1266

BIBLIOTECA MUNICIPAL DE LISBOA

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

★

N.º 1266

16-SETEMBRO-1940

LUSALITE

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalisações de água, gaz e vários produtos químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes subterrâneas eléctricas e telefónicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.DA

RUA DE S. NICOLAU, 123—LISBOA—Telefones 2 2091/3

Endereço telegráfico: LUSALITE

BOVRIL

O reconstituinte ideal, aconselhado pela classe médica, por ser o extracto da melhor carne de vaca de raças seleccionadas e criadas nas férteis pastagens da AUSTRÁLIA e da ARGENTINA

2 ONÇAS 4 ONÇAS 8 ONÇAS 16 ONÇAS

Mantêm inalteráveis todas as suas qualidades conservando-se o frasco hermeticamente fechado com a tampa, de sistema patenteado. **A economia exige** a compra do frasco maior.

Gostosamente fornecemos amostras, aos Ex.mos médicos para ensaios clínicos.

Á VENDA NAS FARMÁCIAS, DROGARIAS, MERCEARIAS, ETC.

A. L. SIMÕES & PINA, L.DA—RUA DAS FLORES, 22—LISBOA

AOS FERROVIÁRIOS DO CONTINENTE E DO ULTRAMAR DESCONTOS DE DEZ POR CENTO

EM DOZE OU EM VINTE MEZES, HABILITAÇÃO GARANTIDA PARA

GUARDA-LIVROS

Ensino fácil, ao alcance de todos: Escrituração Comercial, Contabilidade, Estenografia, Caligrafia, Dactilografia, etc.. Planos de estudo, preços, etc., no livro ESTUDE EM SUA CASA que se envia, grátis, a quem o pedir.

na «Escola Comercial Portuguêsa, por Correspondência», Rua do Arsenal, 54, 3.º-LISBOA

(FUNDADA EM 1930; E AO ABRIGO DO DECRETO N.º 23.447)

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES P. B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO 139, RUA DOS BACALHOEIROS LISBOA

ARMAZEM DOCA DE ALCANTARA

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

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

Delegado em Espanha: **EUGENIO DEL RINCON**, Don Ramón de la Cruz, 85 — Madrid
Delegado no Pôrto: **ALBERTO MOUTINHO**, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

FUNDADOR
L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES
Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO
CARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:
OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

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

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

DELEGAÇÕES
Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

Ano 52.º ★ *1940-16 de Setembro* ★ *Número 1266*

Gazeta dos Caminhos de Ferro

PREÇOS DAS ASSINATURAS
E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre).	30$00
ESTRANGEIRO (ano) £	1.00
FRANÇA (ano) francos.	100
ÁFRICA (ano).	72$00
Empregados ferroviários (trimestre) . .	10$00
NÚMERO AVULSO.	3$00
NÚMEROS ATRAZADOS	5$00

SUMÁRIO DÊSTE NÚMERO

O abastecimento de águas à Cidade de Lisboa, As obras da Base Naval, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — O Problema dos Transportes de Mercadorias. — As Festas Centenárias, por C. O. — Caminhos de Ferro Coloniais. — «Gazeta dos Caminhos de Ferro». — Notas de Viagem, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR. — O Avião, grande maravilha do século XX, por FAUSTO GONÇALVES. — A C. P. em 1939, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — A Guerra de Espanha. — Uma experiência de colonização em Angola. — Portugal Histórico.—O Caminho de Ferro em Portugal, por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS. — O que se fez em Caminhos de Ferro em 1938-39. — Linhas Estrangeiras. — A Guerra e os Caminhos de Ferro. — J. Fernando de Souza. — Viagens e Transportes. — Vida Ferroviária. — Tenente Carlos Rodrigues. — Sintra e os seus problemas, por REBELO DE BETTENCOURT. — Amadora. — Queluz e o seu histórico e romântico Palácio, por F. G.—Os nossos mortos.—Parte oficial

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS:

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES { P B X 20158
Direcção 27520

O abastecimento de águas á Cidade de Lisboa

As obras da Base Naval

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Publicamos nêste número da *Gazeta* um ilucidativo artigo, em que é feita com proficiência a breve história do abastecimento de águas de Lisboa que entrou com o contrato de 1867 numa fase regular e satisfatória.

Com o decorrer dos tempos, o aumento considerável de população exigia novas e rasgadas providências, utilizando o valioso instrumento criado pela instituïção da Companhia em vez de jacobinas arremetidas contra ela, como sucedeu após o advento da república até ao movimento nacional de 28 de Maio.

Dá conta o artigo do fruto de estudos e negociações de que resultaram as obras actuais, que asseguram, com a maior larguesa, o consumo de largo período a população muito mais numerosa que a actual.

Não deve ficar esquecido um plano de larga envergadura, que representa, de futuro, para Lisboa, a solução radical do problema do abastecimento abundante de boa água, conjugado com a resolução de outros problemas de grande monta.

As Companhias do Gaz e Electricidade procuraram a forma de obter, por baixo preço e em abundância, energia hidro-eléctrica em vez da termo-eléctrica actualmente consumida.

Aproveitaram-se pois estudos já iniciados por outra emprêsa para a construção de albufeiras no Vale do Zézere, que é o principal afluente do Tejo nascido em terra portuguesa e cujas cheias têm grande influência no Tejo inferior.

É sobretudo no Cabeço de Bode que se pensou em construir uma grande albufeira que desse enorme quantidade de energia para o Sul do país, e constituïria um grande reservatório de regularização das cheias e poderia subministrar excelente água em abundância para ser trazida a Lisboa e também para ser aproveitada em regas.

Êsse plano foi estudado — se não estamos em êrro — e chegaram a estar assentes os termos da concessão, que esbarrou na cláusula de ser pela Companhia utilizada a rêde geral de distribuïção de energia sem se definirem as respectivas condições.

Actualmente o estudo da albufeira de Cabeço de Bode está sendo feito pela Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos.

É uma obra importantíssima, de extraordinário alcance para o fornecimento de energia hidro-eléctrica barata em grande

quantidade e contribue para a regularização do regime do Tejo. O distinto engenheiro Noronha de Andrade, no seu magistral estudo das cheias do Tejo, referiu-se a essa albufeira como elemento com que se deve contar para a regularização do caudal do Tejo. Não deve, pois, ser esquecido êsse grande melhoramento, que assegurará, se um dia fôr necessário, a super-abundância de água em Lisboa, em vez de captação das águas do Tejo em Santarém, que foi objecto de um dos projectos elaborados.

Os estudos feitos tinham mostrado a necessidade de duplicar os sifões do canal do Alviela de vazão inferior à do canal de aproveitar as águas de Ota. Juntaram-se a estas as despesas e assim se chegou à situação desafogada de hoje.

Antes do advento do Estado Novo, houve a mais injusta hostilidade contra a Companhia, manifestada na imprensa e debates parlamentares, em que se propunha o resgate da concessão. A questão foi debatida no Senado e lá se demonstraram os inconvenientes dessa solução, preferível à qual era novo convénio com a Companhia, como o provam os resultados a que chegou o sr. Duarte Pacheco.

* * *

Outro artigo publicamos sôbre as obras da Base Naval.

Como é sabido, o plano geral das obras do pôrto de Lisboa, que se executou, previa a conservação do Arsenal de Marinha no local onde êste existiu.

O reconhecimento da exiguidade e mau ordenamento das suas instalações mesmo melhoradas por Croneau fez radicar a ideia, por muitos aventada, da sua transferência para a outra margem.

Várias comissões foram sucessivamente nomeadas até que se escolheu a vizinhança do Alfeite para local do novo Arsenal, conjugado na construcção com a da estação do Sul e Sueste.

O ante-projecto, elaborado proficientemente pelo distinto engenheiro sr. Santos Viegas, serviu de base, após várias modificações, à adjudicação de empreitada de parte dos trabalhos. Entretanto construiram-se quarteis para os marinheiros e para a Escola Naval.

O projecto de Santos Viegas compreendia os edifícios e molhes precisos para a base naval.

Quando se ia assinar o contrato de primeira empreitada do Arsenal, houve manejos que fizeram suspender a assinatura do contrato. A enérgica atitude tomada pela *Época* numa série de artigos esclareceu a situação e deu logar à reconsideração e à assinatura do contrato.

Do que se tem feito em relação à base naval dá conta o artigo que adiante publicamos.

UMA OBRA GRANDIOSA

O abastecimento de águas à Cidade de Lisboa

foi solucionado para o presente e para um futuro de perto de meio século quando a capital atinja um milhão de habitantes

O fornecimento de águas à cidade de Lisboa foi até há pouco tempo um problema de dificílima solução. Por isso o abastecimento da cidade durante séculos até ao reinado de D. João V foi precário havendo épocas de aflitiva situação.

A construção do Aqueduto das Águas Livres proporcionou a Lisboa a água suficiente para os gastos de então. Mas passados anos o aumento da população poz novamente em causa o problema de melhor abastecimento. E a situação foi-se agravando, de ano para ano, até que, em 1858, com a celebração do contrato com a primeira Companhia das Águas se tratou de resolver o assunto. Porém esta primeira companhia devido a demandas com proprietários e a grandes gastos de obras, que consumiram o seu capital, teve duração efémera e assim em 1863 era expropriada por não haver cumprido o contracto.

Entretanto a formação, graças à iniciativa particular, de nova emprêsa, permitiu que se chegasse à constituïção da 2.ª Companhia, a actual, cujo contracto foi feito em 1867.

Por esforços do dr. Carlos Zeferino Pinto Coelho, homem de acção e iniciativa, que dirigiu a Companhia, fez-se a captação das águas do Alviela fornecendo-se assim em abundância água à cidade.

Contudo a partir de 1900 o consumo de água aumenta, Lisboa alarga a periferia e a população, e volta a sentir-se necessidade de trazer outras e mais águas.

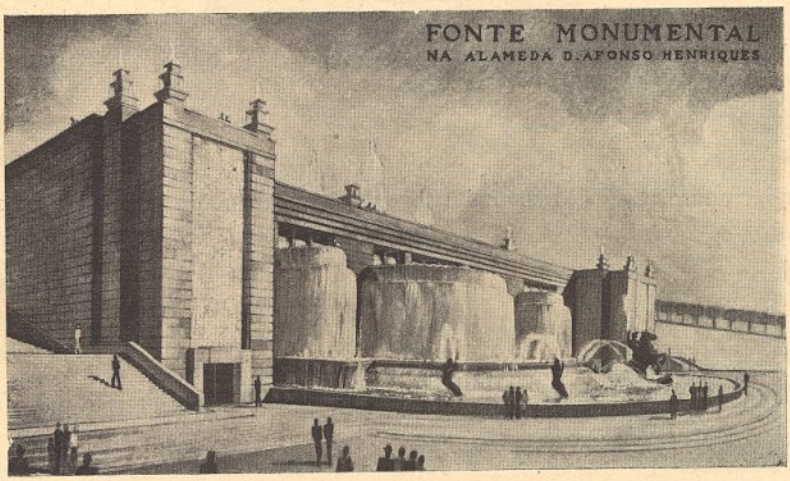
Atentos às necessidades da população, cada vez maiores, os dirigentes da Companhia empreenderam, por sua iniciativa, estudos de melhor abastecimento e encarregaram o engenheiro Severo da Cunha de elaborar um projecto de toma de água no Tejo.

Dificuldades surgiram, designadamente a da guerra de 1914 e o aumento do custo da vida sem a compensação do respectivo aumento de receitas da Companhia e não permitiram que, apesar de tôda a boa vontade dos directores da emprêsa, homens de energia e inteligência, se puzesse em execução o projecto. Graças, no entanto, à pertinácia do sr. Carlos Pereira, o infatigável actual director, fez-se em 1924 a captação das águas de Ota, o que demonstra a boa vontade da Companhia.

Não foi bastante porque as necessidades cresciam sempre. A solução definitiva só foi finalmente conseguida em 1932 pelo novo contracto de 31 de Dezembro.

Estabeleceu-se então um vasto plano de obras que tem sido executado com a valiosa colaboração da Companhia, mercê não só do seu ilustre director como do excelente grupo de técnicos que o distinto engenheiro sr. Severo da Cunha dirige.

Foi a acção do Govêrno pelo empreendedor Ministro das Obras Públicas e Comunicações, o Professor e engenheiro sr. dr. Duarte Pacheco, que, mediante a celebração dêste contracto, conseguiu que a capital já não sinta a falta de água que crònicamente acontecia no verão e não mais em período largo, com a população aumentada para um milhão se note tal carência.



FONTE MONUMENTAL
NA ALAMEDA D. AFONSO HENRIQUES

O contracto prevê obras que permitam que daqui a 40 anos a cidade e os seus arredores possam dispôr de 325.000 metros cúbicos, bastantes para o milhão de habitantes que, segundo as estatísticas, pode supor-se, atinja Lisboa.

Com as modificações introduzidas pela Comissão de Fiscalização das Obras de Abastecimento de Água à Cidade de Lisboa, organismo creado pelo denodado Ministro e dirigido por um grupo de ilustres enge-

nheiros, as obras feitas permitem captar as seguintes águas novas:

Poços do Carregado . .	25.000 m³
Poços do Espadaval. . .	42.000 »
Poço da Quinta do Campo	10.000 »
Ressurgência de Alenquer	23.000 »
Total. . .	100.000 m³

Haverá portanto disponível para consumo da cidade 140.000 m³ por dia, visto que anteriormente se recebiam no verão quarenta mil.

As obras realizadas já permitiram que, desde 1933, a cidade não sinta falta de água.

Já se fizeram a captação da ressurgência de Alenquer, da Iniciativa da Comissão de Fiscalização, de duplicação dos sifões do Alviela, que permite maior transporte de água, a construção do canal do Tejo com idêntico fim, as captações nas Lezírias do Tejo com os poços do Carregado, do Espadanal e Quinta do Campo, e finalmente a ampliação e melhoria da rêde de distribuïção da cidade.

Até fins de 1939 as principais obras realizadas importaram em cêrca de 105.000 contos, o que dá idea da grandeza do empreendimento.

Presentemente continuam as obras previstas no contracto e está a tratar-se já do abastecimento das áreas suburbanas. Fornece-se água ao concelho de Oeiras e existem negociações para o fornecimento à Amadora, Queluz e Sintra bem como a Alcanena.

Para o abastecimento de Cascais está a montar-se uma conduta que terá a extensão aproximada de 25 quilómetros.

O abastecimento de águas à cidade de Lisboa, presente e futuro—para um futuro de perto de meio século — está pois assegurado. É um grande problema resolvido.

Salientemos a obra e louvemos os seus denodados empreendedores.

De tôdas as realizações do Estado Novo é esta por certo a que mais gratidão merece à população de Lisboa.

AS OBRAS DA BASE NAVAL

estão a ser executadas com grande incremento concorrendo assim para a solução rápida duma necessidade militar e dum problema da cidade de Lisboa

A Base Naval de Lisboa era uma urgente e importante necessidade de natureza militar e de ordem urbana.

A antiga base — ou pequenas bases, poderemos dizer, que existiam — carecia de condições militares e navais e constituia um estôrvo para a cidade e um perigo sério em caso de guerra para os gloriosos monumentos que quedavam próximos, designadamente a singular Tôrre de Belém e o grandioso edifício dos Jerónimos, juntos das docas dos submersíveis e dos hidros.

Uma base naval, além dos naturais requisitos e de localização especial, exige próximas instalações de serviços de aprovisionamento em terra, e estas, no velho Arsenal, tornavam-se obstáculos à via pública que há-de embelezar a cidade à margem do Tejo e descongestionar artérias de intenso e extra-abundante trânsito.

Naval e militarmente a antiga base ou as pequenas bases estavam expostas a todos os contratempos. Disto partiu em especial a iniciativa da construção da nova base naval. Era uma necessidade imperiosa.

Antigas sugestões de locais — há cêrca de meio século Miguel Pais propuzera a passagem do Arsenal, atrás do qual naturalmente seguiria a transferência do ancoradouro dos navios de guerra, para a Outra Banda — levaram a comissão respectiva a encaminhar os seus estudos para a margem Sul do Tejo. E após aturado estudo não só primeiro foi resolvido passar o Arsenal para o Alfeite, como depois aceite estabelecer as bases dos submersíveis e navios de superfície aí e a dos hidros no Montijo, na Outra Banda também. Assim chegaram a tal finalidade de local as comissões nomeadas para êsse efeito.

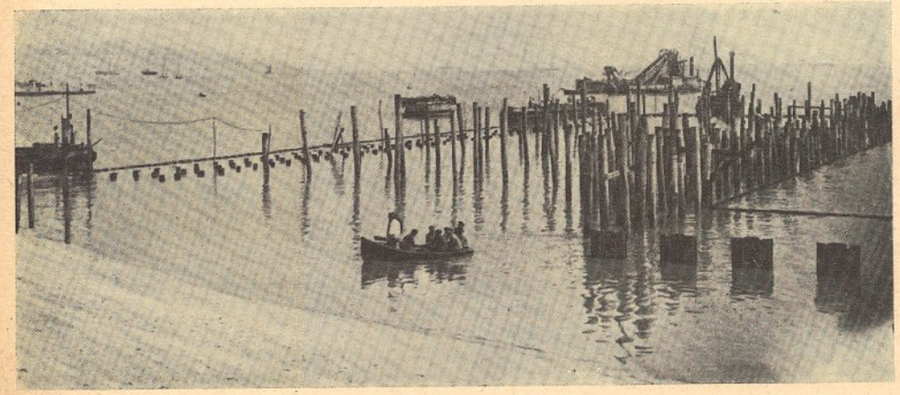
Assente a escolha do local, foi fixado o programa das instalações e constituida a Comissão das Obras da Base Naval de Lisboa que iniciou os seus estudos.

Longo e porfiado foi êste trabalho de estudo.

O assoreamento do estuário, a viabilidade das obras nos seus detalhes em tais locais, sobretudo as do Alfeite, o plano das obras pròpriamente de carácter marítimo, as instalações que têm de ser dotadas conforme as exigências modernas, etc. levaram necessàriamente a um plano geral, largo e trabalhoso que havia de demorar tempo.

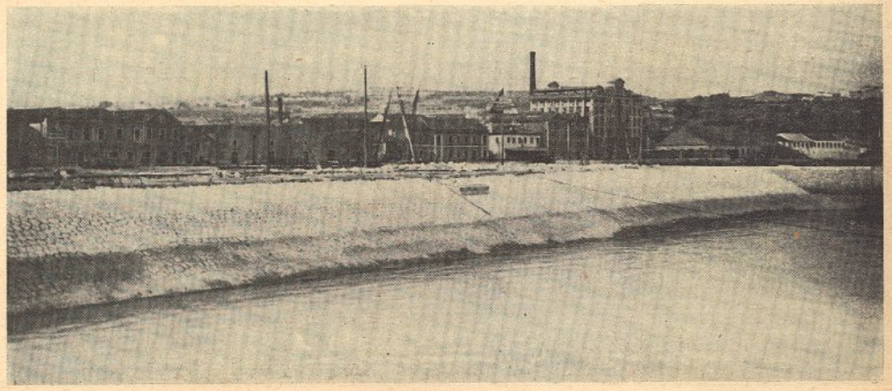
Mas a Comissão das Obras da Base Naval de Lisboa soube aproveitar bem o tempo e assim, mercê do curso do que já está realizado e em via de conclusão, pode afoitamente considerar-se uma realização êste empreendimento que, por todos os motivos, é grandioso.

Esta base naval exige, além de boas condições de abrigo contra intempéries e guerra, facilidades de entrada e saída, rápidos embarques e desembarques de pessoal e material, comunicações sem quaisquer entraves, e, por outro lado, excelentes instalações em terra para os Serviços Marítimos, depósitos de abastecimento de material e munições de guerra, aprovisionamento de combustíveis, de mantimentos, etc., quarteis para alojar o pessoal dos na-



À esq.: *Fase de construção do muro-cais acostável*

À dir.: *Vista dos taludes empedrados de retensão dos terraplanos conquistados*



vios de fracas condições de habitabilidade entre outras. A tudo isto teve, pois, de atender a Comissão das Obras. Das Bases destinadas aos submersíveis e aos hidros a mais adiantada é aquela.

