir procurar sensações novas além fronteira, antes de tudo isto conhecer! É preciso que todos aqueles, que têm meios para o fazer, corram Portugal do norte ao sul. E é preciso que, a todos aqueles a quem tais meios faltam, se torne possível ir pelo país além, em jornada económica, mas azeitável.

Pois se Portugal principia a ser visitado por tanta gente pouco abastada, que de longe vem, porque não hão-de todos os portugueses poder visitar Portugal?



VILA REAL — A Sé — Antiga igreja de S. Domingos e sede da freguesia de S. Denis

300 HOMENS

DE SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO que fizeram a Grande Guerra reunem-se em Sintra e Colares

Por CARLOS D'ORNELLAS

COUBE agora a vez a Sintra e Colares de receber a visita dos componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro que esteve na Flandres em 1917 e regressou a Portugal em 1919. Vão passados 17 anos e os combatentes da briosa unidade, dentro daquele espirito de camaradagem e disciplina vão reunir-se mais uma vez numa festa cheia de grandeza e patriotismo, para conjuntamente comemorar a sua chegada a Portugal. A grande simpatia desta festa é vêr ligados a um verdadeiro laço de amizade, oficiais, sargentos, cabos e soldados, que vão recordar num momento alegre os maus e horrorosos bocados passados durante esse espectáculo terrível da Guerra, dessa carnificina que encheu de pavor o mundo inteiro, hoje esquecido e adormecido com a embalagem e as cantigas da Sociedade das Nações. Os anos passam e novos horizontes se nos apresentam a adivinhar que os corvos vão ter carne para devorar. Fabricam-se canhões de grosso calibre, constroem-se aviões aos milhares, as munições sucedem-se como a água nestes ultimos dias e os laboratórios fabricam os gazes traiçoeiros da morte.

As gerações do sacrificio estão em perspectiva de novamente entrarem numa conflagração.

Será o que Deus quizer.

Mas os combatentes do antigo Batalhão de Sa-

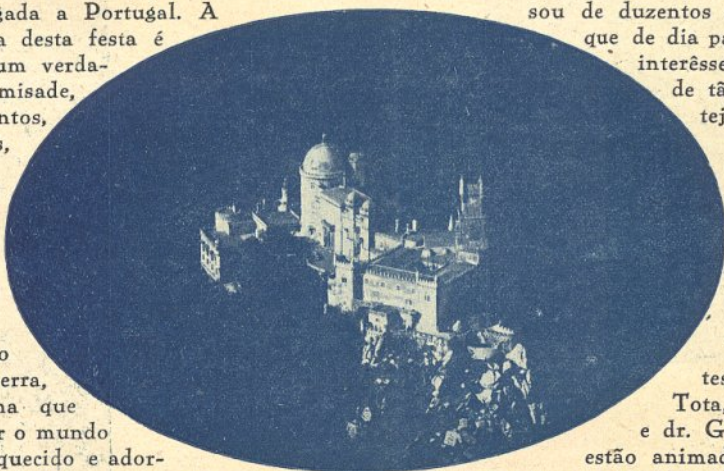
padores de Caminhos de Ferro vão mais uma vez levar a efeito a sua anunciada festa de confraternização e de saúde.

Sintra vai engalanar-se para receber festivamente um punhado de rapazes que, apesar dos seus 40 anos, estão cheios de vigor e mocidade militar, prontos para o que der e vier.

À festa do ano passado compareceram duzentos combatentes e este ano a inscrição já ultrapassou de duzentos e cinquenta pelo

que de dia para dia aumenta o interesse pela organização de tão simpáticos festejos. O ilustre Presidente da Câmara de Sintra, sr. dr. Álvaro de Vasconcelos, bem como os dirigentes da Adega Regional de Colares, entre estes os srs. Alberto Tota, Camilo Farinhas e dr. Guilherme Guerra, estão animados das melhores intenções para que a recepção aos combatentes atinja o efeito desejado.

A partida de Lisboa será feita em comboio especial gentilmente cedido pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses que deve partir de Lisboa-R. às 9,30 da manhã, chegando a Sintra às 10,15 minutos. Depois dos cumprimentos do estilo, os componentes do Batalhão, tendo à frente a banda do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, marcham até ao local escolhido para o Monumento aos Mortos da Guerra e uma vez ali usará da palavra o sr. dr. Álvaro de Vasconcelos, presidente do Município em nome



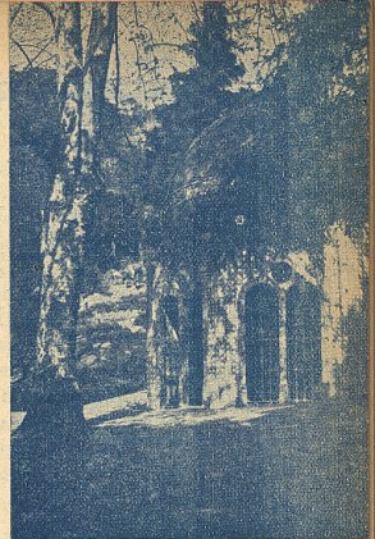
SINTRA — O Jardim de Portugal

TURISMO EM PORTUGAL

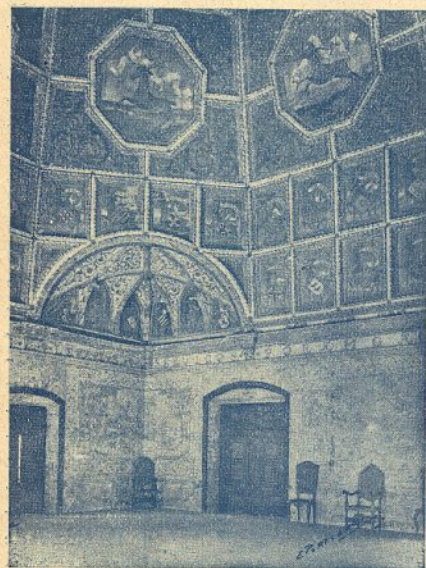
SINTRA E OS SEUS BELOS ARREDORES



SINTRA—
Palácio de
Monserrate



SINTRA—
Fonte dos
Passarinhos



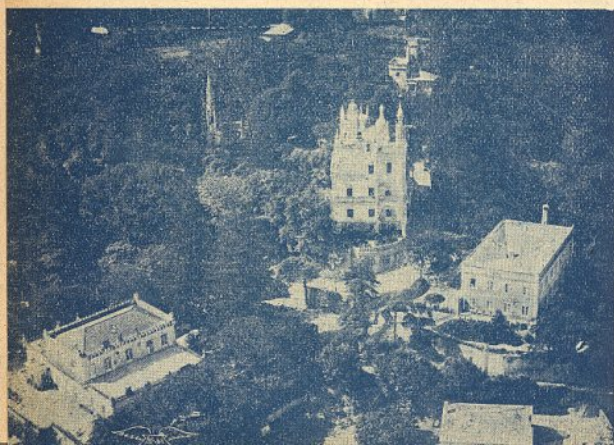
SINTRA—
Palácio Na-
cional, Sala
dos Brazões



SINTRA—Santa Maria



SINTRA—
Um trecho
do Palácio
da Pena



SINTRA—
Vivendas



SINTRA—
Vista geral

do povo do Concelho que após ter dado as boas vindas responder-lhe-há o sr. Comandante Raul Esteves, coronel tirocinado de engenharia, e antigo capitão Comandante do Batalhão Expedicionário a França.

Depois desta homenagem os combatentes visitarão o antigo Paço Real de Sintra, edificio cheio de recordações históricas, aproveitado das ruínas de um antigo castelo. Foram iniciadas as obras de reconstrução no tempo de D. João I, sendo ainda dessa época as janelas da casa de jantar que deitam para o átrio e a adorável Sala das Pêgas.

Habitaram nele D. João I, D. Afonso V, D. João II, D. Manuel I e por último os Reis D. Luís e D. Maria Pia.

Após a visita que deve terminar ao meio dia os combatentes tomam lugar nos elétricos gentilmente cedidos pela Direcção da «Companhia Sintra Atlantico» até Colares, onze quilómetros que se fazem em 30 minutos, com um percurso encantador, passando-se por todo o magestoso vale de Galamares.

Colares é, sem dúvida uma vila cheia de encantos, pitorescamente situada num dos contrafortes da serra, e, diz a história, data do reinado de D. Afonso II. Aqui nasceram pessoas ilustres que na Índia conquistaram logares de grande relevo.

É, nesta vila, que pertenceu a D. Nuno Álvaro



SINTRA - Câmara Municipal

res Pereira, que tem lugar, às 13 horas o banquete de confraternização entre oficiais, sargentos, cabos e soldados do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro que embarcou para França em 1917 e regressou em 1919, para comemorar o 17.º aniversário da sua chegada a Portugal.

A Banda do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, sob a direcção do hábil regente, tenente Armando Fernandes, executará um magnífico concerto que se divide em duas partes.

A primeira é composta de trechos de música de guerra, a saber: «A Madelon», «Après la guerre fini», «Made moiselle front Armantiers parlez vous», «Y waut goon», «Je t'avais pour toujours», «Ai que cagaço», etc., etc.; e a segunda parte é constituída por música clássica, cujo programa noutro local reproduzimos, que será público e dedicado à Adega Regional de Colares.

Ao finalizarem os discursos os visitantes farão uma digressão pela Praia das Maças e Azenhas do Mar.

