

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL



COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Horta Sêca, 7

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINANÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO e AVIAÇÃO / OBRAS PUBLICAS / AGRICULTURA / MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO
E CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone: P B X 2 0158



BOVRIL

FORTALECE
OS FRACOS

AGENTES EM PORTUGAL

A. L. SIMÕES & PINA, L^{DA}
R. DAS FLORES. 22. 22A
LISBÔA

*— Não quero isso!
prefiro Bovril!*



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

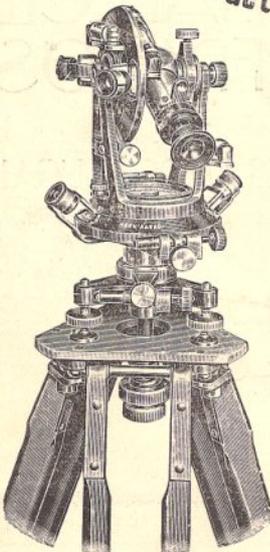
SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54



Kern
AARAV
SUISSE

Boîtes de compas de précision



INSTRUMENTOS
DE PRECISÃO

Kern
AARAV

TAQUEÓMETROS

ALIDADES

TEODOLITOS

BINÓCULOS

Vendas a retalho
em todas as casas
da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA
Rua dos Fanqueiros, 15, 2.^o

Vamos ter, finalmente,
AUTO-OMNIBUS

Em regime ABSOLUTAMENTE GRATUITO
e exclusivamente para os sócios da

Cooperativa Auto-Recoveira

S. C. A. R. L.

Calçada do Combro, 129, 1.^o
LISBOA—Telefone 2 8733

A modalidade adoptada pela Direcção desta Organi-
zação e estabelecida em Estatutos, permite não
como sistema, mas como regalia, o serviço de
transportes em Lisboa. / Fica, pois, resolvido
um problema há tanto tempo debatido e que estava
sem solução.

Continua aberta a inscrição de SÓCIOS
FUNDADORES e AUXILIARES

Nota — Roga-se às entidades escolares, nossas asso-
ciadas, o favor de facultarem todos os elementos, a fim
de se organizarem zonas para a condução de alunos.

Um bom
Chapeu
significa
Um Chapeu
da

ELITE

CHAPELARIA

151, R. AJ. 151A, 153
TEL 22030
LISBOA

ELITE
a moda

Artigos Cerâmicos da
Fábrica das Devezas, L.^{da}

Tubos de grés e acessórios, azulejos,
bacias, estátuas, vasos, colunas, cache-
pots, tijolos, barro refratário e mosaico

C I M E N T O S

62-Rua Vasco da Gama-66 -- LISBOA
TELEFONE 61760

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração.
PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA
L I S B O A

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:
PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL
TELEFONE PRÁIA 4

Escritórios — L. DOS STEPHENS, 4-5 — LISBOA
Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 21868

Tinta Anti-Corrosiva

CARSON'S

A tinta mais resistente para tôdas as obras
de **GRANDE ENGENHARIA**

DEPOSITÁRIOS

MÁRIO COSTA & C.^A L.^{DA}

Rua do Almada, 3C-1.º e 2.º — PORTO — Telefone 2571

BATATAS DE SEMENTE

ERDGOLD (Ouro da Terra)—FLAVA —
EARTHSILVER (Prata da Terra)—REGINA 101

As variedades que melhores resultados teem dado até hoje
Importação directa de todas as outras variedades
e venda aos melhores preços do mercado

AZONITROKAL—O melhor adubo para todas
as culturas. Faça uma experiência e constatará
a sua superior eficácia

Pedidos ao unico importador:
JOSÉ FERREIRA BOTELHO
LISBOA — Rua Jardim do Tabaco, 51 — Telefone 20462
PORTO—Rua Mousinho da Silveira, 140-1.º—Telef. 4160

TERRENOS

PARA CONSTRUÇÃO IMEDIATA
VENDEM-SE

NO MELHOR LOCAL DE LISBOA

No magnifico bairro a que a Imprensa dos últimos dias se tem
referido e que vem completar o plano de conjunto da modernis-
sima zona que tem como principais edificios o Instituto Superior
Técnico, Palácio da Estatística, Casa da Moeda, etc.

AMPLAS AVENIDAS

O local onde, pelas excepcionais condições que reúne, se jus-
tifica que os terrenos atinjam um valor superior ao atingido em
qualquer outro.

Ligação da Avenida Almirante Reis com a Avenida da República
ÓPTIMO EMPREGO DE CAPITAL PARA VALORIZAÇÃO
FACILIDADES DE PAGAMENTO

TEIXEIRA & ALBUQUERQUE, L.^{DA}
91, Rua Augusta, 95

SANCOS BRICO, L.^{DA}

Exclusivista da:

CALLENDER'S CABLE & CONSTRUCTION C.^o LTD., de LONDRES

Material electrico de toda a especie

Tele FONE 2 5988 R. do Arco Bandeira, 5-3.º
GRAMAS SANBRITOS

L I S B O A

C E R A

“(9)”

Fixe bem este número

É a melhor Cêra para móveis e soalhos. Dá brilho
inconfundível. Seca em 15 minutos. Impermeabilisa os
soalhos, porque tem base de «COLORITE» e a «COLO-
RITE» não mancha com a água.

DEPOSITÁRIO GERAL:

Carlos Brazão da Motta
Av. Praia da Victória, 17—Telef. 4 8537—LISBOA

Matos & Pires, L.^{da}
 Armazem de:
MALHAS, RETROZEIRO E NOVIDADES
O maior sortido do Paiz
 T. Nova de S. Domingos, 10 LISBOA

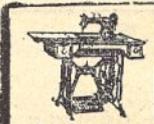
Ferreira & C.^{da}
ARAMEIROS
 ARAME DE FERRO: Cru, queimado e zincado em todos os calibres. Completo sortimento de gaiolas, redes e telas metálicas. Crivos, peneiras e ratoeiras. CAPACHOS DE ARAME em todas as dimensões. Esta casa tem teares para executar qualquer trabalho em telas metálicas com brevidade. Executam-se todos os trabalhos de arameiro, com rapidez e perfeição.
 38, Rua da Voz do Operário, 40 — Telefone 2 6217 — LISBOA

1, Rua Eugénio dos Santos, 5
 LISBOA
FRANCISCO RAMOS
 FERRAGENS-Tel. 21762
 (Vulgo Rua de Santo Antão)

Como obter uma JÓIA
POR 5\$00
 Como possuir um RELÓGIO de pulso, bolso ou de sala por 5\$00. Só inscrevendo-se nas vendas a prestações com bónus pela Lotaria, na Ourivesaria **CORREIA & MOURA, L.^{da}**
 Rua de S. Paulo, 186 — LISBOA — (Próximo à Casa da Moeda)

DINHEIRO
 Empréstimo-se sobre tudo que ofereça garantia **NA "COMERCIAL"**
 T. DA TRINDADE, 18 A 22 (Junto ao Chiado)
 Telefone. 2 5082
 Pede-se a fineza de não comprarem pratas e jóias sem primeiro verem as de penhor, que temos à venda nas melhores condições.
 (Tem casa forte para a boa segurança de todos os objectos de valor).

POR 5\$00
 Semanais todos podem adquirir Relógios de todas as marcas, jóias e objectos de ouro e pratas, inscrevendo-se já, no sistema de Vendas a Prestações, com **Bonus** em todas as lotarias, prazo de pagamento 30 semanas, podendo o objecto ser adquirido na primeira prestação somente por 5\$00.
 RUA DE S. PAULO, 106 — F. de Sousa Torroais — Telef. 2 6508 — LISBOA


MECA
 COSE E REMATA
 Leve e Silenciosa
 PEÇAS SOLTAS
 CONCRETOS AFIANÇADOS
M. F. PINTO
 44-P. DO BRASIL-44
 Telef. 43492

TELEFONE 2 8963
GABRIEL LUÍS
 Agente de passagens e passaportes habilitado pelo Distrito de Lisboa. Encarrega-se de documentos e passagens em todas as classes, para a Europa, Américas e Colónias.
 Escritório: **R. da Prata, 40, 1.º-D. — LISBOA** (Próximo à P. Comércio)

SÊLOS COMPRA? VENDE?
 Consulte-nos sempre
 Retalhamos boa coleção Nacional, bons exemplares, primeiras emissões. Variedade de selos estrangeiros.
HORTA & CORDON, L.^{da}
 Travessa da Górcia, 18, 2.º (à Av. da Liberdade) — Telef. 2 2706 — LISBOA

DESPENSA IDEAL
JOSÉ ANTÓNIO TRINDADE
 IMPORTAÇÃO-EXPORTAÇÃO
 Os artigos desta casa, são todos de esmerada escolha e os preços os melhores do mercado. Os pedidos de qualquer ponto do país, são executados com a maior prontidão.
 Telefone 2 0450 Telegramas: BERBORGES LISBOA
186, Rua da Prata, 188

CASA SUÍSSA, LIMITADA
 REUNE A ÉLITE AO CHÁ DAS CINCO
 Pastelaria — Leitaria — Artigos para briade — Vendas avulso dos Vinhos do Porto Fonseca's — Cevada «Lydia» — Chás e Cafés das melhores qualidades
Praça D. Pedro IV, 96-97-98 e Rua do Amparo, 53-55
 LISBOA Telefone 2 8093

PIANOS novos e usados das melhores marcas
 Instrumentos e Acessórios para: Banda — Orquestra — Tuna — Jazz-Band — etc.
 Consultem nossos preços
Casa GOUVEIA MACHADO
 Rua Alves Correia, 152 — LISBOA

BRIQUETES "PEJÃO"
 O melhor e mais barato carvão de cozinha
 Fogões a pronto e a prestações por preços excepcionais
 Telefones: 2 5340 Empresa Carbonifera do Douro, L.^{da}
 5 0565 (Delegação do Sul)
Rua dos Sapateiros, 139, 3.º-D. LISBOA

SELOS
 ALBUNS, artigos filatélicos, séries completas, selos avulsos, pacotes. TUDO PELOS MELHORES PREÇOS
Escritório Filatélico de Eladio de Santos
R. BERNARDO LIMA, 27-R.C. LISBOA

A DECORATIVA
 Antiga Casa Cunha da R. DA PRATA, 256-260
 É a casa que possui o mais caprichoso gosto em mobílias, Papeis Pintados, Oleados e Estofos
PREÇOS SEM RECEIO DE CONCORRENCIA
 TELEFONE 2 3683

COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES
MENDONÇA, L.^{da}
ROSSIO, 74, 1.º-D. — Tel. 2 7040
 CONSTRUÇÕES — COLOCAÇÃO DE CAPITAL SOBRE HIPOTÉCAS

Diabéticos

É imperdoável actualmente ficar-se diabético

Para curar a diabetes não existe na ciência moderna processo mais certo e eficaz que as curas fito-terápicas (tratamento pelas plantas).

DR. ARIBERT DE JAX (PARIS)

Aconselhamos o «**GLYSANE**» composto de 15 plantas naturais reconhecidas pelos eminentes especialistas como a medicação mais eficaz para lutar contra as causas da diabetes e curá-la.

Cada caixa «Glysane» Esc. 25\$00

(Pelo correio sem mais despesas)

Agente em Portugal: **A. TRAVASSOS**

R. D. Estefania, 3, 2.º, F.—Telef. 50520—LISBOA

Agencia Internacional Aduaneira

MANUEL B. VIVAS, LIMITADA

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA **VILAR FORMOSO**

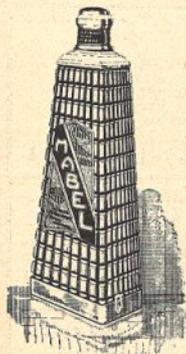
RUA DO ARSENAL, 124, 1.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: TRANSPORTES End. Teleg.: VIVAS

BEIRAM (MARVÃO)

PORTO (FRONTEIRA PORTUGUESA)

TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º End. Teleg.: VIVAS



ANIS MABEL

O REI DOS REIS DO ANIS

Estomacal—Digestivo

À VENDA EM TODA A PARTE

Acceptam-se Agentes em todas as localidades do País

FÁBRICA MABEL

Rua Diário de Notícias, 40-B

LISBOA

Telef. 2 8394

Vidal & Vidal

(Sucessores)

RUA DA VICTÓRIA, 9

TELEFONE 2 4788 LISBOA

Mudanças e transportes em todo o Paiz, domicilio a domicilio.

Despachos nas Alfandegas.

ORÇAMENTOS GRÁTIS

COMPANHIA DE SEGUROS

«**ACOREANA**»

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

FUNDADA EM 1892

CAPITAL: ESCS.: FORTES 400.000\$

Sinistros pagos até 1935: ESC. 2.444.191\$71

Agentes Gerais **LANE & C.ª, L.ª**

Rua do Alecrim, 22 LISBOA Telefone 2 2384

«ZAMBA»

O que é «ZAMBA»?...

ZAMBA é um composto de diversas plantas medicinais, cientificamente seleccionadas, que, reduzidas a pó formam um chá altamente benéfico ao organismo mais abalado.

ZAMBA é um produto honesto. É de acção segura nas doenças do estomago e intestinos, e nos vomitos, azias, afrontamentos, dispepsias, gastrites, etc.

ZAMBA Actua contra as afeções do fígado, rins e bexiga, colicas hepáticas ou nefríticas, hidropesias, albumina, etc., etc.

ZAMBA deve ser tomado por todos, novos e velhos, sãos e enfermos. É absolutamente inofensivo. Não tem contra-indicação.

PREÇO DE CADA CAIXA 5\$00

Distribuidores Gerais:

MARQUES D'OLIVEIRA SANTOS, L.ª

14, P. Luiz de Camões, 15—Tel. 21451—LISBOA

À venda em todas as farmácias e drogarias

Cimento TEJO

CANTARIAS
e outros materiais de construção

António Moreira Rato & Filhos, L.ª

54-F—Avenida 24 de Julho—54-F

Telef. 2 6980

LISBOA

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental e Ocidental

Saídas de Lisboa no 2.º Sabado de cada mês pelas 12 h.

Carreira rápida da Costa Ocidental

Saídas de Lisboa no 3.º sabado de cada mês, pelas 12 h.

Carreira da Guiné

Saídas de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas

Lisboa—Rua Instituto Virgilio Machado, 14

(à Rua da Alfândega) TELEFONE 2 0052

Porto—Rua do Infante D. Henrique, N.º 9

TELEFONE 2542

Usai os produtos «ENCERITE»,
nos vossos soalhos e mobílias
A ENCERADORA, L.^{DA}

..... dá orçamentos grátis para todo o paiz

LISBOA **PORTO**
Av. República, 47 - E - F Praça dos Poveiros, 110-1.
Telef. 4 3243 Telef. 1 771



REPARAI QUE:
1.º - Com LUCE só se fuma o tabaco; o papel fica em cinza.
2.º - E' de todos o mais económico porque lhe mantem o cigarro
acesso, sem fumar demasiadamente.
3.º - Mantem-lhe o cigarro limpo e branco até ao fim.