A dos hidros, situada na pequena península do Montijo, com acesso ao Tejo pelo Norte e ao canal do mesmo nome por oeste, está em via de começo de construção. Existe já um projecto geral para ser levado a cabo parcialmente. E estão abertos concursos e próximas as respectivas adjudicações.

No Alfeite os trabalhos executados são já importantes. A base dos submersíveis foi estabelecida a Leste do Arsenal, do qual fica separada pelo antigo palácio real e praça fronteira.

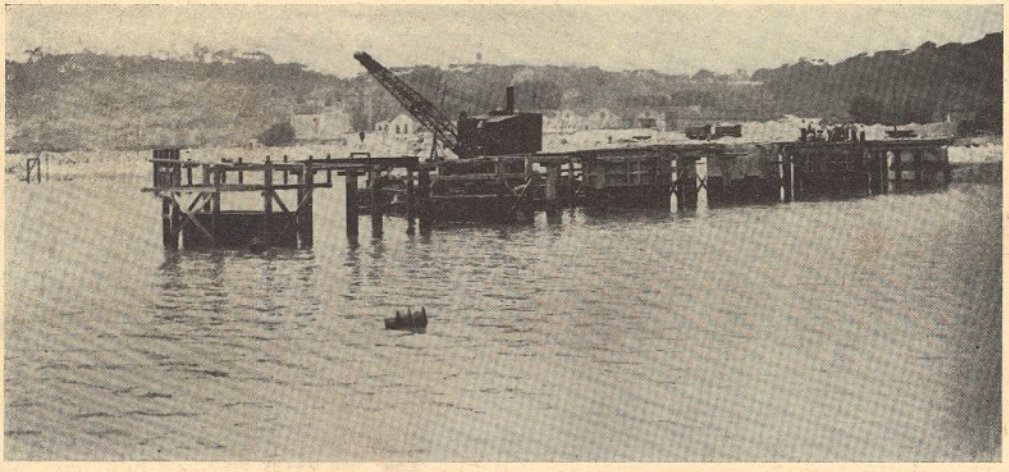
Trabalha-se intensamente para a conclusão desta importante obra. Há trabalhos em execução, outros em projecto ou já a concurso, e outros ainda em estudo — em estudo parcial, detalhado, minucioso.

As obras marítimas são as que estão em mais andamento e vias de conclusão. Para as instalações em terra há concursos abertos e projectos a concluir.

O canal, já executado e que tinha apenas 40 metros de largo, está a ser ampliado para uma largura de 150 metros, e ao mesmo tempo a bacia de flutuação sofre no presente grande dragagem para permitir um bom ancoradouro e facilidade de manobra dos navios.

As obras marítimas constam dum muro cais de carga e descarga, molhes de abrigo a Norte e a Leste, cinco grupos, aos pares, de «duques de Alba», (estacas cravadas no leito das águas) onde atracarão e amarrarão os navios que ficam em sentido perpendicular ao muro-cais.

Por meio de passadiços dos «duques de Alba», os navios ficarão em comunicação directa e rápida com o cais em frente, que comporta larga extensão de terrapleno. De trás dêste terrapleno ficam taludes a segurar as terras contra as águas que envolvem por êsse lado a base.



Construção de uma ponte-cais para atracação de submersiveis

Haverá também uma rampa para varar embarcações dentro da bacia de flutuação e outras obras de minúcia desnecessárias de explicar em relato de ordem genérica.

As instalações dos serviços auxiliares estão construídas nos terraplenos. E assim lá ficarão os depósitos de aprovisionamento e fornecimento dos navios, quarteis, etc..

As obras da Base Naval, dirigidas por uma comissão de técnicos experimentados e ilustres engenheiros de várias especialidades, constituem um grande empreendimento nacional e uma das mais valiosas realizações do Estado Novo.

O Problema dos Transportes de Mercadorias

FREQUENTEMENTE reclama a Província de que os seus produtos não têm saída devido à falta e modicidade de transportes. De facto é vulgar apodrecerem os produtos no próprio centro da produção ou ver-se constrangido o produtor a dar-lhes somenos destino. Isto é um mal que afecta gravosamente a agricultura sobretudo a do Norte que não dispõe, em geral, de recursos financeiros e de meios próprios para atalhar o problema.

A par disto também os centros de consumo, e em particular Lisboa, queixam-se do custo de géneros de primeira necessidade que são baratos na produção.

E, demais, sabe-se que a Província paga caro os artigos que tem de importar, não só as manufacturas como os comestiveis que não produz, embora para o encarecimento dêstes últimos contribuam as taxas aplicadas por largo número de câmaras municipais.

O assunto dos transportes de mercadorias é problema de grande e imperiosa importância e urgência. De há muito se arrasta sem que se lhe dê solução. E verdade que tem certa complexidade; no entanto tudo pode, graças à inteligência e boas vontades, ter solução senão a desejada totalmente ao menos a que satisfaça em parte e ao momento.

Têm as Companhias dos Caminhos de Ferro procurado resolver, em parte, quanto a artigos de pequeno vulto e monta, a questão mercê das chamadas pequenas tarifas com que por preço módico e com rapidez vêm dos centros de produção, que lhe são próximos, os géneros e artigos para os mercados de consumo. Mas isto não basta, é pouco, pouquíssimo, e tanto mais porque a maior parte dos centros de produção ou os mercados da Província estão a distância da rêde ferroviária.

Êste grande problema tem de ser resolvido com a coadjuvação dos restantes meios de transportes e das entidades oficiais e o acôrdo do comércio e do produtor.

Porque o assunto lhe cabe, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* julga poder contribuir para a solução dêste imperioso e importante problema abrindo um largo inquérito entre os vários interessados desde o produtor e o consumidor até ao comércio intermediário e aos elementos dos transportes — caminhos de ferro, camionagem e serviços fluviais e marítimos.

Dêste inquérito acha-se encarregado um bom *reporter*, conhecido nos meios profissionais, o nosso camarada Cruz Cerqueira, que além de experimentado jornalista e de distinto e esforçado historiador e crítico de arte, o que denota a sua craveira mental, conhece de certo modo as particularidades dêste complexo problema.

As Festas Centenárias

EXPOSIÇÃO DO MUNDO PORTUGUÊS

Partiu para o Brasil o dr. Augusto de Lima Júnior

A bordo do paquete «Bagé» partiu para o Brasil o sr. dr. Augusto de Lima Júnior, delegado executivo daquele país às comemorações centenárias.

Dr. Augusto de Lima Júnior

Êste ilustre escritor conservou-se entre nós durante um ano e, como já tivemos ocasião de dizer, é um grande amigo de Portugal e um admirador da Imprensa Portuguesa. Não podemos deixar de dar aos nossos leitores uma rápida e sintética análise da sua vida realizada sempre em pról do Brasil e de Portugal. Assim, o sr. dr. Augusto de Lima Júnior é formado pela Faculdade de Direito de Minas Gerais, Procurador Geral Marítimo do Brasil, filho do parlamentar, poeta, historiador e catedrático, dr. Augusto de Lima, que foi Presidente da Academia Brasileira de Letras. Passou a sua infância na cidade de Ouro Preto (Minas Gerais), antiga Vila Rica, hoje «Cidade — Monumento Nacional», de quem tem sido o maior defensor dos seus exemplares da arquitectura barrôca — os mais preciosos do Brasil.

Fundou e dirigiu dois jornais diários no Rio de Janeiro; é, ainda, colaborador efectivo de diversos jornais, entre êles o «Jornal do Comércio», e exerceu cargos do mais alto relêvo no seu país e no estrangeiro, tendo estado, em 1936, em Portugal, em missão do Govêrno Brasileiro, a-fim-de tratar do repatriamento dos restos mortais dos conjurados na «Inconfidência Mineira».

É um dos maiores paladinos da amizade do Brasil por Portugal, sendo notáveis os serviços por êle prestados à colónia portuguesa do Brasil e às relações entre os dois países irmãos.

A sua obra literária e de investigações históricas é, principalmente, digna do maior relêvo, para nós, porque enaltece, ao máximo, a obra colonizadora dos portugueses no Brasil, em todos os campos.

O sr. dr. Augusto de Lima Júnior publicou os seguintes livros:

«Mariana» (costumes religiosos); «Mansuetude»; «Cidade Antiga e Soledade»; «Canção da Grupiára»; «O Amor infeliz de Marília e Dirceu»; «Visões do Passado»; «Histórias e Lendas»; «O Ouro das Minas Gerais»; «A Casa e o Mobiliário Colonial»; «A invasão Emboaba e o Caminho da Baía» e «Formação Religiosa de Minas Gerais».

Eis assim, a traços largos, a biografia dum dos mais sinceros amigos do nosso país, que temos em terras de Santa Cruz!

* * *

A propósito do banquete de homenagem ao sr. dr. Lima Júnior vamos ilucidar o sr. capitão J. Santos, em resumo, no que se passou e não nos podem atribuir culpas das quais não temos qualquer responsabilidade.

Procurou-nos nesta redacção o sr. Fernando Lopes da Silva, funcionário superior da Vacuum Oil Company e um dos grandes amigos do

sr. Lima Júnior que nos manifestou o desejo de homenagear êste ilustre escritor e pediu a nossa opinião ao que acedemos dizendo que a melhor manifestação a prestar-lhe seria a realização de um banquete. Assentou-se organisar o referido banquete e logo surgiram as notícias nos jornais, isto depois de termos falado no caso à pessoa em questão, que agradeceu reconhecidamente essa «demonstração de amisade e carinho própria de portugueses de coração bem formado», etc., etc.

Quando as listas atingiram 80 inscrições aparece, de surpresa, no «Diário de Lisboa», uma local em que pedia o dr. Lima Júnior para informar não poder ir ao banquete por se encontrar de luto recente.

Esta inoportuna e descabida notícia surpreendeu-me, porque haviamos telefonado ao sr. Lima Júnior, todos ou quási todos os dias e nunca S. Ex.ª nos falou no luto.

Claro que com essa atitude inexplicável ficámos surpreendidos e teve a comissão que incomodar de novo as casas onde se encontrava aberta a inscrição para restituirem as importâncias dos inscritos.

Isto deu-se na véspera do banquete. Claro que um dos membros da comissão pagou parte das despesas do banquete e as outras despesas ficaram em branco.

O que podemos garantir ao sr. capitão Santos é que é a primeira vez que nos acontece um caso dêstes e que segundo não se torna a dar.

Até hoje não recebemos qualquer visita ou simples carta do sr. dr. Lima Júnior de protesto ou agradecimento. — C. O.

Horário dos combóios especiais para a Exposição

A C. P. organizou «combóios de visita» e um «combóio popular», cujos preços incluem já a entrada na Exposição. Estes bilhetes têm validade desde as 12 horas de Sexta-feira, até às 12 horas de Segunda-feira. Saiem às Quintas-feiras de Lisboa-Rocio e aos Sábados e Domingos, de Queluz e Sacavém. São os seguintes:

Preços					
5$50	Lisboa-Rossio (partida)	20-57	Chegada		1-05
4$70	Campolide (partida)	21-08	»		0-55
4$50	Alcântara-T. (partida)	21-17	»		0-44
	Belém (chegada)	21-24	Partida		0-37

De QUELUZ:

Preços	Sábados		Domingos		Regresso para os dois dias	
6$70	Queluz (partida)	20-55	Partida	13-37	Chegada	1-17
6$30	Amadora (partida)	20-58	»	13-41	»	1-13
5$70	Damaia (partida)	21-01	»	13-44	»	1-08
5$70	Buraca (partida)	21-04	»	13-46	»	1-05
5$50	Benfica (partida)	21-05	»	13-48	»	1-05
5$00	S. Domingos (partida)	21-07	»	13-50	»	1-
4$90	Cruz da Pedra (partida)	21-09	»	13-52	»	0-57
4$50	Alcântara-T. (partida)	21-21	»	14-01	»	0-47
	Belém (chegada)	21-29	Chegada	14-08	Partida	0-40

De SACAVÉM:

Preços	Sábados		Domingos		Regresso para os dois dias	
6$50	Sacavém (partida)	20-30	Partida	13-13	Chegada	1-15
6$30	Moscavide (partida)	20-33	»	13-16	»	1-11
6$10	Olivais (partida)	20-35	»	13-18	»	1-09
5$70	Cabo Ruivo (partida)	20-38	»	13-21	»	1-07
5$50	B. de Prata (partida)	20-41	»	13-25	»	1-04
5$50	Marvila (partida)	20-44	»	13-27	»	1-02
5$50	Chelas (partida)	20-46	»	13-30	»	0-59
5$10	Arieiro (partida)	20-50	»	13-33	»	0-57
4$90	E. Campos (partida)	20-54	»	13-37	»	0-54
4$90	Rêgo (partida)	20-57	»	13-39	»	0-52
4$90	Laranjeiras (partida)	20-58	»	13-41	»	0-49
4$90	Sete Rios (partida)	21-	»	13-42	»	0-47
4$50	Alcântara-T. (partida)	21-12	»	13-53	»	0-37
	Belém (chegada)	21-21	Chegada	14-	Partida	0-30

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Foi já posto em vigor o novo regulamento dos Caminhos de Ferro do Estado, naquela província ultramarina.

— Dentro em breve começarão a funcionar sinais eléctricos de alarme nas passagens de nível na via férrea até à estação da Cidade Alta, para anunciar a aproximação dos combóios.

— A Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela enviou ao Ministério das Colónias e a outras estações dêle dependentes o seu relatório àcêrca da colonização que está fazendo há 4 anos ao longo da linha do mesmo caminho de ferro.

— A Mutualidade de Angola, com sede em Nova Lisboa (Huambo), obteve do Govêrno Geral da Colónia autorização para aplicar os seus fundos de reserva na construção de casas de habitação. A maioria delas vai ser construída em Luanda, onde a falta de casas mais se sente. Do mesmo modo o Montepio Ferroviário está a aplicar as suas reservas na construção de casas de habitação.

— Foi concedida a autorização a vários indivíduos residentes em Angola para procederem ao levantamento topográfico de jazigos minérios na mesma colónia.

— Encontram-se instalados e prontos a funcionar os novos guindastes eléctricos no pôrto do Lobito e a sua competente rêde de distribuïção com posto transformador.

— Está concluído o primeiro corpo do edifício destinado à estação do Caminho de Ferro do Lobito.

MOÇAMBIQUE

Deu já entrada no Ministério das Colónias o projecto completo do trôço Malema Mutuali, do quilómetro 404 a 451, elaborado em harmonia com as observações do Conselho Técnico de Fomento Colonial.

— Foram adquiridas ultimamente pela Empresa de Caminhos de Ferro da Rodésia, algumas locomotivas, as quais se destinam às secções mais difíceis das suas linhas entre Mafekuy e Bulawaio. As locomotivas foram transportadas pelo vapor «Mac-Pherson», meio armadas em trôços, alguns dos quais pesavam 35 toneladas. Foram rebocadas para Umtil, onde serão definitivamente montadas.

— Vão ser construídas seis casas de habitação com tôdas as condições higiénicas no Humbo (Moçambique), destinadas ao pessoal ferroviário.

— O Govêrno de Moçambique vai aumentar o quadro do pessoal dos Serviços de Transportes Aéreos, dos Serviços dos Portos, Caminhos de Fêrro e Transportes da Colónia.

— O sr. eng.º João Felipe, dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, foi nomeado chefe da brigada de estudos do Caminho de Ferro de Moçambique. Pensa-se em levar esta linha, por Vila Cabral, até às margens do lago Niassa, que, pela sua altitude e pelo seu clima benigno, se prestam a uma colonização europeia intensiva.

— Na foz do rio Boa Paz, inaugurou-se um farol com o alcance de 25 milhas e a 75 metros sôbre o nível do mar, destinado a cobrir o baixo Carnarvon, onde têm encalhado vários navios, entre êles o que deu o nome ao baixo.

— A Câmara Municipal da Beira que está a desenvolver uma actividade digna de nota, vai mandar construir uma ponte sôbre o rio Chivene, ligando o lago Luiz Inácio com o Maquinino.

Com esta ponte se descongestionará o tráfego que aumenta de dia para dia nas principais ruas da cidade.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Os nossos números especiais, comemorativos das Festas Centenárias

Quer na Imprensa da Capital e Província, quer ainda particularmente, temos sido felicitados pelo êxito dos nossos números especiais, dedicados às Festas Centenárias.

A todos agradecemos essas amáveis referências, lenitivo para tantas canceiras que tal esfôrço exige.

Do Ilustre Coronel do nosso Exército e Director da *Revista Militar*, Henrique Pires Monteiro, recebemos um gentil ofício, cujas palavras elogiosas nos penhoraram bastante.

Estas e outras gentilezas, dão-nos a certeza de quanto o nosso trabalho é apreciado.

Fizeram referências que muito nos desvanecem os seguintes jornais:

O Comércio do Pôrto, *Diário de Notícias*, do Funchal, *Jornal de Penafiel*, *O Comércio de Víveres*, *A Democracia do Sul*, *Notícias de Evora*, *Gazeta de Coimbra*, *Comércio de Guimarãis*, *O Figueirense*, *O Dever*, *Notícias de Évora*, *O Trabalho*, de Vizeu, *O Distrito de Portalegre*, *Diário do Alentejo*, *Diário do Minho*, *Região de Leiria*, *Eco de Extremoz*, *República*, *Brados do Alentejo*, *Correio do Minho*, *Correio do Vouga*, *Ecos do Sameiro*, etc.

Notas de Viagem

Domingo Milanês

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

XII

A nobre capital da Música — Milão —, nêsse Domingo encantadoramente estival, era uma cidade quási deserta. Os habitantes, logo de manhã cêdo, foram-se para os arredores. O Scala, pontifica na sua praça elegante, que o corredor da Galeria Victor Manuel põe em rápido contacto com a vastíssima praça de Duomo onde, como um órgão grandioso, se ergue a magnificente catedral gótica com as suas 135 frechas espicaçando o céu e as suas 2.300 estátuas como um numeroso côro cantam a Deus um hino de hossana.

Mas o Scala está fechado. A temporada findou e acha-se interrompida por alguns dias, até que, dentro em breve, ao ar livre, no castelo Sforzesco reabrirá com «Francesa da Rimini», precisamente cantada pela mesma donairosa Iris Adami Corradetti, que interpretou o moderno «spartito» na última temporada lírica do nosso S. Luiz.

Numa rua lateral do famoso teatro, que, se conta maior fama, aparenta menos sumptuosidade do que a Ópera de Paris (aliás todos os teatros líricos italianos lhe são inferiores e de aparência exterior sempre igual entre si e semelhante ao nosso S. Carlos), numa rua lateral — dizia — num elegante primeiro andar, uma lápida recorda que ali se finou o inspirado Giacomo Puccini, o poeta admirável da «Tosca», da «Butterfly» e da «Bohème».

Entre as muitas e preciosas igrejas de Milão, uma das que nos atraiem pelo seu valor artístico é a de Santa Maria das Graças, onde se admira a famosa Ceia, de Leonardo de Vinci, e da qual há pelo mundo milhares de cópias, todas elas de côres muito mais vivas do que as do original, onde a humidade da parede, em que o artista a pintou, lhe debotou grandemente as côres, a ponto de algumas partes do magnífico fresco estarem já completamente irreconhecíveis.

Depois do almôço, dentre as muitas dezenas de combóios que nêsse dia partiram da imensa estação central, um levou-me ràpidamente a Como, cidade tranqüila, possuindo a sua catedral belamente arquitectónica e o seu lírico lago, contudo não isento de pirraças, pois nessa tarde transbordara bastante, alagara os passeios da praça Cavour que junto dêle se alinha com a sua boa dezena de cafés, e obrigara a que, para se dobrar uma esquina, se caminhasse sôbre uma improvisada ponte de pranchas, onde o trânsito era lento, tanta a gente que nêsse dia viera de passeio até ali.

E' encantador o aspecto dessa extensa toalha líquida, onde passeiam barcos, e vapores confortáveis realizam excursões económicas, mas encantadoras. Próximo duma das margens, sobe de Como extenso funicular que nos ergue a Brunate, bairro aristocrático de onde a vista sôbre a cidade, o lago e as montanhas que por todos os lados fecham o horizonte, são um dos autênticos encantos da Itália. Se confessar que, num dos pontos em que a vista é mais ampla e bela, há um restaurante de mesas alinhadas num arborizado mirante, e se acrescentar que aí saboreei um jantar delicioso por mais de um motivo, voltarei mais uma vez a tocar, já com repetida e dispensada insistência, na tecla gastronómica. E' isto um materialismo assaz descabido na evocação de um lago que a poesia e a música têm cantado com um lirismo justamente inspirado e onde a mancha duma alusão tam material como é a referência aos «sapghetti», que à vista dêle comi, é nota manifestamente destoante.