Estão inscritos entre outros, os seguintes combatentes:

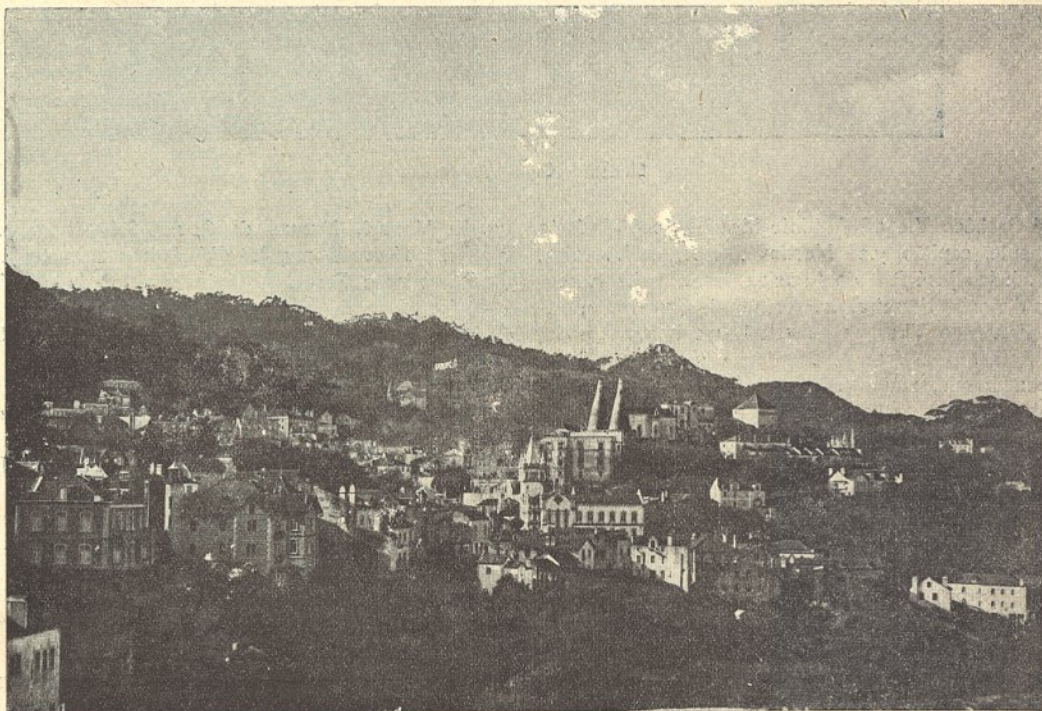
Coronel tirocinado Raul Augusto Esteves, major Joaquim Abranches, Manuel Duarte Silva, Dr. Domingos Ferreira Deusdado, Joaquim Simões Pratas, major Teófilo Leal de Faria, Gregório Camarinhas, engenheiro Luís Menezes Acciaiolli, Artur Rodrigues, Carmino Azevedo, Fernando Bento, engenheiro D. Rodrigo de Serpa Pimentel, António Nunes, José Maria Figueiredo, eng.º Leopoldo de Oliveira Pires, José de Almeida Júnior, Manuel Martins, Cap. tenente Manuel Eduardo Perestrelo, Elyseu da Silva Ruivo, Carlos José da Costa, Francisco Martins, Ildefonso Ramos da Silva, António de Quintanilha, António da Silva Neves, João Marcelino Assunção, José Joaquim Vaz Bandeira, Amadeu Augusto da Silva, Silvano Costa, Frederico da Silva, José Diniz, André Maria Fernandes, Abel Ferreira Alves, Sebastião Mendes, Domingos de Oliveira Salgado, Serafim Pereira Dias, Domingos Ribeiro, Bento Teixeira, Armando Pinheiro, Pedro António Correia, João António de Carvalho, engenheiro Fernando Arruda, capitão Jaime Jacinto Galo, Adriano Augusto Monteiro, Joaquim Simplicio Junior, Antonio Augusto Cecilio Martins, Bernardo Cabral Monteiro, Arvaro Ribeiro da Costa, Mario Januario Berredo, Joaquim Barbosa, Francisco de Almeida



Tenente Armando Fernandes

Sereno, Alberto Guedes Osorio, Manuel Dias da Costa Reis, José Dias da Cunha, Manuel de Azevedo, Antonio de Carvalho, José Maria Diniz, Ernesto Ramos Dias, Americo de Almeida, Antonio Joaquim dos Reis, Ricardo A. Monteiro, Abilio Alves da Costa Braga, Monuel Joaquim Grenha, Antonio Maria Dias, José Manuel Gonçalves, Antonio José Martins Gonçalves, Antonio Cardoso, Antonio Quintela, Antonio Botelho de Carvalho, Antonio Julio Pinto Gouveia, Alberto Augusto Venceslau, Antonio Esteves Garcia, Alfeu Ermida da Fonseca, Guilherme José Guerra, Augusto Alves Zucha, Zeferino Moreira Brites, José Maria Fernandes, Ernesto Pereira da Silva, Manuel José da Silva, Joaquim Manuel Dias, José Nunes da Silva,

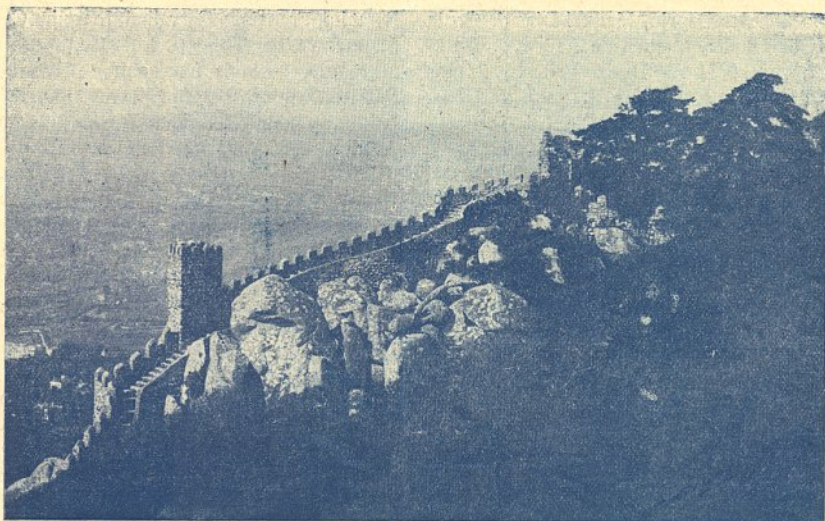
Baracho, Francisco Carvalho, Joaquim Caetano Frazão, Manuel Maria Tondela, Luis Cesar das Neves, Engenheiro D. José de Lencastre e Távora, José Mendes Pereira, António Ferreira Coelho, João da Silva Alvaro, António Rodrigues Baltazar, José Girardi, Joaquim António da Costa, José Pereira, António Martins, José Duarte, Valeriano de Aguiar, José da Silva Gaspar Junior, José Soares de Pinho, António Ramos de Abreu, José de Oliveira Jorge, Francisco dos Santos, Diamantino da Graça, Ernesto Nunes da Assunção, Alvaro Inácio, Ivo Costa, Raimundo Duarte de Oliveira, António Luiz Nogueira, Manuel Gregório, José de Oliveira, Francisco Sertório dos Santos, Joaquim Neves, Luiz Gonzaga de Oliveira, Francisco Rogério Leitão,



SINTRA — Vista geral

Tobias Ferreira Miragaia, Antonio Joaquim Trábulo, Carlos Ferreira da Mota, José Ferreira da Costa, Joaquim Rodrigues, Augusto Alexandre Guedes, João dos Santos, José Pereira de Sena, Cezar Augusto Aguiar, José de Oliveira Campos, Miguel da Costa dos Anjos, Francisco de Souza, Alexandre Gomes Pereira, Aurelio Ferreira Rôlo, Alexandre Pinto de Carvalho, José Marques Junior, Engenheiro Ligorio Canas da Silva, major Ramiro Ferreira Viana, Engenheiro Emídio Abrantes, major Miguel Bacelar, capitão António Cortez Lobão, João Braz dos Santos, Estevão Ribeiro, Francisco Xavier da Silva, João dos Santos Camarinhas, Eduardo Marques de Figueiredo, José Nunes, Armando Marques Costa, Jorge Francisco

Alvaro Bernardo Santos, Pedro de Freitas, José Joaquim Paninho, Honorato Lopes dos Santos, Joaquim Vilão, António de Abreu, Artur de Freitas, Adelino Lopes, tenente Julio Ferreira David, capitão António Rosa Bastos, Engenheiro Carlos Alves, major Rodrigo Barradas, Carlos da Silva Alfaro, Amílcar Pires, António Carlos Duarte Soares, Artur Goes de Carvalho, Manuel Ramos, António Cardoso, Joaquim Pires, Joaquim Gomes da Silva, David José Marques, António dos Reis Júnior, António Marques, João Maria Pereira de Souza, Manuel Vieira Grego, José Martins, Joaquim dos Santos, Alexandre Duarte, Gabriel Amaral Azevedo, David Fonseca Matos, Lucio Augusto Sobral, Clemente Augusto, Joaquim Augusto Flôres,



SINTRA — Castelo dos Mouros

José Pachêco Viegas, António Mendes, José Modesto Lafuente, capitão José Martins dos Santos Loureiro, engenheiro José Pais de Almeida Graça, major Herculano Amorim Ferreira, dr. Avelino de Figueiredo, major Frederico Vilar, major-veterinário Souza Amado, dr. Reinaldo Duarte de Oliveira, engenheiro Gaioso Penha Garcia, major Salema Garção, capitão-médico Herberto Freire Ruas, capitão Francisco Salgueiro, Manuel Martins Loureiro, Raul Amaral Azevedo, Joaquim Inácio da Cruz, António da Silva Alfaro, João Sebastião Sérgio Iria, José António dos Santos Correia, José Paulo Barradas, António Ruy Gomes, Joaquim Martins Pereira, José António Pires, Aquilino dos Santos, José Caetano Anselmo, Francisco Henriques Groza, Luís da Silva, Jerónimo António dos Santos, Silvestre dos Santos, Joaquim Maria Santana, Casimiro Correia, João dos Santos Cambalacho, For-

tunato Manuel, Manuel de Souza Salgadinho, José Nunes, José das Doreas, João Verissimo Gravata, João da Encarnação Peres, António Nicefero de Oliveira, Francisco António Bexiga, Miguel dos Santos, Carlos Arnaldo Saborida, Manuel Martins, Jaime Freire, Silvério Mendonça, Francisco Assunção Povia, Artur José Ramos, António Magalhães Júnior, Izidoro Joaquim das Neves, Manuel da Cruz, Francisco Nunes Raposo, Bernardino Pereira Lopes, Alfredo Silva, Jaime Freire, João Figueiredo, António Joaquim Lobão, José da Silva Beja, Pedro Fernandes Ermida, José dos Santos, Joaquim de Figueiredo, Abílio Alves, António Lopes Velozo, João de Almeida, José Alves, Leonildo da Silva, Alfredo Figueiredo, José da Costa e Silva, João Simões, Manuel Gomes de Pinho, José Simplicio, José Fernandes, António Marques Lino, Alexandrino dos Anjos e Francisco Duarte.