Perola do Rocio

Casa especializada em chá e café
BOLACHAS, CHOCOLATES E BONBONS
Encomendas para fora contra reembolso
TELEFONE 2 0744 - RÓCIO, 105 - LISBOA

PELES

Últimas novidades em capas, romeiras, golas e peles finas.
Raposas nacionais e estrangeiras por preços de armazem
CASA ANÃO
Rua dos Fanqueiros, 376, 2.º - Telefone 2 8155 - LISBOA

Joalheria, Ourivesaria e Relojoaria de MÁRIO DA CRUZ PIMENTA, L.^{DA}

Fundada em 9 de Novembro de 1956 - NÃO TEM SUCURSAIS
Compra e troca nas melhores condições, ouro, prata e brilhantes.
Não comprem noutra casa sem primeiro certificarem a realidade.
OFICINA DE OUVIVES E RELOJEIRO - Colossal sortido de
relógios de ouro, prata, aço, parede e meza das melhores marcas.
34-A, Rua dos Anjos, 33-A, (antiga Rua do Registo Civil)
(Próximo ao Cinema Liz e Intendente) **LISBOA**

A ILUMINADORA DA ESTEFANIA, L.^{DA}

Instalações Completas para Agua,
Gaz e Electricidade - Niquelagem
e Cromagem em todos os metais
Rua Pascoal de Melo, 77 - Telef. 4 4354 - LISBOA

«Antiquidades»

COMPRO POR ALTO PREÇO
Porcelanas da China, serviços completos e peças
soltas. Quadros góticos, mobílias, etc., etc.,
cautelas de penhores e recheios de casas completos
ELIEZEIR KAMENEZKY
R. S. Pedro Alcântara, 71 - Telef. 2 2652 - LISBOA

MANUEL FERREIRA

Agente de Leilões - Venda de propriedades
Leilões em todos os géneros e mercadorias
EM LISBOA E PROVINCIAS
Escritório: Rua de S. Paulo, 15 a 19 (Junto ao Arco)
Telefone 2 4656 **LISBOA**

Vinhos - Azeites

O Estabelecimento VINO-VITO trata de todos os assumptos técnicos
relativos a estes dois productos, análises etc.. Venda de todo o
material de análises, concertam-se *Chilómetros*. Aparelhos para a
investigação de olores estranhos nos azeites, e para a *investigação*
de corantes artificiais nos vinhos. Prefira para as suas análises os
acreditados licencios *Vino-Vito*. Peça esclarecimentos ao Estabele-
cimento **VINO-VITO - Rua Caes de Santarem, n. 10 (ao Caes da**
Área) - LISBOA Telefone 2 7130

BETONEIRAS

«RANSOME-RAPIER»
A melhor fabricação inglesa
FASSIO, LTD. Rua Jardim do Regedor, 20-32
Telefone 2 0045 **LISBOA**

UNIÃO DE SUCATAS, L.^{DA}

Casa fundada em 1895
Tubos de ferro e aço para Agua, Pontes, Vedações e em
Ferro Fundido desde 1" a 5" e 10" - 12" e 15". Chapas
Zincadas Onduladas de 2" x 50" x 0,80 e 5" x 60" x 0,80. Carris de
C. P. de 8 metros. Bidons e Tanques de Ferro. Arame
Farpado e Zincado liso. Vigas em todos os tamanhos.
Telefone 6 4214
RUA ARCO ALCANTARA, 46 - LISBOA

CINCO

É um produto analisado composto de AMIDOS de varias fa-
rinhãs e outros sucedaneos de elevado poder nutritivo, sepor.
:-:-:-:-: tado por todos os organismos :-:-:-:-:
(CAFÉS: DESDE 5\$60 A 12\$00)
Torreção Modelar, Ltd.^a
TELEFONE 4 3355 DE
LISBOA ALFREDO CINTRA
RUA FRANCISCO LAZARO, 1 = (AOS ANJOS)

FABRICA DE CARTAS DE JOGAR

Litografia e Estamparia de Folha de Flandres
V. de J. J. Nunes & C.^a L.^{da}
RUA FRADESSO DA SILVEIRA, 1-27
Alcantara - LISBOA
TELEFONE 6 4 1 1 9

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

Automóveis com e sem Chauffeur

Das melhores marcas e de todos os modelos
ALUGAM-SE a preços convencionais.
Ensino rápido e médico na condução de Auto-Ligeiros
BLOCO CENTRAL, L.^{da} - Rua Rodrigues Sampaio, n.º 29
Telefone 4.1439 **NOVA GERENCIA**

JAZIGOS

Muito baratos e a prestações novas e em 1.º mão, para Lisboa e provincia.
MARMORES
Pelos melhores preços; tampos para mesas de cozinha e para mo-
biliás. Forragem completa de casas de banho e frentes de
estabelecimentos, lava-louças, pias etc.
MARQUISES - Armazões para montras e outros trabalhos de
serralharia civil com maior perfeição e rapidez
MADEIRA DE CASTRO, L.^{DA}
Escritórios e deposito: - Rua Morais Soares, 7 - Telefone 4 0534



ABRANTES

VISTA GERAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; - MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto
1897; - Liège 1906; - Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1954; - MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º - Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 - Telefone 895

S U M Á R I O

Abrantes. Vista geral. - Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. - O problema dos Caminhos de Ferro. - O programa da festa em Loulé do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. - Eng.º Joaquim Abranches. - Os Caminhos de Ferro em Angola, pelo Coronel de Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO. - General Bernardo do Couto. - Os médicos e a publicidade. - Inauguração da linha do Vale de Sabor. - Ecos & Comentários, por SABEL. - Parte oficial. - Linhas estrangeiras. - Publicações recebidas. - Imprensa. - Caminhos de Ferro Coloniais. - Congresso Açoreano. - Os Caminhos de Ferro e a T. S. F. - Há quarenta anos, por BELCHIOR MACHADO

1 9 3 8

ANO 50.º

16 DE ABRIL

NÚMERO 1208

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUSA
CARLOS D'ORNELLAS (EDITOR)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

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 RAÚL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOFREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
FRANÇA (>) fr. ⁰⁸ . . .	100
ÁFRICA (>) . . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES } P B X 20158
 } Direcção 27520

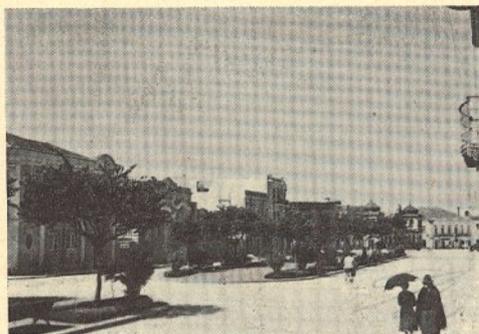
Batalhão de Sapadores

DE

CAMINHOS DE FERRO

Vão revestir-se de grande brilhantismo os festejos organizados pela Câmara de Loulé, em homenagem aos antigos combatentes da Flandres

CONFORME tem sido anunciado, Loulé prepara-se para receber festivamente no dia 1 de Maio os componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro expedicionário a França em 1917 e que regressou a Portugal em 1919, que



LOULÉ — Vista parcial da Avenida José da Costa Mealha

em número aproximado a 300 vão mais uma vez receber as homenagens dos triunfos alcançados gloriosamente na Grande Guerra.

Coincide a visita dos Combatentes com a festa anual que a interessante vida de Loulé promove todos os anos em honra de Nossa Senhora da Piedade, gloriosa demonstração religiosa a que o povo do Algarve assiste deslumbrado, pois é uma das mais curiosas manifestações de fé católica e de nobresa.

O programa que nos apresenta a Comissão Executiva dos antigos combatentes do «Sempre Fixe» é repleto de atrações, e os seus componentes, entre oficiais, sargentos, cabos e soldados vão ficar maravilhados na linda Vila de Loulé, na comemoração do 19.º aniversário da sua chegada a terra Portuguesa.

Noutro local inserimos o programa completo dos festejos.

C. O.

O PROBLEMA

DOS

CAMINHOS

DE FERRO

UMA SÉRIE DE CONFERÊNCIAS

Há tempo surgiu a iniciativa de promover uma serie de conferências destinadas a esclarecer o espírito público acerca do problema ferroviário tão mal estudado e tão mal apreciado entre nós, apesar de ser um verdadeiro problema nacional da maior importância.

Foi escolhido para a primeira conferência o Sr. General Raul Esteves, antigo Comandante do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro e antes disso das forças da especialidade que fizeram parte do nosso corpo expedicionário português na Flandres, e antes director das linhas do Sul-Sueste em ocasião particularmente melindrosa. Administrador da C. P. por delegação do Governo, conhece pois o problema sob os seus múltiplos aspectos.

Segue-se o autor do presente artigo com 47 anos de serviço em caminhos de ferro, que depois de servir nas linhas de Sul-Sueste e ter promovido e preparado a legislação de 1899 que instituiu a Administração autónoma dos Caminhos de Ferro do estado e criou o Fundo Especial e após 11 anos de serviço intenso nessa Administração, desde 1910 tem estado ao serviço de diversas Companhias como inspector técnico e consultor. Foi até há pouco vogal da Junta Consultiva e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro criados por sua iniciativa. Colaborador assíduo da *Gazeta dos*

Caminhos de Ferro, tem versado nela e nos jornais da sua direcção os vários assuntos ferroviários.

O Sr. Dr. Fezas Vital, distintíssimo professor de Direito da Universidade de Coimbra, é, há alguns anos, administrador da C. P. por delegação do Estado.

O Sr. engenheiro Vasconcelos Correia fez com a maior distinção a sua carreira técnica na C. P. nos diversos serviços e pertence, como delegado do Governo, há 27 anos à sua Administração, à qual preside actualmente com superior critério e grande prestígio. Tais são as folhas de serviço dos quatro conferentes.

A 1.ª Conferência foi feita em 11 do corrente pelo Sr. General Raul Esteves na Sociedade de Geografia perante numeroso e selecto auditório.

O tema da Conferência era o *Problema Nacional dos Caminhos de Ferro* e o seu desenvolvimento obedecia ao seguinte esquema, que importa reproduzir:

INTRODUÇÃO

I

Como foi estabelecido o sistema de comunicações ferroviárias e suas características

- 1— As comunicações anteriores aos caminhos de ferro.
- 2— O aparecimento dos caminhos de ferro e primeira modalidade da sua aplicação.
- 3— A constituição do sistema de comunicações ferroviárias.
- 4— As características fundamentais do sistema ferroviário.
- 5— As possibilidades do sistema ferroviário em completa laboração.

II

Como se estabeleceu a indústria de transportes automóveis e suas características

- 1— Os inícios da camionagem.
- 2— A intervenção do Estado no estabelecimento do sistema de camionagem.
- 3— As características do sistema de transportes por camionagem.
- 4— A eficiência do sistema de camionagem.

III

A situação actual de regime de transportes

- 1— Exame necessário das consequências resultantes da actual situação.
- 2— Consequências de ordem financeira.
- 3— Consequências de ordem económica.
- 4— Consequências de ordem industrial.
- 5— Consequências de ordem social.
- 6— Consequências sob o ponto de vista dos interesses do Estado.
- 7— Definição da actual situação.
- 8— A posição relativa dos dois sistemas de transportes.

IV

As soluções que o problema pode apresentar

- 1— Hipóteses fundamentais a encarar.
- 2— A constituição do sistema nacional de transportes pela adopção exclusiva da camionagem.
- 3— Como pode ser realizada a identidade de condições de explorações entre o caminho de ferro e a camionagem.
- 4— A cooperação dos dois meios de transporte num sistema nacional subordinado à direcção superior do Estado.
- 5— Aplicação ao caso particular do nosso país.

Conclusão

Foi magistral a exposição —, que durante duas horas teve sobremodo interessado o auditório. O conhecimento da matéria, a rigorosa análise dos factos, a lúcidade e elegância da exposição e o critério superior do interesse nacional sobranceiro aos interesses privados, imprimiram à oração singular poder convincente e suggestivo.

Poderíamos tentar resumir êsse discurso como fizeram vários jornais: Lição de tal valor deve, porém, ficar registada na íntegra como corpo de doutrina nas páginas da *Gazeta*.

Limitamo-nos pois a tributar o louvor e as felicitações devidas ao illustre official.

A Conferência seguinte é feita pelo Sr. Fernando de Souza em 25 do corrente sobre o duplo tema *Sistemas de tarifcação — Linhas de via estreita*.

Seguir-se-á em 28 o Sr. Dr. Fezas Vital

sobre *A situação da C. P. perante a crise actual*.

A série é fechada com chave de ouro em 15 de Março pelo Sr. engenheiro Vasconcelos Correia sobre a *A vida da C. P.*

Ter-se-á exercido assim um esforço sério e bem intencionado para que o problema dos Caminhos de Ferro seja devidamente esclarecido perante a opinião pública.

* * *

O PROBLEMA NACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO

Conferência do Sr. General RAUL ESTEVES
em 11 de Abril de 1938

Entre os problemas capitais que devem interessar aos orientadores da política de um País, o problema dos caminhos de ferro é incontestavelmente um dos que tem direito à melhor atenção, não só por se referir a um elemento importante do património nacional, mas também por se tratar de um órgão essencial da economia do País e de uma verdadeira arma da Defeza Nacional.

Infelizmente, entre nós, êste problema não tem conseguido conciliar a merecida atenção, e, pode dizer-se, que sobre êle pouco mais se tem feito do que atacar e criticar aquelles que, por qualquer título, se encontram à frente das diversas empresas ferroviárias, como se a êles competisse a resolução de um assunto que envolve precisamente muitas questões relativas aos diversos ramos da administração pública.

Ainda ultimamente tivemos ocasião de verificar como, no próprio Parlamento, a propósito de uma restrita providência governamental, o assunto de caminhos de ferro foi tratado por uma forma tão desgraçada, e da qual nenhum proveito resultou para a solução do problema, nem para o prestígio das instituições parlamentares.

Enfim, procurando corresponder à gravidade do momento, e no cumprimento dos deveres que me incumbem pelo meu posto de serviço, eu venho trazer o meu modesto mas sincero concurso para o estudo desta questão de tão elevado interesse nacional.

Antes, porém, seja-me permitido definir, desde já, a minha posição neste campo, o que eu considero absolutamente imprescindível num meio, como êste nosso, em que muitos só criticam aquilo que não puderam alcançar, e só louvam os actos ou as pessoas de que esperam receber algum proveito próprio.

Em 14 de Julho de 1927 fui eleito Administrador da C. P. pela Assembleia Geral daquela data, mas recusei aceitar o cargo, não tendo chegado a tomar posse.

Em 5 de Maio de 1928 fui convidado pelo respectivo Ministro para desempenhar o lugar de Administrador da C. P., por parte do Estado, e accitei êsse lugar nas condições que então me foram expostas, e que eu tenho sempre procurado cumprir, com a mesma dedicação que diligenciaio empregar

em todos os cargos que me são cometidos no serviço do meu País.

Muito desejarei que todos os críticos fáceis dos actos dos outros possam explicar, pela mesma forma clara e precisa, o modo como obtiveram os lugares que occupam.

* * *

Posto isto; vamos entrar na exposição do assunto que nos occupa : o problema nacional dos caminhos de ferro.

Convém acentuar que é precisamente o problema dos caminhos de ferro que nos vai occupar, embora hoje pareça mais próprio que se encare a questão mais complexa do problema dos transportes em toda a sua generalidade.

Mas é que, a meu ver, o problema que importa considerar em primeiro lugar é o dos caminhos de ferro, pelas razões fundamentais que adiante exporei, e é da solução que se entenda dar a esse problema que deverão resultar, a meu ver, as bases essenciais para o estabelecimento do plano geral dos transportes nacionais.

Assim, começaremos por ver como foi estabelecido, desde o seu início, o sistema de comunicações ferroviárias, como se desenvolveu e caracterizou esse sistema, e qual a feição que elle assumiu, dentro do organismo do Estado, quando atingiu o seu pleno desenvolvimento.

Examinaremos, depois, como se deu o aparecimento do novo ramo de transportes por automóveis, qual o critério que se applicou ao seu estabelecimento, e em que princípios, assentou o seu desenvolvimento.

Procuraremos depois assinalar qual é o aspecto geral da situação criada pela concorrência destes dois géneros de transportes, e os efeitos resultantes dessa concorrência sob o ponto de vista dos interesses nacionais.

Finalmente, das deducções lógicas a que formos chegados, tentaremos enunciar quais possam ser as soluções justas que o problema deve ter.

I

Como foi estabelecido, desde ha quasi um século, o sistema de comunicações ferroviárias, e características que apresenta em relação aos outros meios de comunicação existentes

1 — *As comunicações anteriores aos caminhos de ferro.*
Não é nosso intento fazer uma história detalhada das comunicações de transporte utilizadas desde a antiguidade.

E certo que na navegação dos antigos povos marítimos como os fenícios e os cartagineses se encontram os elementos fundamentais do progresso da sua civilização, como também na rede de estradas empedradas do império romano nós podemos basear o estudo do desenvolvimento do seu poderio e da expansão da sua acção civilisadora.

Mas, para o problema que nos occupa não julgamos necessário remontar a tão alta antiguidade, e para definir as condições do estabelecimento do sistema ferroviário basta, a nosso ver, examinar as condições existente no período que precedeu imediatamente o aparecimento dos caminhos de ferro, ou seja o primeiro quartel do século XIX.

Nos princípios dêsse século, pode dizer-se que as principais comunicações existentes eram as estradas e os canais, além da via marítima, cuja importância era preponderante em muitos casos, dado o rendimento pouco avultado das outras.

Nesse momento as estradas não constituíam, em regra, um elemento à altura da missão que lhes deveria incumbir, quer pelo escasso desenvolvimento da sua rede, quer pelo pouco apurado da sua construção.

Os canais eram já um melhor elemento de comunicação, mas compreende-se que a sua utilização estava naturalmente limitava pela sua situação geográfica, e o seu melhor desenvolvimento encontrava dificuldades de ordem técnica, e até de

ordem financeira, que não permitiam que fôsem considerados como um sistema completo de comunicações para o território de qualquer país.

Assim, pode dizer-se que não havia naquela época um conjunto de elementos suficientes e perfeitos, que podessem constituir um sistema de comunicações nacionais.