Melhor me ficaria se descrevesse antes o encanto daquele pôr do sol, que admirei do alto de Brunate quando a sombra já embrulhava o lago, e escurecia as ruas da cidade de bonecas, que a muitos metros lá em baixo se alinhava. Mas, nas montanhas que na frente me ficavam, ainda era dia com tôda a sua luminosa grandiosidade. Só para o norte, os últimos píncaros ita-

O Avião, grande maravilha do século XX

Por FAUSTO GONÇALVES

NO céu nem uma nuvem. O sol brilha lá no alto como um círculo de fogo. Não há um uivo de vento, nem a mais leve brisa a acariciar-nos. Está o que se chama uma radiosa manhã de verão.

Do hangar, acaba de saír o monstro, que, depois de ter sido auscultado — asas, motores e instrumentos de bordo revistados — é conduzido cautelosamente para a pista. Um homem — o mecânico — procede à última inspecção e sobe para o seu posto, junto do piloto.

— Está tudo pronto?

— Tudo pronto.

Ouve-se o ronco ensurdecedor de quatro motores, andando ao mesmo tempo, regularmente.

À medida que os segundos passam, o ruído aumenta. A bordo há um murmúrio alegre entre os passageiros, que são conduzidos pelos moços de bordo para as cadeiras-leitos.

Na cabine envidraçada dominando a poderosa fusilagem, alguns homens — a tripulação — que contam no seu activo milhares de horas de vôo, que levam uma vida severa e disciplinada, voluntàriamente aceita, afim de conservarem as qualidades de equilíbrio físico e psíquico exigidas pelas responsabilidades, — alguns homens guardam silêncio, estão a postos, prontos a marchar, a percorrer o itinerário da viagem, a cem, a duzentos, a trezentos quilómetros à hora.

O espectáculo do quadro de bordo é uma visão surpreendente: distingo inúmeros quadrantes, contador de rotações, indicadores de velocidades, altímetros, variómetros, termómetros, caixas misteriosas do giro compasso e outros aparelhos de precisão. Todos se destinam, entretanto, a um fim útil, e o piloto, atento, sabe percorrê-los num simples olhar e compreender a sua valiosa linguagem muda.

Numerosas estações terrestres mantêm uma ligação contínua com os aparelhos de rádio de bordo, para transmitir-lhes os boletins meteorológicos e as observações radiogoniométricas indispensáveis à navegação.

— Graças a êstes aparelhos — diz-me o piloto — antes de empreendermos a viagem, conhecemos as condições atmosféricas das regiões que vamos sobrevoar e delas deduzimos a altitude e o rumo do caminho a seguir.

Em vôo — continua a esclarecer-me o meu amável interlocutor — as perturbações atmosféricas (nevoeiro, tempestade, ventos contrários) ser-nos-ão assinalados pela rádio navegante que está em contacto permanente com as estações próximas. Se se apresentar a eventualidade de uma «panne», o avião pode fazer conhecer a sua posição e pedir socorro.

Oiço novamente:

— Está tudo pronto?

— Tudo pronto!

A palavra «adeus» é substituida pela frase «até breve».

O monstro desliza ràpidamente, afasta-se, eleva-se no espaço, dá uma volta, outra volta, e, como uma águia cruzando o infinito, perde-se, enfim, no horizonte.

— Até breve!

— Até breve!

Estas palavras ainda hoje soam aos meus ouvidos como um desejo de boa-viagem, como um brado de confiança no progresso, como um grito de vitória da ciência e da engenharia moderna.

---

lianos, se não eram já os primeiros montes da Suíça, se esfumavam na primeira penumbra da noite cada vez mais vizinha.

Êsses montes atravessei-os na manhã imediata, após Domodossola, onde, de justiça é dizer-se, as autoridades e alfândega italiana reduziram ao máximo as formalidades aduaneiras e policiais, incluindo mesmo as da declaração de dinheiro transportado, amabilidade essa de que, logo a seguir, os seus camaradas suíços seguiram o exemplo. Parámos em Iselle onde uns cinco minutos aguardámos que o braço vermelho do semaforo ferroviário autorizasse o nosso combóio helvético, de um confôrto acima de todo o elogio, a meter-se na aventura séria de Simplon.

Desceu enfim o sinal, a locomotiva eléctrica apitou e, em velocidade crescente, corremos para uma das bocarras do maior túnel do mundo, que segundos depois nos enguliu. Tem 19.729 metros de extensão essa prodigiosa obra de arte, que levou oito anos a furar, desde 1898 a 1905, em duas galerias afastadas entre si 17 metros, cada uma com uma via no seu sentido. De 200 em 200 metros, outros pequenos túneis transversais, de serviço, ligam os dois subterrâneos. O túnel, desde o vale italiano do Diveria vai subindo, num ângulo de 7°, até chegar à altitude de 705 metros. E, a-pesar-disso, nêsse ponto estamos enterrados a 2.135 metros de profundidade em relação ao cimo da montanha que por cima temos! Já então temos percorrido cêrca de dez quilómetros e é nessa altura que passamos do território italiano para o suíço. Quanto mais avançamos para o interior da terra, mais intenso é o calor sentido, o que nos permite fixar, no instante máximo da intensidade do mesmo, que nos encontramos a meio do túnel gigante. Logo a temperatura começou a pouco e pouco arrefecendo. A linha agora desce em rampa de 2°, e o combóio corre com vertiginosa rapidez. Surge, finalmente, a luz, a marcha a pouco e pouco afrouxa até pararmos na estação de Brigue, todos impando da aliás fácil glória de havermos atravessado o maior túnel do mundo. Levou-se nisso exactamente 20 minutos havendo percorrido debaixo do chão distância equivalente à do Cais do Sodré à Parede.

A C. P. em 1939

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

(Conclusão do número anterior)

De impostos recebidos por c/ do Tesouro, 28.935 contos contra 34.554 em 1929. Desde o início da crise houve pois a quebra de 5.619 contos, o que representa, *grosso modo*, a de 45.000 contos nas receitas do tráfego.

As despesas de exploração referentes ao Exercício de 1939, comparadas com as de 1938, acusam um excesso em tôda a rêde de Esc. 1:190.262$95, como se vê no mapa seguinte:

Designação	Despesas em 1938			Despesas em 1939			Diferenças em 1939	
	Antiga rêde da C. P.	Antigas linhas do Estado	Totais	Antiga rêde da C. P.	Antigas linhas do Estado	Totais	Importâncias	%
Administração e Serviços dela dependentes .	12:521.616$	3:556.350$	16:077.966$	12:221.789$	2:744.688$	14:966.477$	— 1:111.489$	— 6,91
Direcção Geral e Serviços Gerais	2:254.213$	1:710.528$	3:964.740$	2:281.463$	1:664.225$	3:945.688$	— 19.052$	— 0,48
Exploração . .	37:229.747$	28:734.639$	65:964.385$	38:174.118$	28:494.549$	66:668.667$	+ 704.282$	+ 1,07
Via e Obras . .	22:689.343$	16:533.261$	39:222.604$	25:942.902$	16:290.681$	42:233.582$	+ 3:010.978$	+ 7,68
Material e Tracção	59:237.611$	33:864.377$	93:101.987$	59:264.874$	32:442.658$	91:707.532$	— 1:394.455$	— 1,50
Soma . . .	133:932.529$	84:399.154$	218:331.683$	137:885.146$	81:636.800$	219:521.946$	+ 1:190.263$	— 0,55
Diferenças em 1939	—	—	—	+ 3:952.617$	—2:762.354$	+ 1:190.263$	—	—
Percentagem . .	—	—	—	2,95	3,27	0,55	—	—

A propósito das despesas faz o Relatório as seguintes reflexões:

Verificou-se um aumento de 3,95 % na antiga rêde da C. P., e diminuïção de 3,27 % nas antigas linhas do Estado. No conjunto o aumento foi de 0,55 %.

Estas diferenças explicam-se bem pelo facto de ter aumentado em 127.359 quilómetros-trens o percurso na antiga rêde da C. P. e ter diminuïdo de 51.551 quilómetros-trens o percurso das linhas do Estado, em relação a 1938.

Na *Administração e Serviços dela dependentes* registou-se uma diminuïção de despesa de 1.111 contos ou 6,91 %. Uma parte importante desta redução proveio do facto de se ter adoptado o sistema de fazer suportar pelos serviços as despesas provenientes dos abonos por doença ao pessoal, até agora classificadas no Capítulo 6.º.

O aumento de despesa na *Divisão de Exploração* na importância de 704 contos encontra a sua integral explicação no facto a que acabamos de nos referir, visto a despesa com os abonos feitos ao pessoal doente ter sido exactamente da importância de 727.159$10.

Na *Divisão de Via e Obras* houve necessidade de dispender um pouco mais do que em 1938 por ter sido indispensável fazer alguns trabalhos de conservação que não era possível adiar por mais tempo.

Além disso o encarecimento de alguns materiais já pesou por modo sensivel nas despesas desta Divisão, como por exemplo o das travessas, o do creosote e o dos metais. Houve também a despesa com pessoal doente na importância de 379 contos, que não foi suportada pela Divisão no ano anterior.

Finalmente na *Divisão de Material e Tracção* verifica-se uma diminuïção de 1.394 contos.

Justificar-se-ia nesta Divisão um aumento sensível de despesa pelas mesmas razões que serviram de justificação para o aumento de despesa das outras Divisões, e êsse aumento ter-se-ia de facto registado se não se tivessem continuado a realizar novas economias sobretudo na grande reparação do material circulante.

Com êste novo esfôrço conseguiu-se que em lugar de um aumento de despesa esta tivesse podido ser reduzida como acabamos de vêr.

O preço médio do carvão consumido pela nossa Divisão de Material e Tracção em 1939 foi de 148$72,2; em 1938 custou 146$20,1, em 1937 ainda o preço era de 135$86,2 e em 1936 apenas 106$35,1.

Importa transcrever o elucidativo capítulo e respectivos mapas acêrca dos resultados gerais da exploração.

RESULTADO GERAL DA EXPLORAÇÃO

Como tanto as receitas como as despesas em 1939 aumentaram em relação a 1938, mas estas menos do que aquelas, o saldo aumentou como se vê no mapa seguinte:

Linhas	Receitas		Despesas		Diferenças em 1939	
	1938	1939	1938	1939	Nas receitas	Nas despesas
Rêde não garantida	130:149.655$	130:320.196$	105:653.838$	109:431.905$	+ 170.540$	+ 3:778.067$
Rêde garantida	24:765.788$	24:439.725$	25:695.953$	25:885.752$	+ 1:673.937$	+ 189.799$
Linha de Arganil: Coimbra a Lousã	671.995$	704.631$	1:375.546$	1:365.089$	+ 32.636$	— 10.457$
Linha de Arganil: Lousã a Serpins	35.643$	37.754$	258.901$	263.315$	+ 2.111$	+ 4.414$
Lamarosa a Tomar	544.516$	539.509$	948.290$	939.085$	— 5.002$	— 9.205$
Rêde do Estado	76:648.857$	79:449.382$	84:399.154$	81:636.300$	— 199.475$	— 2:762.354$
Total	233:816.449$	235:491.196$	218:331.683$	219:521.946$	+ 1:674.747$	+ 1:190.263$
Diferenças em 1939	+ 1:674.747$		+ 1:190.263		+ 484.484$	

Nas receitas mencionadas nêste quadro não estão incluídas as receitas fóra do tráfego. Como estas últimas apresentam um saldo negativo de 1:118.888$91, o resultado geral da Exploração é o seguinte:

Receitas da Exploração	235:481.196$
Receitas fóra do tráfego	— 1:118.889$
Receitas gerais da Companhia em 1939	234:372.307$
Despesas de exploração no mesmo ano	219:521.946$
Receita líquida da Exploração em 1939	14:850.361$
» » » » » 1938	14:429.887$
Diferença para mais	420.474$

Os coeficientes de exploração de tôdas as linhas exploradas pela Companhia encontram-se no mapa n.º 10 anexo a êste relatório. Para facilidade de exame transcrevem-se para aqui os que maior interêsse podem oferecer:

Coeficientes de exploração nas linhas abaixo indicadas	1938	1939
	%	%
Linhas não garantidas da C. P.	81,18	83,97
Linhas garantidas da C. P.	112,87	105,92
Rêde própria da Companhia	85,90	87,44
Total da antiga rêde da C. P.	86,87	88,36
Antigas linhas do Estado	105,96	102,75
Rêde geral	93,38	93,22

No mapa seguinte encontram-se os elementos que serviram de base para a Liquidação do Exercício de 1939, na rêde própria da C. P., comparados com os números correspondentes relativos ao Exercício de 1938:

Designação	1938	1939	Aumentos	Diminuições
Kilómetros explorados	1.119	1.119	—	—
Percurso de combóios	7.140.939	7.273.230	132.291	—
Receitas de exploração	152:915.444$	154:759.920$	1:844.476$	—$—
Despesas de exploração	131:349.792$	135:317.657$	3:967.865$	—$—
Coeficiente médio de exploração	85,90 %	87,44 %	1,54 %	—
Receitas líquidas de exploração	21:565.652$	19:442.263$	—$—	2:123.389$
Receitas fóra do tráfego	(a) **1:054.879$**	(a) **1:118.889$**	—$—	64.010$
Produto da exploração, contando com as receitas fóra do tráfego	20:510.773$	18:323.374$	—$—	2:187.399$
Coeficiente médio da exploração, contando com as receitas fóra do tráfego	86,49 %	88,07 %	1,58 %	—$—
Garantia de juro da linha da Beira Baixa	(a) **122.795$**	(a) **139.762$**	—	16.967$
Total dos produtos da Rêde concedida à C. P.	20:387.978$	18:183.612$	—$—	2:204.366$

(a) **Estas importâncias são a deduzir.**

CAIXA DE REFORMAS E PENSÕES

As antigas Caixas tiveram 811.218$ de receitas próprias, a que se juntaram 987.640$ dados pela Companhia: total 1.788.858$, ou menos 27.207$ que em 1938, apezar do aumento de 26.610$ nos cedidos pela Companhia, pois houve nas receitas próprias a baixa de 53.817$.

Os armazéns de víveres deram um lucro de 210.656$ ou mais 43.768$ que em 1938.

Os encargos atingiram 1.605.732$, ou menos 726.774$ que em 1938, o que foi principalmente devido a 820.677$ a menos nos subsídios por doença, que pela extinção da Caixa de Socorros passaram a ser abonados pelos serviços.

A Caixa de 1927 teve 637.957$ de receitas próprias, 3.129.086$ de contribuïção da Companhia. Os seus encargos somaram 873.566$.

O mapa seguinte mostra no conjunto as receitas e encargos das Caixas:

Designação	Antigas Caixas	Caixa de 1927	Total
Receitas próprias	811.218$	637.957$	1:449.174$
Receitas afectas pela Companhia	987.640$	—$—	987.640$
Soma	1:798.858$	637.957$	2:436.814$
Lucro dos Armazéns de Víveres	210.656$	—$—	210.656$
Contribuïção segundo o n.º 3 do Art.º 3.º do Regulamento de 1927	—$—	3:129.085$	3:129.086$
Total	2:009.514$	3:767.042$	5:776.556$
Encargos:			
Reformados e pensionistas	1:630.938$	869.496$	2:500.434$
Subsídios diversos	41.413$	—$—	41.413$
Outras despesas	23.381$	4.070$	27.451$
Diferença entre as receitas e encargos das antigas Caixas, liquidada pela Conta Subvenções, em conformidade com as resoluções do Conselho de Administração de 19/12/1932 e 28/12/1934	313.782$	—$—	313.782$
Soma	2:009.514$	873.566$	2:883.080$
Saldos em 31 de Dezembro de 1939	—$—	2:893.476$	2:893.476$

O número de contribuintes das diferentes Caixas elevou-se em 31 de Dezembro de 1939 a 3.522 das antigas Caixas e 5.459 da de 1927: total 8.981.

Ficaram existindo na mesma data 1832 reformados das primeiras e 92 da segunda, total 1924. Seguem-se no Relatório os habituais mapas de exploração por linhas e as listas de amortisação de obrigações.

* * *

Os números extraídos do Relatório mostram que a C. P. continua a administrar criteriosamente as suas linhas a despeito das dificuldades suscitadas pela crise e agravadas pela guerra actual.

A GUERRA DE ESPANHA

A Companhia do Caminho de Ferro Central de Aragón

A Companhia do Caminho de Ferro Central de Aragón foi, durante a guerra espanhola, uma das Companhias mais sacrificadas. A Revolução Nacional que o General Franco comandou e chefiou pôs termo à greve revolucionária que o seu pessoal declarara em Maio de 1936 ficando divididas as linhas do Central em duas zonas. Na zona nacional teve a sorte de ficar a totalidade da linha de Caminreal a Zaragoza e o trajecto de Calatayud a Teruel, da linha de Calatayud a Valência, com um total de 258 quilómetros. Na zona vermelha teve a desgraça de ficar o resto da linha de Calatayud a Valência.

O govêrno vermelho e os comités marxistas apoderaram-se imediatamente das oficinas e arquivos do Conselho de Administração e da Direcção Geral em Madrid e de tôdas as instalações e Direcção da Exploração em Valência; arquivos encontrados mais tarde completamente desorganizados e incompletos e enviados pelos comités vermelhos para Valência e Barcelona. Por ordem dos citados comités foi várias vezes detido o Director Geral e despedido o pessoal. Na zona nacional, na ausência dos restantes membros do Conselho e do Director Geral e da Exploração pôs-se à frente da mesma o administrador D. Juan António Bravo que, de acôrdo com as autoridades militares de Caminhos de Ferro, movimentou imediatamente a Exploração, mediante um adiantamento feito pela autoridade militar de 165.000 pesetas, que foi dentro em pouco totalmente reintegrado.

Em Setembro de 1936 pôde voltar ao serviço o Director da Exploração, saído de Valência; no mês de Outubro seguinte o Director Geral vindo de Madrid reintegrou-se no seu pôsto, assegurando a Intendência Militar de Caminhos de Ferro o serviço normal de exploração de linhas libertadas.

Posteriormente, por falecimento do Director Geral e por aposentação voluntária, por motivo de doença, do Director da Exploração, o Conselho encarregou provisòriamente da Direcção da Companhia, o chefe do Contencioso, fugido também da zona vermelha e que desempenhou aquêle cargo até despacho do Conselho de Administração.

Dêsde o primeiro momento a totalidade da linha de Caminreal a Zaragoza e a parte da linha de Calatayud a Valência compreendida entre Teruel e Caminreal foram linhas de frente de combate. Dominados pela Serra de Palomera, o Muleton e Puerto de Paniza foram continuamente objecto de criminosos atentados, que se tornavam possíveis não só pelas posições militares serem espaçadas como também pelo abruto do terreno, que permitia repetidas incursões dos vermelhos. Estes atentados ocasionaram sensiveis prejuísos e, nalguns casos, houve ainda a lamentar a morte de alguns agentes que valorosamente prestaram grande e entusiasta colaboração durante a Revolução Nacional.

Até 15 de Dezembro de 1937 o movimento de combóios foi relativamente deminuto, já por que o tráfico comercial era escasso pela natural deminuïção de população civil nas povoações servidas pelas linhas que eram frente de combate, já porque o Glorioso Exército Espanhol se ocupava da libertação do Norte de Espanha.

Na madrugada de 15 de Dezembro de 1937 coincidindo com o ter ficado ultimada a mobilisação de fôrças nacionais sôbre a frente de Madrid (em cuja mobilisação cooperaram as linhas do Central não sòmente com o transporte de fôrças que o «Mando» considerou necessárias, como também absorvendo todo o material vazio que havia na

estação de Calatayud para o transportar a Zaragoza) foi cercado Teruel, e a partir dêsse momento iniciou-se uma grande actividade de transportes militares por esta rêde que no mesmo dia começou o transporte de fôrças que iam em auxílio dos sitiados de Teruel.