PROGRAMA OFICIAL DOS FESTEJOS

Ponto de reunião das 9 às 9,30 na gare do Rossio

Partida para Sintra às 9,45 em comboio especial

Chegada a Sintra às 10,23

Visita ao local do Monumento a erigir aos Mortos da Grande Guerra às 10,30

Visita ao Palácio Nacional das 11 às 12 horas

Partida para Colares, em elétricos da «Compagnia Sintra Atlantico» do Largo do Palácio às 12,15

Chegada a Colares às 12,40

Almôço na Adega Regional às 13 horas

Durante o repasto a Banda do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro executará um programa que se divide:

PRIMEIRA PARTE

«Le Regiment de Sambre et Meuse», Paso-doble . . .	Rauski
«Le Entente Cordale», Marche Anglo-Française . .	G. Allier
«Après la Guerre Finis», Canção-francesa . . .	X. X.
«Thyperrary», Canção-inglesa	X. X.
«La Madelon», Défilé-marche	C. Robert
«O Ramisco», Canção da Adega Regional de Colares .	X. X.

SEGUNDA PARTE (Concerto público)

«Pepita Greus», paso-doble Flamengo . . .	Pascual Perez Chovi
«Rienzi», Ouverture	R. Wagner
«Rapsodia n.º 8»	R. Dantas
«La Torre del Oro», Prelúdio sinfónico . . .	Giménez
«Capricho Varino», Escorço sinfónico . . .	José S. Marques
«1812», Ouverture solennelle	P. Tschaiowsky
«Ragón-Faléz», Paso-doble Español . . .	Emilio C. Ruiz

Das 17 às 18 visita à Praia das Maças e Azenhas do Mar

— REGRESSO ATÉ AO ÚLTIMO COMBÓIO —

DIRECÇÃO GERAL

DE

CAMINHOS DE FERRO

A POSSE DO NOVO DIRECTOR

O sr. ministro das Obras Publicas deu posse ao sr. eng.º Rogerio Vasco Ramalho do cargo de Director Geral dos Caminhos de Ferro, acto a que assistiram os srs. eng.ºs Fernando Arruda, Director da Companhia da Beira Alta, Machado Vaz; Manuel Belo, Cancela d'Abreu e Silveira Bual, da Sociedade Estoril; Malheiro da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; Sousa Rego, antigo director geral; Alvaro Cruz, José Veiga Lima, Camossa Pinto, Vasconcelos e Sá e Ferreira Dias, dr. Botelho Neves, secretario geral do Instituto Nacional do Trabalho e Previdencia, funcionarios da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, chefe de gabinete e secretarios do Ministro e muitos amigos do empossado.

O sr. eng.º Carvalho e Sá, secretário geral do Ministerio procedeu á leitura do auto da posse, findo o qual o titular da pasta das Obras Publicas pronunciou o seguinte discurso:

«Meus senhores:

Acaba de tomar posse do alto cargo de Director Geral dos Caminhos de Ferro o engenheiro Rogerio Ramalho.

Acabó de entregar um alto posto de comando deste Ministerio ao referido engenheiro, não por favor de qualquer especie, mas sim pelos merecimentos de S. Ex.ª.

Para os altos postos de comando são necessarias qualidades especiais, mormente no momento que passa.

O sr. eng.º Rogerio Ramalho, pela sua inteligencia, pelo seu caracter, pela sua tenacidade e pela sua competencia tecnica, reúne todas as qualidades necessarias para o bom desempenho do alto cargo que lhe confio.

Por essa razão, e não por favor de qualquer natureza o escolhi, repito.

Na Direcção Geral que V. Ex.ª vai chefiar, alguma coisa ha a fazer de novo.

Ha necessidades de lá fazer entrar um pouco de ar puro, de ar novo, de fazer com que alguns dos seus escaninhos entre o Estado Novo, que creio não ter entrado nos mesmos, justamente por se tratar de escaninhos.

Vai V. Ex.ª encontrar na sua Direcção Geral uma especie de Sebasteanistas dos Caminhos de Ferro do Estado, cheios de saudade desses mesmos caminhos de ferro, tudo realizando e fazendo no sentido de os fazer reviver.

V. Ex.ª convence-los-á — e se não os puder con-

vencer, vença-os, para o que contará com o meu apoio — de que não é possível fazer renascer esses Caminhos de Ferro do Estado que foram um cancro corroendo a economia da Nação, e, mais e pior do que isso, corroendo a disciplina social.

Na orientação a seguir nos serviços a cargo da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro alguma coisa ha a modificar.

Os Caminhos de Ferro atravessam um periodo difficil, pelo que devem ser olhados e tratados com especial cuidado, não se esquecendo nunca que elles são um órgão essencial á vida da Nação, em tempo de paz e ainda mais em tempo de guerra.

O critério do quero, posso e mando, o critério de querer impôr pela força o que engenheiros distintos ao serviço das empresas ferroviárias refutem tecnicamente, não é de admitir, como também o não é o querer mandar na casa alheia, nas empresas.

Nunca se deve esquecer, porém, a existência dos contratos de concessão.

Quando se fazem contratos, é que é o momento próprio de bem defender os interesses do Estado. Depois de firmados, porém, ao Estado incumbe respeitá-los inteiramente, como parte contratante que é.

A sua falta de respeito, pelos contratos transformá-lo-ia de parte contratante em simples «tratante», o que não é admissivel.

Encontrará V. Ex.ª na sua Direcção Geral muitos e valiosos elementos, e porventura outros que o não são. V. Ex.ª, porém, com as suas altas qualidades, saberá transformar estes últimos, tirando dos mesmos o necessário rendimento.

Não sei se lá existem comunistas, visto que nunca me apontaram nenhum, aliás te-los-ia feito sair imediatamente, pela porta ou pela janela.

Se V. Ex.ª os lá encontrar, sei bem o que lhes fará, para o que conta com o meu apoio incondicional.

Termino desejando-lhe as maiores felicidades no seu novo cargo, certo de que o desempenhará com o brilho e elevação que lhe são próprios».

Usou depois da palavra o sr. eng.º Sousa Rego que disse, continua empenhadissimo em prestigiar o seu nome, afirmando que durante o tempo que desempenhou o cargo de Director Geral dos Caminhos de Ferro, a sua acção foi sempre exercida de acôrdo com a orientação que acabava de ser espendida pelo sr. Ministro das Obras Publicas e Comunicações.

O sr. eng.º Rogerio Ramalho, dispõe, acrescentou, de qualidades superiores, para o desempenho do alto cargo que o Governo lhe confiou.

Felicita o sr. Ministro das Obras Publicas e Comunicações pela sua feliz escolha, e faz votos para que o nomeado se desempenhe, com exito, da sua missão.

Por ultimo usou da palavra o sr. eng.º Rogerio Ramalho que agradeceu a sua nomeação ao sr. major Joaquim Abranches, prometendo fazer tudo que possa para corresponder aos desejos que S. Ex.ª acabára de manifestar.

AS

NOVAS COMUNICAÇÕES

FERROVIÁRIAS

ENTRE

ZAFRA E O NOSSO PAÍS

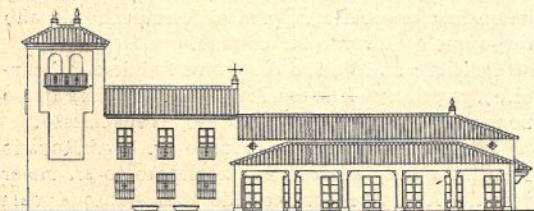
Pelo Eng.º GABRIEL URIGÜEN

NÊSTE último artigo vamos descrever aos nossos leitores alguns detalhes complementares acerca do caminho de ferro de que nos temos ocupado.

Via—Os carris adotados foram os de 40 quilos por metro linear, do tipo unificado espanhol e com 12 metros de comprimento, assentes sobre travessas de roble e balastro de cascalho.

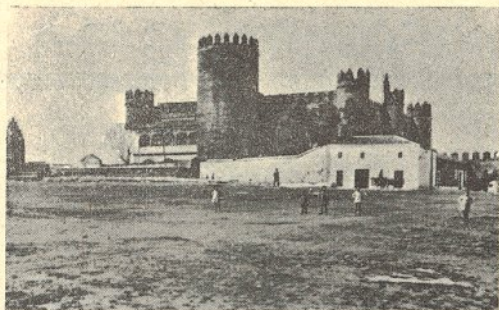
O volume de balastro é de 1,470 metros cúbicos por metro linear; as travessas de roble têm 2,95 metros de comprimento e as eclisses, para quatro parafusos, pesam 12,437 quilos; as placas de assentamento intermédias pesam 2,907 quilos e as de assentamento de junta pesam 3,635 quilos; os parafusos de eclisse pesam 0,970 quilos e os tirefonds pesam 0,605 quilos.

A distribuição de travessas adotada, foi, para os carris de 12 metros a seguinte: 18 travessas nas retas e curvas de raio superior a 800 metros; 19 travessas em curvas de raio igual ou inferior a 800 metros e superiores a 500 metros e 20 travessas em curvas de raio igual ou inferior a 500 metros.



FACHADA À LA VIA

Edifício de passageiros em Vilanueva del Fresno



ZAFRA — Pilar do Duque e Palácio de Medinaceli

Nas mudanças de via as cróximas são de aço fundido e manganézio e as lanças de carril Brunell de 47,500 quilos por metro. As mudanças estão assentes sobre caixas de 3,5, 4, 4,5 e 5 metros de comprimento.

Telefones—As comunicações da linha estão asseguradas mediante um circuito telefónico selectivo. Em Zafra será instalada uma central automática, ligada por meio de um grupo de linhas de união à linha dos selectores, com o qual, desde cada um dos aparelhos das oficinas da Companhia, se poderá comunicar com a estação desejada e vice-versa.

O circuito de cobre electrolítico de alta condutibilidade, será instalado sobre postes e cruzetas colocados à distância de 50 metros uns dos outros, e fixado a estes por isoladores de vidro de campânula dupla. Foram previstas rotações anti-instrutivas de 400 em 400 metros.

Encravamentos—Nas estações onde seja fácil obter energia eléctrica os encravamentos serão eléctricos; serão mecânicos e do tipo funicular naquelas onde não seja possível obter aquela energia.

Material rolante—A Companhia pediu autorização ao Estado para modificar o material rolante que figura no projecto de concessão, no sentido de manter a tracção a vapor para o serviço de mercadorias e fazer todo o tráfego de passageiros com automotoras rápidas Diesel. Ainda não está definido qual virá a ser o seu tipo.

As carruagens serão do tipo Unificado espanhol.

Povoações atravessadas—Dentre as povoações atravessadas por esta linha merecem especial menção, Zafra e Jerez de los Caballeros.

ZAFRA—Povoação de 7.000 habitantes, importante centro comercial da região sul da Estremadura. Pela sua importância histórica conserva Zafra o caracter de capital comercial desta região. Do seu comércio, fábricas e indústrias abastecem-se numerosas povoações da comarca e nela têm importante sucursais as principais entidades bancárias espanholas.

As suas célebres feiras de gado, principalmente a que se realiza em Outubro, reúne tal quantidade

de gado excedem 100 cabeças. É sem dúvida alguma uma feira de gado mais importante de Espanha.

Conserva Zafra importantes edifícios históricos, entre os quais se destaca o Convento de Santa Clara, a Praça de Medinaceli, e o célebre castelo dos duques de Feria, antigo Alcácer, o hospital de Santiago, que possui uma fachada gótica e muitos outros edifícios da época senhorial.

JEREZ DOS CAVALEIROS — Povoação de 15.000 habitantes, cuja área municipal é a maior de Badajoz, tem uma extensão de 74.000 hectares e é uma das mais férteis da Extremadura.

É indubitavelmente Jerez dos Cavaleiros, no que respeita ao aspecto histórico e artístico a mais digna de ser estudada e admirada.

Remonta a sua história aos fenícios e tanto os



Passagem inferior da Rua de S. Juan del Puerto a Cáceres

romanos como os árabes, fizeram dela importante centro, deixando numerosos vestígios.

Conquistada aos árabes por Afonso IX, foi doada por este aos cavaleiros templários, que a fortificaram e engrandeceram, adquirindo a partir de esta época uma preponderância considerável.

Terra de numerosos homens célebres na história, entre os quais se destaca Vasco Nunes de Balboa, possui inúmeros monumentos artísticos e históricos. Suas muralhas e as torres do castelo principalmente a torre sangrenta, a Igreja de Sta Maria, de arquitectura baroca, que encerra numerosas obras de arte, S. Bartolomeu também de estilo baroco, com sua portada e torre decoradas a esmalte cerâmico, a igreja de S. Miguel, de gótico toscano, tendo uma formosa torre baroca; Sta Catalina com sua ampla nave gótica e esbelta torre dum baroco influenciada pelo neo classicismo, a célebre casa da Rua dos Templários e o Palácio da Rua de S. Agostinho.

Também possui no jardim de Sta Lúcia um formoso miradouro donde se contempla maravilhoso panorama.

Sua situação privilegiada, nas ruas árabes, nas formosas torres e edifícios, fazem de Jerez dos

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Maio de 1896

Linhas portuguesas

LINHA DE CASCAES — Para facilitar o embarque e desembarque nas estações d'esta linha proxima de Lisboa e até onde alcança a canalização do gaz, a companhia vai instalar a iluminação por bicos de incandescencia nas estações de Alcantara-Mar, Junqueira, Belem, Pedrouços e Algés.

Tambem vai ser permittida a entrada dos passageiros pela passagem de nível da Junqueira.

PESSOAL DA COMPANHIA REAL — Deixou de ser encarregado da estação de Lisboa o sr. sub-inspector Anthero Corrêa, ficando especialmente encarregado da linha de Cascaes. O sr. Manuel de Sousa, chefe da estação de Lisboa, Caes dos Soldados, grande velocidade, foi nomeado sub-inspector, auxiliando o serviço do sr. inspector Dias. O sr. sub-inspector Monteiro voltou ao seu antigo lugar de agente de transmissão no Porto, passando o sr. Noronha, que ali estava, para chefe da estação de Alfaiellos, d'onde sahio o sr. Bizarro para chefe do Etroncamento em substituição do sr. José Augusto Ferreira, que foi promovido a chefe de Lisboa-Rocio. O sr. Teixeira, sub-chefe de Lisboa, pequena velocidade, passou para a grande velocidade.

ALGARVE — Os srs. Figueiredo Mascarenhas e Sarrea Prado, antigos deputados pelo Algarve, tem insistido com o sr. ministro das obras publicas pela realização d'este grande melhoramento para aquella provincia — a linha de Tunes a Portimão e Lagos.

Segundo demonstram aquelles activos propugnadores da ideia, esta linha daria juro superior a 8 por cento e daria ao thesouro a economia do subsidio á navegação entre aquelles portos, e o augmento de receitas na rede do Sul.

SUD-EXPRESS — Tem agradado muito o novo serviço d'este comboio e a regularidade da sua marcha em que, desde o 1.º de janeiro, não tem havido um só minuto d'atrazo.

A ENTRADA NA GARE DO ROSSIO — Está-se construindo um «guichet» junto aos ascensores d'esta estação para venda de bilhetes de subida no ascensor e entrada na «gare». É mais uma comodidade.

Sello nos bilhetes de passageiros

Passou hoje na camara dos pares o projecto de modificação da lei do sello em que se inclue a nova verba de imposto nos bilhetes de passageiros, restringindo-se o sello aos de custo não inferior a 400 réis.

Já dissemos o que tinhamos a dizer sobre este assumpto.

Em breve, pois, será um facto consumado este novo imposto que — emfim — não ficou tão cruel e desrazoado como na primitiva fôra proposto.

Do mal o menos.

Resta saber como se cobra este imposto, quem o cobra e como se fiscaliza, ponto que nos fará voltar ao assumpto.

Os passes continuam a ser isentos, a bem da girata publica... e particular.

Cavaleiros, uma povoação digna de merecer a atenção dos visitantes.

* * *

Intercalados com estes artigos e referente ao mesmo caminho de ferro, appareceu na revista correspondente de 16 de Março último, um artigo do sr. Engenheiro Fernando de Sousa no qual este illustre ferroviário português, faz algumas considerações que merecem um comentário, o qual esperamos fazer em algum dos próximos artigos da «Gazeta», com o objectivo de poder levar ao conhecimento d'este, de que nada deve temer a independência indiscutível e indestrutível de Portugal por parte da República espanhola e que portanto, o trôço internacional do caminho de ferro de Zafra a Portugal, deve ser concluido para beneficio espirital e material de Portugal e de Espanha.

A ADMINISTRAÇÃO

DOS CAMINHOS DE FERRO

DE MOCAMBIQUE

(Continuação do número anterior)

11.º — O estado dos empréstimos é perfeitamente regular. Continuaram a pagar-se pontualmente todos os encargos, havendo por amortizar pouco mais de 9.211 contos e 20.327 libras. O encargo anual é de 20.335 libras e 503 contos. É por isso bem pequeno encargo para uma Administração que se encontra em tão boa situação financeira.

*
* * *

12.º — Muito contribuiu para esta situação o enorme aumento nas receitas no tráfego. Com efeito, estas foram de £ 1.067.515 em comparação com £ 914.954 em 1933-1934, ou seja mais £ 152.561, de que é principal responsável o Pôrto o Caminho de Ferro de Lourenço Marques, embora as receitas de todos os Caminhos de Ferro tivessem aumentado. É que na verdade a percentagem do tráfego para a zona de competência foi em média de 59,2% no ano de 1934-1935, embora sensivelmente inferior à que fôra no ano anterior, mas a tonelage transportada é que aumentou consideravelmente, 106.471 toneladas a mais. Só as receitas do tráfego de transito em Caminho de Ferro que somaram £ 592.663, foram mais de metade de tôdas as receitas de todos os Caminhos de Ferro e dos Portos e Camionagem Automovel.

13.º — Já dissemos que o aumento de despesas de exploração não acompanhou antes esteve muito longe do aumento nas receitas, ou seja no aumento da quantidade de trabalho realizado. Com efeito este foi de 104.431.148 toneladas líquidas quilómetros, de 18.506.329 passageiros quilómetros e de 945.050 trens quilómetros e 134.627 automotoras quilómetros, em comparação com 108.161.791 toneladas líquidas quilómetros, de 19.347.513 passageiros quilómetros e de 1.195.697 trens quilómetros em 1933-1934, ou seja: fizeram-se mais 172.605 trens quilómetros e transportaram-se menos 19.127 passageiros e mais 66.075 toneladas de mercadorias. Quere dizer, transportaram-se 302.766 e 1.219.793 toneladas em Caminho de Ferro, enquanto se transportaram 129.750 passageiros e 8.581 toneladas na camionagem automovel.

14.º — Os resultados da exploração da camionagem automovel são este ano um pouco menos brilhantes

do que no ano anterior em relação a lucros líquidos que foram apenas de 23.930\$00, quando no ano anterior haviam sido de 369.223\$66. A razão é que embora se tivesse aumentado a milhagem em exploração em Moçambique e em Quelimane as receitas não aumentaram correspondentemente, antes diminuíram; em parte por diminuição de tráfego como na linha do Niassa, em parte por redução de tarifas na linha da Manhica, onde se adotaram as tarifas em vigor no Caminho de Ferro, o na linha de Gaza. Estas reduções de tarifas obedeceram à política de não querer tirar lucros na exploração, oferecendo os transportes ao público o mais barato possível.

Na carreira da Nanhica foi também para examinar melhor quais os resultados que daria a construção da linha ferrea já projectada e pedida.

Concomitantemente a despeza ficou sensivelmente a mesma. Em todo o caso devo notar que as receitas realizadas (£ 21.855) ainda representam 45,3% do capital investido no serviço de camionagem (£ 51.649), quando as receitas exclusivamente dos Caminhos de Ferro (£ 746.590) representam apenas 14,1% do capital nelle investido (£ 5.287.380).

15.º — As receitas da camionagem automovel são superiores às receitas juntas dos três Caminhos de Ferro de Gaza, Inhambane e Quelimane (1.950 contos) e superiores às do Caminho de Ferro de Moçambique. Contudo enquanto a camionagem automovel tem investidas £ 51.649, têm aqueles Caminhos de Ferro investidas £ 788.356 e o de Moçambique £ 599.039. Contudo as despesas da camionagem automovel foram de £ 21.499 enquanto as despesas daqueles três Caminhos de Ferro foram de £ 35.124, e as do Caminho de Ferro de Moçambique de £ 30.022.

16.º — Um outro aspecto da Administração ferroviária pretende pôr este ano em evidência. É o melhoramento que se tem vindo introduzindo nos serviços oficiais. Há pouco mais de um ano tive de patentear que o custo dos trabalhos nas oficinas de Lourenço Marques era exageradamente caro. Então justificou-se este facto com a existência de um pêso morto; em operários, para os quais não havia bom trabalho para lhes dar, e para não serem despedidos, porque alguns eram já empregados antigos, iam-se inventando bescaites e até se não atendia muito ao tempo que as reparações deviam levar a fazer, e levam nas oficinas de reparações de material ferroviário bem organizadas e apetrechadas como as de Lourenço Marques. Foi então resolvido deixar de preencher as vagas que se fossem produzindo por dispensa voluntária do serviço, por morte, por passagem a outro serviço e assim foi reduzido gradualmente o pessoal oficial de 21 operários.

Também novos métodos de trabalho foram introduzidos pelos engenheiros chefe de serviço de tracção e oficinas e chefe das oficinas. Procurou-se tirar melhor rendimento das máquinas ferramentas existentes. O resultado é este: é que se dispendem nas reparações de material de tracção e circulante de Lourenço

Marques apenas 2.574 contos, quando no ano anterior com o mesmo número de unidades se havia dispendido 2.814 contos, ou seja, gastou-se neste ano menos 240 contos, ou seja menos 8,5%. E apesar disto a situação do material melhorou consideravelmente. Assim quando em 1933-1934 o número médio de locomotivas distribuídas à exploração foi de 70% do afectivo total, porque os restantes 30% estavam em reparação ou aguardando. Neste ano o número de locomotivas distribuídas à exploração foi de 66,7%, havendo apenas 13,3% em reparação ou aguardando-a. É ainda este número inferior à média normal que é de 15% do afectivo.

Em relação a vagões cuja situação era já há mais tempo mais brilhante, enquanto no ano de 1933-1934 o número distribuído à exploração fôra de 93,4% havendo retidos para reparação 6,6%, no fim do ano de 1934-1935 eram respectivamente de 96,7% e 3,3%, sendo de 5% a média normal de vagões que podem estar retidos nas explorações bem organizadas.

Do mesmo modo em relação às carruagens foi melhorado o serviço e isto sem que o material esteja mais mal tratado. Pelo contrário, tem havido maior cuidado em manter as carruagens com melhor aspecto.

Por natureza do trabalho nota-se que o custo real de uma grande reparação de locomotiva pequena andava por 12.150\$00 ouro em 1930-1931; tendo sido ainda em 1933-1934 de 9.075\$00. Pois no ano de 1934-1935 foi apenas de 5.000\$00, com respectivamente 70.000 e 51.000 quilómetros de percurso.

Na relação às locomotivas grandes também a redução foi de cerca de 11 contos ouro para 9 contos ouro. As reparações das carruagens baixaram de 6,9 para 5,6 contos ouro.

Estes resultados são evidentemente influenciados pela estrada em serviço das novas locomotivas de manobras, retirando-se dêle sucessivamente velhas locomotivas cujas reparações ficavam caríssimas, mas muito é devido ao esforço dos engenheiros mencionados, que pela economia que realizaram mereciam merecer um prémio.

17.º — Mas estas economias no custo dos trabalhos oficiais não só em Lourenço Marques se acentuou. Em Inhambane, onde são pequenos os recursos, também se realizou uma pequena economia, sem prejuízo da eficiência do material. Assim em 1933-1934 gastaram-se 280 contos, quando em 1934-1935 se gastaram 270 contos. Do mesmo modo em Quelimane se gastaram menos 89 contos, apenas com 10% de locomotivas retidas e em Moçambique mais 100 contos, nesta rede sobejamente justificado pelo aumento na extensão de linha em exploração, pois a percentagem de locomotivas retidas para reparação manteve-se em 10%.

18.º — Como outra importante despesa suportada pela administração, temos de considerar em especial a exploração das centrais eléctricas. E verifica-se que tendo havido um aumento de produção de energia aplicada de 175.750 K. W. H. o seu preço de custo ficou

sensivelmente o mesmo, embora no ano de 1934-1935 se tivessem gasto mais 142 contos do que no ano anterior. Do maior consumo de energia é principalmente, responsável o serviço dos guindastes e frigorífico onde houve mais trabalho.

19.º — Finalmente convém salientar as principais obras e aquisições de equipamento efectuadas durante o ano em renovações e melhoramentos que vão descritos a páginas 8 das contas.

Assim renovaram-se cerca de 15 quilómetros na rede de Lourenço Marques em travessas e balastro, cerca de 12 na rede de Inhambane, cerca de 10 quilómetros na rede de Quelimane e cerca de 8 na rede de Moçambique.

Renovaram-se pontes e iniciou-se a sinlização na rede de Lourenço Marques, renovou-se uma parte da estrutura da ponte cais de Lourenço Marques e do molho da Capitania, renovaram-se as caixas de fogo de três locomotivas e adquiriram-se duas locomotivas para substituir duas velhas na rede de Lourenço Marques, bem como importantes renovações no material das restantes redes, assim como a substituição de um camião em Lourenço Marques.

Estudaram-se 50 quilómetros de linha ferrea do Marracuene à Manhiça; faltando apenas o orçamento e os projectos das obras d'arte. Estudaram-se também só na parte topográfica cerca de 80 quilómetros na linha do Tete. Construíram-se na rede de Moçambique cerca de 40 quilómetros de via. Iniciou-se a construção do Caminho de Ferro do Limpopo, tendo ficado construídos os primeiros 7 quilómetros. Reforçaram-se os aterros na linha de Quelimane na parte da bitola substituída. Construíram-se 3 casas para habitações do pessoal na linha, bem como forros nas casas existentes. Construíram-se vários edifícios para guarda do material de tracção e circulante, bem como a garagem para as automotoras. Continuou-se activamente com a construção das novas oficinas gerais em Nampula, bem como da Central eléctrica. Construíram-se 10 obras d'arte nas estradas de acesso à linha de Moçambique.

Adquiriram-se camiões para as redes de Quelimane e Moçambique para o serviço de camionagem automóvel. Adquiriram-se 4 tractores e 40 carros de reboque para a secção do cais em Lourenço Marques, bem como 10 guindastes eléctricos. Adquiriram-se duas automotoras e várias máquinas ferramentas, um grupo gazogénio e duas locomotivas para a rede de Moçambique.

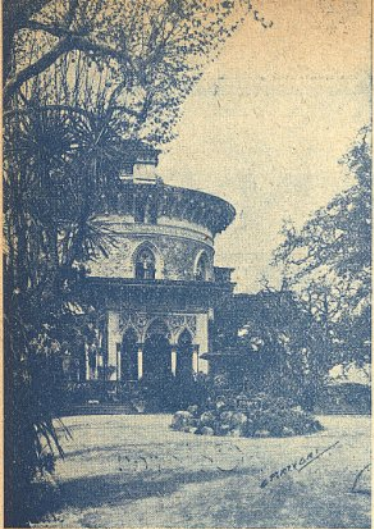
Mais se poderia ter feito se mais pessoal técnico tivesse estado ao serviço da Direcção, mas este não foi fornecido pelo Ministério, apesar de requisitado.

* * *

São estas as notas que se me oferece principalmente fazer ao apresentar as contas de 1934-1935. E para mais esclarecimentos junto o resumo dos resultados do trabalho efectuado.

TURISMO EM PORTUGAL

SINTRA E OS SEUS BELOS ARREDORES



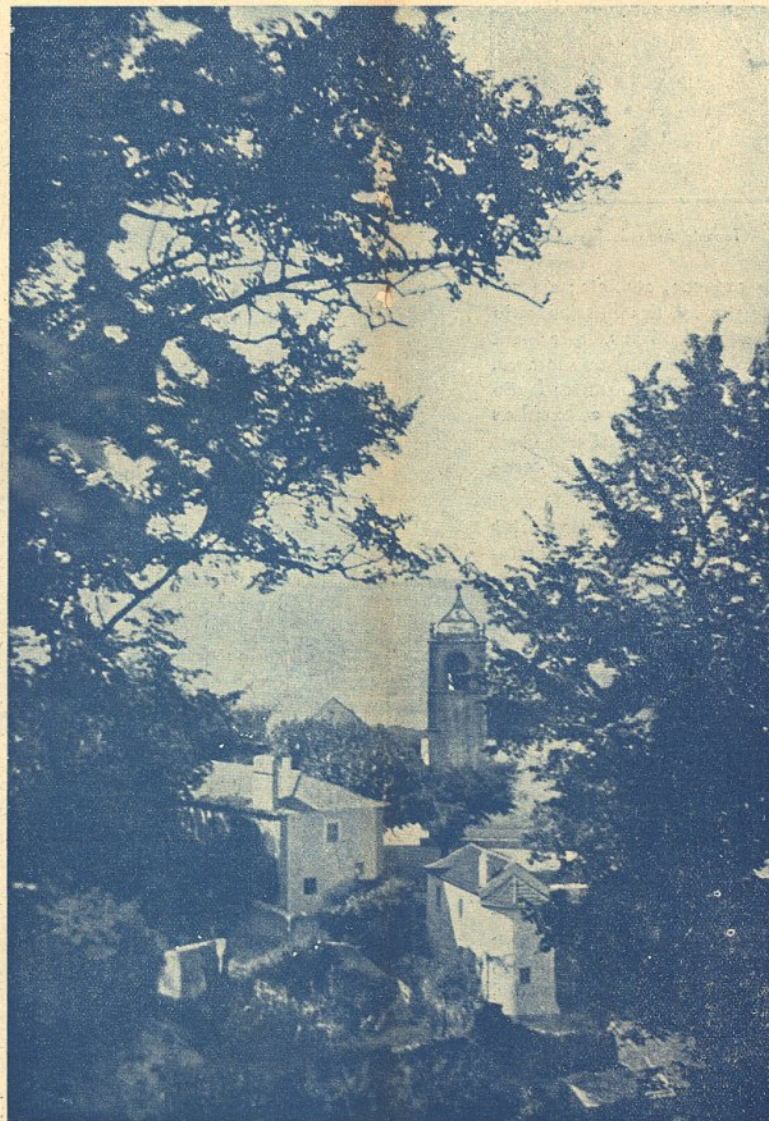
SINTRA—
Palácio de
Monserrate



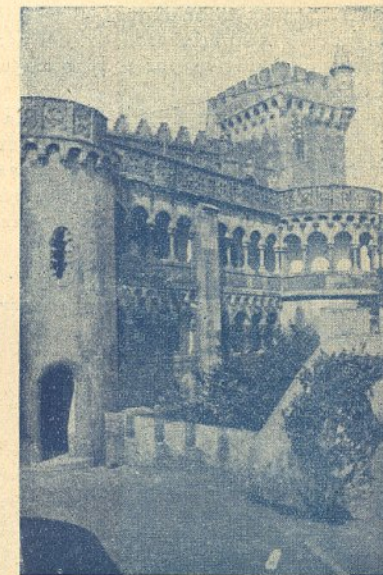
SINTRA—
Fonte dos
Passarinhos



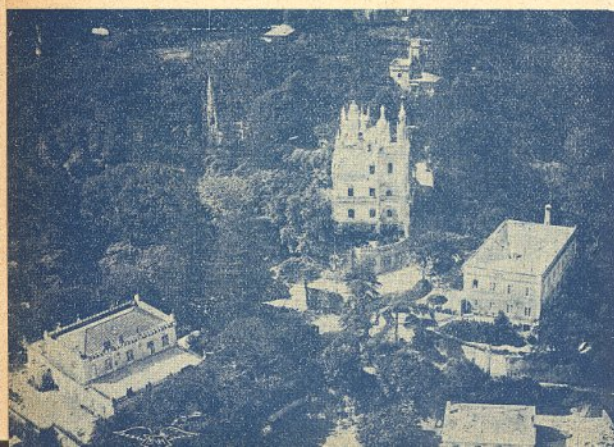
SINTRA—
Palácio Na-
cional, Sala
dos Brazões