Entre nós, podemos citar, como um exemplo interessante da applicação das comunicações existentes, o caso da Guerra Peninsular em que as dificuldades encontradas para as operações de reabastecimento do exército anglo-luso foram consideráveis, e a ainda foi a via marítima o melhor recurso encontrado para obviar, em muitos casos, a essas dificuldades.

2 — *O aparecimento do caminho de ferro e primeiros modalidades da sua applicação.*

Foi nestas condições que, por volta de 1825 surgiu o caminho de Ferro.

Seria ocioso fazer aqui a história da sua invenção e das suas primeiras tentativas, assunto que é hoje bem conhecido de todos os que se interessam por este problema.

Devemos, contudo, frizar que o primeiro período, de hesitações e de tentativas, se prolongou, na maioria dos países, até cerca de 1840, e nessa data já, em muitos países, existiam caminhos de ferro de certa extensão, constituindo, porém, troços destacados entre si, sem obedecerem a qualquer programa geral de traçado, e sem uniformidade de processo de concessão.

No entanto, os Governos faziam, desde então, incidir já a sua especial atenção sobre este assunto, e, do estudo e discussão do problema na sua transcendente importância nacional, começaram a delinear-se muito precisamente as condições gerais que haviam de ser impostas a este sistema de comunicações, como elemento fundamental que teria de ser da própria organização económica e social dos Estados.

É interessante citar aqui a opinião que, já em 1832, no alvorecer dos caminhos de ferro, era expandida pelo ilustre engenheiro Augusto Perdonnet, numa memória apresentada à Associação Politécnica de Paris, e em que dizia :

«A questão dos caminhos de ferro não é uma destas questões puramente industriais cuja solução só interessa aos especuladores.

Esta questão liga-se intimamente aos interesses morais e materiais de um país, e deve chamar a atenção de todos os que tratam da administração pública e da economia nacional.

Não se trata, apenas, dos benefícios de uma sociedade de accionistas ; os caminhos de ferro, pelas especiais características que apresentam, constituirão um dos mais poderosos meios da civilização, e uma valiosa arma para a defesa de um País.»

Embora, a mais de um século de distância da época em que tais conceitos foram enunciados, pode dizer-se que elles são ainda inteiramente applicáveis na actualidade, e que quem os proferiu possuía um notável dom de previsão que os acontecimentos têm justificado plenamente.

3 — *A constituição do sistema de comunicações ferroviárias.*

Estabelecida a noção fundamental do carácter que assumiam as comunicações ferroviárias dentro da própria organização nacional, formularam-se então as primeiras normas taxativas a que havia de obedecer o sistema no seu conjunto, e o Estado tomava definitivamente para si a direcção e a orientação superior do seu estabelecimento e do seu funcionamento.

Foi em 1842 que, em França, se promulgou a lei fundamental que continha um programa completo de política ferroviária, e, em outros países, seguiu-se em breve um idéntico procedimento.

A Bélgica, já em 1834, tinha tomado uma notável dianteira com a promulgação de uma lei daquela natureza, e deve notar-se que, tratando-se de um país cuja independência era

bem recente, tal medida foi considerada de essencial importância para a sua afirmação.

O notável economista Michel Chevallier dizia, a tal respeito :

«A Bélgica, em 1854, adiantando-se na obra dos caminhos de ferro, a todos os grandes países europeus, deve a essa obra a sua prosperidade e até a sua própria nacionalidade.»

Entre nós, como é bem conhecido, foi em 1845 que se deu o primeiro passo para a organização de uma rede ferroviária, com o contrato celebrado pelo Governo com a Companhia de Obras Públicas de Portugal, seguindo-se depois outros contratos e concessões que nem sempre, infelizmente, obtiveram resultados lisonjeiros.

De facto o progresso e o desenvolvimento das redes ferroviárias, atravessaram, nos seus primeiros períodos, graves vicissitudes, muito naturais num elemento de tão considerável importância, que ia remodelar, por uma forma radical, todo o sistema de comunicações de um país.

Através dessas vicissitudes e das dificuldades, sobretudo de ordem financeira, com que as primeiras empresas concessionárias tiveram que lutar, a realização do objectivo foi, contudo, progredindo sempre, mercê principalmente do auxílio que, por toda a parte, os Governos julgaram dever prestar à organização de um sistema ferroviário de comunicações.

Tendo considerado, como dizemos, que o problema dos caminhos de ferro tinha um carácter essencialmente nacional, os Governos entenderam que era absolutamente indispensável fazer vingar a realização daquele sistema de comunicações, e, por isso, adoptaram-se normas gerais que vieram em auxílio das empresas, fixando-lhes por outro lado uma disciplina de preceitos, a que todas deveriam obedecer na sua constituição e actuação.

Este modo de proceder tinha por fim fazer partilhar o Estado com a iniciativa particular, os pesados encargos que representam sempre a construção e o primeiro estabelecimento de um caminho de ferro, vincando-se bem, por outro lado, a supremacia do mesmo Estado na posse e orientação do sistema a realizar.

Os preceitos adoptados, neste sentido, eram de várias ordens podendo citar-se principalmente os seguintes :

a) — *De ordem financeira* — o estabelecimento, por parte do Estado, de uma garantia de juro ou subvenção quilométrica, com o fim de estimular as Empresas concessionárias na construção das novas linhas.

b) — *No tocante à construção* — a adopção de uma bitola fixada pelo Governo, e a obediência aos traçados indicados no plano geral estabelecido para a rede do País.

c) — *No tocante à exploração* — a obrigação taxativa de manter a exploração das linhas concedidas, com a comunicação expressa de que o abandono dessa exploração importaria a intervenção directa do Estado para manter a mesma exploração à custa da Empresa concessionária.

Prescrições desta natureza não tinham precedentes análogos nas comunicações existentes até então, e por aqui se pode ver já que as comunicações ferroviárias revestiram, desde o início, um carácter especial que lhes dava a participação íntima do Estado no seu estabelecimento e exploração.

Da adopção das normas fundamentais com que o Estado firmava assim a sua autoridade superior sobre o sistema ferroviário, resultaram também as necessárias modificações operadas na situação existente para assegurar aquele sistema a sua maior eficiência.

Assim, foram resgatadas muitas concessões que tinham sido feitas a várias empresas, com intuitos de mera especulação, e que se achavam em estado de falência, e procurou-se concentrar a exploração num certo número de Grandes Companhias, que mais facilmente pudessem fazer face aos pesados encargos que ela acarretava.

Foi, por essa forma, que por volta de 1857 se constituíram em França as seis Grandes Companhias, que sensivelmente têm assumido até hoje o encargo da exploração da rede ferroviária francesa.

Para algumas das linhas cuja situação era menos favorável, ou que ofereciam maior interesse financeiro, apresentou-se o último recurso do seu resgate para serem exploradas por conta do Estado, e esta é a origem das denominadas redes ferroviárias do Estado.

Entre nós, a questão esteve sempre num sensível atraso de solução, e só em 1876 aparece o primeiro estudo valioso sobre o plano geral da rede ferroviária do País, devido à iniciativa da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, e essa base essencial só obteve uma sanção definitiva no decreto de Outubro de 1898, e remodelava também a constituição das chamadas linhas do Estado, as quais desde 1867, se achavam no regime pouco favorável.

4 — *As características fundamentais do sistema ferroviário.*

Do que temos dito resulta bem claramente a noção de que, por toda a parte, os caminhos de ferro, foram considerados pelos diversos Estados, não como um ramo corrente de industria a explorar por quaisquer entidades particulares, mas sim, e essencialmente como um órgão da actividade social e económica, fundamentalmente nacional, e que, por esse facto, constituíam um sistema organizado como património da Nação, cuja exploração e usufruto seriam rigorosamente orientados e fiscalizados pelos Governos.

Na verdade, os caminhos de ferro constituem sempre um elemento fundamental nos problemas de vária ordem em que se envolve uma questão de grandes transportes a distância, com segurança e regularidade garantidas, e problemas desta ordem surgem frequentemente quer no campo social, quer no campo económico, quer até nas delicadas questões da defesa nacional.

Assim, os caminhos de ferro ficaram constituindo um sistema nacional de transportes, com a sua especial feição de interesse público, e com as características fundamentais que não se encontram nos outros meios de comunicação.

Entre essas características podem apontar-se como essenciais as seguintes :

1.º — Em relação ao território nacional :

a) — Fixação aos terrenos das linhas de transportes, definindo a orientação prevista para as correntes de tráfego, segundo o plano geral formulado pelo Estado.

b) — Adopção rigorosa no seu traçado das condições exigidas pelo serviço público, e designadamente das prescrições impostas pela defesa nacional.

c) — Propriedade do Estado sobre toda a rede ferroviária.

2.º — Em relação aos transportes :

a) — Possibilidade de execução de toda a classe de transportes, e, em especial, dos transportes de grandes toneladas em condições da máxima segurança e regularidade.

b) — A obrigatoriedade da exploração mesmo em casos desfavoráveis para as Empresas concessionárias.

c) — A prestação obrigatória de serviços ao Estado, em vários ramos de serviço público.

d) — A rigorosa fiscalização e policia dos transportes.

O simples exame destas cláusulas permite concluir, de um modo absoluto, que o sistema de comunicações ferroviárias constitui, de facto, um verdadeiro serviço público, intimamente ligado ao Estado, e cuja regular exploração importa, antes e acima de tudo, ao próprio Estado.

5 — *As possibilidades do sistema ferroviário em plena e completa laboração.*

Tendo atingido a sua fase de pleno desenvolvimento, o sistema de comunicações ferroviárias adquiriu um valor e uma importância que nenhum outro sistema de transportes tinha alcançado, e as suas possibilidades davam ainda margem a que se lhe attribuisse um maior grau de eficiência.

Foi o que veio a comprovar o emprêgo que êles tiveram na Grande Guerra.

Na verdade, os Caminhos de Ferro na Grande Guerra tiveram ensejo de patentear todo o seu valor como elemento de actividade de um país, não só sob o ponto de vista propriamente militar, como ainda na sua especial função económica.

Foi deveras notável o esforço desenvolvido, durante os quatro anos daquela Guerra, pelos caminhos de ferro dos países mais directamente atingidos pelas operações da luta, e em todos êles o caminho de ferro se afirmou com a incontestável superioridade que lhe pertence.

Assim, em França, a rêde ferroviária, sem deixar de acorrer permanentemente às formidáveis exigências de ordem militar, já em 1916 tinha reassumido quasi inteiramente a sua função commercial.

Sem nos alongarmos em demoradas citações, basta dizer que o tráfego quilométrico atingiu neste ano as seguintes proporções, em relação ao do tempo de paz:

P. L. M.	149 %
Orleans	166 %
Estado.	147 %
Norte	105 %

devido notar-se que esta última rêde só dispunha de cêrca de 50 % das suas linhas.

Assim, vê-se bem, por estes dados, como a eficiência do sistema ferroviário, não foi em nada diminuída pelas dificuldades occorrentes, antes se verifica que, em muitos casos, a sua eficiência ultrapassou bastante as possibilidades do tempo de paz.

Ora, foi precisamente na Grande Guerra que se iniciou o recurso aos transportes automóveis em larga escala, e todos sabem como êsses transportes tiveram um constante e desenvolvido emprêgo nas operações da guerra.

No entanto, e apesar dêsse facto, as opiniões mais autorizadas são concordes em afirmar que os caminhos de ferro continuaram a ser o elemento principal dos transportes estratégicos, e que só êles permitem satisfazer às operações de maior relêvo.

II

Como se estabeleceu a indústria de transportes automóveis e características que a distinguem do sistema ferroviário

1 — Os inícios da camionagem.

Pode dizer-se que foi depois da Grande Guerra que começou a tomar certo incremento o desenvolvimento dos transportes por camionagem.

O largo emprêgo dos transportes automóveis feito nas diversas operações daquela Guerra, embora em especiais condições de aplicação, e com um objectivo muito particular, trouxe posteriormente uma larga disponibilidade de material e um considerável desenvolvimento da respectiva indústria de fabricação que favoreceram o primeiro impulso dado àquele ramo de transportes.

Assim, começaram a ser estabelecidas, por toda a parte, carreiras de camionagem que de princípio visavam especialmente o transporte de passageiros.

Estas carreiras não obedeciam, em regra, a nenhum plano geral previamente delineado, e as suas precárias concessões, feitas por uma forma completamente arbitraria, não apresentavam muitas vezes qualquer fundamento económico seriamente estudado.

Ao contrário do que sucedeu com o caminho de ferro, o estabelecimento das carreiras de camionagem não provocou a devida atenção da parte do Estado, e as estações officiais não procuravam avaliar bem o que se poderia esperar daquele novo sistema de transportes, nem se interessaram mesmo

pelos graves reflexos que a situação nascente iria produzir no plano geral das comunicações nacionais de transportes e designadamente no sistema ferroviário considerado, como dissemos, como um verdadeiro patrimonio nacional.

Daí resultou que, a breve trecho, a confusão estabelecida era formidável, e que os prejuizos se estendiam largamente não só aos caminhos de ferro, mas até aos próprios concessionários de carreiras de camionagem.

Os interesses verdadeiros e incontestáveis só existiam afinal para a indústria de construção de automóveis, pois que aumentou consideravelmente o número de veículos adquiridos para as diversas carreiras, muitas das quais sustentavam uma exploração em condições absolutamente anti-económicas.

Foi só então que acordou a atenção dos poderes públicos, que já teriam de se defrontar com uma certa forma de interesses criados, embora, de algum modo, à custa dos próprios interesses do Estado.

Assim, entre nós, foi só em 1932 que se nomeou uma comissão para regulamentar o transporte por automóveis pesados no serviço de passageiros.

Nessa comissão, de que eu fiz parte, ficou bem patente a situação que acabámos de expôr.

Como resultado do trabalho dessa comissão appareceu o decreto que regulamentou aqueles transportes, e em cujo relatório se lêem as seguintes elucidativas palavras:

«Em face das repetidas reclamações feitas pelas empresas ferroviárias contra o estabelecimento de carreiras em automóveis pesados, e ainda a concorrência desordenada entre os próprios camionistas, de que resulta, não só a ruína de muitos, como também uma irregular e deficiente exploração das carreiras em prejuizo das regiões servidas, resolveu o Governô nomear uma comissão para proceder ao estudo da regulamentação dos transportes em automóveis pesados, e à sua conjugação com os transportes ferroviários.»

Essa regulamentação ficou, de facto, estabelecida pelo Decreto n. 22.718, na parte relativa ao transporte de passageiros, mas, a nosso ver, o grave problema do sistema nacional de transportes continuava absolutamente de pé, porquanto, tendo sido inteiramente descurado no início desta nova situação, apresentava agora maiores dificuldades em ser convenientemente atendido, como o exigiam os superiores interesses do País.

Posteriormente o desenvolvimento dado à camionagem de mercadorias veio agravar ainda mais a situação.

Para fazermos uma idéa dos factos, basta citarmos aqui as palavras de uma tese apresentada ao Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil em 1937.

Nessa tese, intitulada «A indústria de transporte em automóveis», diz-se o seguinte:

«Com o advento do Estado Novo a nossa rêde de estradas surge quasi miraculosamente das ruínas, transformadas as suas pavimentações e perfis.»

Imediatamente o tráfego em automóveis aumenta num ritmo que, pela sua rapidez se torna quasi incontrolável, e que não pode na ordem legislativa ser acompanhado e regulado convenientemente.

Acontece então que o número de industriais de transportes e as viaturas transportadas de carga pululam no país sem que a sua distribuição corresponda às necessidades regionais, Cremos até que, em certo momento, iríamos encontrar regiões pleatóricas de transportes automóveis, superiores às necessidades e possibilidades do tráfego dessa região, a par de outras em que o material transportador é insufficiente. A mecânica do fenómeno é, no entanto, simples.

O negócio parecia rendoso, Pessoas insufficientemente preparadas para a administração e execução dêsse transportes lançam-se na indústria seduzidos pela fugaz miragem de fartos e rápidos lucros.

Sem preparação técnica ou cultural de qualquer ordem, alguns dêsses industriais de geração espontânea tomando as receitas brutas como lucros, ignorando que o capital invertido por cada viatura tinha de se renovar e realizar-se durante a vida da viatura, procedem de maneira a garantir uma talência certa e a breve trecho.

A lição alheia não serve, porém; a legião dos industriais sobe num ritmo assustador.

Surgem as necessidades de reparações em face dos cofres vazios. É preciso disputar a carga.