A linha de Caminreal a Zaragoza que já tinha sido uma linha estratégica de primeira ordem, passou desde êste momento a ser uma linha estratégica indispensável para permitir estabelecer uma circulação em sentido único, que começando na estação de Calatayud até Caminreal, seguia por esta linha até Zaragoza, voltando pelas linhas de M. Z. A. a Calatayud tendo um só trôço de via única, não formando parte dêste círculo o de Caminreal a Cella, que foi nos dias de cêrco a Teruel a última estação a que se pôde chegar.

A capacidade das vias, das estações da linha de Caminreal a Zaragoza, a maior de Espanha em linhas de via única, especialmente das estações de Caminreal a Cella, permitiu o enorme movimento de fôrças militares realisado naquela época.

O esfôrço económico levado a cabo pela Companhia ao construir a linha de Caminreal a Zaragoza viu-se compensado com vantagem ao poder afirmar agora que por êle esteve Franco e o seu Glorioso Exército em condições de desenvolver seus planos de libertação de Teruel e, posteriormente, de desenvolver a ofensiva invencivel levada a cabo na frente de Levante.

Libertada Teruel por êsse Exército, conheceram-se os importantíssimos destroços que nas obras da fábrica, edifícios, via, etc., haviam causado as hordas vermelhas.

O escasso material de que se dispunha, a falta de pessoal superior e a grande intensidade de transportes militares a efectuar sobrepassaram as possibilidades da Companhia, no mês de Dezembro de 1937. Nessa altura a Companhia do Norte prestou entusiástica cooperação, cedeu o pessoal e elementos necessários para realizarem as reparações e os transportes pedidos pelo Govêrno. A eficácia dos auxílios pode julgar-se tendo em conta os importantes prejuízos causados nas linhas, a intensidade dos transportes realizados e a brevidade do tempo em que se efectuaram as reparações e se normalisou a circulação, primeiro com soluções provisórias e a continuação com reparações definitivas das obras de fábrica criminosamente destruïdas.

Êste auxílio da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha, manteve-se durante todo o tempo em que durou a Revolução Nacional, já porque a intensidade de transportes não cessou, já porque, desgraçadamente, à medida que o exército espanhol avançava até Valência, havia conhecimento de novos e constantes estragos produzidos pelas hordas vermelhas.

Em 29 de Março de 1939, entrou em Valência o exército nacional que libertou felizmente e com poucos prejuízos a estação daquela capital, as fábricas, e parte do pessoal.

Estragos produzidos no material motor e movel

O depósito de Material da Companhia, era formado por:

59 locomotoras, 3 autovias e 3 automotoras.

Ficaram na zona nacional:

34 locomotoras, 2 autovias e 1 automotora.

Na zona vermelha:

25 locomotoras, 1 autovia e 2 automotoras, uma delas a A 23, em construção naquela data.

Em 30 de Março de 1939 estava em poder da Companhia todo o material acima citado, que sofreu estragos consideráveis.

Além dos gastos de reparação por feitos criminosos e bombardeamentos, as máquinas tiveram que suportar um movimento intenso o que impossibilitava que fôssem tratadas devidamente, e que originou um gasto maior do seu mecanismo e a conseguinte elevação do custo nas reparações que se estão efectuando.

Carruagens, Vagons e Furgons que ficaram em cada zona ao iniciar-se o Glorioso Levantamento de 18 de Julho de 1936

	Zona Nacional	Zona Vermelha
Carruagens	25	38
Vagons	355	478
Furgons	8	10
	388	526

Total do material que constituia o depósito desta Companhia:

Carruagens	63
Vagons	833
Furgons	18
	914

Material existente em 30 de Março de 1939:

Carruagens	60
Vagons	803
Furgons	18
	881

Resultados da Exploração

As contas da Exploração figuram divididas em seis períodos, devemos advertir no entanto que os dados nelas consignados são apenas aproximados,

pela grande dificuldade que houve em reünir os elementos de contabilidade dispersos.

Também se deve ter presente que não estão compreendidos nos resultados o importe das obras realisadas por necessidade militar e as reparações e reconstruções dos danos de guerra, cujo importe há o propósito de reclamar ao Estado, segundo o estabelecido no decreto de 9 de Dezembro de 1937; também não estão incluídos os interêsses das contas a crédito, em conseqüência da aplicação da lei de «não bloqueio»?

ENTRADAS E GASTOS:

Primeiro período de Janeiro a Julho de 1936:

As entradas totais ascenderam a.	7.726.052,47
Os gastos totais ascenderam a .	4.969.041,88

Segundo período de Agosto a Dezembro de 1936:

As entradas totais ascenderam a.	899.719,48
Os gastos totais ascenderam a .	505.959,88

Terceiro período, ano de 1937:

As entradas totais ascenderam a.	3.686.391,40
Os gastos totais ascenderam a .	2.046.553,90

Quarto período, ano de 1938:

As entradas totais ascenderam a.	19.155.243,39
Os gastos totais ascenderam a .	10.774.768,48

Quinto período, Janeiro a Março de 1939:

As entradas totais ascenderam a.	2.483.023,81
Os gastos totais ascenderam a .	1.422.410,72

Sexto período, Abril a Novembro de 1939:

As entradas totais ascenderam a.	10.996.789,78
Os gastos totais ascenderam a .	8.531.978,40

Deduzidas as «cargas financeiras» dos resultados de exploração, que ascendem em conjunto a um produto de 16.696.480,92 pesetas, resulta um produto líquido de 1.306.882,47 pesetas, cifra que, pelas razões expostas, não pode considerar-se como completamente exacta.

* * *

A «Memória da Companhia do Caminho de Ferro Central de Aragón», relata as irreparáveis perdas sofridas no pessoal da Companhia. Os vermelhos assassinaram o sr. Visconde de Escorraza, vice-presidente do Conselho, e o sr. D. António Valenciano, administrador.

Em conseqüência das perseguições dos vermelhos perdeu a vida D. Juan Razpide y Gonzalez, Director Geral da Companhia, e foi assassinado, entre outros, o engenheiro-chefe do Movimento, D. Ramon Gil.

O Conselho da Companhia presta na «Memória» um emocionante preito aos ferroviários da Companhia, mortos pela Espanha.

Uma experiência de colonização em Angola

—«A colonização deve começar por ser uma escola de agricultura colonial» — diz-nos um notável Relatório da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela publicou recentemente o Relatório que se refere ao 4.º ano daExperiência de Colonização em que anda louvável e patriòticamente empenhada.

Nêste momento em que o assunto aparece tão discutido, até por pessoas que nunca viram Angola, êste Relatório oferece-nos um especial interêsse, pelas informações, pelos conselhos, pelas directrizes que apresenta. O objectivo da sua publicação, lemos ali, consiste em prestar um modesto concurso para o estudo prático, consciencioso e metòdicamente conduzido, da maneira de resolver o problema da Colonização Europeia da Colónia de Angola.

É ou não acertada, é ou não é possível o povoamento intensivo de Angola com portugueses europeus?

Oiçamos o Relatório:

—«Como é, no entanto, geral a opinião de que é preciso povoar mais intensamente Angola com portugueses europeus — e partindo do princípio de que tal opinião é acertada — resta saber como se deve efectuar êsse povoamento, desde que êle se torne nacionalmente desejável, necessário ou até indispensável.

«Em resumo: supondo que é *preciso* promover a fixação em Angola de europeus portugueses por *meios artificiais*, qual será a melhor maneira de a efectuar?»

A resposta é-nos imediatamente dada pelo próprio Relatório:

«Desde que os colonos não acodem à Colónia por sua iniciativa e meios próprios; ou se o fazem em número superior aos que lá habitam não encontram condições de vida; é evidente que se torna necessário criar-lhes artificialmente um ambiente propício à sua enraïzação; e é preciso que a maneira de criar êsse ambiente esteja ao alcance dos recursos do País; isto é, que não obrigue a despesas incomportáveis ou simplesmente desproporcionadas.

Qual foi a orientação seguida pela Companhia do Caminho de Ferro de Benguela? Optou-se, continuamos a lêr no referido Relatório, pela experiência da modalidade correspondente à fixação de colonos agricultores, *não subsidiados*, mas *amparados* e *tutelados* durante um certo tempo, aos quais seja facilitada a respectiva instalação por *adiantamento reembolsável em géneros* e em proporções suportáveis.

Os elementos mais apropriados para êste género de colonização são os homens pobres do campo, que fazem vida pela agricultura e que em Portugal lutam com dificuldades, amanhando as suas próprias mas pequenas terras num esfôrço continuado de cada dia.

De entre os conselhos úteis, dirigidos aos colonos, transcrevemos êstes:

«Os colonos serão, naturalmente, de futuro, orientados no sentido de aplicarem, antes de mais, a sua actividade à garantia da sua própria alimentação que, acima de tudo, devem assegurar com géneros e elementos das suas fazendas: hortas, trigo e animais domésticos. Seguidamente deverão preparar uma plantação de milho, de razoável extensão, que lhes permita a aquisição dos géneros que não podem produzir, bem como a do seu vestuario. Essa cultura permitirá também amortizar a sua dívida de instalação, aumentar, nas proporções que forem aconselháveis, as suas riquezas pecuniárias e a lavoura das suas terras e, por outro lado, garantirá o pagamento da mão de obra indígena que empregarem.»

Fecha o notável Relatório com estas três conclusões que reproduzimos:

«1.ª As qualidades pessoais dos colonos têem importância primordial, e devem ser postas à prova experimentalmente.

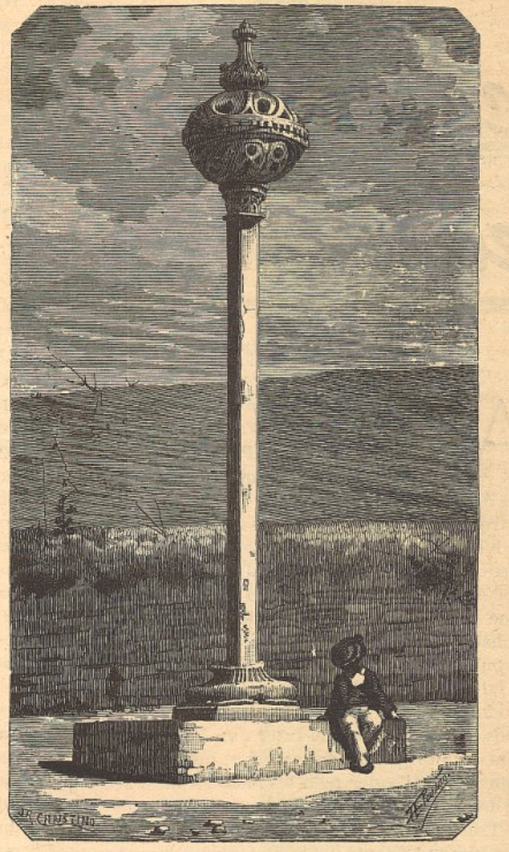
2.ª Os colonos não devem ser entregues à sua iniciativa própria, embora tenham à sua disposição uma boa assistência técnica. Nêste género de colonização artificial ou estimulada os agricultores devem ser constantemente guiados, vigiados e forçados a seguir a orientação que lhes foi indicada pelo organismo a que estiverem apoiados.

3.ª Conseqüentemente qualquer sistema de colonização deve dispôr dos elementos técnicos e dirigentes necessários ao amparo e educação dos colonos e capazes de exercer uma vigilância permanente e uma assistência contínua que orientem não só as culturas mas a própria administração financeira das suas fazendas. Em poucas palavras, tôda a colonização estimulada nestas condições deve começar por ser uma escola de agricultura colonial.»

Há que louvar e agradecer a publicação dêste Relatório. É perigoso crear ilusões de realidades que nunca serão possíveis; o que, acima de tudo se deve fazer, é encaminhar o problema lealmenente, com competência, para que a colonização de Angola seja, não um desastre, mas um elemento de riqueza e de consolidação nacional.

Revista quinzenal GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

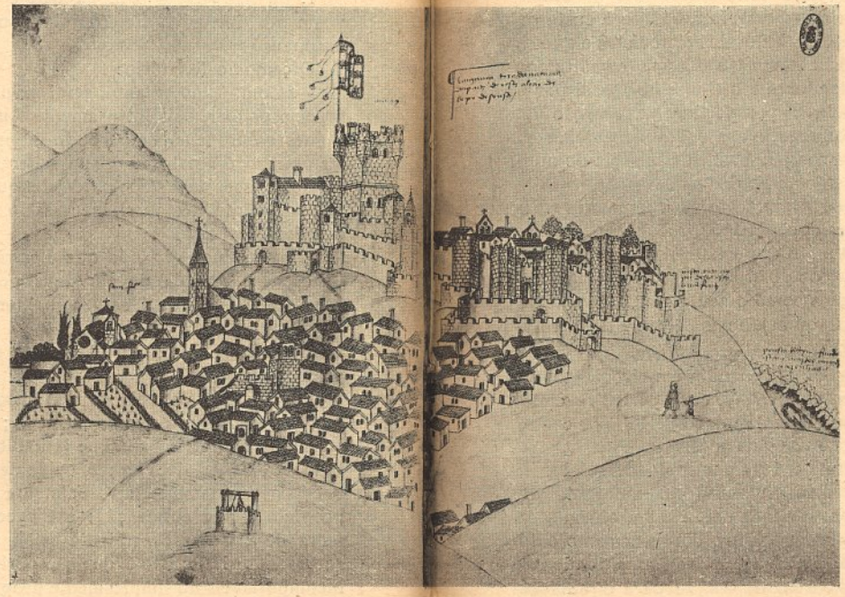
PORTUGAL HISTÓRICO



Á esquerda — Bragança, antigo convento beneditino de Castro de Avelãs, arco em ruínas

Á direita — Vila Viçosa, Paço ducal (pintura de H. P.)

Ao centro — Castelo de Bragança, risco de gravura antiga



O Caminho de Ferro em Portugal

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

A organização ferroviária mais importante do País, como se sabe, é a da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, fundada em 1859, e que explorou até aí pelas alturas de 1928, em regimen de monopólio absoluto, o transporte colectivo de passageiros, gado e mercadorias, sem a mais pequena concorrência de qualquer outro meio de transporte mecânico. Estava portanto esta Companhia em condições de fazer uma exploração lucrativa, tanto mais que as suas linhas atravessam as regiões mais ricas, férteis e populosas, mas apesar disso a Companhia foi levada à falência em 1892, os accionistas não recebem dividendo algum desde 1890, ou seja há cêrca de 50 anos, em 1930 teve que fazer uma nova concordata com os obrigacionistas, e êstes, quer pela concordata de 1894, quer pela de 1930, viram o seu capital fortemente reduzido.

Porque se não conseguiu uma exploração lucrativa, desde 1890 até 1928, de forma a remunerar-se o capital accionista, estando a Companhia só em campo, livre de qualquer outra concorrência?

É interessante e conveniente saberem-se estas coisas, e bem assim em que consistiram as concordatas de 1894 e de 1930, para se poder fazer uma idea, ainda que aproximada, de qual terá sido o prejuízo sofrido pelos accionistas e obrigacionistas, prejuízos que nunca se poderiam ter dado, se desde a fundação de tão importante Companhia se tivessem procurado, entre os accionistas, pessoas dotadas de bom senso prático para o Conselho de Administração, dispostas a dedicarem-se exclusivamente ao serviço da emprêsa durante 12, 14 ou 16 horas por dia, e com a coragem precisa para imprimirem uma administração rigorosamente económica.

Mas vamos às concordatas.

Em virtude da falência da Companhia, entendeu por bem o govêrno de então, nomear uma Comissão Administrativa para administrar a emprêsa, composta dos Conselheiros Frederico Gusmão Correia Arouca e João Marcelino Arroyo, ministros de estado honorários e Conselheiro Ernesto Madeira Pinto, representantes do govêrno; do Conselheiro António Maria Pereira Carrilho, Manuel Pais Vilas Boas e Manuel de Castro Guimarãis, administradores da Companhia; e de Victorino Vaz Júnior, Albert Lechat e Heinrich Hohenemser, respectivamente representantes dos Crèdores portugueses, franceses e alemãis. Como se vê não eram figuras apagadas...

Esta Comissão que foi nomeada por Decreto de 11 de Novembro de 1893, constituída, como se vê, por 9 membros, teve por missão, além de administrar provisòriamente a Companhia, o elaborar e propor os acordos necessários para a sua reconstituïção.

Entendeu o govêrno, e muito bem, que não eram necessários mais do que nove homens para administrarem a Companhia, procederem à sua reconstituïção e praticarem todos os demais actos provenientes da sua falência — e os accionistas, os obrigacionistas e o público, pensaram, com a sua costumada ingenuïdade, que a Companhia iria enfim entrar em vida nova, e que nunca mais se tornariam a constituir Conselhos de Administração com um número superior a nove membros, tanto mais que o govêrno da Nação era composto nêsse tempo apenas por sete ministros, e um chefe do Estado, que era o Rei. O que é certo, porém, como os factos o vieram provar, parece que o principal trabalho da Comissão consistiu colocar a Companhia numa situação de certo desafôgo à custa do sacrifício dos accionistas e obrigacionistas e que os Conselhos de Administração fôssem constituídos por 21 administradores e o Conselho Fiscal por 6 membros, e ainda a perspectiva da creação de muitos outros lugares, para nêles se anicharem determinadas pessoas, à custa da miséria de muitos accionistas.

Ao verificar-se a situação da Companhia referida, a 31 de Dezembro de 1893, reconheceu-se que a sua dívida flutuante era constituída, incluidos os juros atrasados, por 10.079.332.681 réis, figurando o Estado português como o seu maior crèdor, com 5.498.385.172 réis, ou seja mais de metade da referida dívida.

As obrigações da Companhia em circulação, na referida data, eram 817.627, sendo 94.510 da emissão de 1886 (Beira Baixa) do juro de 4 ½ por cento, e 723.117 de vários tipos de juros.

Da concordata de 1894 com todos os crèdores, consta que a dívida flutuante no montante de 10.079.322.681, foi resgatada com 132.347 obrigações privilegiadas do 1.º grau, juro de 3 por cento e do valor nominal de 500 francos cada uma, tendo cabido ao Estado português 72.718 para liquidação do seu crédito, e aos restantes crèdores foram en-

tregues 59.629 iguais às que o Estado recebeu, tendo-se fixado a cada obrigação o preço aproximado de 75.600 réis. Foi por esta forma que se liquidou tôda a dívida flutuante.

Além da dívida flutuante, havia mais os encargos contraídos pela Companhia com as linhas da Sociedade dos Caminhos de Ferro de Madrid — Cáceres — Portugal e do Caminho de Ferro do Oeste de Espanha. Estes encargos foram resgatados, segundo a referida Convenção, com 50.000 obrigações do mesmo tipo e juro, das que foram emitidas para liquidação da dívida flutuante.

Havia ainda os encargos também contraídos pela Companhia, com a Companhia do Grande Central Espanhol. Estes encargos foram resgatados pela entrega de 13.714 obrigações igualmente do mesmo tipo e juro.

Enfim — para pagar e resgatar tôdas as dívidas e encargos contraídos por aqueles que levaram a Companhia à falência em 1892, foram emitidas 212.210 obrigações privilegiadas de 1.º grau, do juro de 3 por cento.

Foi assim por esta forma que a Companhia liquidou tôdas as suas dívidas e encargos, conforme se estabeleceu na Concordata de 1894. Á custa porém de quem? Unicamente dos obrigacionistas e accionistas. Estes é que têm sido as únicas vítimas daqueles que levaram a Companhia à falência e dos que a continuaram depois a administrar.

Para se fazer uma pequena idea do enorme sacrifício que tem sido exigido àqueles que empregaram os seus capitais na obra de fomento mais importante do século passado, basta dizer-se que das 817.627 obrigações que existiam em 31 de Dezembro de 1893, a 94.510 do juro de 4 ½ por cento emissão de 1886 (Beira Baixa) o seu juro foi reduzido para 3 por cento, e as restantes 723.117 foram convertidas, 234.373 em obrigações privilegiadas de 1.º grau do juro certo de 3 por cento e 468.745 em obrigações de 2.º grau de juro variável e incerto, que nunca poderia ser superior a 3 por cento.