SINTRA—Santa Maria



SINTRA—
Um trecho
do Palácio
da Pena



SINTRA—
Vivendas

SINTRA—
Vista geral



O TRABALHO PRODUZIDO RESUME-SE EM:

Designação	L. Marques	Gaza	Inhambane	Quelimane	Moçambique	TOTAL
<i>Trens Kms.:</i>						
Passageiros	55.069	—	9.558	290	17.808	83.725
Automotoras	134.627	—	—	—	—	134.627
Mistos	272.893	25.901	19.746	38.570	41.704	396.819
Mercadorias	398.038	1.578	7.402	15.080	42.414	464.506
Toneladas líquidas kms.	97.927.561	194.148	471.127	1.473.625	4.364.687	104.431.148
Toneladas brutas kms.	284.736.670	1.136.337	11.131.692	5.291.526	14.435.382	316.721.707
Carruagens kms.. . .	2.127.123	49.757	99.156	84.542	151.796	2.512.379
Vagons kms.	10.067.499	86.397	1.091.177	303.609	603.182	12.151.871
Eixos carruagens kms.	7.381.993	199.028	618.232	273.439	597.522	9.070.219
Eixos vagons kms. . .	28.492.131	345.587	2.163.377	865.564	1.764.394	33.631.053
Passageiros kms.. . .	14.197.591	304.779	278.159	1.898.984	1.826.826	18.506.329

O TRÁFEGO RESULTANTE DÊSTE TRABALHO FOI DE:

Designação	L. Marques	Gaza	Inhambane	Quelimane	Moçambique	TOTAL
Passageiros	254.228	6.134	4.923	19.954	17.822	302.766
Mercadorias	1.153.226	3.379	6.125	17.704	36.559	1.219.793

Comparando com o ano anterior tem-se este ano:

- + 172.305 trens quilómetros
- 19.137 passageiros
- + 66.075 toneladas mercadorias

Informação estatística relativa ao ano económico findo em 30 de Junho de 1935

Direcção dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique

Sub-divisão:

- a) Divisão de Exploração de Lourenço Marques
- b) Inspeção de Exploração de Inhambane e Gaza
- c) Divisão de Exploração de Quelimane
- d) Divisão de Exploração de Moçambique

2,994 quilómetros — Bitola — 0,750
 Pêso do carril — 15 quilos por metro
 Comprimento do carril — 9 metros

3) Linhas de desvios e estâncias:

32,819 quilómetros — Bitola — 1,067
 Pêso do carril — 22,5 — 30 e 40 quilos por metro
 Comprimento do carril — 9, 10, 12, 18 metros e outros

COMPRIMENTO DE LINHA:

1) Linha principal:

766,661 quilómetros — Bitola — 1,067
 Pêso do carril — 22,5 — 30 e 40 quilos por metro
 Comprimento do carril — 9, 10, 12, 18 metros e outros
 90,500 quilómetros — Bitola — 0,750
 Pêso do carril — 15 quilos por metro
 Comprimento do carril — 9 metros

2) Outra linha:

110,732 quilómetros — Bitola — 1,067
 Pêso do carril — 22,5 — 30 e 40 quilos por metro
 Comprimento do carril — 9, 10, 12, 18 metros e outros

6,850 quilómetros — Bitola — 0,600
 Pêso do carril — 6,5 quilos por metro
 Comprimento da carril — 5,5 metros

4) Comprimento total de linha:

1.010,556 quilómetros

5) Comprimento das linhas assentes durante o ano:

5,193 quilómetros — Bitola — 1,067
 Pêso do carril — 22,5 e 30 quilos por metro
 Comprimento do carril — 7,9 metros e outros

COMPRIMENTO TOTAL DAS LINHAS DE CAMIONAGEM AUTOMÓVEL EXPLORADAS PELA ADMINISTRAÇÃO:

11 linhas com o comprimento total de 1.349 quilómetros, a saber:

a) Lourenço Marques	Vila Luiza . . .	34 kms.
b) " "	Manhiça . . .	80 "
c) " "	Namaacha . . .	74 "
d) Xinavane . . .	Guijá . . .	74 "
e) Goba . . .	Stegi . . .	42 "
f) Xinavane . . .	Vila João Belo	103 "
g) Vila João Belo . . .	Chibuto . . .	76 "
h) Manjacaze . . .	Inharrime . . .	156 "
i) Mocuba . . .	Nataleia . . .	298 "
j) Ribaué-E. . .	Mandimba . . .	387 "
k) Rio Monapo . . .	Itoculo . . .	25 "
	Total . . .	1.349 "

TONELAGEM TOTAL DAS MERCADORIAS CARREGADAS PELA ADMINISTRAÇÃO:

Lourenço Marques	711.131 toneladas
Inhambane e Gaza	11.506 "
Quelimane . . .	17.704 "
Moçambique . . .	41.904 "
Total . . .	782.245 "

TONELAGEM TOTAL DAS MERCADORIAS RECEBIDAS EM TRANSBORDO DE OUTRAS ADMINISTRAÇÕES:

Lourenço Marques	443.859 toneladas
------------------	-------------------

TONELADAS QUILOMETROS:

Lourenço Marques . . .	97.927.561
Inhambane e Gaza . . .	301.429
Quelimane . . .	5.281.526
Moçambique . . .	3.801.373
Total . . .	107.311.889

TRENS—QUILOMETROS:

Lourenço Marques . . .	861.626
Inhambane e Gaza . . .	62.185
Quelimane . . .	53.940
Moçambique . . .	102.206
Total . . .	1.079.957

MÉDIA DO PREÇO DE TRANSPORTE POR TONELADA—QUILOMETRO

Lourenço Marques . . .	1/4 d.
Inhambane e Gaza . . .	3 d.

Quelimane . . .	1 d.
Moçambique . . .	1 d.
Média . . .	1,3 d.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS:

Lourenço Marques . . .	371.549
Inhambane e Gaza . . .	11.062
Quelimane . . .	19.954
Moçambique . . .	17.222
Total . . .	419.787

PASSAGEIROS QUILOMETROS:

Lourenço Marques . . .	14.197.581
Inhambane e Gaza . . .	587.529
Quelimane . . .	1.898.984
Moçambique . . .	1.826.826
Total . . .	18.510.920

RECEITAS DE EXPLORAÇÃO: (Caminhos de Ferro)

Lourenço Larques . . .	£ 687.483
Inhambane e Gaza . . .	" 6.159
Quelimane . . .	" 10.745
Moçambique . . .	" 20.694
Total . . .	£ 725.081

OUTRAS RECEITAS:

Portos e rios . . .	£ 299.070
Camionagem automóvel . . .	" 21.855
Diversas . . .	" 26.631
Total . . .	£ 347.556

DESPESAS DE EXPLORAÇÃO: (Caminhos de Ferro)

Lourenço Marques . . .	£ 248.421
Inhambane e Gaza . . .	" 18.890
Quelimane . . .	" 16.231
Moçambique . . .	" 30.224
Total . . .	£ 313.766

OUTRAS DESPESAS:

Portos e rios . . .	£ 161.436
Camionagem automóvel . . .	" 21.499
Diversas . . .	" 843
Total . . .	£ 183.778

CAPITALIZAÇÃO:

Capital total empregado . . .	£ 8.399.378
-------------------------------	-------------

ALGUMAS PALAVRAS

SOBRE

ORGANIZAÇÃO

Por CARLOS VILLEGAS M.
Técnico do Rand Kardex Bureau de New-York

FORMULAMOS no artigo anterior algumas perguntas, sobre o Control de Stock ou existência. — Neste, tratamos das informações periódicas que são precisas para controlar outros problemas vitais.

VENDAS

Quais as informações que se tem sobre o volume de vendas provenientes de cada origem?

Quais as medidas tomadas para acelerar o desenvolvimento reduzindo o custo das vendas?

Quais as informações sobre o trabalho e os resultados dos vendedores?

Qual o controle da publicidade em todas as suas formas, dos novos mercados, dos novos produtos e do serviço?

Todas estas actividades estão saturadas de factos desconhecidos que se apoderam da possível expansão das vendas.

Apesar da falta dessas informações, as vendas po-

dem estar, temporariamente, aumentando; mas qual o control sobre os clientes? Que medidas foram tomadas para nos garantirem a sua contínua boa vontade e impedir portanto, que os negócios vão para a concorrência por insatisfação ou negligência?

As vendas, em total, podem aumentar, mas como saber quais os negócios que se perdem, se não se é capaz de estudar o seu caso através dos factos desconhecidos da seguinte natureza e em forma periódica e comparativa:

- 1.º — Quais os produtos ou departamentos cujas vendas estão diminuindo em total e por territórios?
- 2.º — Qual o número de clientes que não compram há X meses, o valor dessas ordens perdidas e o número desses clientes não visitados há 1, 3, 6 ou 9 meses?
- 3.º — Qual o número de clientes cujas compras tem diminuído em determinado período e quais os que não tem sido visitados?
- 4.º — Qual o número e valor das encomendas novas, por departamentos e por produtos, que não se repetiram num determinado período?
- 5.º — Qual o número e valor dos negócios (e produtos) perdidos em favor da concorrência.

Cada um destes factos desconhecidos pode ser analisado, e existem inúmeros outros de origens efeitos semelhantes; mas são suficientes os que indicamos para

RENOVAÇÕES:

Lourenço Marques	£ 55.068
Inhambane e Gaza	" 9.965
Quelimane	" 4.055
Moçambique	" 6.927
Total	£ 76.015

PRIMEIRO EMPREGO DE CAPITAL:

Estudos e Construções. . .	£ 82.965
Lourenço Marques	" 127.957
Inhambane e Gaza	" 1.171
Quelimane	" 7.608
Moçambique.	" 60.261
Total	£ 279.962

MATERIAL FERROVIÁRIO CIRCULANTE:

a) Ao serviço:

Locomotivas	71
Carruagens.	69
Vagons	1.245
Automotoras	5
Vagons frigoríficos . .	6
Camions automóveis . .	39

b) Retirado do serviço:

Locomotivas	2
Carruagens.	3
Vagons	18
Automotoras	1
Camions automóveis . .	2

c) Adquirido durante o ano:

Automotoras	2
Carruagens	1
Vagons	2
Camions automóveis . .	7

ESTADO GERAL DO MATERIAL:

Bom

COMBUSTIVEL:

23,8 quilos de carvão ou
33,5 quilos de lenha por loco-quilómetro

72,1 quilos de carvão ou
245,5 quilos de lenha por 1.000 ton-quilómetro

Lourenço Marques, Dezembro de 1935.

O DIRECTOR DOS SERVIÇOS

evidenciar o principio e tratar de resolver os pontos fracos do controle de venda.

Sem informações desta natureza não é possível manter permanentes relações com os clientes, o custo das vendas será muito elevado, a concorrência entrará em actividade e os negócios permanecerão, naturalmente, numa base de incerteza.

COMPRAS

É possível saber num relance:

- 1.º — Quais os artigos que devem ser ordenados neste momento a determinado fornecedor?
- 2.º — Quais as encomendas que estão atrasadas, as medidas que se tomaram e as que se deverão tomar?
- 3.º — Quais os artigos encomendados, dos quais os fabricantes só tem entregue uma parte?

CONTAS CORRENTES

Todos os dirigentes tem o máximo interesse em receber o seu dinheiro, mas quais são os que sabem em qualquer altura:

- 1.º — Quais as contas que atingiram o limite do crédito?
- 2.º — A quantidade e o valor das contas atrasadas, sabendo quais são e qual o período de tempo que estão em atrazo?
- 3.º — Quais as contas que se movimentaram, tanto de débitos, como de crédito, no último mês?

O ELEMENTO HUMANO

Nos componentes duma organização, os homens predominam. No entanto, muito raramente, afora as pequenas informações sobre a idade, ordenado, doenças e faltas ao trabalho, a sua capacidade é considerada como um facto que seja possível controlar.

A perda de oportunidades, as deficiências e lacunas, só podem ser descobertas e remediadas por intermédio do pessoal. No entanto, enquanto os métodos de trabalho e os materiais são detalhadamente controlados e escripturados, o elemento humano é aceite tal como apparece.

Através do elemento humano pode-se perder a inversão mais oculta e mais rara, em qualquer actividade, devido ao não desenvolvimento da capacidade latente.

Apresente a um dirigente uma lista de assuntos que ele deve tratar e observe como aplica a sua energia, experiência, e destreza para desempenhar o seu trabalho. Enumere uma lista de factos desconhecidos que

precisam determinações, quer sejam nas compras, nas existências, na produção, nas vendas ou nas finanças. Examine cuidadosamente a reacção em cada caso e verificará que está à frente dum elemento humano responsável, capaz de converter esses factos em lucros.

Se os factos desconhecidos devem ser controlados, quando se trata de materiais e de dinheiro, há motivos muito mais poderosos para conhecer com todos os seus detalhes as possibilidades e aptidões de todos os individuos, de forma periódica, em qualquer organização.

De forma bastante resumida indicámos neste e nos artigos anteriores alguns factos que pretendemos sejam uma contribuição para a melhor administração dos negócios.

Aos dirigentes que nos tem lido, pedimos que não desdenhem estas sugestões, somente porque estão rodeados de pessoas que sabem o preço de tudo e o valor de nada.

Não temam fazer inovações, se estão convencidos da necessidade essencial de métodos científicos numa era científica.

Não temam pedir informações sobre todos estes factos e a assistência necessária. Existem organismos especializados, criados com a única finalidade de cooperar nestas inovações.

Não esqueçam que todas as palavras anteriores não são só resultados da teoria, mas especialmente da prática. Portanto permitimo-nos dizer àqueles que encontraram alguma coisa de fundamentalmente errado nos seus controles existentes: «a melhor altura, para iniciar uma reforma que corrija os defeitos da sua organização, é... HOJE».

ATENEU FERROVIÁRIO

A Direcção do Ateneu Ferroviário está levando a efeito uma série de concertos mensais pela sua Banda-Orquestra que é composta de 70 figuras.

No dia 26 do mês passado, teve lugar no salão de festas do Casino do Estoril, o segundo concerto desta série, habilmente dirigido pelo seu maestro sr. Serra e Moura, que estava dividido em duas partes, a saber:

I Parte — «The stars and stripes forever», John Filipe de Sousa; «Tutti in maschera», Ouverture, Pedrotti; «Pierrot galant», Chillemont; «Werther», Seleccion, Massenet.

II Parte — «La república del amor», Zarzuela, Serano; «Brisa lusitana», Serra e Moura; «Marcha militar», Schubert.

VISCONDE DO MARCO

Encontra-se retido no leito há já algumas semanas o sr. Visconde do Marco ilustre Administrador Delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Desejamos rápidas melhoras.

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

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Por portaria de 26 de Março findo, visada pelo Tribunal de Contas em 8 de Abril corrente:

Concedida a reforma, nos termos dos artigos 25.º e 26.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto u.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, aos seguintes funcionários dos mesmos Caminhos de Ferro:

Da rede do Minho e Douro

José Bernardo Gomes, maquinista de 2.ª classe, ficando com a pensão mensal de 75\$34.

Sebastião Dias Monteiro, guarda-freio de 1.ª classe, adido, ficando com a pensão mensal de 506\$15.

Da rede do Sul e Sueste

Joaquim da Luz, condutor de 1.ª, ficando com a pensão mensal de 598\$82.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 15 de Abril de 1936. — Pelo Engenheiro Director Geral, *José Gromwell Camossa Pinto*.

Divisão Fiscal de Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que sejam declaradas sobrantas duas parcelas de terreno, respectivamente com as superfícies de 47m²,38 e 147m²,61, à esquerda da linha do Minho, entre os quilómetros 146,245,80-146,258,75 e 146,295,67-146,350,58, nos termos do § 2.º do artigo 2.º e artigo 3.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1935.

É também autorizada a permuta das mencionadas parcelas de terreno com a Câmara Municipal de Monção, que as destina ao alargamento e prolongamento da Rua da Bandeira, que irá terminar no largo da estação de Monção, dando em troca uma parcela de terreno com a superfície de 136m²,95, entre os quilómetros 115,253,75 e 146,295,67, à esquerda da linha do Minho.

As três parcelas estão indicadas respectivamente com as letras *A*, *B* e *C* no desenho apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

As referidas parcelas estão situadas na freguesia de Santa Maria dos Anjos, concelho de Monção e distrito de Viana do Castelo, confrontando a primeira parcela (*A*) ao norte, sul e poente com o caminho de Ferro e ao nascente com a Câmara Municipal de Monção; a segunda parcela (*B*) ao norte e nascente com a Câmara Municipal de Monção, ao sul e poente com o caminho de Ferro; a terceira parcela (*C*) ao norte e nascente com a Câmara Municipal de Monção, sul e poente com o caminho de ferro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 25 de Março de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que

sejam declaradas sobrantas e alienáveis três parcelas de terreno, respectivamente com as superfícies de 40m²,50, 116m²,2, e 81m²,25, à esquerda do ramal de Aveiro, entre os quilómetros 34,115,12-34,157,60, 34,105,95-34,173,85 e 34,177,35-34,195,35, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562 de 25 de Maio de 1935.

As três parcelas de terreno estão indicadas respectivamente com as letras *A*, *B* e *C* no desenho apresentado pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro (linhas do Vale do Vouga).

As referidas parcelas estão situadas na freguesia de Esigueira, concelho e distrito de Aveiro, confrontando a 1.ª parcela (*A*) ao norte e poente com servidão, ao sul com José Manuel dos Santos, António Silva Castro, Domingos Reis Calção e Alfredo Antunes Coelho e ao nascente com Adelino Marques Coelho; a 2.ª parcela (*B*) ao norte com o caminho de Ferro, ao sul e poente com servidão e ao nascente com Adelino Marques Ventura; a 3.ª parcela (*C*) ao norte com o caminho de ferro, ao sul e nascente com servidão e ao poente com a avenida já aberta.

Não são aplicáveis a este caso as disposições dos artigos 4.º, 5.º e 6.º do supracitado decreto-lei, visto que as parcelas de terreno passam a ser usufruídas pela Câmara Municipal de Aveiro, que as destina ao prolongamento de uma avenida que segue paralelamente à linha.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 25 de Março de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança e alienável uma parcela de terreno, com a superfície de 468 metros quadrados, à direita da linha férrea do Douro, entre os quilómetros 77,657,00 e 77,776,50, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1935.

A referida parcela está situada na freguesia de Santa Cruz do Douro, concelho de Baião e distrito do Porto; confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul com António Loureiro e António Pinto Barbosa, a este e oeste com o caminho de ferro e António Loureiro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º e § 1.º do mesmo artigo do mencionado decreto.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 25 de Março de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, aprovar o projecto do apeadeiro de Bemquerença, a construir entre os quilómetros 83,435 e 86,515 da linha da Beira Baixa, indicado no desenho n.º 10:534, apresentando pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

É também autorizada a expropriação de duas parcelas de terreno necessárias para a execução do projecto, sendo uma com a superfície de 312 metros quadrados e a outra com 218 metros quadrados, situadas à esquerda da linha férrea da Beira Baixa, pertencentes a Joaquim Duarte Barreto, que as cede gratuitamente, e que estão indicadas com as letras *A* e *B* no desenho n.º 10:521, apresentado pela supracitada Companhia.

As referidas parcelas estão situadas na freguesia da Senhora das Preces de Bemquerença, concelho e distrito de Castelo Branco, confrontando a primeira parcela (*A*) ao norte com o caminho público, ao nascente e sul com o caminho de ferro e ao poente com Joaquim Duarte Barreto; a segunda parcela (*B*) ao norte com Joaquim Duarte Barreto, ao sul com

o caminho público, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com a estrada nacional n.º 16-1.ª classe.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 25 de Março de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança e alienável uma parcela de terreno com a superfície de 30 metros quadrados, do lado direito da linha do Vale do Vouga, entre os quilómetros 25 895 64 e 25 957 26, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1935.

A referida parcela está situada na freguesia da arrifana, Concelho de Vila da Feira, distrito de Aveiro, confrontando ao norte com Ponta, ao sul com a estrada municipal, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com Joaquim José da Mota.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º e § 1.º do mesmo artigo do mencionado decreto.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 11 de Abril de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança e alienável uma parcela de terreno, com a superfície de 194^{m²},50 à esquerda da linha do Vale do Vouga, entre os quilómetros 125,124,57 e 125,171,74, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22 562, de 23 de Maio de 1935, desde que o proprietário António Rodrigues Arcaño faça a declaração de que desiste da serventia por esse terreno.

A referida parcela está situada na freguesia de S. Miguel do Mato, concelho de Vouzela e distrito de Vizeu; confronta, ao norte, com o caminho público, ao sul com António Rodrigues Arcaño, ao nascente com Bernardo Francisco de Barros e ao poente com o caminho de ferro do Vale do Vouga.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 11 de Abril de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que sejam declaradas sobranças e alienáveis duas parcelas de terreno, respectivamente com as superfícies de 55 e 77 metros quadrados, à direita do ramal de Aveiro, entre os quilómetros 32,516,45 e 32,805,40, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1935.

As duas parcelas de terreno estão indicadas, respectivamente, com as letras A e B no desenho apresentado pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga.

As referidas parcelas estão situadas na freguesia de Esqueira, concelho e distrito de Aveiro, confrontando a primeira parcela (A), ao norte, nascente e poente com Francisco António do Pinho Júnior e ao sul com servidão; a segunda parcela (B), ao norte com servidão, ao sul com o caminho de ferro, ao nascente em Ponta e ao poente com a estrada nacional.

A venda das supracitadas parcelas de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º e § 1.º do mesmo artigo do mencionado decreto.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 31 de Março de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança e alienável uma parcela de terreno que faz parte da que foi expropriada para a construção da segunda via entre Contumil e Ermezinde com a superfície de 49^{m²},10, à direita da linha do Minho, entre os quilómetros 4,943,80 e 4,959,90, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 24 de Maio de 1935.

A referida parcela de terreno está situada no lugar do Lourinho, freguesia do Rio Tinto, concelho de Gondomar e distrito do Porto, confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul e nascente com Camila Ferreira das Neves e ao poente com o caminho de servidão.

A aludida parcela de terreno está compreendida no disposto no artigo 4.º o § único do mesmo artigo por ter sido expropriada depois de 1 de Janeiro de 1927, sendo a sua reversão regulada pelas disposições do artigo 5.º do supracitado decreto-lei.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 31 de Março de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança e alienável uma parcela de terreno com a superfície de 506^{m²},75 à direita da linha do Douro, entre os quilómetros 109,264 e 109,332, junto da estrada de acesso à estação de Barca de Alva, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1935.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Barca de Alva, freguesia de Escalhão, concelho de Figueira de Castelo Rodrigo e distrito de da Guarda e confronta ao norte e nascente com o caminho de ferro, ao sul e poente com Francisco Nunes.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º e § 1.º do mesmo artigo do mencionado decreto.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 8 de Abril de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 5.º do decreto n.º 19:881, que seja declarada de utilidade pública e urgente a expropriação de uma parcela de terreno com a superfície de 57^{m²},75 à esquerda da linha da Beira Baixa, entre os quilómetros 13,554,00 e 13,531,50, necessária para o alargamento do pátio que dá acesso à estação de Mouriscas.

A referida parcela de terreno pertence ao Sr. Augusto Marques Cadete, que para esse fim a cede gratuitamente ao Caminho de Ferro, fica situada na freguesia de Mouriscas, concelho de Abrantes e distrito de Santarém, e confronta ao norte, nascente e sul com o Sr. Augusto Marques Cadete e ao poente com o caminho de ferro, conforme está indicado no desenho n.º 10:587 apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 8 de Abril de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Divisão dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo

Por despacho de 18 de Março:

Francisco José Nobre Biacaya, segundo oficial do quadro da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro — concedidos oito dias de licença para serem gozados em Espanha. (São devidos emolumentos).

Director Geral dos Caminhos de Ferro, 2 de Abril de 1936. — Pelo Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

Secção do Cadastro do Pessoal e Arquivo Geral

Por despachos de 1 de Abril:

Heitor de Carvalho, primeiro oficial do quadro da Direcção Geal de Caminhos de Ferro — concedidos sessenta dias de licença graciosa, nos termos dos artigos 12.º e 15.º do decreto n.º 19.478.

José Amorim Pinto Serra, segundo oficial — concedidos trinta dias de licença, idem, idem.

António Pinto Serra, segundo oficial — concedidos vinte e cinco dias idem, idem.

António Augusto da Fonseca Marinhão e Silva, terceiro oficial — concedidos trinta dias, idem, idem.

Albino Machado da Encarnação, desenhador de 3.ª classe — concedidos noventa dias, idem, idem.

José das Neves, coitino de 2.ª classe — concedidos vinte e um dias, idem, idem.

Director Geral dos Caminhos de Ferro, 2 de Abril de 1936. — Pelo Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

Dr. Augusto d'Esaguy

CLÍNICA MÉDICA

Assistente livre da Cadeira de Sifilografia
da Faculdade de Medicina de Lisboa

DOENÇAS DA PELE E SÍFILIS

CONSULTÓRIO:

RESIDENCIA:

Rua Garrett, 17-2.º-D. Av. da Republica, 35-r/c.
Consultas ás 17 horas

TELEPHONE: 25353 LISBOA TELEPHONE: NORTE 41990
Preços de Policlínica a todos os assinantes desta revista

TINTURARIA PIRES BRANCO

CASA FUNDADA EM 1835

DE Maria d'Assunção Silva Branco

45, Calçada do Carmo, 47-LISBOA-Telef. 2 1860
(Junto á Estação do Rocio)

10 % A TODOS OS EMPREGADOS FERROVIÁRIOS
CONFRONTEM OS NOSSOS ACABAMENTOS

FAZENDAS—Tinge em tôdas as cores, garantindo-as, lava e limpa a seco (Degraissage à sec) toda a qualidade de fazendas, seda, (mesmo a seda acetato), lã, lutas, algodão, capas de borracha, tapetes, feltros, etc.,—PELES—Curte, tinge, limpa, transforma e confecciona toda a classe de peles.

GRANDE SORTIDO A PREÇOS CONVIDATIVOS

ATENÇÃO—As nossas secções de lavandaria e engomadoria encarregam-se de toda a classe de roupas a preço convencionais. PASSA-SE a ferro fatos de homem e vestidos de senhora em 15 MINUTOS, tendo os Ex.ªs fregueses um gabinete de espera.—LUTOS EM 12 HORAS—Os fatos e vestidos não tem necessidade de ser desmanchados para tingir

XI Olimpíada

EXCURSÃO A BERLIM—1936

Esc. 2.450\$00 (a pagar em 6 prestações mensais)

Inscrições e Prospectos

TURISMO PORTUGAL, L.ª

RUA DE S. NICOLAU, 82—Tel. 28402, no edificio do Banco Português Continente e Ilhas—LISBOA
STAND MORRIS—Av. dos Aliados, 220—PORTO

N. B.—Sendo o numero dos excursionistas forçosamente limitado, é de toda a conveniência fazerem-se as inscrições imediatamente. Os rs. excursionistas serão acompanhados durante toda a excursão por um representante da nossa casa

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.ª CATARINA, 380

Officinas a vapor—RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemães, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito ou desmanchado—Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via—Limpa pelo processo parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados—Os artigos de lã, limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

PARA
PINTAR
AREDES

Use MURALINE

UMA TINTA QUE SE PREPARA

EM MINUTOS

SECA EM 10 HORAS

E DURA 10 ANOS

DEPOSITÁRIOS:

MARIO COSTA & C.ª L.ª

Rua do Almada, 30-1.º e 2.º—PORTO—Telefone 257

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.ª

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA

DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

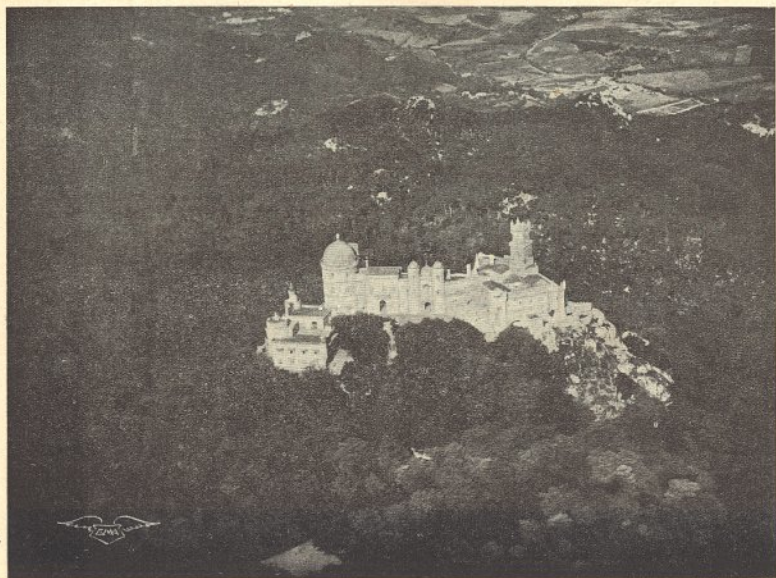
LISBOA

Sede para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo



SINTRA—Castelo da Pena (Visto de avião)