Recorre-se então à guerra de tarifas — guerra sem quartel — em que se trabalha abaixo do custo para realizar dinheiro seja como fôr. Aos industriais — de verdade — que sabem fazer contas, falta a carga porque ela se escôda para os loucos concorrentes. O que hoje se verifica — espectáculo verdadeiramente de lastimar — pode resumir-se no seguinte quadro:

Concorrência ilimitada interindustriais pela falta de tabelamento dos serviços e pela ausência de tarifas mínimas; fretes de retorno oferecidos ao público por preços inferiores ao custo, quando êsses fretes só deviam ser concedidos a industriais dos locais de retorno; concorrência dos particulares que, isentos de impostos, oferecem fretes a preços de impossível concorrência, confiados na insuficiência da fiscalização.

Esta verificação pode, e certamente levará à ruína todos os que invertem capitais nesta indústria.

É como se vê um quadro traçado por mão de mestre, pois é subscrito pelo Presidente do Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis.

A esta deplorável situação procurou o Governo dar remédio com a nomeação que fez, em 1955, de uma Comissão para regulamentar o trânsito de mercadorias em automóveis pesados, Comissão cujos trabalhos se acham ainda em curso.

É curioso, porém, notar, que contra os trabalhos, ainda por concluir, desta Comissão já aparece um pretexto, firmado este pelas Câmaras Sindicais dos agentes e importadores de automóveis do Porto e de Lisboa.

Neste documento, deveres interessante, quer pela origem donde dimana, quer pelos conceitos singulares que encerra, atacam-se como é já da praxe, as empresas de caminhos de ferro, e entre outras afirmações notáveis encerra a seguinte:

«A respeito da política de transportes a opinião pública portuguesa receia que os interesses das Empresas dos Caminhos de Ferro possam sobrepor-se aos interesses da Economia Nacional.»

Ora, na verdade, êste conceito que a opinião pública portuguesa assim vem proferir pela voz dos importadores de automóveis, poderia ser bem equiparado a estoutro, que logicamente se deduz do que acabamos de ver expresso na tese do próprio Presidente do Grémio de Industriais de Camionagem:

«A opinião pública portuguesa receia que os interesses das Empresas construtoras de automóveis possam sobrepor-se aos interesses da Economia Nacional, e até aos da própria Camionagem, que está ameaçada de ruína pela superabundância de veículos nela empregados.»

E aqui temos como, muitas vezes, os assuntos de interesse nacional podem ser apresentados em nome da chamada opinião pública expressa pelos importadores de material de caminhos de ferro.

Mas, enfim, deixando êste ponto de vista dos interesses particulares, que alguma influência, aliás, procuram exercer na solução do problema, vamos continuar a examinar o aspecto geral da questão.

2 — *A intervenção do Estado no estabelecimento do sistema de camionagem.*

Ao contrário do que sucedeu com os caminhos de ferro, o Estado não assumiu para com a camionagem aquele papel superior de direcção e orientação que vimos ter invocado em relação ao sistema ferroviário.

Isto proveiu evidentemente de que, no novo sistema de transportes que se estabelecia não se encontravam aquelas características, logo desde os seus inícios, uma função de organismo nacional.

É fácil reconhecer que em nada se procedeu neste caso, como quando, pelo estabelecimento da rede ferroviária o Estado tomou logo uma posição dominante e rigorosamente autoritária.

Assim, aqui não encontramos nenhum vestígio da prévia fixação de um plano geral de rede de transportes, não se vêem impostas quaisquer condições obrigatórias de serviço público, na onerosa proporção em que se fizeram aos caminhos de ferro, não houve a condição perentória da obrigatoriedade de exploração mesmo em condições difíceis, e enfim nenhuma cláusula formal denuncia para com a camionagem aquele carácter de impreterível serviço público que constitui a feição dominante de todas as concessões de caminhos de ferro.

A acção do Estado, neste ramo de transportes, revestiu antes o carácter genérico da simples regulamentação e fiscalização de uma indústria particular como qualquer outra.

Deve reconhecer-se, pois, que a situação é bem diferente para êste caso, e que o Estado, procedendo assim, marcou logo, e muito, nitidamente a diferença fundamental que existe entre os dois sistemas de transportes, um dos quais o ferroviário nunca pode deixar de constituir um importante elemento económico do património nacional, e o outro só pode ser encarado como uma exploração industrial particular, cuja posse material o Estado não reivindica.

3 — *As características do sistema de transportes, por camionagem.*

Embora apresente as suas incontestáveis vantagens, na na feição particular da sua conveniente aplicação, a camionagem possui, no entanto, características próprias que definem o seu campo de acção em condições mais restritas do que o caminho de ferro.

Assim, as características essenciais do transporte automóvel são, sob êste ponto de vista, as seguintes:

a) — Uma feição particularmente, pode dizer-se, do seu modo de acção, porquanto os transportes por automóvel não apresentam o carácter de universalidade que têm os transportes por caminho de ferro. Na camionagem não ha, nem pode haver, na sua completa generalidade, a obrigatoriedade de transporte para qualquer mercadoria.

b) — Uma inferior capacidade de transportes, em condições similares. A relação de capacidade entre um automóvel e um comboio é de proximamente 1/75 no que diz respeito a mercadorias, e de 1/20 no que diz respeito a passageiros.

A proporção do número de veículos necessários para igualar esta capacidade, traz para a camionagem um emprego de pessoal muito superior ao dos caminhos de ferro.

c) — A impossibilidade de realizar, em boas condições económicas, o transporte de mercadorias pobres, como os mineiros, os combustíveis, as materiais primas, etc.

d) — A impossibilidade de satisfazer às exigências dos transportes de grandes toneladas, e dos transportes de qualquer natureza às longas distâncias, em condições razoáveis de segurança, rapidez e regularidade.

Destas características resulta naturalmente que a aplicação da camionagem tem o seu principal campo de acção nos transportes às pequenas e médias distâncias, e no transporte das mercadorias que se adaptem aos seus veículos, e que lhe assegurem um preço remunerador.

Como se vê êste sistema de transportes goza da facilidade de poder escolher a sua mercadoria, ao pasto que o caminho de ferro, pelas disposições taxativamente da sua organização, estão sujeitos à obrigação de transportes.

(Continua no próximo número)

Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

Festa anual de confraternização

No dia 29 de Março, reuniu-se, na redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», a Comissão Executiva da Festa Anual de Confraternização do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, sob a direcção do seu prestigioso Presidente de Honra, sr. General Raúl Esteves.



Os componentes da Comissão Executiva, acompanhados do seu Presidente de Honra

Tomou-se conhecimento de todos os trabalhos em curso, leram-se numerosas cartas de adesão à grande festa, que este ano se realiza em Loulé.

O número dos inscritos para o banquete excede já em algumas dezenas, as inscrições dos anos anteriores.

Pelo entusiasmo que os antigos combatentes manifestam, prevê-se que a próxima festa se revestirá de excepcional brilho.

Homenagem a um amigo de Portugal

Os agentes em Londres dos principais caminhos de ferro da Europa, membros do Foreign Travel Club, de que é presidente o sr. António Mendonça, director da Casa de Portugal, ofereceram num restaurante do West End um almôço de homenagem

a Mr. C. Cooper, chefe do movimento para o continente da Southern Railway, pela sua aposentação. Mr. C. Cooper, a quem foi oferecida uma rica salva de prata com uma afectuosa dedicatória é um amigo de Portugal e contribuiu para a redução de tarifas e passagens directas de Londres a Lisboa e Estoril, em carruagens directas.

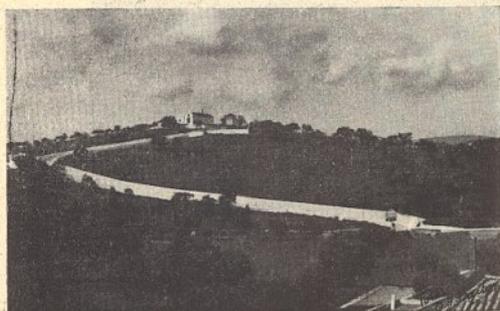
Foram convidados representantes de diversas organizações industriais e dos grandes caminhos de ferro europeus e de turismo da Europa.

O PROGRAMA DA FESTA Eng.º Joaquim Abranches

EM LOULÉ DO

Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

O programa da festa que tem lugar no dia 1 de Maio próximo, de confraternização dos Officiais, Sargentos, Cabos e Soldados do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que fizeram parte do C. E. P. a França, para comemorar o 19.º aniversário do seu regresso a Portugal, está despertando grande interesse.



LOULÉ — Ermida de Nossa Senhora da Piedade

Publicamos hoje o programa que consta do seguinte:

Dia 30 de Abril, partida de Lisboa (Estação do Terreiro do Paço) às 21,15. Chegada a Faro às 6,30, de 1 de Maio. Às 8 partida para Estoy, donde seguirão, às 9,45, para S. Braz de Alportel, donde, finalmente, partirão para Loulé.

Em Faro os combatentes apresentarão cumprimentos ao Município; em Estoy visitarão o Palácio, sendo-lhes, ali, oferecido pelo respectivo proprietário, um «Pôrto de Honra».

Em Loulé, pelas 11 horas, os combatentes desfilarão em cortejo pela Avenida José da Costa Mealha até aos Paços do Concelho e prestarão Homenagem aos Mortos da Grande Guerra depondo flores nas lapides do Monumento. Em seguida serão recebidos no Salão

Esteve durante bastante tempo retido no leito, por motivo de doença grave, o nosso



Engenheiro Joaquim Abranches

prezado amigo e ilustre Ministro das Obras Públicas, sr. Major de Engenharia Joaquim Abranches.

Felizmente livre de perigo, seguiu o nosso ilustre amigo para a Curia, onde vai fazer uma estação de repouso.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» saúda o antigo e valoroso combatente do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França, e deseja-lhe, muito cordealmente, melhoras completas.

dos Paços do Concelho, onde lhes será feita a cerimónia das Boas-Vindas. Após esta cerimónia, o cortejo dirigirá-se para o Largo, a que vai ser dado o nome de Largo do Batalhão dos Sapadores de Caminhos de Ferro.

Das 13,30 às 16,30 realiza-se o banquete na Sala do Tribunal.

Das varandas do edifício da Câmara, os combatentes assistirão ao desfile da Procissão de Nossa Senhora da Piedade, irão depois ao Sêro, junto do Santuário daquela Senhora, e às 22 horas regressarão de camioneta a Faro, donde tomarão combóio para Lisboa.

É, como se vê, um programa admiravelmente traçado, em que os antigos combatentes vão ser compensados dos momentos de angústia que passaram na Grande Guerra.

OS CAMINHOS DE FERRO

EM

ANGOLA

Pelo Coronel de Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO

AO contrário do que acontece na Colónia de Moçambique, onde a construção de caminhos de ferro vai prosseguindo com um ritmo acelerado, em Angola nada se tem feito, desde que a Grande Guerra lhe paralisou as actividades fomentadoras.

Em 1914 estava aberto um concurso para o prolongamento do caminho de ferro de Malange.

Mas veio logo a seguir o estado de guerra e, o concurso foi dado sem efeito.

O caminho de ferro de Mossamedes, também em construção nessa altura, ainda conseguiu transpor a serra da Chela, por exigências das operações que em 1915 se desenrolaram no Sul da Colónia, sob o comando supremo do General Pereira d'Eça, que era ao mesmo tempo Governador da Colónia.

Quando porém a guerra acabou, nada se fez para retomar as actividade que ela interrompera.

Alguns anos depois, sob a égide do primeiro Alto Comissário da República, o problema ia reviver com actividade desusada.

Pretendia-se assim recuperar o tempo perdido.

Várias brigadas de estudos percorreram a Colónia de norte a sul e delinearão construções que muito haviam de beneficiar a sua economia.

Pelo crédito de três milhões de libras que a Inglaterra, por essa ocasião, concedeu a Portugal, adquiriram-se algumas centenas de quilómetros de linha férrea com os quais se haviam de iniciar as novas construções.

Mas quando o Alto Comissário abandonou a Colónia, em 1924, os estudos não estavam ainda ultimados e das construções projectadas ninguém mais ouviu falar.

Grande quantidade de carris e travessas compradas, encontram-se — há cerca de 20 anos —, depositadas ao quilómetro 5 do caminho de ferro de Ambaca, desfazendo-se em ferrugem.

Do gigantesco esforço que o Alto Comissário exerceu, ficaram as célebres variantes do caminho de ferro de Ambaca que os factos comprovaram terem constituído um êrro económico.

* * *

Têm sido os caminhos de ferro os factores mais poderosos para o rápido progresso do continente africano, que, ainda há menos de cem anos, era terra de lendas e de mistérios para a Europa civilizada. O interior do continente era impenetrável. Os europeus, não encontrando vias de comunicação naturais, não se aventuravam a devassá-lo.

Ainda nos meados do século XIX, raros eram aqueles que conseguiram pôr-se em contacto com as realidades do Sertão.

É certo que a acção dos portugueses em séculos idos, preparára a ocupação do interior; mas em boa verdade, essa ocupação, não interessava de baixo do ponto de vista económico.

Portugal não precisava de terras para se expandir, nem carecia de matérias primas para as indústrias. De resto, os poucos exploradores que se aventuravam à travessia do continente, não encontravam grandes riquezas que cubiçar.

Ao fim dos seus empreendimentos, sofrendo ainda os horrores do calor, da fome, das febres e de mil contrariedades que a aventura lhes tinha ocasionado, tiravam o entusiasmo àqueles que porventura se propusessem imitá-los.

A posse do território só podia conseguir-se «manu militari». E as comunicações com as guarnições do interior eram difíceis de manter.

Não admira por isso que todas as tentativas de ocupação pacífica fracassassem.

Abrir caminhos em direcção ao interior, para que, se no dia seguinte se fechavam por falta de trânsito aturado?

Mantê-los abertos, para que, se não havia riquezas a transportar por elles?

O pouco que do interior podia vir para alimentar o comércio da permuta, era trazido à cabeça dos pretos, único meio de transporte de que então se podia lançar mão.

Logo porém, que ali apareceu o caminho de ferro, as condições modificaram-se radicalmente. E as duas grandes colónias, Angola e Moçambique, bem sentiram os efeitos da mudança. Êsses efeitos não foram, porém, tão grandes como nos territórios vizinhos, onde explorações ulteriores mostraram serem imensamente ricos em minérios de grande valor.

Foram essas riquezas mineiras que determinaram a construção das grandes rês africanas, bem como dos caminhos de ferro através das nossas duas grandes Colónias que com elas se ligam.

Infelizmente, no que nos deixaram, sómente havia, e sómente ainda há, possibilidades agrícolas

a explorar. Daí, não terem as construções ferroviárias atingido nelas o ritmo que alcançaram nas Colónias e nos países que possuíam diamantes, ouro, platina, cobre, etc., etc..

Sendo diferente os objectivos a atingir com a construção de caminhos de ferro, diferentes teriam de ser os métodos a empregar para os alcançar.

Os caminhos de ferro com destino às regiões mineiras, procuraram atingi-las pelo caminho mais curto: os que procuraram a valorização agrícola dos territórios e a sua completa ocupação, tinham de aproximar-se das regiões mais produtivas e dos centros mais populosos.

Foi por isso que o caminho de ferro de Ambaca teve de andar aos zig-zags, de Loanda para o Bengo; do Bengo para o Quanza; do Quanza para o Luinha, etc., etc..

Em Portugal radicou-se a convicção de que o grande desenvolvimento que o caminho de ferro tinha, obedecera ao propósito de fazer muitos quilómetros, em vista da garantia de juro quilométrica que ao concessionário havia sido dada pelo Governo português. Não foi assim. O caminho de ferro de Ambaca seguiu a linha de penetração e procurou servir todos os lugares onde já havia interesses criados.

Restos de uma ocupação agrícola, que foi notável, ainda hoje se podem admirar no vale do Bengo; nas margens do Quanza; na região do Cazengo, etc., etc.. E o caminho de ferro de Ambaca tinha por objectivo servir todos esses interesses. E de facto serviu-os. E tão bem que, apesar dos célebres variantes destinados a encurtar os percursos, a linha primitiva continua a ser explorada, donde resulta uma duplicação de despesas sem vantagem para o rendimento do caminho de ferro, pois ao longo das variantes construídas não havia nem há interesses a servir.

Daqui resultou que a construção das variantes agravou o coeficiente de exploração das linhas em lugar de o melhorar como tanto se fazia mister.

No ano de 1914, o coeficiente de exploração das duas linhas; Ambaca e Malange, hoje incorporadas no chamado caminho de ferro de Loanda, era de 0,95.

As receitas da exploração da linha de Ambaca elevaram-se, nesse ano, a 346 contos e as despesas não atingiram 278. A exploração de Malange mantinha-se deficitária. As receitas eram ligeiramente superiores a 40 contos e as despesas iam para além dos 50.

Os dois caminhos de ferro deram assim a receita global de 346 contos e a despesa de 328.