Quer dizer — das 723.117 obrigações, 468.745 foram convertidas em obrigações de 2.º grau de juro incerto, motivo porque estiveram muitos anos sem receberem absolutamente nada, e em 1930 pela segunda concordata, tôdas as obrigações de 2.º grau que ainda havia em circulação num total de de 364.309 do valor nominal de 500 francos cada uma, foram convertidas em 37.203 do mesmo valor nominal de 500 francos, ou seja uma redução de cêrca de 90 % do seu valor inicial!!

Aos accionistas então, desde 1890 que nunca mais receberam absolutamente nada, nem ao menos se lhes tem concedido uma redução nos preços das suas passagens, quando viajam nos combóios da emprêsa, quanto é certo, que muito aproximadamente a 150 mil pessoas usufruem essa regalia, e dêstes, cêrca de cem mil, sem prestarem o mais pequeno serviço à Companhia, como sejam, por exemplo, pais, mãis, irmãs solteiras e irmãos menores, com a agravante, ainda, de quási na sua totalidade nem sequer viverem na companhia dos empregados! É justo que isto continue assim?

Tamanho sacrifício, exigido ao accionistas e obrigacionistas, requeria da parte da Comissão, que foi nomeada pelo govêrno em 1893, para elaborar e propôr os acordos necessários para a reconstituïção da Companhia, que fôssem estabelecidas bases da mais severa economia e uma fiscalização apertada sôbre todos os actos da administração — mas com nada disto se preocupou a Comissão. Do que ela se não esqueceu foi em fixar o número de administradores em 21, com um Comité em Paris e um Conselho Fiscal de 6 membros, porque nisto eram interessados vários membros da Comissão, pois alguns foram eleitos ou nomeados para o primeiro Conselho de Administração e Fiscal a seguir à aprovação da Concordata...

Qualquer pessoa medianamente culta reconhece que se tivesse havido unicamente o desejo de defender o interêsse dos accionistas e obrigacionistas, a referida Comissão teria proposto que o Conselho de Administração fôsse constituído apenas por 5 membros, sendo dois escolhidos entre os obrigacionistas, outros dois accionistas e um nomeado pelo govêrno, a quem se pagaria bem e com a obrigação de não poderem acumular com outro qualquer cargo público ou particular, afim de se poderem ocupar exclusivamente durante todo o tempo que fôsse preciso, quer de dia, quer de noite, na defesa dos interêsses da Companhia e do público. Assim é que estaria certo.

Estou convencido, porém, que a Companhia, apesar de tudo, tem condições de vida para prosperar e para começar a remunerar breve o Capital accionista — e que vai enfim entrar em vida nova — e a resolução do Conselho de Administração de estabelecer, além da taxa de velocidade, mais uma senha de lotação que custa, 10$00 — 12$00 ou 15$00 conforme o percurso a efectuar, para os passageiros que se queiram utilizar das novas carruagens, é uma resolução inteligente, porque afugenta das referidas carruagens, pelo menos, umas cem mil pessoas que viajam sem pagar, com a agravante de muitos se fazerem acompanhar de cestos, cabases e outros volumes, que incomodam por vezes os passageiros que pagam.

As carruagens de luxo, que custaram cerca de mil contos cada uma, foram por certo adquiridas para viajarem de preferência nelas, quem pagar por inteiro as suas passagens, ou pelo menos a taxa de lotação e de velocidade. É por isso que a resolução tomada pelo Conselho de Administração da Companhia é uma medida inteligente, porque evita em grande parte que as novas carruagens sejam utilisadas por aqueles que nada pagam.

O que se fez em Caminhos de Ferro em 1938-39

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

E' absolutamente natural haver em Portugal uma grande falta de fé nos progressos dos nossos caminhos de ferro.

Grandes nações como a França, a Inglaterra e a Itália tiveram a mesma fase mas, muito a tempo, os governos viram se na necessidade de prestar um auxílio rápido e eficaz às Emprêsas e Companhias e assim conseguiram restabelecer rápidas comunicações e beneficiar os serviços ferroviários de molde a serem utilizados como primeiros meios de transporte.

No último Congresso Internacional de Caminhos de Ferro estudaram-se problemas de alta importância técnica e administrativa, problemas que noutras nações tiveram éco, mas que em Portugal, apesar da grande representação no citado Congresso, de nada resultaram.

Nós nem sabemos como é que as nossas Companhias de Caminhos de Ferro conseguem fazer algumas reparações nas suas linhas, dadas as constantes dificuldades impostas no momento e com a crise actual.

Vamos dar aos nossos leitores nota dos principais trabalhos executados durante os anos de 1938 e 1939 na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.) que constam do seguinte:

1938

Renovação da linha, no túnel de Albergaria;

Modificação da sinalização, na estação de Gaia, lado Norte;

Conclusão dos trabalhos de ampliação do dormitório para o pessoal auxiliar do Depósito de Materiais;

Conclusão da construção dum armazém para resguardo de madeiras no Entroncamento;

Montagem de linhas telefónicas entre Coimbra e Gaia; Tôrre das Vargens e Marvão; Tôrre das Vargens e Elvas, para serviço das guardas das passagens de nível;

Fabrico e colocação de tabuletas anunciadoras de passagens de nível;

Levantamento da estação de Santo Amaro e construção, com os materiais desta, duma nova dependência em Alcântara-Mar;

Prolongamento de 120m, da linha de cais da estação de Esmoriz;

Modificação das linhas de Lisboa-R. (começo dos trabalhos);

Construção de Armazéns de Víveres, no Cacém e no Entroncamento;

Reparação da ponte de Lanhelas, na linha do Minho;

Construção da Central Geradora, em Rio Tinto;

Construção duma plataforma, em Rio Tinto;

Ampliação do Armazém de Víveres, no Barreiro;

Canalização de água para o Depósito do Barreiro;

Conclusão da Cabine e Central eléctrica para a sinalização de Pinhal Novo;

Diversos trabalhos para evitar a adução de areias no Poço de Pinhal Novo;

Construção dum reservatório de formigão armado, em Pinhal Novo.

1939

Renovação da linha ascendente entre os quilómetros 287, 525 e 287,900 e da linha descendente entre os quilómetros 312,100 e 316,410 e os quilómetros 319,030 e 332,500, da linha do Norte;

Construção de muros de revestimento entre os

quilómetros 72,520 e 72,634 e os quilómetros 73,230 e 73,496 da linha de Leste;

Modificação dos cais de passageiros de Lisboa-R, ainda não terminada;

Modificação e ampliação das linhas da estação de Campolide, em execução;

Construção da variante da linha descendente de Lisboa a Sintra e Tôrres, ainda em execução;

Construção de um apeadeiro, ao quilómetro 314,993 (Silvalde), da linha do Norte;

Construção de um Armazém de Víveres, no Entroncamento;

Grandes reparações dos edifícios de passageiros das estações de Mogofores, Vale do Pêso, Vale de Figueira e Barquinha e da Cocheira de máquinas do Entroncamento;

Grandes reparações nos caminhos de acesso aos cais de mercadorias de Braço de Prata, Caldas da Raínha, Esmoriz, Pataias, Coimbra-C e Coruche;

Construção de casas para pessoal em Guia e Castelo Branco;

Montagem do novo pontão de Campolide sôbre a variante da linha descendente de Sintra;

Substituïção de 9 pontões, nas linhas de Leste e de Sintra;

Execução de tôda a estrutura metálica para a cobertura da nova linha de Lisboa-R;

Montagem de 650 quilómetros de linha telefónica e instalação de 381 telefones, em 341 passagens de nível e em 40 estações.

Grande reparação dos edifícios de passageiros das estações de Almendra, Caminha, Caíde, Carapeços, Côa e Rêde;

Reparação e pinturas gerais das pontes no trôço da linha do Minho, de Ermezinde a Darque e no da linha do Douro, de Ermezinde a Régua;

Montagem de 71 quilómetros de linhas telefónicas;

Grande reparação dos edifícios de passageiros das estações de Alcáçovas, Ameixial, Amoreiras, Ferragudo, Lisboa-T. P., Moura e Tôrre da Gadanha;

Grande reparação dos encontros da Ponte de Corona (na linha do Sado);

Pinturas gerais nas pontes nos troços da linha do Sul, de Santa Clara a Tunes e de Faro a Tavira e no Ramal de Lagos, entre Ferragudo e Lagos;

Refôrço dum pilar da Ponta da Ribeirinha, na linha do Sul;

Montagem de 45 quilómetros de linhas telefónicas;

Renovação da linha entre os quilómetros 0,300 e 2,679 do ramal do Pôrto;

Balastragem das linhas da estação de Ermezinde;

Construção do apeadeiro de Pedrouços da Maia, ao quilómetro 7,598 da linha de Cintura do Pôrto;

Colocação de cancelas em 37 passagens de nível, da linha de Cintura do Pôrto;

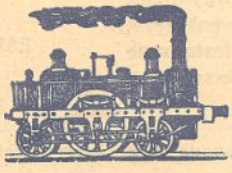
Ampliação do dormitório de Viana do Castelo;

Construção de abrigos de cimento armado, em Alhos Vedros, Lavradio, Moita e Pinhal Novo;

Instalação eléctrica de sinalização e manobra de agulhas, em Pinhal Novo;

Abertura de um novo pôço, construção de um reservatório de formigão armado e montagem de um motor a óleos, na toma de água de Tunes.

Pois tudo isto se fez não falando na conservação corrente de tôdas as suas linhas.



Linhas Estrangeiras

ALEMANHA O jornal «Ovtro» anuncia que os bombeiros da cidade alemã de Trier são sem sombra de dúvida os primeiros que adoptaram locomotoras para transporte das equipagens. Como se sabe, até ao presente os bombeiros usavam unicamente automóveis rápidos para poderem transportar-se dum local ao outro. As locomotoras que agora foram postas em uso têm uma capacidade de tracção de 25 toneladas.

A sua adopção resultou da necessidade de, por vezes, se dever fazer o transporte duma grande quantidade de materiais e acessórios, especialmente para combater enormes incêndios que eventualmente se declarem em bosques muito cerrados.

— Os Caminhos de Ferro Alemãis, que em fins de 1937 dispunham de 287 combóios automotores, quási triplicaram essa cifra em fins de 1937. O primeiro combóio automotor rápido foi posto a serviço em 1933 e atingia uma velocidade média de 104 quilómetros. Em 1937 êstes combóios passaram a percorrer uma média de 169,722 quilómetros horários.

Em meados do ano transacto foi posto em circulação um novo combóio que é o mais perfeito que se tem construido no seu género. É curioso citar algumas das suas características: pesa mais de 200 toneladas e a potência do seu motor é de cêrca de 1300 HP.; nos restantes combóios, porém, a fôrça motriz estava distribuida por diferentes grupos impulsores, emquanto que neste tôda maquinaria está disposta num único compartimento, à frente do qual e separado por uma parede isoladora de som e calor se encontra o posto do condutor. No extremo oposto do combóio encontra-se um posto semelhante, munido de todos os dispositivos necessários para manejo e direcção, o que permite ao combóio correr nos dois sentidos. Além do motor citado, possue um outro auxiliar de 150 HP. que produz a corrente necessária para todos os serviços suplementares, tais como luz, compressores de ar, travões, carregamento dos acumuladores, ventilação, etc.. Devido ao grande pêso, o *chassis* desta parte do combóio foi reforçado e inteiramente soldado.

AMÉRICA Um telegrama de Havana para a D. N. B., transcrito no «Ya», de Madrid, informa que o delegado da Bolívia à Conferência Pan-Americana propôs a construção imediata de um caminho de ferro atravessando a América do Sul desde Santos (Brasil) até Arica (Chile).

ARGENTINA O ministro das Obras Públicas, ditou um decreto autorizando o empréstimo de doze milhões de pesos, o qual se destina à construção de diversas linhas e ramais dos caminhos de ferro do Estado, distribuídos nas linhas Pie de Palo a Mendoza, Salta a Socomba, Metás a Barruqueras, Rosario de la Frontera a Antilha, La Banda a S. Tiago del Estero, San Juan a Jachal, etc.

Encontram-se em estudo os planos das obras a efectuar êste ano, apresentados aos caminhos de ferro do Estado, cuja importância ascende a 42.000.600 pesos, moeda nacional.

BRASIL O presidente Getúlio Vargas assinou um decreto ordenando a encorporação, no Património Nacional, da Companhia dos caminhos de ferro «Brasil Railway C.º», e de tôdas as emprêsas ferroviárias unidas daquela Companhia, que são uma dezena. O seu capital é, na maioria, britânico, com algumas pequenas quotas francesas, belgas e norte-americanas. O dr. Getúlio Vargas afirma, no seu decreto, que «dado que aquelas companhias ferroviárias não pagam, pontualmente, aos seus crèdores, provocando descontentamento e confusão na finança, com prejuízo para o crédito público brasileiro no estrangeiro, o govêrno do Brasil apodera-se das referidas emprêsas no supremo interêsse da Nação, ficando a seu cargo o activo e o passivo».

Esta medida, que neste momento tem um sentido não openas económico mas também político, é muito comentada em tôda a América do Sul, onde os interêsses financeiros britânicos são enormes.

— A administração da E. F. Central, prevenindo, em virtude da situação actual, uma possível falta de combustível, reüniu em «stock» cêrca de 600.000 metros cúbicos de lenha.

As locomotiva sofreram as necessárias transformações.

CHINA A companhia britânica que explora a linha férrea Cantão-Hong-Kong foi obrigada a suspender as viagens entre êstes territórios.

ESPANHA Foi inaugurada a nova ponte sôbre o Lhobregat, em Honistrol, em substituïção da destruida pelos «vermelhos», na linha Barcelona a Manresa, dos caminhos de ferro catalãis. Assistiu ao acto elevado número de individualidades.

— Com a assistência do general Espinosa de los Monteros, chefe da 8.ª Região Militar, celebrou-se em Barcelona a inauguração da Oficina Comum de Turismo e Informações, das Companhias do Norte e M. Z. A. No acto da inauguração foi exposto um

plano de electrificação das linhas M. Z. A., dos arredores de Barcelona, em combinação com o «Metro» transversal.

Desde as estações e apeadeiros de Barcelona, haverá combinação rápida e contínua com 29 estações dos arredores.

— Por acôrdo da Prefeitura Militar de Caminhos de Ferro com as grandes Companhias, estabeleceram-se convénios para a instrução prática nas linhas férreas das tropas dependentes dessa Prefeitura. Segundo um dos convénios, a Companhia admitirá até 450 classes e indivíduos de tropa pertencentes à Agrupação de Batalhões Práticos, para que possam completar a sua instrução, afim de assegurar a circulação quando circunstâncias excepcionais o exijam.

FRANÇA O ministro das Comunicações da França, Pietri, chamou a atenção, num discurso, para a desordem e para as destruïções que a guerra causou no sistema das comunicações francesas. Só as pontes destruídas são setecentas.

O ministro disse que tudo se fará para se reparar o mais depressa possível o mal. Foi preparado um vasto plano de reconstrução, que pode ocupar durante meses muitas centenas de milhar de operários. Pietri acrescentou que a Administração Central do Serviço de Transportes se estabelecerá de novo em Paris e que dois terços do pessoal retomará o trabalho. A maior tarefa que lhe incumbe é o transporte dos refugiados e dos militares desmobilizados. Trata-se de seis milhões de pessoas, para o transporte das quais são precisos 5.500 combóios normais.

O ministro declarou, por fim, que a melhoria já introduzida nas comunicações telefónicas e no tráfego ferroviário se acentuará activamente. É necessário um trabalho intensivo de todos os que forem chamados a dar o seu esfôrço.

— Os caminhos de ferro recuperam a sua actividade a uma cadência acelerada. Calcula-se, desde já, que os caminhos de ferro franceses já atingiram cêrca de 60 por cento da sua actividade normal. A par disso, prossegue a rítmo normal o programa de adaptação das quedas de água. Com efeito, a importância dêstes trabalhos é primordial pois a hulha branca remediará a escassez da gazolina e do carvão. A marcha dêstes trabalhos tem sido dificultada pelo problema do transporte de materiais, etc. devido à falta de combustiveis, mas essas dificuldades em breve serão vencidas. Cita-se como exemplo o caso das obras de uma barragem que estavam em risco de serem paralizadas devido à impossibilidade de transportar ferro e outras matérias primas, da estação do caminho de ferro para o local das obras. Num tempo «récord» instalou-se um caminho de ferro eléctrico provisório, resolvendo-se assim, radicalmente, o problema.

— O jornal oficial publicou os decretos relativos à exploração da rêde ferroviária. Um dêstes diplomas põe termo à requisição dos caminhos de ferro, determinada em 24 de Agosto de 1939, que colocava todos os recursos ferroviários franceses à disposição do govêrno, para fins militares. O outro decreto precisa, designadamente, que os transportes necessários para a execução de certas cláusulas da convenção do armistício beneficiarão de prioridade absoluta.

ITÁLIA Um desabamento de terras provocou o deslocamento da via férrea internacional Luino-Bellizona, na margem ocidental do Lago Maggiore, próximo de Zenna, na fronteira italo-suiça. Idêntico fenómeno se registou na linha férrea que liga Zenna à Suiça. Os serviços ferroviários estiveram interrompidos durante muitas horas.

NORUEGA Para a electrificação da linha Trälleborg-Göteborg-Oslo, os caminhos de ferro adquiriram oito locomotivas para combóios directos e mercadorias do tipo 1-Do-7. O pêso de cada uma destas máquinas não vai além de 84 toneladas com a velocidade de 110 quilómetros.

SUIÇA Foram construídas dez locomotivas Diesel-eléctricas de 1200 H. P., cuja velocidade máxima é de 100 quiló metros horários.

— Embora êste país não tenha condições para grandes velocidades, nestes últimos anos, têm-se realizado importantes progressos neste sentido.

Efectuaram-se há pouco ensaios dum novo tipo de combóio ligeiro de velocidade elevada.

Com êste novo combóio poder-se-á alcançar as velocidades de 110 e 125 quilómetros horários.

TURQUIA Está já concluido o último trôço do caminho de ferro de Bagdad, iniciado há 37 anos.

Até aqui, os passageiros que vinham de Haidar Pachá (em frente de Iztambul) tinham que deixar em Telkuchuk o «expresso» «Taurus». Eram transportados em «autobus», via Mossul a Beidji, onde as «pipelines» que vão do Kerkuk ao Mediterrâneo cruzam o Tigre e o caminho de ferro. Ali os viajantes podiam tomar o combóio que os conduzia a Samrra, a Bagdad, e Basra, no Golfo Pérsico. A conclusão dêste trôço do caminho de ferro deve-se a personalidades alemãs, especialmente a Georg von Siemns, do Banco Alemão.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

A Guerra e os Caminhos de Ferro

XXI

DA IMPRENSA: *(Atrazado)*

Referindo-se às afirmações contidas no comunicado alemão, de que a aviação alemã havia bombardeado e destruido importantes objectivos ferroviários em Inglaterra, os círculos autorizados desta cidade declaram que os estragos causados em vias férreas inglesas, na data a que se refere aquele comunicado, foram de tão pouca importância que nem mesmo valeu a pena mencioná-los.

— Realizam-se conversações entre os governos romeno e russo, sôbre certos problemas que dizem respeito aos territórios recentemente cedidos.

A U. R. S. S. exige a restituïção do material dos caminhos de ferro que os romenos tinham levado consigo. A exigência russa é designada como dura, mas não irrealizável. Conta-se com uma liquidação rápida do assunto.

— Os aeródromos e fortificações de Malta foram atingidos por umas 1.500 toneladas de explosivos, carga normal de 150 vagões do caminho de ferro.

— Foram bombardeadas linhas de caminho de ferro, estradas e depósitos de abastecimento na Inglaterra do Sul.

— A importância da conquista italiana de Kurmuk, no Sudão anglo-egípcio, é sublinhada pela Imprensa alemã. O «Angriff» escreve que a tomada do forte de Kurmuk representa para os ingleses uma gravíssima perda pois se trata duma posição chave que domina a alta região do Nilo branco e o caminho de ferro para Kartum.

— No Sudão, os aviões bombardearam a instalação do caminho de ferro de Port-Sudan, incendiando um entreposto e o aeródromo de Gebeit, onde foram infligidos graves estragos e atingida, no solo, uma dezena de aviões inimigos.

— Depois da restauração da linha férrea e do túnel danificados durante os combates travados na região, chegou à Itália o primeiro combóio, vindo de França, através do Monte Cents. O combóio chegou a Modane.

— Informam de Londres que se está em via de substituir os vidros dos tectos das estações de caminhos de ferro por feltro comprimido, afim de evitar o perigo de estilhaços. Os trabalhos já estariam em curso em duas estações da capital inglesa.

— São esperados, em combóios especiais, cêrca de setecentos americanos que viviam em vários países europeus. Dirigir-se-ão depois a Petsamo, onde embarcarão no «American Legion» que os transportará para os Estados Unidos. Duzentos daqueles americanos são esperados da Noruega. 150 virão da Finlândia e duzentos dos países bálticos.

— Houve um incêndio na estação de caminho de ferro de Miramas explodindo alguns combóios de munições. Ficaram feridas 25 pessoas. Não houve mortes.

Os combóios da Cruz Vermelha que tinham partido de Marselha para Miramas na previsão de haver ali grande número de vítimas não chegaram a ser utilizados.

Os estragos materiais são, porém, avultados.

— Informam de Vichy que no quadro da desmilitarização e em virtude de diferentes decretos publicados no «Journal Officiel», foi suprimida a direcção dos caminhos de ferro franceses. A direcção e exploração dos caminhos de ferro fica de futuro submetida à vigilância do Ministro das Comunicações.

— Na África setentrional a estação ferroviária de Marsa Matruk, as concentrações de meios mecanizados e as posições inimigas de Sidi Barrani, foram eficazmente bombardeadas pelas formações aéreas.

— O coronel Sato, além do pedido das bases navais e do livre trânsito por via férrea, de tropas para a Indochina chinesa, exige a entrega de nove milhões de dólares chineses «congelados», para fornecimentos ao Exército de Chang-Kai-Chek.

— O chefe do Estado francês, exprimiu os seus agradecimentos à generosidade americana, graças à qual mais de mil vagões de produtos alimentícios foram distribuidos aos refugiados na zona livre, ao mesmo tempo que grande quantidade de vagões com comestíveis eram enviados para a população necessitada de Paris.

— O Estado Maior do Exército comunicou que aviões estrangeiros não identificados voltaram a sobrevoar a Suiça. Houve alarme registando-se actividade da defesa anti-aérea.

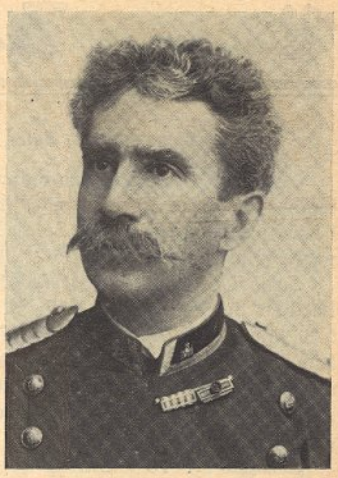
Cairam bombas na via férrea de Diessatnofen e Schlatt, ficando destruidas as linhas telefónicas e telegráficas. Os carris nada sofreram.

Trata-se da quarta vez, em menos de uma semana, que o território suiço é violado por aviões.

— Na Africa Oriental, grupos de «dubats» ocuparam o forte inglês de Polignac nas proximidades do lago Rodolfo. Formações aéreas bombardearam a estação ferroviária de Khassm-el-Ghirba (Sudão) e os aeroportos de Wajir e Garissa, (Kénia).

J. Fernando de Souza

As bôdas de oiro dêste ilustre ferroviário e nosso querido Director



O Coronel de Engenharia J. Fernando de Souza, quando na actividade ferroviária

Neste mês de Setembro de 1940, celebra as bodas de oiro de ferroviário o nosso querido e eminente Director sr. eng.º J. Fernando de Souza, pois que, em igual mês de 1890, iniciou profissionalmente essa especialidade de serviço.

Com a nossa mais viva admiração registamos o facto e endereçamos, cordealmente, as nossas homenagens ao homem ilustre a quem o país tanto deve, como engenheiro e como jornalista, e que, desde 1900, isto é, há quarenta anos, nos dá a honra da sua colaboração efectiva.

A vida do nosso querido Director é um exemplo admirável de trabalho, de energia, de coragem moral e até de sacrifício. Ninguem o excede na noção e no respeito pela dignidade profissional. O seu conceito de honra é uma lição proveitosa e nobre. Os seus próprios adversários políticos se não concordam com as suas idéas, sempre servidas e defendidas com a mais alta sinceridade, não podem todavia, de ânimo leve, dirigir-lhe insinuações injustas à inteireza do seu carácter de bom português à antiga.

Damos, em seguida, um resumo da sua extraordinária actividade profissional.

Nascido a 30 de Maio de 1855, terminou em 1876 o curso de Engenharia Militar, saindo classificado com o n.º 1 do seu curso.

De 1877 a 1881 serviu na Inspecção de Engenharia Militar de Évora e em 1881 foi requisitado para a Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos.

Em 10 de Setembro de 1890 foi nomeado Adjunto do Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Em Agosto de 1899 foi nomeado vogal secretário do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado criado por lei de 14 de Julho de 1899, lugar de que pediu a demissão em Janeiro de 1911. Foi então nomeado inspector geral técnico da Companhia dos Caminhos de Ferro de Salamanca e Fronteira, lugar que foi transformado no de Representante em Portugal da Companhia do Oeste de Espanha.

Em 1912 foi servir nas linhas do Vale do Vouga, primeiro como engenheiro consultivo e depois como inspector técnico.

Desde 1918 foi vogal representante da Companhia na Junta Consultiva de Caminhos de Ferro e no Conselho Superior que lhe sucedeu até 1935.

É desde 1912 engenheiro consultivo da Sociedade Estoril.

* * *

Ao ilustre engenheiro e nosso querido Director todos quantos trabalham na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresentam, efusivamente, os seus melhores cumprimentos de felicitações.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

REDACÇÃO

Em virtude dos seus muitos afazeres profissionais, deixa, desde hoje, de fazer parte do corpo redatorial da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o nosso presado amigo sr. Octávio Cardoso Pereira, que durante seis anos exerceu com bastante brilho e proficiência o cargo de secretário, lugar que passa a ser desempenhado pelo ilustre escritor sr. Américo F. Lamares.

Viagens e Transportes

Companhia da Beira Alta

Continua ainda em vigor durante o mês de Setembro corrente a circulação dos seguintes combóios da Companhia da Beira Alta com as respectivas marchas:

Combóio N.º 32 — Tranvia (1.ª e 3.ª classes). — Partidas de Pampilhosa, 6.15; Silvã, 6.24; Enxofães, 6.29; Murtede, 6.34; Cordinhã, 6.37; Cantanhede, 6.46; Limede, 6.54; Arazede, 7.01; Bebedouro, 7.06; Liceia, 7.13; Santana-Ferreira, 7.26; Costeira, 7.34; Alhadas, 7.40; Carvalhal, 7.46; chegada a Figueira da Foz, 7.55.

Combóio N.º 13 — Onibus-Expresso (1.ª 2.ª e 3.ª classes). — Partidas de Figueira da Foz, 11.05; Alhadas, 11.18; Santana-Ferreira, 11.28; Arazede, 11.42; Cantanhede, 11.53; chegada a Pampilhosa às 12.09.

Os referidos combóios são de grande vantagem para o público, porquanto o n.º 32 pode ser utilizado pelas pessoas do ramal que trabalhem na Figueira da Foz ou que necessitem de vender os seus produtos no mercado da mesma cidade, podendo êstes regressar pelo combóio n.º 13.

O combóio n.º 13 pode ser utilizado pelos passageiros que do Ramal de Figueira se destinem à Beira ou ao Norte de Pampilhosa, pois liga em Pampilhosa com o n.º 3 de Beira Alta e com o rápido n.º 51 de Lisboa ao Pôrto.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

Ramal de Leixões — Combóios n.ºs 101, 104, 106 e 161 — Modificadas as suas marchas, conforme o horário a seguir indicado:

Combóios n.ºs 101 e 161 — Pôrto-Trindade, partida, respectivamente, 0.30, 23.15; Av. França (ap.), 0.34, 23.19; Francos, 0.36, 23.21; Ramalde, 0.38, 23.23; Circunvalação, 0.40, 23.25; Senhora da Hora (cheg.) 0.42, 23.26; (part.) 0.42, 23.27; Vilarinha, 0.47, 23.33; Prado, 0.50, 23.35; Senhor do Padrão, 0.51, 23.37; Matozinhos (cheg.) 0.53, 23.39.

Combóios n.ºs 104 e 106 — Matozinhos, partida, respectivamente, 1.00, 23.45; Senhor do Padrão, 1.01, 23.46; Prado, 1.02, 23.47; Vilarinha, 23.50; Real, 23.53; Senhora da Hora, (cheg.) 1.11, 23.57; (part.) 1.13, 23.59; Circunvalação, 1.15, 0.01; Ramalde, 1.17, 0.03; Francos, 1.19, 0.04; Av. França, 1.22, 0.05; Pôrto-Trindade (cheg.) 1.26, 0.09.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Linha do Vale do Corgo — Previne-se o público que a circulação dos combóios Rápidos n.ºs 151 e 152, que devia terminar em 30 do corrente, é prorrogada até 20 de Outubro p. futuro.

Vida Ferroviária

COMPANHIA PORTUGUESA

Foi exonerado do lugar de Comissário do Govêrno junto da Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, o sr. dr. Mário de Figueiredo e nomeado para o mesmo lugar o sr. dr. Fernando de Andrade Pires de Lima.

COMPANHIA DA BEIRA ALTA

Por resolução da maioria do «Comité» de Paris e por não ser possível no momento presente reünir na capital francesa, realizou-se em Lisboa, sob a presidência do sr. dr. António Centeno secretariado pelo sr. Alfredo Augusto Ferreira, a assembleia geral dos obrigacionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, para eleição de dois gerentes para as vagas existentes.

Durante a assembleia usaram da palavra vários obrigacionistas, tendo, no final sido eleitos para a vaga no Conselho de Administração, o sr. dr. José António Marques e para a do «Comité» de Paris o sr. Charles Effig.

Assistiram aos trabalhos os srs. engenheiro Esmeraldo de Carvalhais e David Pestana, respectivamente, Comissário do Govêrno e Comissário do Govêrno Adjunto.

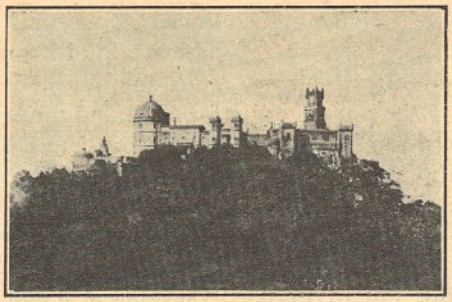
CORPOS DE BOMBEIROS NAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS

Devem começar a funcionar vários corpos de bombeiros recrutados entre empregados da C. P. que, munidos de extintores de incêndios, ficarão aptos a prestar socorros nas estações de caminhos de ferro.

Esta medida baseia-se no facto de se avolumarem, ultimamente, os casos de incêndio, em vagões de carvão vegetal, palhas, motores, etc., evitando-se, assim com esta inteligente medida, demoras prejudiciais na extinção dos primeiros indícios de fôgo. As estações designadas para guarnecimento de tais corpos de bombeiros são, entre outras, as de Braço de Prata, Alcântara-Mar, Alcântara-Terra e Entroncamento.

TENENTE CARLOS RODRIGUES

Passou ontem mais um aniversário o nosso estimado assinante e amigo sr. tenente Carlos Rodrigues, um dos oficiais mais valentes que constituem o Exército Português. Velho companheiro da Grande Guerra daqui lhe enviamos o nosso cartão de felicitações, extensivo a sua família.



SINTRA — Palácio da Pena

SINTRA

e os seus problemas

Por REBELO DE BETTENCOURT

EM Sintra, temos que ver dois problemas: um, que diz respeito às suas possibilidades como centro de turismo, outro, que engloba tôdas as necessidades, tôdas as aspirações dum Concelho, dos mais importantes, pelo número da sua população e riqueza agrícola, do Distrito de Lisboa.

Terra de encanto inigualável, Sintra que vem sendo celebrada, desde há séculos, em várias literaturas e em quadros de pintores e desenhadores nacionais e estrangeiros, como um dos recantos mais belos do mundo; esta Sintra, que foi residência de reis e príncipes; esta Sintra encantadora que Lord Byron, no «Child Harold», imortalizou com a designação de eden incomparável, deixou de ocupar, desde há muito, o primeiro lugar como estância de turismo. Por várias vezes, a imprensa regional, pela pena de seus principais colaboradores, se tem referido, com estranhesa, ao facto. Individualidades, das mais distintas, em depoïmentos notáveis, têm estudado o problema, sob vários dos seus aspectos, e apresentado, com inteligência e larga visão, alguns alvitres.

Com efeito, é para estranhar que uma estância como esta, que se notabiliza pela amenidade do clima, pelo pitoresco das païsagens e pelo valor dos seus monumentos, tenha descido, sob o ponto de vista turístico, para plano secundário. No país, nenhuma outra terra excede em beleza Sintra e seus arredores e, no entanto, outros centros de turismo, menos favorecidos pela Natureza, têm-lhe tirado a freqüência e a preferência. De que carece a região, para que ocupe, de novo, o primeiro lugar como centro de turismo? O que é que falta em Sintra para que volte a ser largamente freqüentada? O jôgo será, efectivamente, aconselhável como meio de atracção? Ou é a carência de um hotel moderno um dos

motivos do desinterêsse dos turistas mais exigentes?

Pensou-se, em tempos, em interessar no assunto a Estoril Plage. Esboçou-se um plano de realizações e perfilhou-se a idea, na verdade digna de carinho, de se constituir o triângulo turístico: Estoril, Sintra, Praia das Maçãs. Mas se a idea, por um lado, em determinados sectores, despertou entusiasmo, por outro lado, em diversos grupos, suscitou exigências, as quais a Estoril Plage não quiz aceitar, por exageradas. O Casino de Sintra fechou e não sabemos que destino vai ter. E não se construiu um hotel de primeira classe, nem se procedeu, como se pretendia, a alguns melhoramentos. E nem sequer se reuniram, para uma acção conjunta, os valores e as dedicações dispersas. E as boas intenções, por isso, não foram compreendidas e aproveitadas. E, por isso, certos elementos, que podem prestar serviços úteis à terra, têm sido injustamente hostilizados.

Sem unidade, sem verdadeiro espírito bairrista, nenhuma terra pode progredir. Sob o ponto de vista turístico há muito que fazer em Sintra. O que ela tem de mais belo pertence à Natureza e ao passado. É pouco, muito pouco mesmo o que constitue património do presente.

Sintra tem tido homens que a têm servido com carinho, com sacrifício mesmo. E de entre os que têm posto a sua dedicação ao serviço da terra lembramos, agora, gostosamente, o nome de Camilo Farinhas. Êste, sob o ponto de vista industrial. Sob o ponto de vista cultural, temos que render homenagens a Francisco Simões Costa, que ofereceu à Câmara Municipal uma rica Camiliana, considerada, pelos bibliófilos, a mais completa que se encontra.

São dois nomes, entre muitos. São dois exemplos, entre dezenas. Ah! o que não farão os sintrenses quando, por amor da terra, congregarem as suas fôrças, quando elaborarem um plano de acção comum, quando, enfim, as fôrças vivas do concelho, os homens de iniciativa e boa vontade, todos aqueles homens de que a região precisa, souberem colocar acima dos seus interesses pessoais os interesses supremos da colectividade, quando, também, derem a sua colaboração às fôrças, às instituïções oficiais, lealmente! Quem não sabe servir e obedecer, não sabe também mandar e orientar. E mandar com isenção, é, afinal, uma maneira de servir.

Sintra é um problema vasto, complexo, sob o ponto de vista turístico. Mas a sua vastidão e a sua complexidade serão diminuidas quando os homens se reünirem, quando o espírito bairrista fôr, na verdade, uma fôrça coesiva e não um sentimento de dispersão. Nem tudo as Câmaras e as estâncias oficiais podem fazer. Aos particulares cabe também uma grande missão.

No *Diário da Manhã*, de 21 de Maio de 1940, acabamos de ler agora mesmo estas palavras, que, textualmente, transcrevemos:

«Sintra, só depois do 28 de Maio começou a conhecer o quanto era merecedora de carinhos e cuidados, pois que, até aí, nunca teve quem a tratasse e dela se ocupasse, para a tornar verdadeiramente digna do lugar que deve ter como ponto capital de turismo, que o é na verdadeira acepção da palavra».

E ainda nêsse jornal se diz, ao enumerar uma grande série de melhoramentos, que foram as Câmaras, saídas da revolução de 28 de Maio, que lhe deram o primeiro impulso.

As estradas encontravam-se em lastimoso estado, e tiveram, por êsse facto, de ser reconstruidas; as ruas foram reparadas; o problema da água foi resolvido com a construção de 28 chafarises novos em várias localidades, tendo-se procedido também ao estudo hidro-geológico da Serra de Sintra, e estudado, ao mesmo tempo, a remodelação de abastecimento não só da vila mas, igualmente, de Eguaria, de Colares, de Almoçageme, de Monte Banzão e Praia das Maçãs; construiram-se colectores, fossas e canos de esgôto; fizeram-se instalações de luz eléctrica em várias localida-

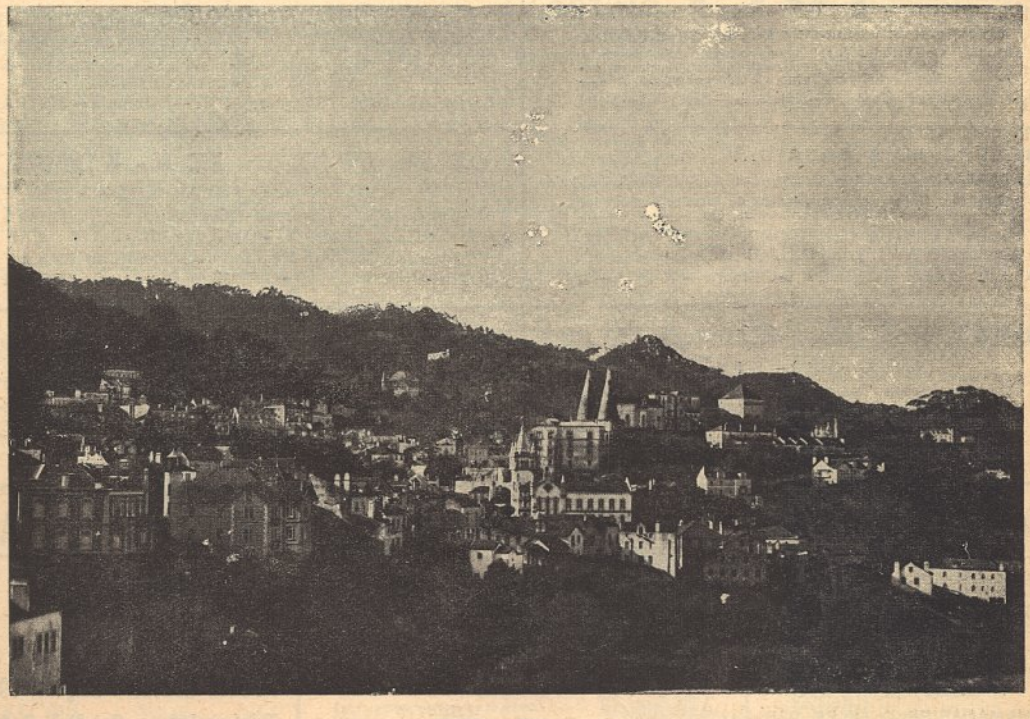
des, tendo sido ampliada, até de manhã, a iluminação de tôda a formosa vila.

No que diz respeito à instrução, as Câmaras desenvolveram também uma grande actividade, tendo reparado interna e externamente vários edifícios escolares, e melhorado os seus respectivos mobiliários didácticos.

Com o empréstimo de 760 contos, a Câmara realizou importantes melhoramentos no Palácio do Parque Municipal, onde se encontram já instalados o Museu e a Biblioteca, na qual já foi encorporada, em sala especial, a notável Camiliana oferecida pelo sr. Simões Costa, e construiram-se naquêle parque novos arruamentos.

As obras de grande envergadura não podem ser realizadas de um momento para o outro, e os erros, vindo do passado, não se corrigem facilmente. Torna-se, por isso, muitas vezes, ingrata a missão dos que ocupam, nas administrações locais, lugares de comando e responsabilidade.

Dois distintos oficiais do exército, os srs. capitães João de Sousa Soares e Américo dos Santos, estão, de há tempos, à frente dos destinos da formosa região, o primeiro como presidente da Comissão Administrativa do Município e o segundo como Administrador do Concelho. Da simpatia que conquistaram, pela acção que, com aplauso geral, vêm desenvolvendo, tiveram ambos, recentemente, duas demonstrações, excepcionalmente entusiásticas, com os banquetes que lhes foram oferecidos em Lisboa e em Sintra. Nos discursos com que foram saüdados, não se deu, apenas, relêvo às suas qualidades pessoais, exaltou-se igualmente a política nacionalista e regional, sem a qual Sintra não poderá acompanhar o ritmo acelerado com que se procede ao renascimento do país. A política regional, se não tiver a orientá-la e a agrupá-la uma grande consciência bairrista, nunca será uma fôrça coesiva. Felizmente, os sintrenses já começaram a compreender melhor êsse sentimento bairrista, que fará integrar, novamente, Sintra no seu papel de grande centro turístico de Portugal.



SINTRA — Vista geral

Sacor

Sociedade Anónima Concessionária da Refinação de PETRÓLEOS em PORTUGAL

S. A. R. L.

Capital 15.000.000 de Escudos

REFINARIA LISBOA
(Casal das Rôlas — Cabo Ruivo)

Sede: LISBOA -- Rua do Alecrim, 57
Telegramas: SACOR—LISBOA
Telefones: 2 8035 a 2 8039

JOSÉ DOS SANTOS LIMA
RUA CONSIGLIERI PEDROSO, 24
OS MAIS MODERNOS E COMODOS AUTOMÓVEIS DE ALUGUER
OS AUTOMÓVEIS DE
José dos Santos Lima
ESTÃO EM SERVIÇO PERMANENTE NA
PRAÇA DE SINTRA
Garage e residência, Telefone 67

Jacinto Lopes Baeta, F.os, L.da
DEPÓSITO DE FARINHAS, SEMEAS, MASSAS, MERCEARIAS, CEREAIS, LEGUMES E PALHA ENFARDADA
Avenida Heliodoro Salgado
ESTEFANIA—SINTRA
Telefone 150

OURIVESARIA E RELOJOARIA DE IVO DOS SANTOS
COMPRA-SE E VENDE-SE OURO, PRATA E PLATINA
Relógios afiançados por 2 anos — Nêste estabelecimento encontra-se um variado sortimento de artigos de ourivesaria próprios para brindes e adornos pessoais
2, R. Dr. Alfredo Costa, 4—Estefânia—SINTRA—Telef. 83

Alfaiataria Estefânia
DE ARTUR A. RODRIGUES (MERCADOR)
Execução rápida e perfeita de todos os trabalhos, pelos últimos figurinos e aos melhores preços. Fatos prontos a vestir. Sobretudos. Calças. Grande sortido de fazendas nacionais e estrangeiras
VENDAS A PRESTAÇÕES
Largo Afonso de Albuquerque, 37 — Estefânia — SINTRA

SEMPRE MAIS BARATO...
Na DROGARIA SIMÕES - Sucessores: A. CUNHA & C.a, L.da
Drogas e tintas, ferragens, louças de esmalte e aluminio, talheres, perfumarias, etc.
Sede — AVENIDA HELIODORO SALGADO, 22-C
Armazém: AVENIDA HELIODORO SALGADO, 25
A melhor casa no género em Sintra — Telef. 79 — SINTRA

CAFE ELITE
Bar Restaurante
Serviço à carta — Mariscos — Esmerado serviço de CHÁ
TEA ROOM—COKTAIL BAR
Avenida Miguel Bombarda — Telefone 222
ESTEFANIA SINTRA

HOTEL COSTA
(Nova Gerência) — SINTRA
O melhor situado - Máximo conforto - Excelentes quartos — Recomendado pelo Automovel Clube de Portugal e pela S. P. P. - Classificado em 2.ª classe pelo Conselho Nacional de Turismo — COSINHA À FRANCESA
Telefone 23—SINTRA

TABACARIA E CERVEJARIA BIJOU
DE JOSÉ MARTINS
SINTRA—Estefânia—(Em frente da Est. do Cam. de Ferro)—Tel. 127
Vinhos engarrafados de Pasto e Colares, Licores, Pôrto, Madeira, Champagne. Tabacos nacionais e estrangeiros. Bôlos, dôces e queijadas das mais acreditadas marcas. Postais ilustrados e artigos de Papelaria. Esta casa tem frigorifico próprio
PREÇOS SEM COMPETENCIA

José António Vilela
COM
LOJA DE SOLA E CABEDAIS — PELARIAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS — SEMPRE — OS MINIMOS PREÇOS
3, Av. D. Francisco d'Almeida, 3
Estefânia — SINTRA
CHAMADAS PELO TELEF. 238

OLIVIA COSTA
VENDEDORA DE OVOS E FRUTAS
RESIDENCIA:
Avenida Heliodoro Salgado, 19
Telefone 165 SINTRA

Hotel Central
SINTRA—PORTUGAL
Praça da República
(Em frente do Palácio Nacional) **Telefone 63**
AQUECIMENTO CENTRAL
PROPRIETÁRIO **ANTÓNIO DE JESUS RAIO**
SERVIÇO DE PRIMEIRA ORDEM
«Appartements» confortáveis e cuidados
Magnífica vista de terra e mar
Almoços e jantares à mesa redonda e reservada
PREÇOS MODERADOS
Recomenda-se êste HOTEL aos senhores estrangeiros que visitam esta deliciosa vila
Fala-se Francês **Fala-se Inglês**

Aguas de Sintra, L.da
Concessionária das Aguas Municipais da Serra de Sintra—AGUA DA FONTE DA SABUGA—A melhor água de mesa—Medalha de oiro da Grande Exposição Industrial Portuguesa, 1925-55—Laranjada natural SABUGA e os mais finos refrigerantes premiados com medalha de oiro na Exposição Regional de Oeiras, 1956

Sede: RUA JOÃO DE DEUS, 6
Fábrica: T. JOÃO DE DEUS, 11-19
SINTRA—Telefone 88

TALHO E SALCHICHARIA
DE
REIS & FELIX
20, PRAÇA DA REPÚBLICA, 22
SINTRA

OFICINA DE SERRALHEIRO DE
Laurentino da Silva Pacheco
Executam-se todos os trabalhos de construção civil, assim como estufas para jardins e ferramentas agrícolas — Fabrico especial em fogões — Reparação de bombas e encanamentos
Rua Consiglieri Pedroso, 11—SINTRA

PROCURADORIA FISCAL E ADMINISTRATIVA
DE
ANTÓNIO SOARES RIBEIRO
SINTRA—Rua Dr. Alfredo Costa, 32—Telef. 117
TRATA DE TODOS OS ASSUNTOS REFERENTES
— : : — A DIVERSAS REPARTIÇÕES — : : —
COMPRA E VENDE PROPRIEDADES

PADARIA
TAVARES & ALEIXO
Pão Saloio, Fino, de Viena, Bijou, de Fôrma, etc. Pão integral. ENTREGAS AOS DOMICILIOS. Esmerado fabrico
PRAÇA DA REPÚBLICA, 24—Vila—SINTRA

João Alexandre Duarte & Filho
Mercearia fina — Carnes Fumadas
Azeites de Santarém—Lagar próprio
RUA DR. ALFREDO COSTA, 6 A 14
Telefone 83 **SINTRA**

PASTELARIA, CONFEITARIA, LEITARIA,
ESPECIALIDADE EM CHÁ E CAFÉ
A PREVIDENTE
DE **A. A. SOARES**
Largo Doutor Gregório d'Almeida (Em frente do hospital)
Telefone 90 **SINTRA**

VIUVA NEVES & FILHO
FABRICA DAS VERDADEIRAS QUEIJADAS DA SAPA
12, Rua Elias Garcia, 14 (Antiga Est. da Vila Estefania)
SUCURSAL DE VENDA **Praça da República, 2**
(Frente ao Palácio Nacional) — **SINTRA**
Vendem-se em Lisboa as verdadeiras queijadas da **SAPA** nas principais casas — Marca registada — Fabrico especial para exportação

Antiga Casa **VINTEMZINHO**
(Fundada em 1891 A mais antiga neste genero em Sintra
Calçada da Pendôa, 6 e 8 (Próximo da Praça da República)
VINHOS—COMIDAS—TABACOS
Há 48 anos que esta casa marca pela qualidade dos seus artigos, mantendo inalteràvelmente os magnificos vinhos da região da Carvoeira (tintos e brancos), assim como aguardentes, abafado, moscatel e vinhos de Colares, engarrafados. Comidas a preços módicos. Fornecem-se almoços e jantares para fóra, como também para excursões. E' a única casa com êste nome em SINTRA

Hotel de Inglaterra
O mais bem situado e o mais próximo do Casino do Estoril. — Inaugurado recentemente com todo o confôrto moderno. Aquecimento e água corrente quente e fria em todos os quartos
DIÁRIAS DESDE 35$00
ASCENSOR PARA TODOS OS ANDARES
ESTORIL Telefone: 161 PORTUGAL

HOTEL MIRAMAR
MONTE ESTORIL
ELEVADOR
Agua quente e fria em todos os aposentos
AQUECIMENTO CENTRAL, ETC.
AMERICAN BAR
TELE { fones 10 e 146 / gramas MIRAMAR } ESTORIL

A Amadora

pela sua importancia comercial e industrial pode equiparar-se ás mais florescentes vilas do país

A Amadora é uma das mais lindas vilas da linha de Sintra que de há muito conquistou legítimos foros. O esfôrço admirável da sua actividade, como centro industrial e comercial de movimento intenso, pode equiparar-se às principais vilas do país. A indústria nacional tem ali uma representação das mais brilhantes. O seu comércio alarga-se de dia para dia, as suas escolas e corporações movimentam-se duma maneira assombrosa, que enche de alegria todos os habitantes da velha aldeia.

A Amadora, já conhecida como terra progressiva, que assegura o maior número de passageiros à linha do Caminho de Ferro de Lisboa a Sintra, é um lugar de grande beleza e ressalta pelo seu pitoresco atraente. Não lhe falta energia para marchar na vanguarda das mais progressivas e interessantes terras do país. Não lhe faltam boas vontades orientadas com acêrto, servidas por desinterêsses lealíssimos, motivo por que se tem desenvolvido imenso. Os seus arruamentos são de óptimo piso. Possui um lindo jardim, um mercado amplo e arejado, de recente construção, e um cinema elegantíssimo, montado com todos os requisitos, que rivaliza com os melhores salões cinematográficos de Lisboa e dá espectáculos interessantes, de geral agrado, pelas mais reputadas companhias da capital. No Salão dos Recreios Desportivos, fundado pela firma Santos Matos & C.ª, têm-se realizado também magníficas sessões de arte, sendo dignos de referência os seus recintos para jogos ao ar livre, «tennis» e patinagem. Tudo isto representa um esfôrço inteligente e simpático, de que se conclui o facto evidente da Amadora ter encontrado em diversos elementos o seu mais forte esteio de progresso e uns batalhadores valiosíssimos, que muito têm contribuído para o seu engrandecimento.

A beleza da Amadora existe nos seus modernos estabelecimentos, nos seus campos cheios de verdes luminosos e claros, no encanto do seu verão e do seu inverno.

A vila da Amadora, não sendo nenhuma terra desconhecida, tem condições para se desenvolver cada vez mais, pois tem muito por onde. Os seus homens têm trabalhado para que o constante progresso da localidade seja um facto, mas a sua acção renovadora bem merece o auxílio e o carinho de todos, e, muito especialmente, a ajuda do Estado.

QUELUZ

e o seu histórico e romântico Palácio

Por F. G.

QUELUZ é uma das mais lindas povoações do concelho de Sintra, muito pitoresca, com campos cheios de arvoredo e bastante férteis. As necessidades dos seus habitantes, bons e simples, têm sido satisfeitas com grande aplauso dos beneficiados. Essa obra lá está traduzida em importantes melhoramentos públicos que abrangem todos os sectores da freguesia — atestando os processos criteriosos da Câmara Municipal de Sintra na distribuïção de melhorias a tôdas as povoações do concelho.

Ninguém desconhece ainda o valor desta importante vila como uma das mais florescentes células do turismo. Neste sentido, utilíssima tem sido, como obra de propaganda, atraente e sugestiva, e como colaboração eloqüente e prestimosa ajustada ao progresso de Queluz, a acção do Govêrno, ao qual não podemos deixar de regatear louvores por ter, recentemente, mandado reconstruir o Palácio Nacional — o velho e histórico edifício que um pavoroso incêndio destruiu em 1934. Quando, há dias, ali estivemos de visita, tivemos ocasião de reconhecer, com o maior júbilo, a perícia e a felicidade com que se procedeu às restaurações. Realizou-se obra notável. Fez-se ressuscitar das próprias cinzas o romântico palácio, onde se atearam tantas lutas e intrigas, onde ocorreram tantos episódios cheios de alegria ou de lágrimas, onde, enfim, numa série incomparável de dramas históricos, se agitaram os nossos mais tormentosos reinados.

Tudo quanto se vê no Palácio Nacional de Queluz apresenta um conjunto admirável. Há azulejos antigos que, ora esmaltados e de oiro fulvo, ora nas suas côres doiradas e de «grande fogo», representam diferentes fantasias e as quatro estações do ano. A Sala dos Embaixadores que também se pode denominar dos Serenins tem uma opulência digna dos antigos beija-mãos festivos. As suas portas abrem sôbre os jardins, na fachada das cerimónias; o seu lustre, que é entre todos os do Palácio um dos cinco primitivos, rebrilha de mocidade; nas molduras das paredes, nas suas largas portas envidraçadas, nas duas cadeiras que, a cada extremo, se erguem sob os doceis de colunas oitavadas, revestidas de espelhos, os trabalhos de talha são notáveis; o tecto, ornamentado com 43 paineis é dum grande valor artístico: representa um serenim na côrte de Josefina.

E' impossível descrever em meia dúzia de linhas o que se restaurou, desde a sala do Saternim, onde avulta o famoso retrato de D. Miguel, de Ender, até ao salão do trono. Esta parte, que foi poupada pelo fogo, encontrava-se tão arruïnada pelo tempo, que se podia considerar perdida. O trabalho de reconstituïção foi prodigioso. Revestiram-se as paredes de sedas e damascos, adquiriram-se velhos lustres de cristais, colocaram-se espelhos, recompuzeram-se os frescos dos lambris, soalhos, tectos; enfim, criou-se o ambiente de há séculos, numa evocação de garridice galante. Na Sala de Música, da qual um dos la-

dos foi alargado numa airosa concavidade, vêm-se admiráveis talhas doiradas, permitindo o seu actual ambiente evocar as glórias musicais de outros tempos. A Sala do Trono voltou também ao seu fausto e à sua imponência decorativa.

Na capela do majestoso Palácio obraram-se verdadeiras maravilhas. Onde estava um banalíssimo altar ergue-se agora um admirável púlpito, tendo sido harmonizados com o estilo do côro os capiteis das colunas que o sustentam.

Os jardins apresentam um efeito surpreendente, sobretudo o jardim Neptuno que foi desaterrado até ao piso primitivo, rebaixando-se ao mesmo tempo tôdas as sebes de buxo e com tanta perícia êste trabalho foi realizado que o êxito destas transplantações foi completo. No parque colocaram-se novos bancos de pedra, taças e fontes, recompuzeram-se jogos de água e repovoaram-se os pomares e o roseiral, enriquecendo a moldura do Palácio de maneira a valorizar o conjunto formoso, belíssimo e empolgante dêste velho edifício histórico, cujas dificuldades de reconstrução foram vencidas pela competência de meia dúzia de artistas: o arquitecto sr. Guilherme Rebelo de Andrade, os engenheiros srs. Leal de Faria e Marquês de Abrantes, o pintor Fernando Mardel e o chefe de entalhadores José Marcos.

Com todo o esplendor antigo, que readquiriu, o Palácio Nacional de Queluz é uma das grandes maravilhas do concelho de Sintra e quiçá de Portugal.

CENTRO COMERCIAL DE TELEFONE 35

FERREIRAS & VARANDA, L.DA

Rua Alfredo Keil, 11 a 29 — Rua Elias Garcia, 189 a 195 — AMADORA

Celeiro, Mercearia, Padaria, Cervejaria, Vinhos, Louças, Vidros, Drogaria, Perfumaria, Ferragens, Carvoaria, Ferros, Aços, Artigos de Electricidade, Artigos Galvanizados, Estância de madeira em tôdas as qualidades, Materiais de Construcção

VENDAS POR GROSSO E A RETALHO

Agentes Bancários — Sub-Agentes da Vacuum — Agentes de Companhias de Seguros

FARMACIA CAVACA

UMA DAS MAIS ANTIGAS FARMÁCIAS DA AMADORA

ESPECIALIDADES FARMACEUTICAS

Rua Elias Garcia, 209-211—AMADORA

JOÃO FILIPE ABELHA

Agente de: Máquinas de Costura MUNDLOS
Receptores de T. S. F. PHILIPS

CANDIEIROS, MATERIAL ELÉCTRICO, CALÇADO, ETC.

Rua Elias Garcia, 46—Tel. 46—QUELUZ

PENSÃO QUELUZ

ESMERADO SERVIÇO DE COSINHA—ÓTIMAS INSTALAÇÕES
ESPLENDIDA SITUAÇÃO — QUARTOS AMPLOS — GARAGE

Uma das melhores da linha de SINTRA

QUE OFERECE O MÁXIMO CONFORTO E AS MELHORES COMODIDADES

ACEITAM-SE EXCURSÕES — ABERTA TODO O ANO

Rua Vieitas Costa, 7-9-11 — QUELUZ

A TRASMONTANA

DE

ROQUE REBELO DA ROCHA

Casa de Pasto – Cervejaria – Pastelaria – Café
Bilhares Vinhos do Pôrto e da Madeira
Champagnes – Águas Minerais e Tabacos

MESAS AO AR LIVRE / ABERTO ATÉ ÁS 2 HORAS

Avenida António Enes, 4, 6 e 8 — Telefone 56

QUELUZ

Aspecto da fachada das oficinas do sr. Artur Pereira Simões

Auto-Mecânica

DE

ARTUR PEREIRA SIMÕES

SUB-AGENTE DA "ATLANTIC"

Gazolina – Óleos – Petróleo – Lubrificantes
Baterias – Acessórios – Pneus e Camaras d'Ar – Reparações de Automóveis e Camions a gasolina e óleos pesados, Bombas e Motores – Soldadura a Autogénio – Fabrico especial de semi-eixos e cementação de todas as peças pelos processos mais modernos – Construção aperfeiçoada de gazogénios – Fundição de Bronze, Ferraria e Torneiro

TELEFONE 86 = QUELUZ

Manuel Gonçalves Carreira

ESTANCIA DE MADEIRAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS E TODOS OS MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Rua Elias Garcia, 14

MINA VELHA — Telefone n.º 27 — QUELUZ

AUGUSTO FERREIRA DA SILVA BRANCO

COM

OFICINA METALÚRGICA

E

SOLDADURAS A AUTO-GÉNIO

Rua Vasco da Gama, 1 — QUELUZ

CAPELISTA MODERNA de OLIVIA PINTO SEQUEIRA

Especialidade em roupas brancas confeccionadas para senhoras, homem e crianças – Retrosaria, Calçado, Riscado, Panos, etc. Não comprem noutro estabelecimento sem consultar os preços desta casa. / PREÇOS SEM COMPETÊNCIA

Rua Elias Garcia, 31 (à Mina Velha) — QUELUZ

TALHO E SALSICHARIA

DE HENRIQUE FRANCISCO DA SILVA

CARNE DE PORCO, VACA, VITELA E CARNEIRO

RUA DA REPÚBLICA, 68 — QUELUZ

Tele { fone 42 — QUELUZ
gramas CUNHA, L.DA

Correspondentes dos Bancos
BORGES & IRMÃO
LISBOA & AÇORES

Casa António Francisco da Cunha, L.da

ARMAZENISTAS DE VINHOS E SEUS DERIVADOS

V. Ex.ª deseja adquirir os melhores vinhos? — Faça os seus pedidos a esta casa por ser uma das que mantem sempre no mercado as melhores qualidades de vinho tinto e seus derivados. — Com camionetes próprias, distribuïção rápida e pessoal habilitado. — COMPRAR nesta casa é ter a certeza de adquirir os MELHORES VINHOS

SAPATARIA SILVA

FORNECEDOR DA COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DOS ARMAZENS GRANDELLA

Encarrega-se de todos os trabalhos pertencentes à sua arte
A PREÇOS REDUZIDOS

Rua Elias Garcia — QUELUZ

ARMAZEM e ESCRITÓRIO:
Avenida António Enes, 24 a 30 — QUELUZ

Os nossos mortos

CAPITÃO BELMIRO AUGUSTO VIEIRA FERNANDES

Faleceu no dia 14 do mês findo em Lisboa, o capitão de Infantaria, na situação de reserva, Belmiro Augusto Vieira Fernandes, natural de Lagos.

Belmiro Fernandes, após o 28 de Maio, foi nomeado Administrador do Concelho de Sintra, lugar onde se conservou muito tempo até pouco depois do falecimento de seu cunhado, o coronel João Luís de Moura, que foi Governador Civil de Lisboa. Ocupou também durante muito tempo o lugar de Presidente da Câmara do mesmo Concelho, e, então, não lhe faltavam amigos dos conhecidos por «conveniências». Quem escreve estas linhas lembra um caso curioso por nele ter tomado parte activa.

Capitão Belmiro Fernandes

Um conhecido lavrador da linha do Oeste tinha qualquer questão com o matadouro de Sintra e solicitou a intervenção de determinada pessoa para que junto do capitão Belmiro conseguisse não ser punido. Depois de muitos trabalhos foi o lavrador condenado (particularmente) a dar uma rês para o hospital local.

O homenzinho ficou satisfeitíssimo e agradeceu reconhecidamente (isto sem ofertas de qualquer espécie).

Pois quando o capitão Belmiro deixou o cargo de Administrador de Concelho o bom do lavrador encontra a pessoa a quem fez o pedido e diz: «então lá se foi embora aquele patife». E são assim os homens; esquecem-se depressa das pessoas, só tendo em conta os «seus interêsses». E lá por Sintra há muito disto.

* * *

Ao funeral do capitão Belmiro Vieira Fernandes compareceram onze pessoas: 6 senhoras, 3 oficiais do exército, o enteado e Carlos d'Ornelas que representou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro.*

D. MARIA DAS NEVES MAYER

No dia 2 do corrente mês faleceu, em Muge, a sr.ª D. Maria das Neves Mayer, estremosa mãi do sr. José Mayer, conceituado comerciante de Lisboa, e nosso querido amigo; das senhoras D. Maria Mayer Raposo, D. Lucinda Mayer Gonçalves, D. Maria Luiza Mayer Dionísio Palhavã de Almeida e do sr. Vital Mayer.

A veneranda senhora era muito estimada pelas suas qualidades e virtudes e deixou profundo pesar em quantos a conheceram e participaram da sua bondade e do seu acolhimento generoso e fidalgo. O funeral, que foi muito concorrido, constituiu uma comovente demonstração de pesar e de saüdade por parte das numerosas pessoas que a acompanharam à sua última morada. Jaz em jazigo de família no cemitério da vila de Muge.

No funeral, encorporaram-se organizações de tôda a espécie e quási todos os moradores de Muge e arredores. Dirigiu o funeral o nosso Director, sr. Carlos d'Ornelas.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta a toda a família e em especial a José Mayer sentidos pêsames.

CAPITÃO FARIA E MAIA DA CUNHA

Em Ponta Delgada (Açores) faleceu recentemente o capitão de infantaria Luís Machado Faria e Maia da Cunha, de 50 anos, casado com a sr.ª D. Eduarda de Miranda Faria e Maia da Cunha.

O capitão Faria e Maia da Cunha era um oficial muito distinto que fez parte do Corpo Expedicionário Português a França para onde embarcou a 28 de Agosto de 1918, regressando à metrópole em 1 de Maio de 1919.

Era condecorado com as medalhas da Victória; Medalha Comemorativa de Ponta Delgada «Defesa Marítima»; Medalha Comemorativa das Campanhas do Exército Português «França 1917-1918» e Grau de Oficial da Ordem Militar de Aviz. Foi também em Ponta Delgada no meio micaelense figura marcante, tendo sido presidente da Câmara e da Junta Geral, comissário de Polícia e governador civil e actualmente era delegado da Junta Nacional de Frutas junto do Grémio dos Exportadores de Frutas e Produtos Hortículas da Ilha de S. Miguel.

Capitão Luís Faria e Maia da Cunha

A' família enlutada apresenta a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o seu cartão de pêsames.

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Govêrno», n.º 180, II série, de 5 de Agosto, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, de 29 do corrente, o 1.º aditamento à tarifa especial n.º 7, passageiros, pelo qual são incluídos no capítulo II da mesma tarifa os grupos de filiados da Mocidade Portuguesa, conforme projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Govêrno» n.º 183, II série, de 8 de Agosto, publica o seguinte:

Por despacho de 3 de Agosto de 1940:

António Pereira Pinto Bravo, arquitecto de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Govêrno» n.º 185, II série, de 10 de Agosto, publica o seguinte:

Por despacho de 5 do corrente mês:

Carlos de Castro Pereira Pais, engenheiro mecânico de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Govêrno» n.º 187, II série, de 13 de Agosto, publica o seguinte:

Por portaria de 1 do corrente, visada pelo Tribunal de contas em 5:

Reformados, nos termos dos artigos 23.º, 26.º, 27.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, os seguintes funcionários dos referidos Caminhos de Ferro, que ficam com as pensões mensais adiante mencionadas:

Da rêde do Sul e Sueste

Francisco Mário da Silveira, empregado de 1.ª classe . . . . . 298$70

Da rêde do Minho e Douro

João de Paiva, revisor de 2.ª classe. . . . 469$08

Diniz Rodrigues, condutor de 1.ª classe . . 613$19

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

Por contrato celebrado em 29 de Julho findo, aprovado por S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações em 1 do corrente mês e visado pelo Tribunal de Contas em 5:

Armando Pires Tavares, engenheiro mecânico — nomeado engenheiro mecânico de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, por concurso documental, nos termos dos artigos 21.º, 23.º e 27.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 32:257).

Por despacho de 6 do corrente mês:

Albino Machado da Encarnação, desenhador de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Aníbal Simões Pedro, escriturário de 2.ª classe do quadro permanente — idem vinte e cinco dias, nos termos do mesmo artigo e decreto.

António Duarte da Silva Casa Nova, encarregado de obras de 2.ª classe, adido, nos termos do decreto n.º 26:504 — idem trinta dias, nos termos do mesmo artigo e decreto.

Por despacho de 8 do corrente mês:

Flávio José Costa Borges, engenheiro de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Eliseu Pereira de Almeida Martins, escriturário de 1.ª classe do quadro permanente — idem, idem, idem.

Manuel Alexandre Paixão, escriturário de 2.ª classe do quadro permanente — idem, idem, idem

Preciosa Piedade Madureira de Oliveira Teixeira, dactilógrafa do quadro permanente — idem, idem, idem.

Júlio Fernandes, contínuo de 2.ª classe do quadro permanente — idem, idem, idem.

Artur José da Silva Campos, condutor de 1.ª classe de vias e obras, do quadro transitório — idem, idem, idem.

Manuel de Jesus da Silva, desenhador contratado — idem, idem, idem.

Nos termos do disposto no artigo 21.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista provisória dos candidatos admitidos ao concurso para engenheiros mecânicos de 2.ª do quadro permanente desta Direcção Geral, a que se refere o aviso publicado no *Diário do Govêrno* n.º 130, 2.ª série, de 6 de Junho findo:

José de Moura Feio Terenas

Carlos de Castro Pereira Pais.

Para reclamações à presente lista é dado o prazo de oito dias, contados da data da publicação da mesma lista no *Diário do Govêrno*.

O «Diário do Govêrno» n.º 192, II série, de 19 de Agosto, publica o seguinte:

Por despacho de 8 do corrente:

Demóstenes Freitas Romeu de Oliveira, segundo oficial

Talho da CARNE DE CAVALO

Já experimentou comer Carne de Cavalo? Pois deve experimentar!

Segundo as opiniões dos médicos veterinários é a mais nutritiva de todas as carnes

Lombo 10$00 — Carne limpa 8$00 Para assar com osso 5$00 — Coser 2$00

Dirija-se à

Praça do Chile, 14 — LISBOA ENTREGAS AO DOMICÍLIO Telefone: 4 9002

do quadro permanente — concedidos seis dias de licença, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Mário Luiz Martins, terceiro oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Por despacho de 13 do corrente mês:

Cândido Ferreira, mestre de obras, adido, ao abrigo do decreto n.º 26:504 — concedidos trinta dias de licença, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Manuel Tavares, maquinista, adido, ao abrigo do decreto n.º 26:504 — concedidos trinta dias de licença, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Por despacho de 14 do corrente:

Alfredo Maria dos Santos, escriturário de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478 de Março de 1931.

O «Diário do Govêrno» n.º 177, II série, de 1 de Agosto, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo

Para os devidos efeitos se publica que, a partir de 12 do corrente, foram demitidos, a seu pedido, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontravam prestando serviço nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado, de 11 de Março de 1927, o serralheiro de 4.ª classe António Fernandes Ferreira e o serralheiro de 5.ª classe Arnaldo Pereira Pinto, ambos da rêde do Minho e Douro, que à data do arrendamento das linhas eram aprendizes das oficinas da mesma rêde.

O «Diário do Govêrno» n.º 178, II série, de 2 de Agosto, publica o seguinte:

Por despacho de 29 do corrente:

João Veríssimo de Sousa Neves, primeiro oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

António da Silveira Ferreira Sarmento, pagador de 1.ª classe — idem, idem, idem.

O «Diário do Governo» n.º 180, II série, de 5 de Agosto, publica o seguinte:

Por despacho de 31 de Julho:

João Agnelo Mendes dos Reis, terceiro oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Govêrno» n.º 181, II série, de 6 de Agosto, publica o seguinte:

Por despacho de 8 do corrente:

Júlio Augusto, contínuo de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

António Vieira, idem, idem — idem trinta dias.

Mário dos Santos Vieira, servente, idem, idem — idem trinta dias.

O «Diário do Govêrno» n.º 185, II série, de 10 de Agosto, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Govêrno 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 sobrante uma parcela de terreno com a superfície de 158m²,45, à direita da linha férrea de Leste, entre os quilómetros 190,250 e 199,310, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Nossa Senhora dos Mártires, concelho de Crato, distrito de Portalegre, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul e poente com a estrada nacional n.º 89-2.ª e ao nascente com o largo de acesso à estação.

Esta parcela de terreno fica na posse da Junta Autónoma de Estradas e não é devida qualquer indemnização.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituïção do tabuleiro metálico do pontão situado ao quiló-

A Portugal — o mais antigo aliado da Grã Bretanha — a Grã Bretanha oferece os meios de transporte mais modernos. É natural que a Grã Bretanha continue a manter os serviços para Portugal e vice versa durante esta a maior guerra na historia, estreitando dest'arte os laços que sempre uniram estas duas nações. A viagem de Lisboa a Londres leva somente poucas horas. Transportam-se passageiros malas e frete.

Viage de avião — é rápido, confortavel e conveniente — e reflete a importância de V.S. e do seu negócio.

BRITISH OVERSEAS AIRWAYS

A passagem simples é de 2750 escudos. Demais informações do representante da BRITISH OVERSEAS AIRWAYS, a/c James Rawes & Co. Rua Bernadino Costa 47, Lisboa; E. Pinto Barte & Cia. Lda., Avenida 24 de Julho 1, Lisboa e tôdas as agencias de viagens importantes.

metro 123,423.95 da linha férrea de Évora a Vila Viçosa, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituïção do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 123,051.10 da linha férrea de Évora a Vila Viçosa, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituïção do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 129,423.50 da linha férrea de Évora a Vila Viçosa, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituïção do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 127,897 da linha férrea de Évora a Vila Viçosa, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Govêrno» n.º 188, II série, de 14 de Agosto, publica o seguinte:

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituïção do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 131,162.73 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituïção do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 131,576.65 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituïção do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 131,990.40 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituïção do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 131,936.15 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituïção do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 132,649.20 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituïção do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 133,830.35 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituïção do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 132,981.95 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituïção da vigas metálicas do aqueduto situado ao quilómetro 133,452.60 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Govêrno» n.º 177, III série, de 1 de Agosto publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

Caixa de Reformas e Pensões

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Govêrno» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Manuel Ramos, carregador, contribuinte n.º 6:495, residente em Lisboa, falecido em 31 de Maio de 1940, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para êsse fim por Elisa da Silva Ramos e Manuel da Silva Ramos, viúva e filho menor.

Findo êste prazo, será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1913, em que o falecido estava escrito.

O «Diário do Govêrno» n.º 179, III série, de 3 de Agosto, publica o seguinte:

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Govêrno» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 694 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), capataz principal, Manuel Vicente, provenientes de abonos por pagar até ao seu falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Mariana de Jesus Violante, Virgínia e Elvira, viúva e filhas do mesmo.

Findo o prazo indicado e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido às interessadas.

Quereis dinheiro? JOGAI NO Gama Rua do Amparo, 51 LISBOA Sempre Sortes Grandes!

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DA BEIRA ALTA

Serviço dos Armazens Gerais

Aquisição de lenha de eucalipto

Até ao dia 30 de Setembro corrente, recebe esta Companhia propostas para o fornecimento de lenha de eucalipto, rachada, até à quantidade de duas mil toneladas.

Os elementos de informação referentes a esta aquisição encontram-se patentes no Serviço dos Armazens Gerais da Companhia, em Figueira da Foz, devendo todos os esclarecimentos ser pedidos ao Chefe dêsse serviço, a quem igualmente deverão os concorrentes dirigir as respectivas propostas.

Figueira da Foz, 16 de Setembro de 1940.

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

Vassouraria da Esperança
— DE —
BERNARDINO SILVA SOLNADO

Fabrico especial em escôvas de palheta de aço e escovões de piassaba para estradas — Fornecimentos completos em escovas de tôdas as qualidades — INDÚSTRIA NACIONAL

AVENIDA PRESIDENTE WILSON, 98
LISBOA — Telefone 6 2627

CASA
"Lopes de Sequeira"
FUNDADA EM 1874

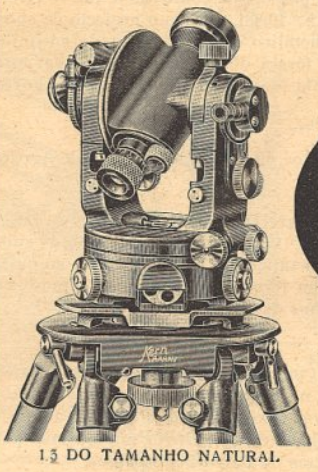
Rouparia para Homem e Senhora, Bijouteria

Rua do Ouro, 291 e 293
Telefone 2 6433 — LISBOA

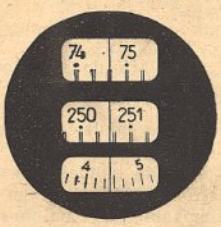
O SUISSO ATLANTICO HOTEL
Roga que experimentem o seu tratamento e preços sem confronto. Muito especial para familia. Condição unica pelo socego.
Rua da Glória, 3 — Telefone 2 1925

PÓS DE KEATING
MAS TEM DE SER KEATING

MANUAL DO VIAJANTE
EM PORTUGAL
I.º VOLUME
LISBOA
e
ARREDORES
7.ª EDIÇÃO
Á VENDA
EM TODAS
AS LIVRARIAS


1/3 DO TAMANHO NATURAL

Kern Aarau
SUISSE



360°
CIRC. VERT.
74°40'
+ 4'26"
74°44'26"

Teodolito de circulo duplo DK M 1 com micrometro optico — Construção Dr. H. WILD

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS:

AUMENTO	*20 vezes*
DIAMETRO DA OBJECTIVA	*30 m/m*
DIAMETRO DO CIRC. HOR. E VERT.	*50 m/m*
PEZO	*1,8 kgs.*

AGENTES EM LISBOA:
CARLOS GOMES & C.ª L.DA

Agencia Internacional Aduaneira
MANUEL B. VIVAS, LIMITADA
TRANSPORTES INTERNACIONAIS
DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA
RUA DO ARSENAL, 124, 1.º
End. Teleg.: TRANSPORTES

VILAR FORMOSO
(FRONTEIRA PORTUGUESA)
End. Teleg.: VIVAS

PORTO
TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º

BEIRAM (MARVÃO)
(FRONTEIRA PORTUGUESA)
End. Teleg.: VIVAS

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.ia

BADEN — SUISSA

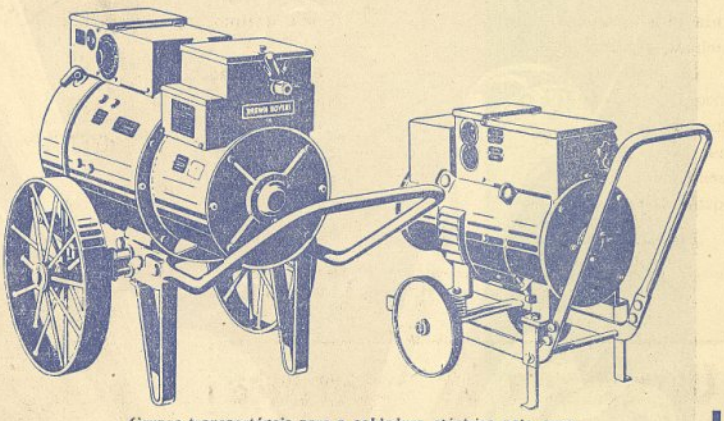
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel 191-2.º--PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco em corrente continua de 80-160 A e 240-500 A

R. G. DUN & C.º

DE NEW YORK

Agência Internacional de Informações Comerciais

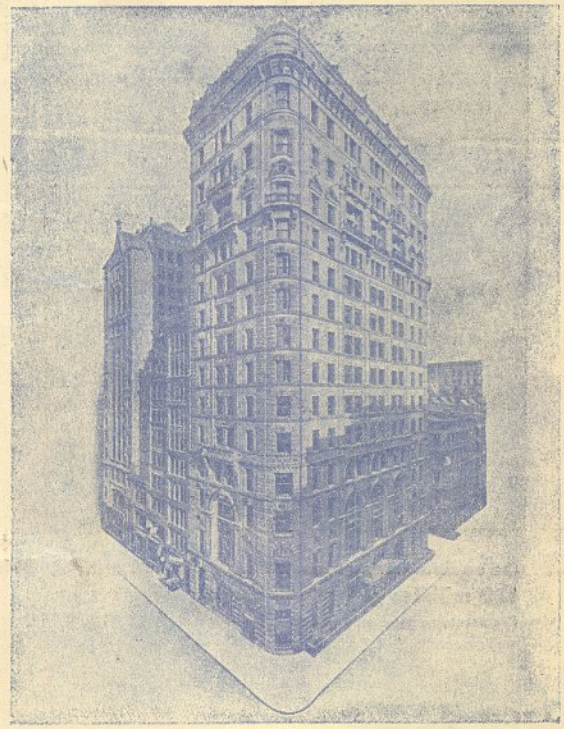
FUNDADA EM 1841

Escritório em Lisboa
(Direcção para Portugal)

15, Rua dos Fanqueiros

Sucursal no Pôrto

Avenida dos Aliados, 54



Os comboios mais rápidos da Europa são equipados com grupos motopropulsores

MAYBACH

Os equipamentos propulsores Maybach para Automotoras Diesel baseiam-se nas experiências de serviço de 150 milhões de quilómetros percorridos

Representante geral para Portugal: Sociedade de Engenharia Michaëlis de Vasconcellos S. A. R. L., Lisboa, Rua Fialho de Almeida, 1.

MAYBACH-MOTORENBAU G.M.B.H.
FRIEDRICHSHAFEN - BODENSEE