Em 1936 a exploração das duas linhas, agora sob uma única direcção, apresentou um *déficit* de 2.108 contos, com o coeficiente de exploração de 1,3111

Quere dizer: após 22 anos de vida, a exploração é deficitária, não obstante ser superintendida por um único organismo, ao contrário do que em 1914 acontecia, pois havia duas administrações distintas, que, para cúmulo, se guerreavam, com manifesto prejuizo para ambas.

Basta dizer que não havia exploração combinada. No Lucala havia duas estações de caminhos de ferro, ao lado uma da outra, e nelas o tráfego era tratado com desconhecimento da sua existência!

E apesar disso, a exploração das duas em conjunto, dava saldo positivo.

O caminho de ferro de Mossamedes tinha ainda no primeiro semestre de 1914 saldo negativo, logo desaparecido no segundo semestre dêsse mesmo ano, em virtude da afluência do tráfego motivada pelo estado de guerra. É assim que o resultado final do ano se assinalou com um coeficiente de exploração de 0,59, contra 1,20 que registara no primeiro semestre.

Mas as medidas adoptadas em 1913 para acabar com os deficits das linhas do Estado, deficits que eram, como hoje, crónicos, deram resultados satisfatórios. Os prejuizos da exploração iam a desaparecer.

No caminho de ferro de Mossamedes o coeficiente da exploração passou logo de 2,00 para 1,20; e no de Malange também veio de 2,11 para 1,20. Em 1915 já a exploração se fazia em ambos os caminhos de ferro com saldos positivos.

Tal resultado conseguiu-se com uma reforma radical nos metodos de administração.

Desapareceram as direcções de Malange e de Mossamedes e as Direcções fiscais de Ambaca e de Benguela. Em seu lugar criou-se uma Direcção Geral que tinha a seu cargo a administração das linhas que eram pertença do Estado e a fiscalização das que pertenciam a empresas particulares.

À testa de cada um dos caminhos de ferro de Malange e de Mossamedes foi colocado um chefe de exploração que tinha por missão expressa conseguir o equilibrio da exploração. As receitas deviam dar para as despesas. A administração clássica foi posta de parte. A multiplicidade de chefes: chefe de movimento; chefe de tráfego; chefe de via e obras; chefe de tracção e oficinas; chefe de fiscalização, que existia em cada uma das linhas, tudo isso desapareceu. Em lugar de serem todos chefes, passaram a ser todos subordinados de um chefe só.

Os resultados foram ótimos como já se demonstrou.

Foi porém sol de pouca dura a organização decretada e que tão bons resultados dera.

O engenheiro que foi posto à testa da Direcção Geral, assoberbado com trabalhos extraordinários, resultantes das operações militares que

durante 1915 se realizaram no sul da Colónia, não pode dar cabal cumprimento ao diploma orgânico.

Os melhores elementos de que podia dispor, eram militares e foram mobilizados. Em vão pedia outros para os substituir. E então, em lugar de continuar a instar pela remessa de técnicos que lhe faltavam, preferio recomendar uma nova reorganização dos serviços destruindo-lhe a unidade de direcção.

Em lugar de uma direcção passava a haver novamente duas.

Evidentemente, só uma crise de desalento grande podia explicar uma tal reviravolta.

O Estado tinha então apenas 357 quilómetros de caminhos de ferro em exploração. E as linhas pertencentes a emprêzas particulares não mediam mais de 885 quilómetros.

¿Como se podia então asseverar que uma Direcção só, não podia superintender em tudo?

A verdade é que o esforço de 1914 se perdeu e os caminhos de ferro voltaram ao Estado deficitário, não obstante o salutar exemplo dado pelas emprêzas particulares que continuavam a administrar as suas linhas com saldos de exploração positivos.

Não obstante isso, o Estado teimou em lançar mão do caminho de ferro de Ambaca que logo entrou também em regime deficitário!

E note-se que da conservação da sua linha, como das outras, ninguém cuidava por não haver dinheiro para tal.

OS CAMINHOS DE FERRO NO TEMPO DO 1.º ALTO COMISSÁRIO

A situação era aflitiva quando o primeiro Alto Comissário da República chegou a Angola.

Foi preciso tomar medidas urgentes e fazer grandes dispêndios, quere com a aquisição de material fixo e circulante, quere com a reparação da infra estructura de todas as linhas, para que os caminhos de ferro não tivessem de suspender a exploração.

Novas organizações foram então decretadas. Mas desta vez sôbre moldes grandiosos, mais próprios de uma rede extensa e de grande tráfego, do que de modestas linhas que não rendiam o suficiente para se manter.

O diploma legislativo n.º 228 do Alto Comissário, datado de 30 de Dezembro de 1922, criava uma Repartição Superior dos Caminhos de Ferro que devia superintender em todos os serviços de caminhos de ferro e portos da Colónia.

Tinha subordinadas 3 Direcções a saber: a direcção do porto e Caminhos de Ferro de Loanda; a Direcção dos portos e caminhos de ferro do Sul; a Direcção do porto do Lobito, incluindo a fiscalização do caminho de ferro de Benguela e ainda

a Divisão dos portos e caminhos de ferro do Congo, (que não existiam).

Ao serviço desta organização havia 28 engenheiros! E além deles, havia mais 10 funcionários superiores, como oficiais de marinha, etc..

Com o pessoal técnico do que dispunha, a Repartição organizou várias brigadas que iniciaram desde logo o estudo de muitas linhas férreas, não só para dar continuidade ao caminho de ferro de Malange, que havia a ideia de dirigir para nordeste pelo vale do Cambo, como para servir a região do Bembe, ao norte, e para oferecer uma ligação aos caminhos de ferro do sudoeste africano, que viriam a ser servidos por um porto a construir na bahia dos Tigres.

A exploração das linhas existentes intensificou-se, e manifestaram-se realmente indícios de grande prosperidade. Mas a situação financeira da Colónia não suportava uma actividade tão intensa.

A Metrópole, por seu lado, não tinha recursos para ir em seu auxílio e a obra caíu.

OS CAMINHOS DE FERRO E A COLONIZAÇÃO

Os caminhos de ferro de nada valem se as regiões que servem não estiverem ocupadas. A riqueza, mesmo quando seja fructo das arvores das patacas, precisa ser recolhida. Se não há quem a recolha, cai e apodrece.

Sabido que os territórios do interior de Angola são ricos em possibilidades agrícolas, quiz o primeiro Alto Comissário encher de colonos êsses territórios abençoados, para que êles colhessem os frutos das suas possibilidades. Não o conseguiu.

E o planalto de Malenge, e o país do Lunda, e o vale do Cambo, e os terrenos do Quissol, etc., etc., continuam incultos porque não põem lá quem os amanche.

Por isso o tráfego ferro-viário que era insignificante em 1914, insignificante continuou a ser, depois da tentativa fracassada.

Em 1914, o tráfego de todos os caminhos de ferro, tanto do Estado como das Emprêzas particulares, era insignificante: pouco excedia 80.000 toneladas.

Ambaca registava menos de 22.000 e Benguela, que era já a linha mais importante, transportava pouco mais de 50.000. Malange dava 4.723 toneladas e Mossamedes 7.927.

Em 1926, dois anos volvidos após a saída do primeiro Alto Comissário, o tráfego das duas linhas: Loanda e Mossamedes ainda não atingia 60.000 toneladas.

O caminho de ferro de Loanda registou 54.000 e o de Mossamedes, em 1927 não dava mais de 2.000.

O caminho de ferro de Benguela é que andava já próximo das 125.000 toneladas.

Não se diga que uma tão grande tonelagem

General Bernardo do Canto

POR ter atingido o limite de idade, passou à situação de reserva o sr. general Francisco Bernardo do Canto, um dos oficiais mais distintos da arma de Infantaria, que conta, durante 50 anos da sua carreira militar, uma brilhante fôlha de serviços, que muito honra o Exército Português. Ao vermos afastar-se da carreira das armas êste nosso presado amigo, sentimos que êle não possa continuar a prestar o seu valioso auxílio militar ao nosso Exército.



era apenas consequência da grande extensão da linha, que nessa altura já media 1347 quilómetros.

A grande linha de penetração, que primeiramente se estabeleceu e prosperara, era a de Ambaca que ia de Luanda ao Camaxilo e Cuilo numa extensão que se aproximava dos 1.000 quilómetros.

Porque é que a linha férrea destinada a servir a se deixou bater pela linha de penetração de Benguela?

Apenas porque na linha de penetração do norte, a ocupação fraquejou, enquanto que na linha do sul se ia intensificando, graças aos elementos que por lá se haviam deixado ficar depois da construção do caminho de ferro e a muitos outros que uma acção inteligente do caminho de ferro para lá atraía.

Foi assim que, sem a menor intervenção do Estado, foram surgindo, ao longo do caminho de ferro, povoações risonhas que são já hoje o encanto de quem viaja na linha férrea, ou percorre a estrada que também as serve.

Tem-se o Estado alheado por completo da sua existência e por isso nelas se não encontra ainda o que é essencial, hoje em dia, à vida dos povos civilizados. Não há esgotos; não há água; não há nada. Igrejas, Escolas; estabelecimentos públicos; nada disso existe.

As povoações, já hoje numerosas, são, digâmos, de geração espontânea. Nasce uma casa; nascem duas; nascem três; cada um constroi onde lhe apetece e por isso não há arruamentos dignos dêsse nome; não há praças; não há jardins. Tudo, enfim, por fazer.

Mas enquanto que no interior de Benguela, o

Os médicos e a publicidade

Parece que sempre deu certo resultado a célebre conferência dos médicos e casas de material sanitário para que a publicidade fôsse só concedida á Revista dos Médicos.

De facto, recentemente, a casa *Sanitas* procurada para fazer publicidade, informou certo angariador que o sr. dr. Cortez Pinto havia tomado o compromisso com os médicos para só conceder publicidade à sua revista, única da especialidade.

Como se vê parece que os médicos amigos venceram a cartada e a publicidade agora é só para umá «Revista dos Médicos».

Que admiráveis sucessos devem obter da publicidade da referida Revista, os senhores negociantes de material sanitário e os médicos!

Inauguração da linha do Vale de Sabor

Por todo o mês corrente deve ser inaugurada esta linha férrea, que fará a ligação das estações de Mogadouro e de Duas Igrejas.

caminho de ferro se tem interessado pela colonização, pela protecção que dispensa aos Colonos e pelo carinho com que os trata, no interior de Loanda e de Mossâmedes, uma tal política de fomento é inteiramente desconhecida.

O planalto de Malange é fertilíssimo; como fértil é o planalto de Huila. Mas não há, nem num nem noutro, quem estimule a colonização.

A-pesar-de tudo, Angola vai evoluçionando. Mas caminha com o ritmo de 10, quando podia avançar com o de 100.

O preto, açossado pelas exigências do imposto, não têm outro remédio senão produzir para se desempenhar da obrigação do pagamento do imposto. E não só tem de produzir como tem de procurar mercado. Vão já afastados os tempos em que os «cafuzes» tinham de andar atrás dos pretos para fazer negócio: hoje são os pretos que procuram os comerciantes para fazerem o dinheiro de que necessitam.

Por isso as exportações aumentam. Outro tanto se não dá com as importações, porque no interior não há quem consuma: há só quem produza: é o preto.

É triste constatar que todo o material ferroviário de transporte, que segue para o interior, vai vasio.

Do interior vem tudo: vem a lenha com que se cosinha; vem a água que se bebe; vem o fruto que se come. Para o interior vai só o modesto rancho para alimentar os poucos brancos que comerciam com os indígenas.

Colonos, verdadeiramente colonos, são ainda «avis rara in mare magnum».

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

«SEMPRE FIXE»

As praças do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro foi distribuído a seguinte eloquente saudação, que desejamos arquivar nestas colunas:

«Sempre Fixe» é para os Sapadores de Caminhos de Ferro, um emblema, um distintivo, um grito popular e militar de orgulho e vaidade.

«Sempre Fixe» era o símbolo da Unidade durante a Grande Guerra, era o distintivo que o simples soldado mostrava envaidecido aos seus câmaradas de armas, nacionais e estrangeiros, era a divisa que se lia na sua bandeira.

Era o brado que lhe saía da alma, que o seu patriotismo lhe impelia a gritar nos momentos críticos, nos momentos difíceis, nos momentos de perigo. E quanto não era consolador ouvir, entre o ribombar do canhão e o matraquear das metralhadoras, o humilde soldado dizer decidido e valente, ao seu oficial: «Sempre Fixe».

Fixe, em linguagem popular, e portanto em linguagem de soldado, quer dizer firme, decidido, valente, corajoso, dedicado e cumpridor.

E os emblemas, os distintivos, são para o povo são para os soldados. São eles que ajudam a criar o espírito do «corpo», o orgulho da Unidade a que se pertence.

O soldado de Sapadores de Caminhos de Ferro tem orgulho no seu emblema, na sua divisa, bem popular, bem sua, e que lhe fala à alma e ao coração em linguagem humilde é popular, em linguagem de soldado. E quando no momento de perigo nos chamarem, nós responderemos com orgulho, bem alto e prontos para tudo:

«Sempre Fixe»

Como temos vindo anunciando na «Gazeta», a festa anual de confraternização dos Oficiais, Sargentos, Cabos e Soldados do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que fizeram parte do C. E. P. a França, realiza-se em 1 de Maio, em Loulé.

HITLER E A LÍNGUA FRANCESA

Na escola que Hitler frequentou, em Linz, entre 1900 e 1905 descobriu-se, há pouco, um documento interessantíssimo. Trata-se duma caderneta contendo notas a seu respeito, as quais nos ajudam a conhecer a formação do seu carácter, cheio de optimismo e de voluntariedade.

Excelente aluno em história, desenho e ginástica, não eram altas,

todavia, as notas em alemão e francês. À margem dos valores que lhe foram atribuídos, encontram-se as seguintes observações: «Para este aluno nenhuma árvore é excessivamente alta; nenhum gradaemento excessivamente alto».

O rapazito, um pouco cábula, fêz-se homem, desmentiu, no alemão, o critério do seu professor, pois é hoje, sem dúvida, o maior orador da Alemanha, e só por atitude política é que poderá fingir ignorar a língua francesa...

O AUTOMÓVEL E O CAMINHO DE FERRO NAS GRANDES GUERRAS

LEAMOS algures que o Ministério Britânico da Guerra resolveu que dez mil elefantes, até agora ao serviço do exército colonial indiano, na Birmania, fossem dispensados do serviço e vendidos, por incapazes, sendo substituídos por automóveis.

Passaram de moda os volumosos animais. São mais dez mil desempregados com que a crise mundial se vai afligir.

A propósito, a revista donde respigamos esta notícia, afirma que já não há exército possível sem automóveis e que a conquista da Abissínia o demonstrou com evidência e rapidez.

Não discordamos de todo em todo desta opinião, mas é preciso também não esquecer que o Caminho de Ferro tem desempenhado um grande papel em várias guerras. Éle é que torna possível o transporte de grandes massas de tropas e de cargas pesadas. Desempenhou e desempenhará ainda por muitas dezenas de anos um grande papel. O automóvel será um colaborador dos Caminhos de Ferro — e não estes do automóvel.

AVELINO DE ALMEIDA

TODOS se recordam ainda de termos perdido, há alguns anos, o antigo camarada de «O Século», Avelino de Almeida, jornalista de nome e uma figura marcante no jornalismo republicano do nosso país.

Pois alguém alvitrou que em Sintra fosse dado a uma das ruas da formosa vila o nome d'aquella nosso colega, que em vida foi um exemplo de honestidade e competência.

À Câmara de Sintra, que à sua frente tem também um homem de envergadura moral e intellectual — o capitão João Soares — vai o nosso cartão forçando o pedido que lhe foi dirigido, porque Avelino de Almeida, natural de Sintra, foi um grande amigo do Conselho e do seu povo.

VIAJANTE DISTRAÍDO

CERTO viajante, muito conhecido como afamado distraído, encaminhava-se à pressa, do hotel onde se hospedara para a estação do Rocio, quando, em certo momento supondo o relógio da estação atrasado vai verificar o seu para controlar e nota que o não trazia.

Chamou o corretor do hotel e disse-lhe:

— Vai já num rápido ao hotel... e sobe ao primeiro andar, quarto número vinte e sete, e vê se encontra em cima da mezinha de cabeceira o meu relógio. Mas vai rápido...

Passados poucos minutos, o moço elegante regressa, esbaforido, e já o combóio em marcha e, mal podendo dizer palavra, diz:

— Sim, senhor; o relógio está, de facto, em cima da mezinha da noite.



O tempo passa...
...mas os saltos GALO ficam!
prefira pois os saltos GALO
Leacock (Lisboa), L.^{da}
AVENIDA 24 DE JULHO, 102
LISBOA

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

O «Diário do Governo», n.º 62, I série, de 17 de Março, publica o seguinte diploma pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública:

Decreto n.º 28:525

Considerando que pelo § único do artigo 1.º do decreto-lei n.º 20:618, de 4 de Dezembro de 1951, foi mandada reservar para a construção de casas para o pessoal das linhas férreas do Estado a quantia de 7:500.000\$ do empréstimo de 100:000.000\$ para melhoramentos nas r. feridas linhas, autorizado pelo citado diploma.

Considerando que de conta da citada verba foram dispendidas as seguintes quantias:

Ano económico de 1953-1954	719.874\$29
Ano económico de 1954-1955	3:655.261\$90
Ano económico de 1956	2:490.485\$90
Ano económico de 1957	587.878\$42
	<u>7:255.500\$51</u>
Saldo	246.499\$49
	<u>7:500.000\$00</u>

Considerando que importa inscrever no actual orçamento o saldo existente, afim de ter a devida aplicação;

Com fundamento no artigo 2.º do decreto n.º 24:914, de 10 de Janeiro de 1955, e mediante proposta aprovada pelo Ministro das Finanças, nos termos do mesmo artigo;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º No capítulo 3.º e n.º 3) do artigo 49.º do orçamento do Ministério das Obras Públicas e Comunicações em vigor para o corrente ano económico é inscrita a quantia de 246.499\$49, onde constituirá a alínea d), sob a rubrica «Construção de Casas para o pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado», nos termos dos decretos n.ºs 20:618, de 4 de Dezembro de 1951, 22 776, de 29 de Junho de 1955.

Art. 2.º No orçamento das receitas do Estado é inscrita igual importância no capítulo 9.º, artigo 241.º-B, sob a rubrica «Produto do empréstimo» e sub-rubrica «Obras e melhoramentos nas linhas férreas do Estado».

Este crédito foi registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública e a minuta do presente decreto foi examinada e visada pelo Tribunal de Contas, como preceitua o § único do artigo 36.º do decreto n.º 18:581, de 24 de Maio de 1950.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 68, II série, de 24 de Março de 1958, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 17 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, reduzindo para 5 e 6 toneladas o actual mínimo de vagão completo, ou

completo, ou pagando como tal, das rubricas «Peles sêcas de búfalo, coelho ou de lebre, gado bovino, caprino, cavalari, mular, asinino e lanígero», proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em nome das restantes empresas ferroviárias.

O «Diário do Governo», n.º 72, II série, de 29 de Março publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 24 do corrente, o projecto de aviso ao público (aditamento ao aviso A N 525) relativo a taras recomendadas para transporte de fruta, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 73, 2.ª série, de 30 de Março de 1958, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que, em 5 de Fevereiro findo, foi demitido, por motivo disciplinar, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava 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 revisor de bilhetes de 2.ª classe da rede do Minho e Douro, José Fortunato Caldeira, que, à data do referido arrendamento, tinha a categoria de aspirante a revisor de bilhetes.

O «Diário do Governo», n.º 75, 2.ª série, de 1 de Abril publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado por despacho desta Direcção Geral de 28 do corrente o projecto de aviso ao publico annunciando a venda de bilhetes directos, simples, das procedências de Mealhada a Aveiro e de Souselas a Coimbra e a Alfaielos para algumas estações, apeadeiros e parações da linha da Beira Alta ou *vice versa*, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

O «Diário do Governo», n.º 70, II série, de 26 de Março de 1958, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Declara-se, para os fins convenientes, que João Ribeiro Gonçalves, engenheiro civil, desistiu da sua nomeação para o lugar de engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, que lhe cabia em virtude da classificação que obteve no respectivo concurso, conforme consta da lista publicada no «Diário do Governo», n.º 107, 2.ª série, de 10 de Maio do ano findo.

O «Diário do Governo», n.º 75, 2.ª série, de 1 de Abril publica o seguinte:

Por despacho de 26 de Março:

António Ferro Pontes, desenhador de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do decreto n.º 19:478.

Manuel Agostinho, medidor de 2.ª classe, adido, dos Caminhos de Ferro do Estado — idem, idem, idem.

Por despacho de 28 de Março :

João Gonçalves Deniz, desenhador de 3.^a classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.^o 19:478.

Jaime da Costa Simões, escriturário de 1.^a classe — idem, idem, idem.

Margarida Estela Soares Leite, escriturária de 2.^a classe — idem, idem, idem.

Francisco da Cruz Rafael Malhado, fiscal de 1.^a classe do quadro transitório — idem, idem, idem.

O «Diário do Governo», n.^o 76, II série, de 2 de Abril publica o seguinte :

Por despacho ministerial de 24 do corrente mês :

Heitor de Carvalho, chefe da secção do quadro permanente — concedida prorrogação, a contar de 25 de Fevereiro findo, por mais trinta dias, de licença para tratamento que lhe havia sido concedida ao abrigo do artigo 13.^o do decreto n.^o 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo», n.^o 70, II série, de 26 de Março de 1938, publica o seguinte :

Repatrição de Estudos, via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicação, aprovar o projecto de acesso à estação de Leixões, de harmonia com os pareceres n.^o 775 do Conselho Superior de Obras Públicas e n.^o 463 da comissão a que se refere o decreto n.^o 19:881, de 22 de Maio de 1931, e bem assim o respectivo orçamento, na importância total de 557.141\$00.

O «Diário do Governo», n.^o 76, II série, de 2 de Abril publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro Director Geral de Caminhos de Ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com Agostinho de Sousa Duarte para execução da empreitada n.^o 10 da linha de cintura do Pôrto, de construção e plataformas, abrigos e acessos nas paragens de Quintã, Águas Santas (cintura) e Ponte do Carro.

ANUNCIOS OFICIAIS

O «Diário do Governo», n.^o 60, III série, de 15 de Março publica os seguintes anúncios :

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (Minho e Douro)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por José Moreira, capataz de via, reformado, falecido em 7 de Dezembro de 1937, à qual se habilita, nesta data, Laura Moreira, filha do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido José Augusto da Silva, inspector reformado do Minho e Douro, aos quais se habilitam, nesta data, Maria Teresa Gonçalves Ferreira, Amélia e Aurora, viúva e filhas do aludido reformado.

Findo o prazo sem contestação, serão resolvidas estas pretensões.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido faroleiro reformado do Minho e Douro, Bernardino Pinto Cardoso, aos quais se habilitam, nesta data, Emília da Conceição, Elvira, Fernando, Rosa, Maria e José, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido guarda reformado do Minho e Douro, Domingos da Silva, aos quais se habilita, nesta data, Josefa Ribeiro, viúva do aludido reformado.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

Caixa de Reformas e Pensões

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de Francisco José Rosa, chefe de escritório de 2.^a classe, Divisão de Via e Obras, contribuinte n.^o 2:671, à pensão de sobrevivência por ele legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do regulamento de 1887, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de Maria Filomena do Nascimento Esteves Rosa, Julieta Moura Rosa, Ana Maria do Nascimento Rosa e José do Nascimento Rosa, viúva e filhas solteiras e filho menor.

Findo este prazo, será tomada deliberação na conformidade das disposições do citado regulamento, para os devidos efeitos.

O «Diário do Governo», n.º 62, III série, de 17 de Março publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de Isidoro Sanz Muñoz, chefe de 5.ª classe, Divisão de Exploração, contribuinte n.º 1:482, à pensão de sobrevivência por êle legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do regulamento de 1887, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de Antónia Fernandez Velasquez Muñoz, que também usa e é conhecida por Antónia Fernandes, Luíza, Manuela, Isabel, Júlia e Antónia Adeleide Sanz Muñoz, viúva e filhas solteiras.

Findo êste prazo, será tomada deliberação na conformidade das disposições do citado regulamento, para os devidos efeitos.

O «Diário do Governo» n.º 36 III série, de 22 de Março 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 do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de Manuel Joaquim Teixeira, fogueiro de locomóvel, Divisão de Material e Tracção, contribuinte n.º 5:571, à pensão de sobrevivência por êle legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do regulamento de 1915, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de Esperança Soares Teixeira, Natividade, Carmem e Rosa Soares Teixeira, viúva e filhas solteiras.

Findo êste prazo, será tomada deliberação na conformidade das disposições do citado regulamento, para os devidos efeitos.

O «Diário do Governo», n.º 68, III série, de 24 de Março de 1958, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação dêste anúncio no «Diário do Governo», correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tôdas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida à falecida pensionista n.º 2:155, dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), Maria Ferreira Santos Barrisco, aos quais se habi-

lita, nesta data, Gregório de Oliveira Barrisco, filho da referida pensionista.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação dêste anúncio no «Diário do Governo», correm éditos de trinta dias para se habilitarem perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tôdas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido assentador reformado do Minho e Douro, Manuel Esteves, aos quais se habilitam, nesta data, Elisa Augusta, Felisbina e Maria, viúva e filhas do aludido reformado.

Findo o prazo sem contestação, serão resolvidas estas pretensões.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tôdas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido contra-mestre de 1.ª classe das oficinas de Campanhã, José Soares Ferreira, aos quais se habilita, nesta data, a viúva Palmira da Silva Ramos.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida a pretensão.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação dêste anúncio no «Diário do Governo», correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tôdas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido assentador do distrito n.º 405, Manuel Dias Neto, aos quais se habilitam, nesta data, Albina Moreira da Rocha, Joaquim Dias Neto e Emilia Moreira da Rocha, viúva e filhos do aludido ex-agente.

Findo êste prazo sem contestação, serão resolvidas estas pretensões.

Caixa de Reformas e Pensões

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de Francisco Duarte, carregador, Divisão de Exploração, contribuinte n.º 5:026, à pensão de sobrevivência por êle legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do regulamento de 1915, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de Joaquina dos Santos Duarte, Maria, Rosa, Delmira e Eufémia dos Santos, viúva, filhas solteiras e filho menor.

Findo êste prazo, será tomada deliberação na conformidade das disposições do citado regulamento, para os devidos efeitos.

Engraxe só com

MIMI

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.^{da}
Avenida 24 Julho, 102



LISBOA

LINHAS ESTRANGEIRAS

ARGENTINA Embora prematuramente, a imprensa londrino havia dado a notícia do aumento das tarifas ferroviárias. A tal respeito o Ministro das Obras Públicas Argentinas acaba de declarar que, o Governo ainda está a estudar essa proposta, que lhe foi entregue pelas companhias à cerca de mês e meio. Possivelmente, o Governo anuirá a tal proposta.

Em virtude de tais declarações é de prever que algumas companhias aumentem parcialmente as suas tarifas.

BOLIVIA De Las Palmas para o Rio de Janeiro seguiram os membros da Comissão Boliviana-Brazileira que vai estudar a construção de uma linha férrea de Santa Cruz a Cotumbé.

BRASIL Com o objectivo de regulamentar os contractos relativos à viação férrea no Brasil metodizando condições e unificando o regime de concessão, exploração de tráfego e construção do prolongamento e ramais, o Ministro de Viação acaba de se dirigir, inicialmente aos governos dos Estados de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, solicitando-lhes o necessário concurso para o completo êxito da iniciativa, na parte referente às linhas de concessão daqueles dois Estados.

Para unificação do regime da rede de viação férrea, que o mesmo titular solicita também a êsses governadores, sejam, quanto antes, autorizados os entendimentos oficiais, afim de que se processe a transferência para o Governo Federal de tôdas as concessões e contractos daquela companhia.

Encarecendo o alcance do interesse para os próprios Estados, dessa iniciativa, o Ministro Mendonça Lima declara que são conhecidas as constantes dificuldades decorrentes da aplicação de normas, instruções regimes de tarifas e de fiscalização oriundas de autoridades de autoridades diferentes do governo federal e dos Estados, além dos embaraços para a escrituração e contabilidade relativas a cada uma das linhas férreas pertencentes às diversas concessões da mesma empresa.

—Foi inaugurada a linha de bitola mixta Horto Florestal-Matadouro de Belo Horizonte e Minas Gerais.

—Foi também inaugurada a 4 dêsse mês, a estação de Itamaraty, situada no quilómetro 730, entre as estações de Campos Altos e Pratinha, em Minas Gerais.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

EDUCAR... Conferência do *Dr. João Faria Lapa, 1937.*

Em 30 de Outubro de 1937, o sr. dr. João Faria Lapa, digno sub-chefe dos Serviços de Tráfego nos Caminhos de Ferro, realizou uma interessante conferência no Ateneu Ferro-viário.

Tratou da educação sob o ponto de vista mental, artístico, moral, profissional, e fê-lo em linguagem elegante, clara, de nobre e persuasiva eloquência.

Agradecemos o exemplar oferecido a esta redacção.

COMPANHIA DE SEGUROS BONANÇA—*Relatório do exercício de 1937.*

Da *Companhia de Seguros Bonança*, recebemos o Relatório e Contas da Gerência, e Parecer do Conselho Fiscal, no exercício de 1937.

O Relatório é subscrito pelos Directores da Companhia, srs. José Paulo Ferreira Neves, Antônio Augusto Garcia e Alberto Coutinho Freire.

Agradecemos o exemplar oferecido.

COMPANHIA DE SEGUROS ULTRAMARINA

Temos presente o Relatório e Contas do Ano de 1937 (36.º Exercício) da Companhia de Seguros Ultramarina, subscrito pelos srs. Carlos Pereira Pires, João Maria de Freitas, da Direcção, e sr. Artur Pereira Rodrigues, director-delegado.

A conta de Gastos e Perdas apresenta um soldo positivo de Esc. 823 425\$33 e as reservas foram elevadas a 7 984 364\$02, o que bem demonstra o prestígio de que goza esta Companhia e a sua competente administração.

IMPRESSA

«DIÁRIO DA MANHÃ»

Entrou no seu 8.º ano de publicação, o nosso presado colega «Diário da Manhã» que, à causa nacionalista e à defesa do Estado Novo, tem prestado o seu maior esforço.

À ilustre redacção apresenta a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» o seu cartão de felicitações.



TINTALUSA

TINTAS, ESMALTES,
VERNIZES E SECANTES

Os nossos vernizes são os melhores que se fabricam em Portugal

Quinta do Almagem á Junqueira
LISBOA TELEF. 81 432

CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

A CONSTRUÇÃO DO CAMINHO DE FERRO DE TÊTE

Foi mandada pôr a concurso a construção dos primeiros 100 quilómetros do Caminho de Ferro de Tête. Êsses 100 quilómetros partem da estação de Báué, dos Central África Railways, a alguns quilómetros da ponte do Zambeze, em direcção a Doa. Até êste local, a linha serpenteia junto à margem esquerda do rio Zambeze, em regiões alagadas, servindo plantações indígenas de algodão e arroz, e atravessando uma zona muito populosa, até o Ancuase. A linha entra depois numa zona que vai de Goma aos montes Necungas numa extensão de cerca de 120 quilómetros. Segundo os projectos de construção está prevista uma despesa superior a 57.500.000\$00 para os dois primeiros trôços, pois está calculado em cerca de 600 contos o custo de cada quilómetro no primeiro trôço e de 550 contos no segundo trôço. Segundo os mesmos projectos o caminho de ferro, de Doa para cima, afasta-se das regiões alagadas a fim de se aproximar da fronteira, onde chega mesmo a passar a menos de 8 quilómetros de distância.

De Doa ao Moatize, a construção divide-se em 4 troços. Os 3.º, 4.º e 5.º e o ramal de Moatize, do Caminho de Ferro de Tête.

O 3.º trôço terá 52 quilómetros, unindo Doa a Salodizi; o 4.º trôço terá de comprimento 43 quilómetros e meio, que vai de Salodizi aos montes Mecungas.

O 5.º trôço terá a extensão de 31 quilómetros e vai dos montes Mecungas ao entroncamento com a estrada Tête-Zoboé, e a 20 quilómetros dos referidos montes sairá o ramal do Moatize.

O último trôço terá a extensão de 57 quilómetros, e é constituído pelo ramal do Moatize em direcção à famosa região mineira, onde existem bacias carboníferas de grande tonelagem. Até ao Moatize o Caminho de Ferro de Tête medirá cerca de 265 quilómetros.

Na próxima campanha devem ficar concluídos os projectos definitivos dos 2 últimos trôços, cujos trabalhos de gabinete devem estar terminados também dentro em pouco.

Congresso Açoreano

No próximo dia 9 de Maio, inaugura-se, solenemente, na Sociedade de Geografia, sob a presidência do ilustre Chefe da Nação, o I Congresso Açoreano, da iniciativa e organização do «Grémio dos Açores», de que é presidente o sr. dr. Armando Narciso, médico ilustre, de alto e justo prestígio na sociedade de Lisboa.

O Congresso Açoreano tem por objectivo o estudo e a discussão de vários problemas das ilhas adjacentes, como sejam o turismo, assistência, pecuária, lactínicos, industria e comércio, águas termais, etc.

As nove ilhas dos Açores debatem-se com o aumento constante da sua população, em virtude de a América do Norte ter restringido a entrada de emigrantes.

Para onde deve ser encaminhada a emigração açoreana? Para a nossa província de Angola? Todos êsses problemas vão ser discutidos no próximo Congresso por açoreanos ilustres.

Os Caminhos de Ferro e a T. S. F.

Para maior segurança e rapidez no serviço de sinalização, os Caminhos de Ferro da Dinamarca estão a construir cinco estações de onda curta. Destinam-se também estas estações a comunicar com os combóios em marcha.

É deveras interessante tal iniciativa, pois além daquela parte de distração, que nos oferece a música, alia-se ainda, a segurança e rapidez de comunicações, condições estas indispensáveis para um desenvolvimento dos caminhos de ferro.



VASSOURARIA DA ESPERANÇA
De **BERNARDINO SILVA SOLNADO**

Fornecimentos completos em escovas
INDÚSTRIA NACIONAL
Avenida Presidente Wilson, 98
Tel. 6 2627 - LISBOA



Catrabuça
para polir ferro

Para timpar tubos
de caldeiras

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Abril de 1898



Viação accellarada nas Colonias

Os caminhos de ferro nas nossas possessões ultramarinas. Sua utilidade como meios de desenvolvimento de riqueza, occupação, politica, defeza e colonisação.

Não admite discussão a vantagem dos caminhos de ferro. Basta dizer que approximam os Estados, as cidades e os homens, facilitando a permuta dos productos, d'idéas, tornando communs os interesses e fazendo desaparecer as malquerenças e os odios nacionaes.

Nos paizes velhos, onde a agricultura, o commercio e a industria têm grande desenvolvimento, os caminhos de ferro são de grande utilidade porque ligam os centros de população e collocam os povos em condições quasi analogas pela facilidade de concorrerem aos mercados com os productos das regiões que habitam.

Nos paizes novos é preciso primeiro construir caminhos de ferro que atravessem regiões férteis e salubres para que as povoações se formem, a agricultura, o commercio e a industria se desenvolvam.

As estradas ordinarias prestam bom serviço nos paizes pequenos, como auxiliares dos caminhos de ferro, porque as distancias a vencer são relativamente pequenas. Não acontece o mesmo nos vastos territórios das nossas provincias de Moçambique e Angola, onde só as vias ferreas podem ser adoptadas como meios de comunicação, attentas as grandes distancias a percorrer e a necessidade de povoar o interior das duas provincias com os europeus.

E' certamente devido á escassez de vias ferro-viarias nas nossas possessões ultramarinas que ellas se encontram em grande estado de atrazo; além do commercio indigena pouco mais se faz, e seguir-se-ha o mesmo systema se as estradas de ferro não se desenvolverem rapidamente.

O que seria Lourenço Marques, apesar do seu excellento porto, se não fosse o caminho de ferro?

O grande e rapido desenvolvimento commercial que tem tido esta cidade é, fóra de duvida, devido á via ferrea, sem a qual poderiamos ter a certeza que estaria ainda n'um estado muito grande de atrazo.

O rendimento da alfandega de Lourenço Marques foi em:

1892.	151:795\$135 réis
1893.	252:620\$655 »
1894.	247:877\$675 »
1895.	351:088\$470 »
1896.	710:458\$732 »

Estes numeros são significativos e comprovam o que fica dito.

Hoje, tanto portuguezes como estrangeiros, affluem a Lourenço Marques e tentam estabelecer industrias e desenvolver o commercio, que, se não tem tido o augmento que seria para desejar, é devido por certo ao pouco cuidado que mereceu, até ha pouco tempo, o primeiro porto da Africa do Sul.

Oxalá desapareçam de uma vez para sempre as difficuldades que se têm opposto ao engrandecimento da cidade de Lourenço Marques, para que ella brevemente esteja em condições, senão superiores, pelo menos eguaes ás suas irmãs da Africa do Sul.

Esta cidade tem tido nos ultimos 2 annos um grande augmento de população e commercio, devido certamente á ligação do nosso caminho de ferro com Johannesburg; e quanto não lucrou a nossa provincia de Moçambique com uma pequena linha de 89 kilometros, pois tal é a extensão do nosso caminho de ferro?

As linhas ferreas n'esta provincia, têm, além das vantagens que ficam indicadas, o caracter especial de servirem igualmente bem para a exploração dos territorios do interior do continente negro situados para além das nossas fronteiras.

Basta, com effeito, uma simples inspecção da costa da Africa do Sul e um summario estudo sobre tarifas de transportes ferro-viarios para demonstrar que a enorme linha Capetown-Mafeking-Buluwayo, com o seu projectado prolongamento até ao Zambeze, não pôde, por mais baratas que sejam as suas tarifas, monopolisar a exploração d'aquelles territorios. E d'isto é seguro indicio o tratado anglo-portuguez, em virtude do qual tomamos o compromisso de construir a nossa linha do Pungue para ser prolongada atravez os territorios da Chartered Company e até entroncar com a linha a que nos referimos. Por outro lado, nas successivas e por vezes inesperadas evoluções por que passam as relações entre os povos, não nos surprehenderia muito que a linha transvaalhana Elandsfontein-Klerksdorp, hoje destinada a servir jazigos auríferos e carboníferos, fosse entroncar com a linha já citada, Capetown-Buluwayo, em qualquer ponto nas proximidades de Vaal River, a mais de 150 milhas de Klerksdorp. Esta junção ficaria approximadamente a 700 milhas de Capetown e a 513 milhas de Lourenço Marques.

Que admiraria, pois, que a resolver-se aquella junção, fosse derivada para o nosso porto uma parte da exploração dos territorios de Bechuana Land e, especialmente da Chartered Company?

Não duvidamos que, mais cedo ou mais tarde, será uma realidade a existencia de uma linha ferrea central sulcando o continente africano de Norte a Sul: a uma tal linha competirá necessariamente a função de *arteria principal* d'onde se distribuirão os productos de exploração das diversas zonas do grande continente por outras arterias transversaes que d'ella irradiem na direcção dos pontos da costa, segundo dadas condições geographicas, economicas e politicas. Assim, o que já hoje succede ou estará, porventura, prestes a succeder para as linhas ferreas da costa oriental portugueza, deverá realisar-se para todas as linhas transversaes de penetração que se fôrem construindo, á medida que se desenvolver a construção da linha ferrea central já diffinida do lado Sul, pelo troço Capetown-Mafeking-Buluwayo.

Loanda tem-se desenvolvido bastante e não se pôde duvidar que muito tem concorrido para isso o caminho de ferro que parte de Loanda e se dirige para Ambaca, internando-se já 308 kilometros, devendo atingir Ambaca, que dista d'aquella cidade 364 kilometros, em outubro proximo.

E' uma necessidade absoluta e urgente o prolongamento d'esta linha até o Cuango, passando por Malange, para impedir que o commercio interior seja desviado em grande parte para o Congo Belga.

Como medida politica é d'um grande alcance, porque garantirá a occupação da região de Leste e a maneira unica de podermos affirmar a nossa jurisdicção effectiva em muitos pontos do norte da provincia; e como medida economica, pelo desenvolvimento do commercio d'Angola, impedindo que, com a conclusão da linha do Congo Belga, todos os productos do sertão sigam pelo Cuango até Stanley Pool, abandonando o nosso territorio.

Além das grandes vantagens apontadas, temos ainda que os indigenas, em contacto com os europeus, tentam, pela sua indole, imital-os, e d'ahi a obrigação de trabalhar para poderem realisar os seus desejos.

O caminho de ferro de Mormugão tem 82 kilometros de extensão, liga a cidade Vasco da Gama com a India Ingleza, e, se não tem tido o desenvolvimento a que a sua posição geographica e o seu bello porto lhe dão direito, é porque erros accumulados têm concorrido para que o trafego se tenha desviado da nossa linha.

A cidade Vasco da Gama pouco tem augmentado desde a construcção do caminho de ferro, sendo a causa principal a

falta de terrenos para edificações, dando em resultado que os individuos que desejavam alli estabelecer-se, para commerciar, não o têm podido fazer, por lhes faltar logar onde podessem edificar armazens e casas de habitação.

Accresce a isto não ter havido carreira de navegação directa entre Mormugão e os portos da Europa, tendo as mercadorias que transitam pelo caminho de ferro de ir primeiro a Bombaim, para seguirem aos seus destinos, percorrendo inutilmente grandes distancias.

O porto de Mormugão podia fazer uma concorrência ao de Bombaim, mas infelizmente, ou pela nossa incuria ou pelo nosso temperamento e indolencia, não aconteceu assim, e hoje é quasi impossivel o paiz libertar-se do poderoso encargo annual de 75.000 libras, afóra as despesas de exploração e fiscalização.

Este caminho de ferro, triste é dizel-o, não dá para as despesas de exploração. E' preciso uma boa politica é uma excelente administração para que a India possa ficar isenta, não digo absolutamente, d'este grande encargo, mas de parte d'elle.

Aos nossos homens d'Estado compete tratar com afan d'este importante assumpto, para dignidade e honra do nome portuguez, porquanto é fóra de duvida que as circumstancias naturaes do caminho de ferro são das mais vantajosas.

Deve derivar para o porto de Mormugão o trafego de uma vasta região que abrange, além dos districtos portuguezes, os districtos de Belgaum, Darhwar, Canará e Kaladji, estendendo-se para Leste até Bellary e para Oeste até Mysore, por isso que é a linha mais curta de comunicação para o mar e o tronco da rede de caminhos de ferro de uma extensa parte da península indiana, que tem por terminus o porto de Mormugão. A extensão d'esta rede é de 2:154 kilometros.

Quem olhar para o mappa dirá que quasi todo o movimento da rede áquém de Bellary tem interesse em dirigir-se a Mormugão, pois que Bellary dista de Mormugão 410 kilometros, de Bombaim 1:126 e de Madrasa 645, além das vantagens da situação de Mormugão a respeito de Madrasa para os passageiros e mercadorias que se dirijam para Oeste.

Apesar de todas estas vantagens, o trafego tem-se de- viado da nossa malfadada linha. E sabem porque? Porque, além do celebre contracto que só era vantajoso para a companhia West of India Portuguese Guaranteed Railway, gananciosos tentam adquirir gratuitamente este troço de caminho de ferro para obterem d'elle os lucros que actualmente lhes são sonegados.

E' sina nossa: ou não se faz nada, ou, quando se faz, é tão mal feito que só serve para arruinar as nossas finanças. Infelizmente não tem havido excepção com os contractos dos caminhos de ferro ultramarinos, até mesmo quando construídos em territorios de companhias magestáticas!

Não devemos d'aqui tirar a conclusão que os caminhos de ferro são maus; o que devemos é acautelarmo-nos, para que, os que de futuro se construírem, possam ser uteis e não ponham em risco a nossa nacionalidade.

Nos Estados Unidos da America, quantas cidades não se formaram rapidamente nas proximidades dos caminhos de ferro e que sem elles não teriam existido!

Citarei a importante cidade de Cincinnati, situada na margem de Ohio, que no fim de poucos annos de ser fundada tinha uma população superior a 100:000 habitantes!

Os emigrantes que chegavam á America eram distribuídos pelas proximidades das linhas ferreas já construídas, distribuindo-se-lhes terrenos que a pouco e pouco iam adquirindo valor.

Qual a razão por que não se emprega o mesmo systema nas nossas colonias?

Facil seria, especialmente no districto de Loanda, empregar o processo americano, concedendo aos emigrantes terrenos nas proximidades das estações dos caminhos de Ferro, podendo as mulheres ser empregadas como guardas de linha e os homens occupar-se em cultivar a terra, unico meio de se conseguirmos uma emigração efficaz.

O que temos até hoje conseguido com os nossos velhos meios de colonisar?

Nada, absolutamente nada.

Os governos têm-se esfalfado para conseguirem alguma coisa util, têm legislado muito, e nem sequer uma pequena povoação nasceu de tantos milhares de braços que o paiz desgraçadamente tem perdido com a colonisação africana!!

A emigração para as nossas colonias pôde dar resultado quando os colonos se estabeleçam em pontos taes que possam com facilidade permutar os productos que tirarem da terra, para o que é indispensavel vias de comunicação, e essas só pôdem ser as linhas ferreas.

Temos os planaltos de Mossamedes, e Caconda, onde o europeu se dá magnificamente, sendo os terrenos férteis; mas como communicar com o littoral?

Os estudos do caminho de ferro de Benguella estão quasi concluídos, e bom seria que o governo empregasse os seus esforços para que a construcção d'este caminho de ferro commencesse n'um periodo rapido. Podem ser concedidos terrenos aos europeus empregados na construcção da linha, e, quando esta estiver construída e quando tenham interesses ligados á terra, elles proprios concorreriam para chamar emigrantes.

O caminho de ferro de Lobito por Benguella e Caconda pôde ser construído por meio d'um emprestimo dentro do paiz, cujo juro e amortisação seriam pagos pelo proprio rendimento do caminho de ferro e por um pequeno imposto lançado sobre o alcool na provincia de Angola.

Uma grande parte da região atravessada por esta projectada linha é de optima qualidade, podendo-se alli estabelecer centros agricolas de primeira ordem.

Quantos colonos não poderiam ser então empregados? Tome-se a sério o problema da colonisação e faça-se o que fôr pratico, ou então abandone-se d'uma vez para sempre a idéa de derivar a emigração do Brazil.

Sem capitães nada se pôde fazer, é facto; mas não será difficil, tendo o governo preparado parcelas de terrenos em boas condições e bem situados, que capitães portuguezes affluam á Africa.

Quando os homens sérios se convençam que os governos os auxiliam, podemos ter quasi a certeza que a agricultura e o commercio se desenvolverão nas nossas colonias.

Se vinte annos atraz se tivesse pensado com amor nos nossos dominios africanos, construindo caminhos de ferro, quanto não teria o paiz lucrado?

Ter-se-hia evitado dispendiosas guerras, dispensando as numerosas expedições que, para dizer a verdade, só têm concorrido para aggravar as nossas finanças.

Não se vê o que a metropole tenha lucrado com as victorias da Africa oriental e com a celebre occupação da Lunda.

Applicadas convenientemente as grandes sommas despendidas, por assim dizer, inutilmente, nos ultimos annos, com as nossas colonias, teriamos algumas centenas de kilometros já em exploração, algumas regiões com occupação effectiva e bastantes zonas defendidas do ataque dos indigenas.

Que riquezas não teriam creado essas vias de comunicação e que socego para o paiz, que não poderia mais recear pelo futuro da occupação das regiões atravessadas pelos caminhos de ferro?

Convençamo-nos de que é preciso que a colonisação, que actualmente é quasi toda littoral, se desloque para o interior afim de levar a civilisação aos centros africanos; mas para isso é preciso que o silvo da locomotiva se faça ouvir a centenas de leguas da costa.

Construam-se mais caminhos de ferro, adopte-se um regimen colonial sensato e pratico, para o que poderá servir de exemplo a Inglaterra, a Hollanda e a Belgica, e teremos a certeza de que o nosso vasto dominio africano servirá não só para equilibrar as nossas finanças, mas de base da nossa riqueza e de prestigio para o nome portuguez.

Taça de Ouro, L.^{da}

Entre os bons cafés os da Taça de Ouro são superiores

DELICIOSO, kilo.	12800
TACA DE OURO, kilo.	9860
COMBATENTE, kilo.	7860
FAMILIAR, kilo.	5860

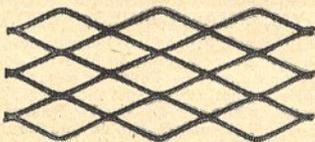
Rossio, 114 — Telef. 2 6244 — LISBOA

DOMINGUEZ & LAVADINHO, L.^{DA}

Fábrica de sobrescritos, manipulação de papéis de Escrever e sacos de papel. Papelarias e tintas de escrever nacionais e estrangeiras. Artigos de desenho e pintura. Papéis químicos, lápis, etc., etc.

Sede: **R. Assunção, 79-85—R. Sapateiros, 135-143 LISBOA**

Fábrica: **Avenida Casal Ribeiro, 18-24. TELEFONES : 2 5201—2 5202**



METAL DISTENDIDO

para cimento armado
Tabiques, tetos, etc.

CASA LINO

Rua Bacalhoeiros, 113
Telef. 21574/5
LISBOA

MATAFOGO

(MARCA REGISTRADA)

Fabricação Nacional

Extintores de incêndios para todas as aplicações
Extintores de incêndios das capacidades desde 1 a 200 litros

Chester Merrill, Ramos & C.^a

R. da Misericórdia, 53-2.º — LISBOA — Telefone 2 2884

GRATIS!!!

Damos quatro magníficos brindes de valor, ou sejam uma esplêndida boquilha contra nicotina num estojo de luxo com 20 filtros, uma lanterna eléctrica de algibeira com lampada e pilhas (tamanho normal), um lindíssimo colar e mais um par de brincos ultra-modernos. Para poder obter estes valiosos brindes gratuitamente basta comprar apenas vinte das nossas famosas laminas de barba «ANIMOS» de 0,10 mm., ao preço de Esc. 1800 cada. Enviamos tudo contra reembolso por mais Esc. 1850. Para as colónias só contra o envio da respectiva importância.

GARANTIA Se a qualidade da lamina ou dos brindes não agradar, devolvemos o dinheiro. Aproveite e peça já a: **Produtos Unifix, Ld.^a — Praça dos Restauradores, 15, 2.º — LISBOA.**

Poços artesanais

Poços de escavação revestidos de tejo ou cimento armado, minas, sondagens para reconhecimentos geológicos, pesquisas de águas e outros minerais, furos para estacarias, de cimento armado, fundações melhoramentos, limpeza, etc.. Execuções mecanicas e as melhores referências.

JOSÉ LEIRIA FERNANDES

Campo 28 de Maio, 165, 2.º E. Telef. 5 7243

SAPEC

Vende os melhores ADUBOS para Trigos, Milhos, Vinhas, Batatas, Arroz, Oliveiras, Hortas e Pomares.

Consulte sempre os preços dos Adubos SAPEC

Depósitos Agências e Revendedores por todo o Paiz

Delegação de Vendas **SAPEC**

LISBOA—R. dos Fanqueiros, 121, 1.º Grandes Fábricas em Setúbal
Telefones 2 4121-22-25

ARMAZEM MUSICAL

SAMUEL H. MUCZNIK, SUCR.

Casa especializada em instrumentos para Banda, Tuna e Orquestra e respectivos acessórios.—O sortido mais importante do País.—Preços sem competência.—Pianos alemães de marcas afamadas.—Aparelhos de Rádio das melhores marcas.—Reparações em toda a classe de Instrumentos e Aparelhos.

190, RUA DO OURO, 192 — Telefone 2 7838 — LISBOA



177 anos de existência são a garantia da sua boa qualidade

Beiger

Esmaltes - Tintas - Vernises

Em stock:

55, Rua dos Correiros, 59

TELEF. 2 0532

Agentes Gerais: **MARIANO C. COSTA, L.^{DA}**

J. V. FEIJÓ, LIMITADA

OURIVES-JOALHEIROS

Grande e Variado Sortido em Objectos com Brillantes, Ouro, Pratas e Relógios—Variadissimo sortido em objectos para brindes

Rua da Prata, 299 a 303 e Rua da Betesga, 51 a 55
TELEF. 2 1896 (frente ao Mercado) LISBOA

Adriano Seixas

OCULISTA

Execução rigorosa de recetário dos ex.^{mas} médicos oftalmologistas
MÁQUINAS e MATERIAL FOTOGRAFICO
Reparação de óculos, binóculos e aparelhos de precisão
Trabalho de laboratório fotográfico para amadores
TUDO AOS MENORES PREÇOS

Rua Augusta, 188—LISBOA

Briquettes

Por saca de 45 K.:

1.ª qualidade, 11\$00—2.ª qualidade, 10\$50

Taboada Rodrigues—R. Arrabida, n.º 112

Telefone 6 3031 ENTREGAS RÁPIDAS

Manuel Pereira Junior

Redes e Fios de Pesca—Boias de Cortiça—Arames e Arcos de Ferro

Séde — Rua Bernardino Costa, 41 — LISBOA — Telef. 2 2711

Filiais { **Matosinhos—Avenida Serpa Pinto, 150—Telef. 303**
Setúbal—Avenida Todi, 422—Telef. 101 e 558



FABRICA DE GELÓSIAS «MARAVILHA»

Pessoal habilitado. Trabalho garantido, o mais perfeito. Concertos e pinturas. Toldos, modificações. Os que mais garantia oferecem. Orçamentos grátis. *Travessa da Palmeira, 32-34—Telef. 2 2400—Lis801*

OS CONSTRUTORES!

Vidros para as suas obras

Vidraça em caixa, tanto para Lisboa como para a Província—Espelhos, marmorites e vidros heijas - QUALIDADES E PREÇOS SEM COMPETENCIA

Para todos os trabalhos, consultem

A OPALINA, L.^{DA}

Avenida Almirante Reis, 203-C-TELEF. 4 1339—LISBOA

LUSALITE

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalisações de agua, gaz e vários produtos quimicos, industriais e agrícolas para protecção de redes subterraneas electricas e telefonicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.^{DA}

RUA DE S. NICOLAU, 123—LISBOA—Telefones 23948 e 28941

Enderêço telegráfico: LUSALITE



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

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

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 25252-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Pórtc: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

COMPAGNIE DES FREINS ET SIGNAUX WESTINGHOUSE

Séde social: 23, RUE D'ATHÈNES, PARIS (IX.º)

Officinas: FREINVILLE-SEVRAN (S.-&-O.) E PONS (CH.-NF.)

FREIOS PARA CAMINHOS DE FERRO, «TRAMWAYS» E TODOS OS VEICULOS AUTOMÓVEIS

POSTOS DE MANOBRA E DE ENCRAVAMENTO DE AGULHAS E SINAIS

BLOCO AUTOMÁTICO—REPETIÇÃO DE SINAIS NA LOCOMOTIVA

EQUIPAMENTOS DE AQUECIMENTO A VAPOR E ELÉCTRICO PARA MATERIAL CIRCULANTE

RECTIFICADORES DE CORRENTE «OXYMÉTAL»

Agentes em Portugal } Freios e aquecimento: J. COELHO PACHECO — Rua Braamcamp, 92 } LISBOA
 } Aparelhos de sinalização: SOGERE — Praça Duque de Terceira, 24 }

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X.—2 8082, 2 8085 e 2 8084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

Só há um **papel** de fumar, que desempenha bem o seu **papel**

CONQUISTADOR

Os livros «CONQUISTADOR» teem 40 % de fôllhas a mais do que as marcas concorrentes

Livros simples: 30 centavos; duplo 60 centavos

CONQUISTADOR

Marca portuguesa

COMPANHIA DE SEGUROS



Europeia

Capital realizado: 560.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.º

TELEFONE 20911

L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.

OZONAIR

APARELHOS GERADORES DE OZONE PARA

Aplicações domésticas—purificação, desodorização, etc., do ar das casas particulares, pequenos escritórios, etc.

Aplicações industriais
a) purificação e desodorização do ar dos cafés, restaurantes, cinemas, teatros, grandes armazens, fábricas, etc.

b) purificação e envelhecimento dos alcoóis e vinhos e vinagres, c) no fabrico da cerveja, do alcool, dos oleos, sabões, etc., etc.

d) na conservação dos géneros alimentícios, peles, etc., etc.
Aplicações terapêuticas—no tratamento da anemia, doenças da boca, afecções pulmonares, asma, diabetes, cicatrização de feridas, etc.

Representante exclusivo para Portugal de Procédés

OZONAIR

IZIDORO TOSCANO RICO R. da Prata, 250, 2.º, D. LISBOA Telef. 2.3725

Fábrica de Tintas e Vernizes



Tintas e vernizes de tôdas as qualidades e para tôdas as especialidades

Corporação Industrial do Norte, L.ª

Rua de Bento Júnior—PORTO

TELEFONE 4594



Royal

Vencedora dos Campeonatos Mundiais de 1935-1936-1937

Adoptada nos serviços do Estado A que produz mais e melhor trabalho

MAQUINAS DE CALCULAR **FACIT**

MAQUINAS DE SOMAR **VICTOR**

Sociedade Comercial Luso-Americana, L.ª

R. da Prata-145

LISBOA

Telef. 22102 e 25281

339-R. Sá da Bandeira

PORTO

Telef. 1248

Manteigaria Londrina, L.^{da}

Especialidade em: Chá e café, manteigas, queijos e conservas - Variado sortido em artigos de mercearia, vinhos, licores, Champagnes, etc.

Telefone 27448

53, Rua Eugenio dos Santos, 55 LISBOA

HENRIQUES, IRMÃOS, Limitada

Premiados com a medalha de ouro na Exposição Industrial Portuguesa de 1888

Manufatura de cobre e bronze, aparelhos de destilação continua e bagaços, encanamentos para vapor e vinhos, tubos de borracha e lona, válvulas e torneiras para toneis, bombas de todos os sistemas

94, RUA DO ARSENAL, 96 LISBOA



O ALL-BRAN KELLOGG'S

é a maneira natural de combater a prisão de ventre. Não é um medicamento. É um alimento pronto a servir, à venda nas boas mercearias. CADA PACOTE 8800

Deposítários: Figueira & Almeida R. da Madalena, 88 - Lisboa

Berger

TINTAS, ESMALTES E VERNIZES
FABRICA INGLESA
FUNDADA EM 1760

AGENTES GERAIS

MARIANO C. COSTA L.^{da}

RUA DOS CORREIROS, 55-59 LISBOA

Mercearia CONTINENTAL

Sortido completo de mercearias finas. Especialidade em Chá e Café, Manteigas, Queijos, Conservas e Carnes, Vinho e Licores

R. DA BETESGA, 7 e 9 - Telefone 27733

ALFAIATERIA AMERICANA DE ADELINO NUNES DA COSTA

FORNECEDOR DA ESCOLA DE GUERRA
Completo sortido de fazendas Nacionais e Estrangeiras
EXECUÇÃO RÁPIDA PELOS ÚLTIMOS FIGURINOS
202, RUA DOS FANQUEIROS, 206
TELEFONE N.º 29732 LISBOA

Novo Paradeiro da Fortuna de JANEIRO & LIBANIO, L.^{da}

LOTARIAS
Poço Borratem, Leiras, J. L. - LISBOA
TELEFONE 22340

Tabacos Nacionais e Estrangeiros Valores Selados



Sociedade Pollux, L.^{da}

Quinquilherias, Brinquedos, Malhas. Novidades Estrangeiras. PREÇOS PARA REVENDEDORES
132-1.º, Rua da Palma, 132-A
Telefone 22294 LISBOA

FABRICA PORTUGUESA DE ENCERADOS

E. Florentino, L.^{da}

Encerados - Toiões - Barracas - Chapéus de sol

71, Rua do Vale de Santo António, 73 - Telef. 24085 - LISBOA

CASA DE VENDAS

Rua Caes de Santarem, 66 - Telefone 24086 - LISBOA

José Augusto Alves

A SFALTOS

Impermeabilização e isolamento termico de terraços, paredes umidas ou salitrozias, celeiros, etc.

R. Victorino Damazio, 16 a 22 - LISBOA - Telefone 61814

TELEFONE 22297

Quem em melhores condições vende prédios em Lisboa é o

Damião

R. do Amparo, 102, 3.º

LISBOA

Rocha Cabral & Chaves, L.^{da}

ALFAIATES

COM ATELIER DE MODISTA
A PRESTAÇÕES

Rua Aurea, 220, 3.º - Telefone 26975 - LISBOA

PELVE

REGISTADO

LOÇÃO

PARA EVITAR

A QUEDA DO CABELO

CARLOS MARTINS

LISBOA



À venda em toda a parte. Depósito: Rua da Madalena, 287, 2.º-D. Telef. 29623 - LISBOA

Armando José Simões

Avenida Almirante Reis, 190, 1.º-D.

Telefone 51023

LISBOA

Encarrega-se da conferência das importâncias cobradas pelas Empresas Ferro-viárias, reclamações, Bonificações, etc. Camionetes de carga de preferência para o Algarve



SOCIET. INDUST.

Toldos e Encerados

Telf. 25357

R. Vale S.to António, 59

barracas, sombreiros, toldos, tendas, encerados, vestuário de oleado, etc.

AGUA DAS LOMBADAS

GASOSA NATURAL

A única de efeitos absolutamente imediatos
Medicinal e de mesa A venda em toda a parte

Dep. em LISBOA: 114, Avenida da Liberdade, 118 - Telef. 24240

Siemens Reiniger

S. A. R. L.

Aparelhos para RAIOS X



Aparelhos de ondas curtas por faiscadores

ELECTROMEDICINA
ELECTRODENTÁRIA

LAMPADAS DE RAIOS
Ultra-Violetas e Infra-Vermelhos

ORIGINAL HANAU

LISBOA—Rua de Santa Marta, 153

Telefone 44329

Telegramas: «Electromed»

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. —

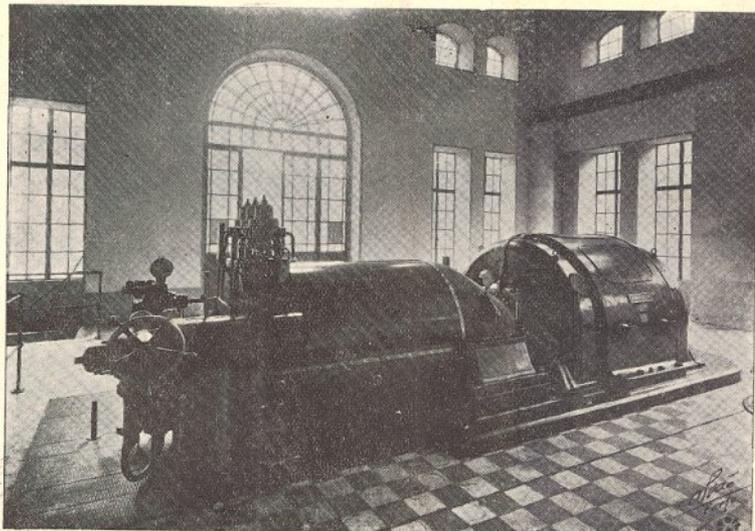
Representante Geral para Portugal e Colónias:

**EDOUARD
DALPHIN**

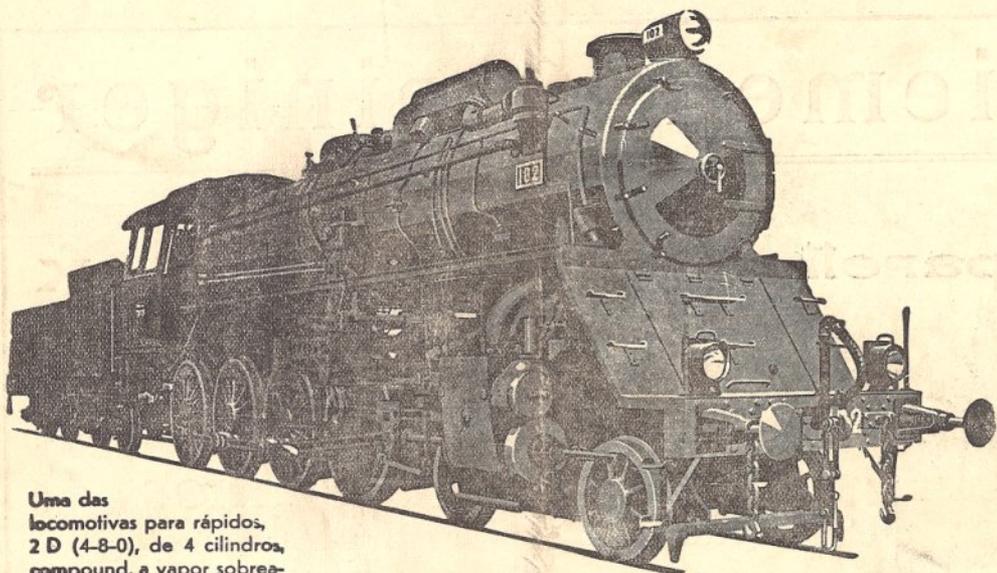
ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º

PORTO



Turbo-grupo a vapor BROWN-BOVERI de 6400 kilowatts na central termica de Caniços da Companhia Hidro-Eléctrica do Varosa



Uma das locomotivas para rápidos, 2 D (4-8-0), de 4 cilindros, compound, a vapor sobreaquecido, (para bitóla de 1670 m/m) da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da

BEIRA ALTA,

fornecidas em 1930 por
MENSCHEL & SOHN A. G.

Mais de 200 locomotivas «Henschel»

circulam nas linhas Portuguesas da Metropole e do Ultramar

Há já mais de meio século

que as locomotivas «Henschel» são conhecidas e preferidas em Portugal e suas Colónias, onde se tem qualificado

Todos os «EXPRESSOS» e «RAPIDOS» são rebocados em Portugal por LOCOMOTIVAS «HENSCHEL»



REPRESENTANTE GERAL

para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA

MENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA