

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

PUBLICADA NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MEZ

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

TRANSPORTES
 FINANÇAS
 AVIAÇÃO
 TURISMO E
 CAMINHOS DE FERRO

ELECTRICIDADE
 TELEFONIA
 NAVEGAÇÃO

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

Manufacture de Tissus et Treillages Métalliques

Usines Gilbert

Meirelbeke

Belgique

Teias e redes metálicas de todos os generos em
 cobre, latão, galvanizadas e pintadas. As mais
 perfeitas e mais acreditadas em toda a Europa.
 Executa-se qualquer pedido de malhas especiais.

**PREFERIR SEMPRE
 AS REDES E TEIAS**

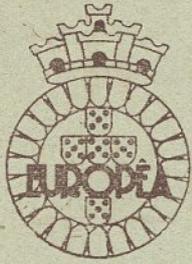
GUILBERT

Agentes gerais para Portugal

BELLO & BRAVO

**RUA DOS FANQUEIROS, 122 TELEFONE
 2 5141**

LISBOA



EUROPÊA

COMPANHIA DE SEGUROS

FUNDADA EM 1922

SEGUROS DE INCENDIO
 SEGUROS MARITIMOS
 SEGUROS DE CAUÇÕES
 SEGUROS DE AUTOMOVEIS
 SEGUROS DE ACIDENTES DE TRABALHO
 SEGUROS DE ACIDENTES INDIVIDUAIS
 SEGUROS DE ROUBOS E DE TUMULTOS
 SEGUROS DE RESPONSABILIDADE CIVIL
 SEGUROS DE MERCADORIAS E BAGAGENS EM
 SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO

SEDE EM LISBOA -- Rua Nova do Almada, 64, 1.º -- TELEFONE 2 0911

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000.000\$00

Serviço regular entre o Continente e a Africa Occidental Portugueza, Africa Oriental Portugueza, Brazil, Norte-da Europa e Mediterraneo

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes		Vapores	
NYASSA	8965 ton.	LUABO	1385 ton.
ANGOLA	8315 "	CHINDE	1382 "
QUANZA	6639 "	IBO	884 "
LOURENÇO MARQUES	6535 "	AMBRIZ	858 "
MOÇAMBIQUE	5771 "	SAVE	890 "
AFRICA	5491 "		
PEDRO GOMES	5471 "		

N. B. - Os vapores LUABO, CHINDE e SAVE, são empregados no serviço de cabotagem.

Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.	CABO VERDE	6200 ton.
S. TOME	6350 "	CONGO	5080 "

Rebocadores no Tejo: BEIRA 1.º e DOURO 1.º

Todos os paquetes desta Companhia dispõem de frigoríficos, sexteto e todo o conforto moderno, proporcionando aos senhores passageiros, viagens rápidas e comodas

Escritorios da Companhia: LISBOA, Rua do Comercio, 85 — PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telefones: — Lisboa, PBX 2 3021 a 2 3026

Agentes no Norte da Europa e Mediterraneo

GLASGOW: Davidson, Park & Speed, Ltd.; 200, St Vincent Street — LIVERPOOL: A. Barbosa & Co.; The Albany — LONDON: Patham, Bromage & Co., Ltd.; Exchange Chambers, 28, St. Mary Axe, E. C. 3 — HAMBURGO: Gustav Rohsen; Moenckedamm, 7 Hamburg. II — ROTTERDAM: H. van Krieken & Co.; P. C. Box 653 — ANVERS: Eiffe & Co.; 45, Longue Rue Neuve — HAVRE: Agence Maritime L. Strauss; 23, Rue J. B. Eyries — PARIS: Agence Maritime L. Strauss; 11, Faubourg Poissonniere — BORDEAUX: Henri Ferrière; Place Jean Jaures — GENOVA: Burke & Capelino; Piazza Cinque Lampadi, 84 — LIVORNO: Ersilio Vivaldi; Livorno — MARSELHA: Société du Madal; 9, Rue St. Jacques — BARCELONA: Juan Salvador; Rambla Santa Monica, 2 — MALAGA: Picasso & Co.; Alameda Alfonso XIII — NEW-YORK: Garcia & Diaz; 17, Battery Place — VIGO: Llorente & Von Jess Ltd.; Garcia Ollouqui, 19



A ascensão do aeronauta hespanhol Amador Fernandes no esferico «Liberdade» no Parque Eduardo VII

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS,
TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908;
MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; — S. Luis, Estados Unidos, 1904

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54 — Madrid
Agente no Porto: Alberto Mcutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 945

SUMARIO:

Página Artística, A ascensão do aeronauta hespanhol Amador Fernandes no esterico «Liberdade» no Parque Eduardo VII. — Comboios populares, por A. DE MELO E NIZA. — A Tabela, pelo Engenheiro ARMANDO FERREIRA. — Aviação, por CARLOS D'ORNELLAS. — Companhia Portuguesa de Aviação. — A Electrificação do país e sua influencia no Comércio da cidade do Porto, pelo Engenheiro EZEQUIEL DE CAMPOS. — Linha de Portalegre. — Figuras do Passado. — Na construção da nova estação da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal vão ser empregados materiaes e mão de obra portuguezes. — Figuras do Dia. — Vida Ferroviaria. — As iniciativas da C. P. — Cotações de metaes nos Estados Unidos. — Ecos & Comentarios, por NICKLES. — Brindes e Calendarios. — O que todos devem saber. — Página internacional, pelo Redactor MISTERIO. — Congresso dos Caminhos de Ferro. — Contos Amargos da Guerra, por CARLOS D'ORNELLAS. — Ha quarenta anos. — O Relatorio Salter, pelo VISCONDE DE ALCobaça. — «Contos Amargos da Guerra». — Parte Oficial. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta. — Carlos de Vasconcelos e Sá. — Os nossos mortos. — Imprensa. — Electrificação do país e a e a sua influencia no Comércio da cidade do Porto. — Linhas estrangeiras. — Sapadores de Caminhos de Ferro. — Exposição de fotografias da Serra da Estrela. — Excursões em grupo ao Algarve.

1933

ANO XLVI

1 DE FEVEREIRO

NUMERO 1083

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA

OCTAVIO PEREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

Eng.º ARMANDO FERREIRA

DR. GEREMIAS SILVA (Medico)

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

DR. AUGUSTO DE ESAGUY



PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre)	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £.	1.00
ESPANHA (>) ps. ^{as}	35.00
FRANÇA (>) fr. ^{os}	100
AFRICA (>)	72\$00
Empregados ferroviarios (tri- mestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrazados.	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone **P B X 2 0158**

DIRECÇÃO 2 7520

COMBOIOS POPULARES

Por A. DE MELO E NIZA

A diminuição constatada no movimento de passageiros dos C. F., derivada das dificuldades da crise económica, requiere que se procurem os meios necessários de obter compensação para essa quebra de receitas.

É quasi sempre sob a pressão dos momentos dificeis que se estimulam as iniciativas, quando se não quiere, neste caso, levar o comodismo a atirar sobre o Estado o encargo dos prejuizos, que o mesmo é distribuí-los desigualmente por usuários e não usuários, ou elevar as tarifas com efeitos contraproducentes.

Não se limita, porém, a questão a este aspecto financeiro.

A função pública dos C. F. exige que se satisfaçam diferentes ordens de necessidades que não são apenas as que se referem às condições habituais das comunicações.

Viaja-se por necessidade ou por prazer, mas este último motivo é limitado pelo maior ou menor grau dos recursos materiais de que se dispõe e muitas vezes pelo interesse que uma propaganda bem dirigida faz despertar pelas viagens.

E' desconhecido dos portuguezes o seu paiz. As viagens a preços populares seriam o meio de contribuir para a educação do povo, mostrando-lhe as belezas dignas de nota e promovendo uma distração sã que faça desviar uma grande parte do público de maus habitos radicados.

Supõe-se quanto um movimento continuo de turistas nacionais representaria de desenvolvimento de actividades nas localidades a que se dirigissem.

Os domingos e feriados seriam os dias escolhidos para estas viagens, que não precisariam de ter grande extensão. Reduções de 50 ou 60 % tornaria acessivel esse prazer que merecem as classes menos abastadas, sem que daí viesse, supomos, prejuizo algum para os C. F.

Devem ser estudadas as realizações que a Itália tem feito neste sentido.

A' TABELA

XXII—ACTIVIDADE

A CABAMOS de ler uma entrevista com uma alta personalidade do Conselho de Administração da C. P. que contém valiosos elementos para se aquilatar do grau de actividade que aquela Companhia está tomando.

Em primeiro lugar verifica-se que a C. P. resolveu entrar abertamente numa política de contacto com o público de que foram primeiros pronúncios os combóios-mistério, as excursões, a publicação da revista *Viajar* e agora se acentua definitivamente neste comunicado de publicidade à guiza de entrevista.

A C. P. vai enfrentar o problema da camionagem concorrente, montando serviços de camionagem que permitirão encurtar algumas viagens, projecto êste que aqui precinizamos há mais de um ano. . .

O que vão ser êsses serviços explica-nos a alta personalidade da seguinte forma:

“Já em tempos pusemos em destaque a possibilidade de a viagem Pôrto-Lisboa se efectuar em pouco mais de 4 horas. Para isso o que seria preciso? Reduzir o número de paragens. E como reduzi-las sem prejudicar os passageiros que se servem das estações intermediárias? Naturalmente estabelecendo ligações entre essas e as estações em que o combóio fique tendo paragens. Essas ligações serão feitas por caminho de ferro ou por camionagem, conforme as circunstâncias aconselhem.”

Isto é... o ovo de Colombo. E já algumas empresas de camionagem sem altas individualidades na administração, tinham descoberto o serviço combinado, indo levar e trazer passageiros às estações de paragem obrigatoria.

Outro serviço novo em projecto, é a utilização da estrada em construção passando por Monchique, que terá um percurso de 50 quilómetros em vez de 64 quilómetros de via férrea entre Saboia e Portimão. A C. P. vai pôr ali uma *camionette* para acelerar a chegada dos viajantes que se destinem ao Algarve.

E depois uma linda imagem:

“A esquadra de auto-carros da C. P. será a frota da paz e nunca uma arma para extermínio das empresas de camionagem a quem nenhum mal desejamos.”

Isto a propósito da colaboração que se está deveras efectuando entre várias empresas de camionagem e os caminhos de ferro. A C. P. nalguns pontos explorará ela directamente a camionagem; noutros deixará aberto às empresas da especialidade êsse vasto campo que chega para todos e onde todos podem viver com utilidade para a Nação e para si próprios.

Como se vê, a C. P.; é, além de progressiva e activa, generosa. . . Não vão os camioneiros ferrabrazes atribuir-lhes propósitos absorventes e proibitivos que seriam ridículos e descabidos. . . A C. P. reconhece a situação, aproxima-se das soluções a contento de todos e ainda deixa aos outros a faculdade de serem úteis para a Nação.

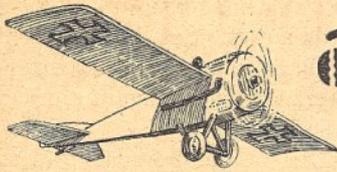
Há na entrevista uma ligeira ofensiva contra os maus empregários da camionagem e um estudo do que eles devem pagar. . . do que pagam. . . contribuições. . . uma ligeira verrina. . . que não é senão uma resposta naquela luta permanente e habitual que se estabelece sempre fraternalmente entre dois portugueses que estudam. . . uma questão.

Os homens das camionettes atacaram os dos caminhos de ferro; discutem e afinal a verdadeira e simpática solução está nas palavras calmas que se encontram nesta entrevista e que se resumem assim: “em Portugal todos cabem e todos se podem ajudar em vez de hostilizar”.

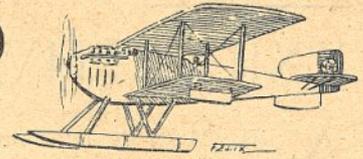
E agora, para amenizar, pensemos no que será a discussão, daqui a anos, entre os homens das camionettes aliados aos homens das vias férreas, e das michelines, e os homens dos aeroplanos que fazem — em concorrência com êles todos — as viagens mais rápidas, cómodas e económicas, e não pagam o que deviam pagar, etc., etc..

O mundo marcha. . . mais veloz que os próprios combóios. . . mais veloz e mais fora das calhas que as próprias *camionettes*.

A R M A N D O F E R R E I R A



Aviação



Comércio, aviação e caminhos de ferro

Por CARLOS D'ORNELLAS

MUITA coisa se tem dito sobre aviação, muitos artigos se têm escrito sobre a maneira de a desenvolver e agora que a mesma está bastante parada no nosso país, vamos ver se auxiliamos com um pouco de propaganda aqueles que tem vontade e que bastante se satisfazem com os seus progressos no nosso país. Vendo bem as coisas o estrangeiro occupa-se fortemente, de uma maneira geral, nos progressos da sua aviação e agora a Alemanha vai pôr em prática novos planos que contem ligações de certa importância entre o Caminho de Ferro, a Aviação e o Comércio.

Não é só necessário desenvolver a aviação para tempo de guerra por só nessas ocasiões a aviação militar ter de intervir, é preciso também fomentar e desenvolver a aviação comercial com serviço combinado entre o grande comércio e os caminhos de ferro e outros transportes.

A aviação portuguesa não se pode desenvolver no nosso país, pelo menos neste momento: primeiro por falta de ambiente, segundo pela má orientação em propaganda, terceiro pela crise financeira que é um dos casos principais ou mesmo o principal para o seu desenvolvimento, quarto pelo isolamento em que se encontra o país dos meios aeronauticos mundiaes, e tudo junto com dificuldades industriaes que não permitem que nós, por nós mesmos nos bastemos em assuntos de aeronautica.

A FALTA DE AMBIENTE

A falta de ambiente é motivada pelo deploravel estado de atraso em matéria de aviação dos nossos intellectuaes dirigentes, que ainda não tem assente no seu espirito o bem estar e a comodidade que o avião lhes pode proporcionar, quer economizando tempo, quer devorando espaços, tornando-se assim o complemento de realisação de um negócio de oportunidade, de uma conferencia rápida, enfim de todos os meios precisos para o desenvolvimento de todos os problemas concebidos por um espirito inteligente e realizados rapidamente com o auxilio das azas.

O abandono e falta de atenção das nossas entidades officaes que, podendo lançar mão do avião sob as suas mais variadas utilizações taes como fotogrametria, como auxiliar mais poderoso para o levantamento do cadastro do país, levantamentos de cartas, hidrografias, planhas de cidades, etc; aviões sanitários destinados ao trans-

porte rápido de doentes em caso extremo para serem sujeitos a operações que necessitem de grandes cuidados em salões especiaes que ofereçam o necessário conforto; aviões de transporte rápido que conduzam médicos e medicamentos a qualquer ponto onde a sua presença se torne necessária; aviões próprios para lançarem sobre zonas impaludadas, sobre aguas estagnadas, desinfetantes destinados a aniquilar toda a espécie de males que prejudiquem e impestem todos os locais contaminados ou que facilmente se deixam contaminar por várias doenças que assolam os bairros e os povos; aviões destinados a vigiar matas, a localizar incendios, etc, etc; aviões que se destinam à destruição de insectos que ataquem as culturas, como grandes vinhas, pinhaes, trigos, grandes ceareas, etc; e ainda aviões que transportem com toda a comodidade, quer aqueles que em viagens de estudo, de negócios, de turismo entre cidades em volta de zonas privilegiadas do turismo do país, quer ainda o prestante serviço rápido de avião postal, que pode evitar trinta e uma mil coisas na vida como por exemplo uma falencia pela chamada pronta de capitães, taes como títulos, operações de bolsa, ouro, prata, etc., etc..

Todas estas applicações são naturalmente fáceis desde que haja a sua compreensão e se reconheça a sua necessidade.

Aviões e pilotos aviadores com vontade de serem úteis ao seu país tem a aviação militar.

Porque se não utilizam em tempo de paz tão boas vontades e material?

Deixemos que a organização de carreiras commerciaes, estabelecendo horários fixos e continuos pertença a uma companhia, mas que todos os outros trabalhos a fazer se peçam à Aviação Militar, e assim o país teria a compensação dos gastos feitos com a sua aeronautica e os aviadores a satisfação do dever cumprido.

Continua.

COMPANHIA PORTUGUESA DE AVIAÇÃO

Foram nomeados comissário e administrador, por parte do governo, administradores representantes, dos ministérios das Colónias e Obras Públicas e Comunicações e membro do conselho fiscal como delegado do Ministério das Finanças, junto da Companhia Portuguesa de Aviação, respectivamente, os srs. Carlos Esteves Beja e João Carlos de Tavares Ferreira da Cunha, capitão da aeronautica António Dias Leite, dr. Duarte Silva e Bartolomeu Dinis Soares.

A ELECTRIFICAÇÃO DO PAÍS

E SUA INFLUÊNCIA NO COMÉRCIO DA CIDADE DO PORTO

Pelo Engenheiro EZF QUIEL DE CAMPOS

Plena guerra de 1914-1918. Por cima dos milhões de homens verdadeiramente em luta dum e doutro lado da «terra de ninguém» — dominava esta psicología do exterminio:

«No mundo moderno, a força militar das nações depende muitíssimo do seu poder industrial. Como a industria moderna está baseada num «gasto muito grande de carvão e de ferro, sómente aquelas nações que possuem ou regulam grandes reservas de carvão e de ferro, é que podem tornar-se industrialmente e militarmente poderosas. As grandes «minas de carvão e de ferro são justamente as grandes centrais de força «da Natureza, e o grande arsenal da «Natureza».

«A nação que dominar no carvão e no ferro, dominará o mundo».

«A Alemanha tem a sua grande «prosperidade industrial e tambem a «sua extraordinária força militar, primordialmente pelo facto de ter dentro das suas fronteiras de 1914 minas «de ferro muito extensas, e os maiores de todos os jazigos de carvão da «Europa. Os seus recursos de carvão e de minério de ferro do continente «da Europa estão situados ou na Alemanha, ou perto das suas fronteiras «Depois que começou a Guerra, a «Alemanha tomou as minas principais «de carvão e de ferro da Bélgica, da «França, da Polónia e da Rússia. «Assim ella obteve quasi o monopólio «na produção do carvão e do ferro «no continente europeu, e os seus «leaders declararam que a Alemanha «havia de conservar o carvão e o ferro «conquistados, cuja posse lhe daria o «predomínio absoluto na Europa, tanto «militarmente como industrialmente, «e ao mesmo tempo desarmaria permanentemente os seus antagonistas».

«Ao fazer-se a paz ha-de-se arranjar de novo os territórios, de accordo «não só com os principios das nacionalidades, mas tambem com as conveniências económicas, e especialmente com os recursos mineralógicos». Porque a nação que predominar «no carvão e no ferro, dominará o «mundo».

«O atrazo da França e da Itália é «devido não tanto à falta de empreendimento como à falta de carvão».

«O carvão regula a vida e o progresso das nações modernas. A pobreza da Irlanda, o seu descontentamento e o seu atrazo industrial são «devidos principalmente, não a razões «políticas, mas à falta de carvão».

«Uma Índia que produzisse ferro e carvão evidentemente valeria muitíssimo mais que a Índia que produz «arroz, e milho miúdo, gado e algodão».

Quem tiver, no fim da partilha da guerra, o predomínio do ferro e do carvão, fará os outros povos seus tributários: «as nações que não tiverem ferro nem carvão ficam praticamente desarmadas, e tem de ficar «militarmente sem valor».

Assim prégava ELLIS BARKER, no *Economic Statesmanship*, em 1918.

Fez-se a paz ditosa: e com ella um novo arranjo do mundo para que a Alemanha perdesse, quanto possível, o seu grande predomínio no ferro e no carvão. E o Krupp das couraças e dos canhões dos morticínios passou a fabricar coisas de paz e ceifeiras de prados e de meses doiradas:

A Alemanha e os Estados Unidos da América do Norte, a grande vencida e o grande vencedor, lançam para todo o mundo o seu ferro e o seu aço em maquinaria de toda a espécie, para toda a laboração no máximo rendimento de trabalho, e com a máxima intelligência nos movimentos. E todo o mundo recebe *grátis*, quotidianamente, a grandissima lição *insinuante* que a máquina dá por si, sem professores catedráticos, no seu trabalho de azáfama, intelligente e probó.

Ao mesmo tempo surge victoriosa a queda de água, como sucedânea do carvão.

A suíça, terra sem carvão, exporta electricidade para a Alemanha até ao Rhur, para a França, para a Itália. A Suécia industrializa-se pelas quedas de água. Pouco importa que os Estados Unidos da América do Norte, tão ricos de carvão como de quedas de água, e a Inglaterra com muito carvão e muito pobre de quedas de água, fiquem apegadas, sobretudo, à energia do vapor: A Irlanda do Sul, a Itália, a Espanha, como a Suíça e o própria Alemanha empreendem a utilização das suas quedas de água — para dispensarem o carvão que não têm ou que destinam a melhores empregos.

Ha uma verdadeira electrificação do

mundo: as linhas de alta tensão vêm da Suécia, pelo centro da Europa, à Calábria, no Sul da Itália; vão de Nova York, pelo Niagara, a Los Angeles e a Seattle; cruzam o Japão; sonham na China; entram em Moscovo e em Leningrado; logo depois de domar o Dnieper, numa central de 670.000 kw instalados, para a industrialização e para servir 16 milhões de habitantes, a Rússia foi domar o Volga na maior central de todo o mundo, com dois milhões de kw instalados, para regar uma vastidão de território agrícola e dar mais trigo ao homem; como a colossal represa de Boulder Dam, no Colorado (165 milhões de dollars, 880.000 kw instalados, um açude com 220 m. de altura — três vezes e meia a altura do taboleiro da ponte D. Luís à água do Douro—), para reverdecer desertos e os florir de rosas... e neles fazer surgir

«milhões de lares felizes para os Americanos, debaixo do céu azul das terras de Oeste».

como exclamou Hoover, ha três semanas, quando lá esteve a vêr as obras—emquanto o Colorado, que roêra em multissimos séculos a sua garganta de mais de um quilómetro e meio de profundidade, já corria, ignominiosamente domado, pelo tunnel aberto ao lado do seu leito pelo trabalho do homem apenas num ano...

Ferro velho tem todo o mundo.

Electricidade das quedas de água pode ter quasi todo o mundo.

Êstes dois elementos bastam para fazer muitas relhas, muitas debulhadoras, muitas máquinas da industria, e muitos trabalhos e independências.

E assim, ainda sem se vêr pronuncios do desarmamento em Genebra, as nações *desarmadas e tributárias*, pela psicología que pairava na «TERRA DE NINGUEM» antes do armistício de 1918, conquistam a sua carta de alforria, e começam a quebrar o feudo aos dominadores do mundo. Êstes, com as próprias armas do seu dominio—com as máquinas que exportam—, são os primeiros a fazerem *contra si* a libertação económica e militar dos *tristes* povos sem ferro e sem carvão.

Os povos puramente, secularmente agrícolas, ou aprendem com as máquinas que importam dos povos ferreiros, a ser industriais, ou se lançam por motivos vários, loucamente, na industrialização.

Ainda bem que Portugal não sofreu desta loucura em escala muito perigosa.

A electrificação deve-se fazer desde já — visto que ainda não está feita — pela maior parte do nosso país, não tanto para a industria, que, no essencial, já está ou pode ser electrificada, mas sobretudo para a agricultura, melhor dizendo, para a correcção dos desfavores do nosso ambiente natural que pela mira do verão, prohibem as culturas estivais, por mais de metade do país, sem a rega. — Tarefa a que se lançaram a Itália e a Espanha, para não sairmos das gentes mediterrâneas.

Nunca foram mais prementes as circunstâncias para o fazermos, por estarem praticamente vedadas as rotas migratórias com que se fez por um século, depois da perda do Brazil, o escape da nossa gente a mais, e por estar de todo varejada a árvore das patacas com que ajudamos a fazer, por bem mais de meio século, o equilibrio instável, mas equilibrio afinal, da nossa balança de contas.

É necessário que vejamos bem que todo o mundo nos fecha as portas às correntes migratórias, e que, por isso, cresce fatalmente a gente de Portugal que precisa de ocupação proveitosa; é necessário que nos desenganemos de que havemos nós próprios de angariar na nossa terra os meios de vida, tão feliz quanto possível.

Só poderemos fazer isto pelo equilibrio das profissões, sem transformarmos ainda mais o velho comunismo monástico em outros também pesados e prejudiciais à Grei. Mas não podemos de modo nenhum fazer o equilibrio das profissões sem proporcionarmos o equilibrio do nosso ambiente natural especialmente por dois elementos de correcção: a água de rega nos campos; a arborização nos montes.

Tão secularmente vivemos afeitos à nossa terra, que não lhes sentimos o desequilibrio natural que nos esmaga.

Não podemos regar os campos, as hortas, os pomares sem electricidade, já desde o começo. Não podemos ter laavoura próspera sem electricidade; nem vida rural e urbana com bem-estar.

E o comércio desta cidade não pode ter bem maiores mercados sem a electrificação do país, que ha-de dar muito mais actividade a toda a gente e, assim, muito maior consumo de todos os artigos do comércio.

COMO SE FAZ A ELECTRIFICAÇÃO DO PAÍS

Eu não vou martirizá-los com horrores de números e de engenharia. Vou apenas tentar expôr, em oito minutos, a engrenagem económica e politica da solução d'este problema.

A electricidade é para a gente: e vêde que, por duas terças partes do nosso

país, não há gente, nem bastante nem bem distribuída, para poder ter electricidade *valiosa*.

Seria preciso levá-la por linhas electricas; mas é tão pouca a electricidade a transmitir por essas linhas durante alguns anos, que nenhuma empresa as poderá instalar.

O exame atento da distribuição da nossa gente e do seu consumo efectivo e provável de electricidade leva à conclusão de que duas terças partes do país, desde a extrema boreal de Trás-os-Montes até ao Algarve, por leste do relêvo montanhoso do Gerez à Estrela, e para o sul do Tejo, não são electrificáveis, tão cedo, pelas empresas de electricidade só pelos seus recursos financeiros. (MAPA I)

Note-se que todas as cidades e vilas do país já tem electricidade, desde Monção e Vinhais, na extrema da Galiza, até Vila do Bispo e Vila Rial de Santo António, no extremo atlântico do Algarve. Mas esta electricidade não tem valia; é muitíssimo cara intrinsicamente para poder ser usada senão na iluminação.

Para haver electricidade *útil* é necessário:

1.º — produzi-la muito barata — e para isso em centrais potentes;

2.º — interligar estas centrais, para todas se ajudarem, e, afinal, darem a electricidade barata;

3.º — levá-la daqui aos centros de consumo por linhas tão proveitosas quanto possível;

4.º — coordenar e normalizar os serviços eléctricos para que funcionem com pouco dispêndio; e,

5.º — tendo empregado todos os meios da melhor instalação e utilização das máquinas e das linhas, ter feito tudo subordinado aos encargos mínimos do capital.

AS CENTRAIS EXISTENTES

A 1.ª condição — centrais eléctricas de produção barata — obriga a parar o trabalho talvez de mais de 300 centrais eléctricas das 590 que ha agora.

A 2.ª condição — interconexão das centrais — obriga a interligar as centrais do Noroeste, já interligadas, com as da Estrela e as de Niza e, querendo, com a da Match. (MAPAS I e II).

Assim, todo o conjunto das centrais existentes de valia regional ficaria a servir o país, desde a fronteira da Galiza até ao paralelo de Beja.

3.ª — Linhas de electricidade proveitosas — seriam estendidas em relacionamento com estas centrais existentes de valia regional, segundo o método de melhor utilização dos dispêndios, passando-se das mais lucrativas successivamente para as menos lucrativas sob o ponto de vista geral, nacional.

4.ª — coordenava-se e normalizava-se

os serviços de transporte e abastecimento de electricidade; promovia-se a Federação dos Sindicatos Agrícolas para a distribuição rural; regulava-se os serviços municipais de venda da electricidade, para que esta não fôsse sobrecarregada com despesas que não lhe cabem.

5.ª e facultar-se o capital com os encargos financeiros mínimos para a electrificação.

Por esta forma — que é a transição da anarquia actual para a ordenação das potências e dos valores — utilizava-se o melhor possível os recursos que temos, de electricidade de valia regional, servindo-se, dentro em pouco, todo o país, desde o rio Minho até ao paralelo de Beja.

Para já, não é preciso fazer mais nenhuma central nova.

Temos hoje disponíveis, nas centrais do Noroeste, uns 50 milhões de kw anuais: com as máquinas paradas e a água a perder-se rumurejante para o mar. — Tanta electricidade disponível como a que se vende.

De electricidade, precisa todo o Ribatejo, toda a Extremadura, toda a Beira Baixa, todo o Alentejo... todo o Algarve. A electricidade está ás ordens, nas máquinas do Noroeste. Urge fazer que a água passe nas turbinas de a esperar; e a electricidade vá até ao Centro e ao Sul do país em menos de um ano: — «A regar! a regar!...» como resolveu o *cachazudo* Batiste do BLASCO IBÁÑEZ, na «BARRACA».

Então, surge, desde já, o problema das novas centrais: pois, com um trabalho metódico e intenso de fazer linhas, as centrais existentes e as suas ampliações racionais estarão saturadas em meia dúzia de anos, no máximo.

AS CENTRAIS NOVAS

— Que novas centrais realizar então?

Nos últimos doze anos, tem havido muitas soluções preconizadas: não ha nada, porém, como o tempo para esclarecer as dificuldades e resolver os problemas. E parece que o tempo levou a uma destas soluções para as centrais novas:

1.ª hipótese — A Companhia de Viação e Electricidade realiza a primeira central da sua concessão do Zézere.

Neste caso, fica esta central especialmente para serventia de Lisboa e do território que possa servir; e instala-se a central de BITETOS, na 1.ª fase. (Esta central fica no Douro, logo acima da confluência do Paiva).

2.ª hipótese — A Companhia concessionária do Zézere abandona a sua concessão.

Nestes caso, faz-se inicialmente apenas Bitetos, que se interliga, no Pôrto, com a rede electrica portuguesa, servindo-se por ela o complemento dos siste-

mas então interligados, incluindo a cidade de Lisboa. (MAPAS I e II.)

Há, na essência, apenas dois motivos para estas soluções:

1.º—Para escolha de BITETOS predomina a correcção do regimen do Douro (sem o mínimo dispêndio de Portugal, que está a fazer a Espanha por algumas obras na bacia deste rio, especialmente pela de Ricobayo, a qual, em plena utilização, dará 110 metros cúbicos de água por segundo, no verão, a somar aos 20 ou poucos mais metros cúbicos por segundo que, nos anos secos, costuma trazer o Douro acima da confluência do Paiva. Este quinhão *gratuito* da Espanha torna o Douro victorioso de todos os rios portugueses do Norte do País: não aproveitar logo na 1.ª fase da nossa electrificação seria, quanto a mim, um espantoso desatino político.

2.º — Acontecerá que, não realizando já, *à sua custa*, a concessionária do Zêzere a primeira central deste sistema, só BITETOS pode fazer muito bem todo o serviço inicial depois da boa utilização dos sistemas Lindoso, Varosa, Serra da Estrela e Niza, poupando-se muito dinheiro português de instalação de qualquer outra central, seja ela de quem for, com vantagem nacional, porque, no fim de tudo, quem o teria de pagar seríamos nós — os portugueses.

No entretanto, atende-se ao que faz a Espanha, no Tejo e no Guadiana: nos seis anos necessários para a saturação das centrais, actualmente existentes, de valia regional, e das suas ampliações racionais (tempo em que será lançada em laboração a central de BITETOS), estará esclarecido o valor a esperar do Tejo e do Guadiana, como logo veremos. E, durante o tempo de fazer as obras da nova central do Centro ou do Sul de Portugal, BITETOS bastará.

QUEM FAZ A ELECTRIFICAÇÃO DO PAÍS?

I—As empresas sós não bastam.

Se não hovesse a impossibilidade de as empresas fazerem as linhas de electricidade por cerca de duas terças partes do país com os seus recursos financeiros, nem se formulava a pergunta: as empresas sós fariam a electrificação.

II—A acção directa do Estado tardigrada e cara.

Como ha um grande trabalho que exige a intervenção do Orçamento do Estado, pode-se sugerir que este faça o que falta na electrificação, como fez e faz estradas, caminhos de ferro, portos... porque a electrificação é, pelo menos, tão necessária como isto tudo; nem tudo isto tem valor verdadeiro sem ela.

Parece-me que o Estado não tem elementos para fazer *directamente* por si

a electrificação de fomento no devido tempo e bem: tem sido muito tardígrado, ao menos.

Fez-se a Lei dos Aproveitamentos Hidráulicos, em 20 de outubro de 1926, e marcou-se nela umas normas de electrificação do país; depois, em agosto de 1927, abriu-se concurso de ante-Projecto da Rede Eléctrica Nacional; em seguida nomeou-se uma comissão de plano dessa Rede; e creou-se, por fim, uma secção especial de electricidade no Conselho Superior de Obras Publicas. — Volvidos já seis anos de muita letra legal neste assunto, ainda não ha, no domínio público, um ante-Projecto de Rede Eléctrica Nacional; nem um kw instalado; nem um quilómetro de linha: *em seis anos*.

Vejam o contraste com a Inglaterra: Decreta a lei da Electrificação no mesmo ano que nós, em 1926; cria a *Central Electricity Board*, em 1927; pois, em pouco mais de cinco anos redondos, no começo do ano próximo — 1935 —, terá toda a sua Rede Eléctrica — a GRID — terminada, com 6.400 quilómetros de linhas de transporte de electricidade, e 265 sub-estações.

Em face de todas as ruínas da passada acção industrial e comercial do Governo em tarefas muitíssimo mais simples e da demora havida no plano geral da Rede Eléctrica, imagino que o Estado não deve fazer *directamente* nem quaisquer centrais, nem as linhas de electricidade de acção de fomento.

III — *A Indústria, a Agricultura e os outros interessados directamente na electricidade não poderão fazer a electrificação do país pela vastidão de fomento*;

Esperar-se que as obras da electrificação de todo o país possam ser feitas pelo entendimento e cooperação de todos os valores da vida prática em Portugal que tem interesse directo na electricidade, é uma utopia: nem que se junte toda a Banca, toda a Indústria, toda a Agricultura e todos os Municípios (tarefa impossível de realizar por falta de quem tenha capacidade e autoridade profissional para o fazer) não haverá modo de delegar *numa só pessoa*, como é necessário (como fez a Irlanda do Sul), a organização e a realização de todos os trabalhos pela grande vastidão territorial, na sua complexidade de operações — supondo ainda que o Governo assegure a viabilidade financeira do empreendimento.

Entremos na realidade da vida.

Toda a vida é feita por contractos; e os contractos são feitos para serem cumpridos.

Ora, ha contractos de autorização ou concessão de quedas de água e de distribuição de electricidade que sobrenadam nos interesses gerais.

São elles: o de Lindoso à Electra del

Lima, o da União Eléctrica Portuguesa, o de Varosa, o da Serra da Estrela, o de Niza, o da Match, o das Companhias Reunidas Gás e Electricidade, de Lisboa.

A situação de todas estas empresas perante a Lei é praticamente a mesma: intrinsecamente tem direito à saturação dos seus elementos de trabalho, planeados dentro da capacidade natural dos recursos concedidos, e dentro dos prazos da concessão.

Acontece, porém, que estas empresas só podem fazer *à sua custa* as linhas eléctricas lucrativas. — Por isso, ficam vedada a electrificação de fomento, que abrange umas duas terças partes do país.

Mas destas empresas aquelas que, de facto, têm capacidade constructiva podem fazer não só as suas linhas lucrativas, mas também aquelas de fomento que devem ser ligadas ao seu sistema de centrais e de linhas lucrativas.

Suponhamos, então, que o Orçamento subsidia a construção das linhas de fomento, como fazem algumas nações, a tanto por quilómetro de linha, conforme as características destas e a sua transmissão inicial provável. Elas poderiam ser instaladas quando as lucrativas, e, assim generalizar-se muito depressa a a electrificação por todo o país.

Nesta orientação, imaginemos que se normalizava a cooperação do Estado com a Hidro-Eléctrica Alto Alentejo (a quem abonou cerca de uma dezena de milhares de contos) por uma gerência normal, e se definia o plano das linhas de fomento, de transporte e de abastecimento de electricidade, a coordenar com as centrais de Niza para a serventia do Alentejo e de parte da Beira Baixa e do Ribatejo;

Imaginemos também que se definia o plano das linhas de fomento, de transporte e de abastecimento de electricidade de Trás-os-Montes, a coordenar com as linhas da iniciativa da Varosa; o plano das linhas de fomento pela electricidade da Beira Alta e da parte da Beira Beixa, a coordenar com as linhas da iniciativa própria da Empresa Hidro-Eléctrica da Serra da Estrela;

E que, por fim, se gizava depressa também o plano das linhas de fomento, de transporte e abastecimento de electricidade, a coordenar com a iniciativa da União Eléctrica Portuguesa, que, como sabem, está patente no pedido de concessão da linha de 60 kw Coimbra-Alco-baça, basilar do pedido de concessão de várias linhas de abastecimento de electricidade da Extremadura.

• (Continua no proximo numero)



LINHA DE PORTALEGRE - Edifício da estação de Fronteira

LINHA DE PORTALEGRE

ESTAÇÃO DE FRONTEIRA

EM breve deverá a linha de Portalegre, que há anos se encontra em construção, atingir Fronteira, rica e populosa vila alentejana.

Para serviço do importante tráfego da região, especialmente constituído por adubos, cereais, gados e cortiças, foi dotada a vila de Fronteira com uma estação de caminho de ferro, que sem favor se pode considerar modelar dentro da nossa rede ferroviária secundária.

Colocada junto à vila, e em esplêndidas condições de acesso, foram nela previstas as instalações necessárias para desempenhar com a maior eficiência a sua função de estação de linha de interesse principalmente regional.

Servida por 5 vias, uma das quais de manobras e outra de carga, e tendo além do edifício de passageiros e alojamentos para o pessoal da exploração e da conservação, as indispensáveis instalações acessórias, tais como, reservatório para água e água para alimentação de locomotivas, cinzeiro para limpeza de máquinas etc., foram na sua construção, que há pouco acabou de ser concluída, observadas

tôdas as normas aconselhadas pela boa técnica e justificadas pela experiência.

Verifica-se logo numa primeira observação, que se procurou atingir o justo equilíbrio entre a severa economia que nesta natureza de obras é indispensável exigir e as principais regras de arte e de higiene, o que impressiona agradavelmente todos aqueles que visitam a nova estação e que não desconhecem a influência que na cultura de um povo exercem a arte e o bom gosto da construção dos seus edifícios públicos.

Estão as instalações ferroviárias ligadas à estrada municipal que estabelece as comunicações entre Fronteira e a aldeia de St.^{to} Amaro, por uma ampla estrada de acesso, arborizada nas suas bermas com formosas acácias, cuidadosamente tratadas e cujo desenvolvimento permite esperar que dentro em pouco essa avenida esteja transformada num verdejante túnel de magnífico efeito.

A vedação do recinto da estação foi também realizada por forma que podemos considerar bastante feliz.

As negras e ponteagudas travessas velhas que

todos nós conhecemos, tristemente alinhadas, nos primeiros planos dos panoramas observados através das janelas das carruagens, quando em enervantes paragens nos demoramos por essas estações e cujo aspecto pobre já não nos impressiona pela força do hábito, foram em Fronteira substituídas por uma verde e alegre sebe viva de miosporos, que escondendo a verdadeira vedação, uma rede de arame farpado suportado por pequenos postes de cimento armado caiados de branco, dá uma impressão de vida e de frescura que deleita a vista e se harmoniza com a paisagem visinha.

Mais barato e mais bonito.

Passada a avenida a que aludimos dá o visitante entrada num espaçoso pátio de acesso às várias instalações privativas do caminho de ferro.

Constituindo o corpo principal destacam-se duas elegantes construções no estilo da casa portuguesa dos séculos XVII e XVIII. Uma o edifício de passageiros ou estação propriamente dita e ligada a ela uma outra edificação com rez-do-chão e 1.º andar destinada à habitação do chefe e restante pessoal graduado da estação.

Nas paredes exteriores destes dois edifícios, ostentam-se quer do lado da gare quer do lado do pátio de acesso, interessantes painéis de azulejo no estilo da época e alusivos a cenas da vida agrícola alentejana. Interiormente o edifício de passageiros está decorado com simplicidade e bom gosto.

À disposição do público encontra-se um amplo vestíbulo e uma acolhedora sala de espera, ambas decoradas com sobriedade e com magníficos lambris de azulejo, harmónicos com a arquitectura do edifício.

O viajante ao entrar no vestíbulo, encontra imediatamente à sua esquerda a bilheteira e em seguida o balcão para despacho das bagagens, as quais são facilmente transportadas para a gare por uma porta que para ela abre e a esse serviço se destina.

À direita de quem entra e com portas de comunicação para o vestíbulo e para a gare, encontra-se a sala de espera. Esta com as suas paredes caiadas, com o lambriz de azulejo imitação dos séculos XVII e XVIII e o tecto em maceira, imitando castanho, reproduz com feliz exactidão as salas daquelas épocas.

Toda a gare em frente do edifício de passageiros é resguardada por um alpendre suportado por elegantes colunas de granito.

Existem ainda no mesmo edifício além de uma ampla arrecadação para bagagens, o gabinete para o chefe da estação, outro para as instalações telefónicas e restante pessoal em serviço e ainda o destinado à venda de bilhetes em comunicação com o vestíbulo por meio de um guichet.

O gabinete do chefe, e com o objectivo deste agente se poder prontamente apresentar ao serviço em caso de necessidade está em comunicação com a

habitação do mesmo que ocupa o rez-do-chão do edifício anexo. Essa habitação que é constituída por quatro compartimentos além da cosinha e da retrete, tem também uma entrada pelo pátio e que normalmente deverá ser utilizada por ser independente dos serviços ferroviários. Neste mesmo rez-do-chão existe ainda um quarto para ser utilizado por pessoal graduado que acidentalmente venha prestar serviço na estação.

O 1.º andar deste edifício destina-se à habitação dos 2 factores da estação e suas famílias, e como no rez-do-chão, essas moradias estão munidas das necessárias instalações sanitárias.

Todos os compartimentos deste edifício destinado à habitação do pessoal graduado da estação, estão singelamente decorados, mas as suas paredes brancas de cal com as portas e janelas pintadas de cores claras fazem adivinhar que na sua construção se procurou com a maior economia dar-lhes um aspecto alegre e confortável.

Anexas a este edifício e com entrada exclusiva pela gare encontram-se as retretes para serviço do público.

Construídas segundo os preceitos modernos de higiene, nelas não falta a água sob pressão que lhes é fornecida pelo reservatório em cimento armado existente na estação e destinado a abastecer as locomotivas.

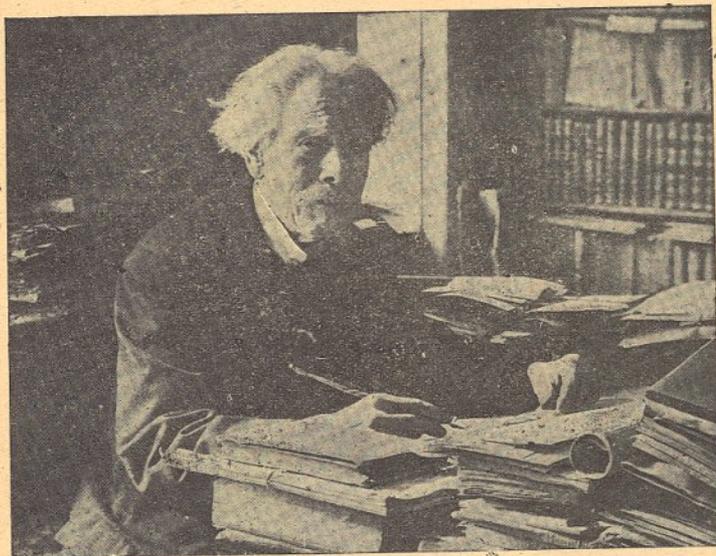
À direita destes edifícios outras construções foram levadas a efeito. Ligado com a gare existe um amplo cais descoberto para depósito de mercadorias, seguido de um armazem para arrecadação daquelas que necessitem estar resguardadas, cais e armazem colocados por forma que permitem dum lado a carga ou descarga directa das mercadorias dos vagons, e do outro a operação inversa para os carros que venham até-junto deles para o que dispõe dum desafogado recinto — o pátio de mercadorias.

Atendendo à importância que para a estação de Fronteira tem o transporte de gados, foi ainda prevista a maior facilidade na carga e descarga dos mesmos, e assim dispõe a estação das necessárias instalações para este tráfego especial, instalações essas constituídas por curral e curraleta o que muito facilita as mencionadas operações.

Destinado a habitação para pessoal foi ainda construído na estação de Fronteira, junto à estrada de acesso e em comunicação com a mesma, um pavilhão com 6 moradias para outras tantas famílias de agulheiros, carregadores, etc.

Essas moradias, construídas conforme as regras do estilo regional, constituem verdadeiras casas alentejanas.

Compõe-se cada uma delas de espaçosos compartimentos sendo o da entrada a cosinha com a sua tradicional lareira e chaminé e no chão os característicos ladrilhos



FIGURAS DO PASSADO

DR. JOAQUIM TEOFILLO BRAGA

Fez no dia 27 do mês passado nove anos que faleceu uma das mais notáveis figuras açoreanas, que nas ciências marcou o seu verdadeiro logar.

Como politico atingiu o logar superior dentro da republica, sendo o primeiro Chefe do Estado.

Os portugueses, tenham eles a politica que tiverem não devem esquecer nunca as figuras que marcaram nas letras portuguesas onde Teófilo Braga foi um mestre.

Recordamol-o nesta data.



CIMENTO LIZ

em vagão na Fabrica e em Armazem em Lisboa

BÉNARD GUEDES LIMITADA • Rua do Crucifixo 75, 1.º-Esq.
LISBOA—Telefones 20601-20502

Esta casa, aquela onde a família alentejana passa a maior parte da sua vida e que ao mesmo tempo serve de refeitório e sala de estar é por isso mesmo a maior e para ela deitam as portas dos restantes compartimentos.

Além deste pavilhão um outro do mesmo tipo existe ainda na estação de Fronteira, este apenas com 3 moradias e destinado ao pessoal da conservação.

Talhões de terreno foram reservados junto a estas casas para serem cultivados pelo pessoal, e todas estas edificações com as suas paredes brancas com janelas pintadas de azul e beirados caracteristicamente nacionais dão uma nota de puro sabor regional que impressiona agradavelmente.

Em todas as construções atrás citadas e que foram executadas por empreitada se procurou tanto quanto possível o emprego de materiais e mão de obra da região, e o seu custo que foi apenas de cerca de 500 contos, permitiu ao Estado com um pequeno sacrificio do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, dotar a vila de Fronteira com um dos

factores primordiais para o seu desenvolvimento, e que bem merecido foi por se tratar de uma das regiões mais ricas do nosso País.

Da visita que fizemos não podíamos trazer impressões mais agradáveis, e por isso sinceramente felicitamos a Divisão de Construção da Direcção Geral de Caminhos de Ferro que levou a efeito as obras em questão, e em especial o seu chefe o Sr. Engenheiro Rodrigo Severiano Monteiro, técnico distinto, que aliando a uma vasta intelligência e cultura os resultados de uma longa experiência de mais de 20 anos em serviços ferroviários é hoje no nosso país, incontestavelmente, uma autoridade em matéria de caminhos de ferro.

O trabalho de construções ferroviárias realizado nos últimos anos, pelos serviços sob a sua habil direcção merece ser posto em relevo, e a elle nos voltaremos a referir, com o duplo objectivo de prestar justiça a quem a merece e honrar a *Gazeta* fazendo conhecer aos seus numerosos leitores o trabalho, tantas vezes ignorado, que em Portugal está sendo executado por portugueses.



PORTO — Praça da Liberdade — (A seta indica o local da futura estação Porto, Norte)

Na construção da nova estação da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal vão ser empregados materiais e mão de obra portugueses

A LINHA DA BOA VISTA À TRINDADE E SENHORA DA HORA À TROFA

GRAÇAS à rasgada iniciativa dos membros do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal vai fazer-se, ainda este ano, a inauguração da linha da Boa Vista à Trindade, linha em via dupla que é o prolongamento de todas as linhas do Norte ao centro do Porto.

E' uma obra que se impõe pelo grande movimento de passageiros, previsto com a abertura da linha da Senhora da Hora a Trofa.

Os trabalhos estão bastante adeantados e o tunel que mede aproximadamente quinhentos metros está em via de conclusão, apesar de ser bastante escabrosa a destruição do terreno deveras acidentado e difficilimo o seu rompimento.

A expropriação forçosa de inumeras propriedades tem atrasado bastante as obras que, já deviam estar concluidas, elevando a mais do dobro o custo do orçamento feito quando da inauguração dos primeiros trabalhos.

Como já tivemos ocasião de escrever nas colunas desta *Revista* o emprego de dinamite para esburacar o tunel da Lapa, foi em grande escala, auxiliado por um compressor de ar que deu origem a que o trabalho do rompimento se fizesse com grande rendimento.

Este tunel foi inaugurado em 14 de março do ano passado pelo Chefe do Estado, que no Horto Municipal era aguardado pelas autoridades principais do Porto, pessoal superior da Companhia do Norte e jornalistas.

Alem das vantagens que passarão a disfrutar todos os passageiros da Companhia do Norte com a sua condução directa ao tópo da Avenida dos Aliados, onde se edificará uma magnifica e monumental estação que ficará sendo o edificio maior e melhor da bela cidade do Porto, o publico usufruirá, em breve tempo a vantagem de poder ser conduzido, directamente, e em poucos minutos, desde o coração da cidade aos suburbios de todo o seu sector



PORTO - Fachada sobre a Praça Municipal, no topo da Avenida dos Aliados

Norte, criando-se a possibilidade de se construírem novos bairros higienicos nos vastos terrenos da circunvalação e de Senhora da Hora, que ficarão a dez minutos do centro da capital do Norte. Será assim facilitada a grande resolução do problema da habitação, que no Porto continua sendo de gravidade, e que tanto tem preocupado a municipalidade e as autoridades sanitarias portuenses.

Previendo este futuro movimento, a Companhia do Norte acaba de fazer construir, à sua propria custa, uma segunda via da Boa Vista à Senhora da Hora, e, em via dupla também está sendo construída a linha da Trindade.

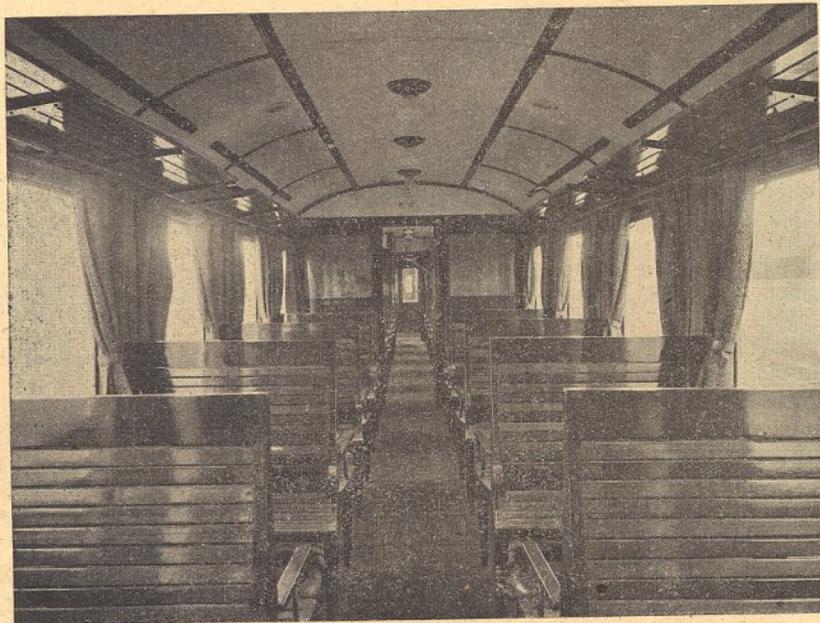
Ainda a proposito da construção da nova estação do Porto-Norte sabemos e devemos elucidar os nossos leitores que nos consta que as negociações vão já bastantes adeantadas e que nessas monumen-

taes construções serão empregados, materiais e mão d'obra portuguezes na mais larga medida.

Registamos com vivo praser esta informação de fonte segura, assim como registamos também que a direcção tecnica das obras importantes no monumental edificio, será também entregue a portuguezes.

Particularmente sabemos que a futura estação da Trindade vem a ficar um vistoso edificio, como já dissemos e compreheende não só a parte destinada aos serviços ferroviarios como outra destinada aos serviços tecnicos da séde da Companhia e ainda, dentro do mesmo edificio outra parte é destinada a um luxuoso e magnifico Hotel, um restaurante moderno, e varios estabelecimentos commerciaes e de bom gosto formarão um conjunto elegante dando um ar de modernismo e central ao topo da vistosa Avenida dos Aliados.

Indispensavel se tornava uma secção de turismo a que a Direcção da Companhia do Norte não poz qualquer embargo, designando logo espaço suficiente



NOVO MATERIAL DA COMPANHIA DO NORTE - Carruagem de 3.ª classe

Fachada sobre a Rua Formosa

para uma instalação com todas as secções necessarias para desenvolver e fomentar o turismo no nosso paiz.

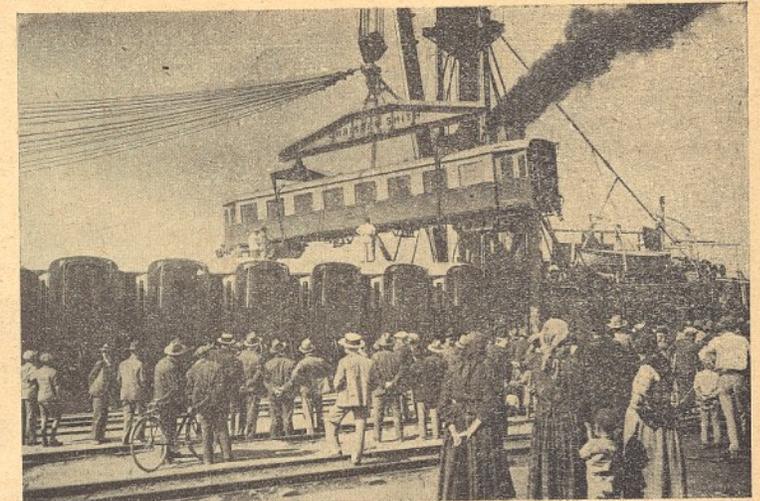
Ainda a proposito de na nova construção da estação da Trindade só ser empregado pessoal portuguez, é uma medida realmente de um grande alcance e vem alegrar a gente do Norte que vai ver

atenuar bastante a crise de desemprego que reina no Porto e que difficilmente as autoridades competentes podem pôr termo, e só obras importantes como as que vai fazer a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, que emprega para isso algumas centenas de operarios, podem contribuir para melhorar a situação na cidade do trabalho.

O material que vai ser empregado na nova linha é o que adquiriu a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal para as suas linhas, e que consta de 16 carruagens de 1.ª classe, 2.ª classe e mixtas e dois *fourgons*, dotados do maior conforto moderno. O vapor *Delnor* foi que as transportou de Napoles para Leixões, onde chegou em Setembro de 1931.

Essas carruagens que oferecem o máximo de comodidade vieram já montadas e prontas a entrar em uso. Ao descarregarem foram logo assentes em carris e rebocadas para a Boavista.

A escolha das locomotivas e carruagens recaiu realmente nas ofertas mais baratas apresentadas ao Conselho Administrativo da Companhia do Norte e essas ofertas foram ainda reduzidas e ainda devido

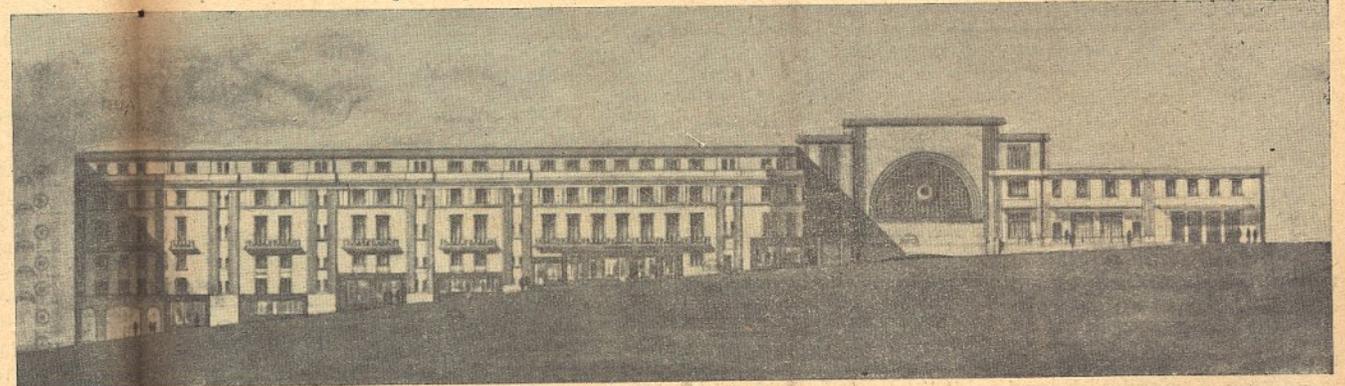


LEIXÕES - Desembarque do novo material circulante

à forma comercial como foram feitas as negociações, a Empresa fornecedora do material construiu expressamente e sem encargo algum adicional, ao preço primitivo da encomenda, um belo salão de luxo, vistoso e comodo em extremo.

As locomotivas são de quatro eixos acoplados, vapor sobre-aquecido, providas dos últimos aperfeiçoamentos; atingem a velocidade de 85 km. à hora, marchando em qualquer dos sentidos, acrescentando a estas qualidades o seu aspecto simultaneamente elegante e majestoso.

As carruagens, as primeiras de fabrico italiano que vêm para a Peninsula, são de caixa de armação contínua e inteiramente metálica, e providas de amplas janelas, plataformas fechadas com fole de intercomunicação esplêndidas instalações sanitárias, profusa iluminação elétrica e aquecimento por termo-sifão. Assentam sobre «bogies», têm 18 metros de comprimento, e facultam um rolamento extraordinariamente suave e sem fadiga para o passageiro. As



PORTO - Fachada sobre a Rua do Bom Jardim

FIGURAS DO DIA

TEN. C.^{EL} LINHARES DE LIMA

O tenente-coronel Henrique Linhares de Lima, é um distintíssimo oficial açoreano, que durante toda a sua vida militar, brilhantes serviços tem prestado ao Paiz.

Dirige há já muitos anos e com bastante acerto, a Manutenção Militar, estabelecimento fabril modelo, onde a sua actividade e preciosas qualidades de trabalho e caracter tem conquistado bastantes e sinceros admiradores.

Linhares de Lima dentro da situação actual occupou o alto cargo de ministro da Agricultura, conservando-se nêlle largos meses sem que lhe seja apontada uma beliscadura que o desloque da sua admiravel conduta e porte militar. Apôz a queda



Ten.-coronel Henrique Linhares de Lima

do Governo de que era membro, foi convidado a fazer parte da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Lisboa, occupando ali o honroso logar de vice-presidente.

Alem disto a sua carreira militar é um modelo, tendo servido com as tropas portuguezas na Grande Conflagração Europeia, embarcando para França, afim de fazer parte do C. E. P. em 4 de Agosto de 1918, donde regressou em Janeiro do ano seguinte.

É condecorado com a medalha de prata da classe de comportamento exemplar, Comendador da Ordem de Aviz, Medalha comemorativa das Campanhas do Exército Português com a legenda «França 1917-1918 e Medalha da Vitória.

Possue os seguintes louvores: Louvado pela competencia profissional, intelligencia e dedicação pelo serviço com que desempenhou as funções de adjunto do R. S. A. de Etapes. (O. S. n.º 32 do D. S. E. da 1.ª D. E. mobilizada de 13 de Novembro de 1916. Louvado porque tendo sido chefe da secção de subsistencias, se revelou no desempenho das suas funcções como official completo, mostrando excepcionais qualidades de trabalho e muita competencia técnica. O. S. C. n.º 171 de 29 de junho de 1919.

Louvado por o inextinguivel zelo, competencia e dedicação que revelou durante a ultima greve dos manipuladores de pão. Portaria do ministério da Agricultura—D. G. 113 (2.ª série) de 1924. Louvado pela forma modelar como exerceu o espinhoso cargo de Director da Manutenção Militar, no desempenho do

qual poz mais uma vez em evidencia as suas altas qualidades de intelligencia e instrução e de grande esforço de trabalho. O. n.º 8 de D. S. A. M. de Outubro de 1929.

Ministro da Agricultura por D. n.º 17.090 de 8 de junho de 1929.

CORONEL MARIO DE CAMPOS

Acaba de ser agraciado com o grau de comendador da Ordem de Instrução Publica o nosso presado amigo, coronel Mario de Campos, professor illustre e escritor de reconhecido



Coronel Mario de Campos

dissimo merito. Recentemente o sr. coronel Antonio Mario de Figueiredo Campos deixou o Comando do Grupo de Artilharia Pesada N.º 2, aquartelado no Forte da Ameixoeira, tendo estado ali um ano, a fim de completar o serviço effectivo que lhe é necessario para a sua promoção ao posto immediato.

Durante o seu comando, o G. A. P. N.º 2 foi dotado de alguns importantes melhoramentos, tanto em obras diversas no Forte, como em dotações de material, e ainda a entrega dum estandarte

á un'dade, tendo-se tambem inaugurado recentemente no referido Grupo uma sala de aulas da Escola Regimental, acto que foi revestido de toda a solenidade e a que se dignou assistir o sr. ministro da Guerra.

Este nosso distinto amigo, brilhante official de cavalaria com o curso do Estado Maior e antigo professor da Escola de Guerra e do Colegio Militar, devido aos seus grandes predicados de intelligencia conquistou em todos os seus subordinados uma simpatia e amizade digna de elogio, pelo que o felicitamos.

O coronel Mario de Campos entre outras possui as seguintes condecorações:

Official da Ordem e Santiago de Merito Scientifico Literario e Artístico. Comportamento exemplar de prata. Cavaleiro de S. Bento de Aviz. Comendador da Ordem de Cristo. Comendador da Ordem de Santiago de Espanha. Cruz de 2.ª Classe da Ordem de Merito Militar Hespanhol. Condecoração Inglesa Distinguished Service Order. Prata de bons serviços. Official da Ordem da Corôa da Belgica. Comendador da Ordem Militar de Aviz. Medalha d'Ouro de bons serviços. Official da Ordem da Corôa d'Italia. Grande Official da Ordem Militar de de Paris. Legião d'Honra Francesa. Ouro da Classe de Comportamento Exemplar.

carruagens de 1.ª classe são extremamente confortáveis, divididas em duas partes ou secções, sendo uma a série de compartimentos dando para um corredor lateral e a outra constituída por um salão com corredor central.

Todos os tecidos, decorações e acabamentos denotam um alto senso estético e honram sobremaneira a indústria e as artes decorativas italianas, bem

como a casa construtora. A descarga constituiu um espectáculo muito interessante. O navio que as conduziu de Itália não trouxe outra carga, pois que devido ao comprimento das carruagens, foi preciso dar ao navio certos dispositivos, assentar carris, etc..

Parte deste material já entrou em função e agora vae o restante entrar em uso.

VIDA FERROVIARIA

FERROVIARIOS APOSENTADOS ASSOCIAÇÃO DE CLASSE

Tomou posse em 4 do mez findo a direcção d'esta presante colectividade, eleita para o corrente ano em assembleia geral realizada em 24 do Novembro p. p., cujo resultado foi o seguinte:

Assembleia Geral — Presidente, António Pacheco d'Almada; 1.º secretário, Carlos Nogueira Pontes; 2.º secretário, Francisco Manuel Teixeira.

Direcção — Presidente, Amadeu Maximiliano Pereira Rebelo; secretário, Aristides Clodoveu de Noronha Torres; tesoureiro, José Rebelo de Araujo; vogais efectivos, Pompeu Nicola Oneto e Aurelio Correia Reis; vogais suplentes, Firmino Augusto Proença, Catão César Augus.º de Figueiredo e Manuel António Vaz.

Conselho Fiscal — Presidente, José Mendes dos Reis; secretário, Fernando Simões da Cunha; vogal efectivo, Ricardo Teixeira da Silva; vogais suplentes, Antonio Ferreira, Antonio de Souza e Manuel Joaquim de Souza Durão.

PESSOAL REFORMADO DOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

A Associação de Classe dos Ferro-viarios Aposentados, representando os ferroviarios reformados dos Caminhos de Ferro do Estado, expôs ao sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações a situação aflictiva que o atrazo dos pagamentos das respectivas pensões de reforma e sobrevivencia lhes ocasiona, pedindo providencias no sentido de regularizar o referido pagamento.

O sr. Ministro chamou para o assunto a atenção da delegação do Governo junto dos Caminhos de Ferro do Estado.

As iniciativas da C. P.

Excursão a Paris em comboio especial

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, vai organizar uma excursão a Paris em comboio especial com partida no dia 18 de Fevereiro proximo, chegando a Paris no dia 19 à noite e regresso no dia 26 à noite, chegando a Lisboa no dia 28 de manhã.

O programa é interessantissimo, compreendendo 7 dias em Paris, durante os quais se visitarão em *auto car*, de dia, os pontos mais interessantes da cidade, os grandes *boulevards*, as grandiosas praças, os principais monumentos e o Museu do Louvre e de noite o bairro latino e os *cabarets* e *dancings* mais em voga. Entrada no Gaumont Palace, o mais vasto animatografo do mundo, no Moulin Rouge e no teatro Folies Bergère, onde se apresentam as mais deslumbrantes revistas.

Excursões a Fontainebleau, Malmaison e Versailles

Preço de Lisboa e Porto Esc. 2.250\$00.

Este preço compreende comboio em 2.ª classe, refeições no vagão-restaurant, sem bebidas, transporte em «auto-car» e todas as despesas de hotéis, excursões, teatros e cinema indicados e gratificações.

A inscrição está aberta em Lisboa no Escritório de Informações da Companhia — estação do Rossio — 1.º andar e no Porto na estação de S. Bento, onde só se pôde consultar o detalhe do programa.

A inscrição será encerrada no dia 8 de Fevereiro. Para esta excursão é necessário passaporte.

Cotações de metaes nos Estados Unidos

		(De 8 a 14 de Janeiro de 1935)	(De 1 a 7 de Janeiro de 1935)	Em 1932
Ferro em bruto: N.º 2x, Ph.	Ton — 25	\$13.34	\$13.54	\$15.64
N.º 2, Grelhas.	»	14.50	14.50	15.50
Bessemer, Pittsburgh	»	16.89	16.89	17.89
N.º 2, Cincinnati do Sul.	»	13.82	13.82	14.82
Barras, laminado.	»	26.00	26.00	28.00
Forjado, Pittsburgh.	»	31.00	31.00	35.00
Arame, Pittsburgh	»	37.00	37.00	37.00
O-h. carris, hy. na fábrica.	»	40.00	40.00	45.00
Barras de ferro, Chicago	100 lbs	1.70	1.70	1.60
Barras de aço, Pittsburgh	» »	1.60	1.60	1.50
Chapas para tanques, Pittsburgh	» »	1.60	1.60	1.50
Formas, Pittsburgh	» »	1.60	1.60	1.50
Folhas. preto N.º 24, Pittsburgh.	» »	2.10	2.10	2.25
Pregos de arame, Pittsburgh	» »	1.95	1.95	1.95
Arame farpado, galvanizado, Pittsburgh	» »	2.60	2.60	2.60
Folhas galvanizadas, N.º 24, Pittsburgh	» »	2.85	2.85	2.80
Carvão Coke, Connellsville, forno	Ton			
Fornalha, entrega imediata	»	1.75	1.75	2.25
Fundição entrega imediata	»	2.50	5.50	2.50
Alumínio, em bruto (lotes, ton.).	Lb	22, ⁷ / ₈	22, ⁷ / ₈	22, ⁷ / ₈
Antimonio, comum	» + ¹ / ₈	5, ¹ / ₂	5, ³ / ₈	6
Cobre, Electrolytico.	»	5	5	7, ¹ / ₂
Zinco, N. Y.	»	3, ¹ / ₂	3, ¹ / ₂	3, ¹ / ₂
Chumbo, N. Y.	»	3	3	3, ³ / ₄
Estanho, N. Y.	» - ¹ / ₄ (b)	22, ¹ / ₂	22, ³ / ₄	22
Chapas de estanho, Pittsburgh	100—lb. caixa	4.25	4.25	4.75

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

POBRES GATOS!...

SEGUNDO as últimas notícias telegráficas chegadas a Portugal, o soviet de Leninegrado ordenou o massacre de todos os gatos que forem encontrados nas ruas, e o trust dos mercadores de peles anunciou pagar por bom preço cada pele de felino que lhe seja levada em bom estado.

Em resposta dos protestos públicos dos amigos dos animais que tal medida, justificadamente, alarmou, o soviet declarou que os gatos são os melhores agentes de propagação da raiva, e por seu lado o trust dos mercadores de peles diz: — «O gato é um animal repugnante; demais nós temos absoluta necessidade da sua pele para a confecção de vestidos.»

Donde se conclui que a Rússia talvez seja o paraíso dos comunistas, mas não é certamente o paraíso dos gatos.

* * *

Mas, a barbaridade não pára por aqui.

O gato era, até ao penúltimo século, considerado um animal perigoso, quicá impuro, em conseqüências de encarar em si a pessoa do diabo.

Assim, desde Luiz XI até Luiz XVI havia em França, e principalmente em Paris, na Praça da Grève, grandiosas festas públicas às quais assistiam todas as pessoas graúdas e em que vários gatos eram queimados vivos, às vezes em número de doze e mais, e no meio do maior contentamento e entusiasmo público.

Este bárbaro costume desapareceu nos países estrangeiros há muitíssimos anos, e em Portugal também, mercê da aturada vigilância da Sociedade Protectora dos Animais.

Cronologicamente, o último país a suprimir pela via legislativa tudo o que é bárbaro foi a Bélgica.

E por isso mesmo o ilustre publicista senhor Luiz Leitão, numa interessante crónica intitulada Um cúmulo de Barbaridade, finda-a com o seguinte e justificado comentário: «Vejam lá se os jornais portugueses notificaram o facto. É que eles dão-se ótamente com o atraso das populações...»

Pobres gatos.

UMA ATITUDE

DIZ um jornal italiano que foi concedido a Paulo de Homem Cristo o «brevet» de aviador e que este, durante o curso conquistou uma simpatia geral em todos os seus colegas.

Todos estão lembrados que Paulo de Homem Cristo é um filho do falecido escritor Homem Cristo (filho) que morreu no país do fascismo, victima de um desastre de automovel e que apresentou a Mussolini um requerimento afim de ser naturalizado italiano.

Mussolini, apresentou à reunião da Junta Geral do Orçamento, de acórdão com o ministro dos Negócios Estrangeiros uma proposta para que o filho de Homem Cristo fôsse naturalizado italiano e ao mesmo tempo, fôsse admitido na Real Aeronáutica de Itália.

A proposta do «Duce» foi aprovada por unanimidade e baseia-se nos seguintes termos:

«É notória a obra dedicada de propaganda pacifista, desenvolvida no estrangeiro, em fins de 1922 pelo escritor português Francisco de Homem Cristo, em conferências, artigos e livros difundidos em várias línguas. Este malogrado escritor, que manifestara uma tão maravilhosa actividade, deu bastas provas, durante a sua vida, de simpatia e dedicação pela Itália. Mani-

festou também o fervido desejo de que seu filho primogénito, ao atingir a maioridade, pudesse obter o direito de cidadão italiano, servindo a Itália na aviação. O jóvem Paulo de Homem Cristo — continuou o sr. Mussolini — atingiu a maioridade, herdando do pai a religiosa devoção pelo regime fascista e imenso amor pela Itália. Merece ser aceito como italiano e fascista e ser admitido na Academia Aeronáutica. A obra do pai e os sentimentos do filho tornam estes pedidos bem dignos de deferimento. Mas, não sendo possível, com as leis em vigor, satisfazer estes desejos necessário se torna alterar, neste sentido, o decreto-lei de 15 de Outubro de 1931, que acaba de ser submetido à vossa aprovação, para ser convertido em lei.»

IRMÃOS SIAMESES

NOS Estados Unidos suscitou-se agora nma questão que tem sido bastante discutida e comentada pelo público e que na imprensa se debate conforme lhe parece.

As discussões atingem o auge e parece que o caso não é simples de resolver, como à primeira vista se afigura.

E o caso de os irmãos siameses ocuparem um lugar e se devem ou não pagar dois bilhetes.

Os médicos dizem que um e outro constitue um ser inseparavel, mas as companhias e empresas ferroviarias são de opinião que os irmãos siameses devem ocupar dois logares e como tal pagar dois bilhetes.

RESSUSCITAM OS MORTOS?

A PARECEU há dias nos jornaes uma sensacional noticia cujo titulo «Um aparelho que ressuscita os mortos» não alegrando decerto os mortos que estão livres de pagar contribuições, alegrou pelo menos os vivos que supõem a sua vida eterna.

Eis a noticia:

NOVA YORK, 24 — É esperado, nesta cidade, vindo de Londres, o medico norte-americano Hyman, que diz ter descoberto uma maquina de «ressuscitar a vida». Vai fazer experiencias e convidar os parentes de pessoas gravemente enfermas a que o chamem, afim de impedir o desenlace fozal.

A parte principal do aparelho é uma agulha que se crava em determinaas partes do coração e por intermedio da qual se envia áquele orgão uma série de choques electricos, com um ritmo igual ao pulsar.

O dr. Hymen diz que fez muitas experiencias em animais mortos ha horas. A circulação de sangue restabeleceu-se e os pulmões voltaram a desempenhar as suas funções. Em dois mil casos, só um não teve exito.

Aguardamos os acontecimentos.

CAMIONETE ESPANTALHO

NO dia 13 do mez findo anunciaram os jornais um desastre de camionete que custou a vida a um pobre guarda da Policia Civica de Lisboa.

Essa camionete era nem mais nem menos que aquele miserável espantalho que transportava os presos do Governo Civil para o Toren à vista do público, que comentava a seu modo a triste e misera figura que fazia, ao atravessar as ruas principais da cidade, aquela galera com motor.

Vários jornais pediram nas suas colunas a quem de direito a substituição do vehiculo por outro transporte, mas supponho que de nada serviu.

Finalmente na sexta-feira 15 se annunciou o desastre que mutilou por completo o espantalho e por desgraça se despediu dos comentários públicos com manchas de sangue.

Um pobre guarda morto e uns desgraçados presos, por questões futeis, ficaram bastantes feridos, apresentando-se no Tribunal dos Pequenos Delitos, cheios de ligaduras e metendo dó, tendo sido condenados a pequenas custas.

CANARIO DENUNCIADOR

EM Munich foi há tempo julgado um processo de divórcio, a pedido de um marido, (mas que marido) que se deixava espancar sem cessar pela mulher, conseguindo vencer, graças ao testemunho inesperado e decisivo... e que ninguém seria capaz de adivinhar... de um canário!

O marido dizia que estava farto dos maus tratos que sofria. Naturalmente, a mulher protestava contra essa acusação. Os juizes não sabendo em quem acreditar, hesitavam. O marido disse então:

— Posso fornecer-lhes a prova do que garanto. O canário que temos em casa assistiu a todas as scenas conjugais. E parecia que elle ádivinhava quando ela me ia bater, porque cada vez que ela se aproximava de mim, o passarinho punha-se a bater desesperadamente com as ásas na sua gaiola, como se quisesse sair da sua prisão para vir em meu socorro.

— Pode fazer uma experiencia! disseram os juizes.

Mandaram buscar a gaiola do canário, que foi colocada sobre a mesa do juiz. Obrigaram a mulher a avançar com os braços aberto para o marido, como se fosse bater-lhe. e tudo se realizou como tinha affirmado o homem. O canário pôz-se a piar, a bater ás ásas e a atirar-se com toda a violência contra as grades da gaiola, perdendo nisto uma grande parte das suas penas.

Essa reconstituição inesperada perturbou por completo a mulher culpada, que confessou que de facto «molhava a sopa» no desgraçado do marido, que deve ser um exemplar de bicho tão raro como a esposa...

A FECHAR

“DE El-Rei D. Pedro V se refere o seguinte dito chistoso. Ao visitar o Arsenal do Exército viu aí, na Fundação de cima, estar-se trabalhando em dois morteiros de quinze polegadas cada um.

— Para que são esses morteiros? perguntava El-Rei.

— Senhor, lhe respondeu alguém, mandaram-se fazer para utilizar umas quatrocentas bombas do mesmo diâmetro que além, temos e para nada servem.

— Não me admira, respondeu o monarca, pois assim como, em nossa terra, se arranjam empregos para os homens e não os homens para os empregos, assim também é coerente que se arranjam os morteiros para as bombas só depois de feitas as bombas para os morteiros.”

Brindes e Calendarios

Da Companhia de Seguros Europeã, Rua Nova do Almada, 64-1º, recebemos um Calendario, trabalho executado em folha pela Setubalense.

Agradecemos.

O QUE TODOS DEVEM SABER

FOI PROÍBIDA A PUBLICIDADE PELA T. S. F.

A Administração Geral dos Correios e Telégrafos foi informada de que os postos emissores de T. S. F. de amadores do Norte fazem anúncios gratuitos, sob pretextos vários como ofertas de discos, concursos, beneficencias, etc., facto que constituiu um abuso.

Como não está regulamentado um sistema de publicidade radiada e convém fazer sustar, quanto antes esse abuso, o sr. ministro das Obras Publicas e Communicações, por despacho, de hoje determinou que fosse prohibida desde já tal publicidade.

RECENSEAMENTO MILITAR

Os mancebos que até 31 de Dezembro completarem 16 e 19 anos são obrigados a participar, durante o corrente mês, à Comissão de Recrutamento do concelho ou bairro em que residem que chegaram á idade de ser inscritos no recenseamento militar, sob pena de em processo de policia correccional, pagarem, respectivamente, as multas de 200 a 500s.

OFICIAIS MILICIANOS DO C. E. P.

Por decreto publicado na gazeta official, foi tornada extensiva a doutrina do artigo 10.º e sua alínea d) do decreto n.º 7.823, que dá a todos os officiaes milicianos que, tendo feito parte do corpo expedicionário português, forem licenciados, a garantia do aumento de 10 por cento no tempo de serviço de campanha para efeito de aposentação, aos médicos que fazem parte dos quadros de saúde das colónias que serviram naquelas circumstancias.

TAXA MILITAR

O pagamento voluntario da taxa militar de 1932 efectua-se, durante Janeiro e Fevereiro, nas sedes dos distritos de recrutamento e reserva, nos comandos militares, ou ainda nas administrações dos concelhos ou bairros da residencia dos contribuintes, quando nas localidades não haja aqueles organismos. Durante Março, a importancia da pagar irá do dobro da taxa e em Abril serão enviados a juizo, para cobrança coerciva, os processos dos contribuintes que não efectuaram os pagamentos nos periodos indicados.

TOLERANCIA DE PONTO

O sr. dr. Oliveira Salazar, por despacho ministerial determinou o seguinte:

«Sendo frequente suspender-se o serviço nas repartições públicas ou estabelecimentos dependentes dos Ministerios, com fundamento na concessão de tolerancia de ponto em dias em que por lei o Governo a não poderia dar, determino que pela Direcção Geral da Contabilidade Pública sejam dadas ordens rigorosas a todas as repartições de contabilidade para fazer descontar nos vencimentos a abonar nos funcionarios os dias em que por aquele motivo se não apresentem ao serviço ou deite se afastem, seja qual for a autoridade que tenha dado a ordem, desde que não seja nos precisos termos do decreto n.º 19.478 de 18 de Março de 1931.»

ESTE NUMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

PINTEM COM

“**ANODITE**”
ANTI-FERRUGINOSA - NÃO VENENOSA

Uma nova descoberta
para a protecção completa do ferro e do aço,
produzida sob a teoria
electro quimica.

Representantes em Portugal: **AHLERS, LINDLEY, L. DA**, Rua Bernardino Costa, 13-2.º / TELEFONE 20320 LISBOA

do Mundo, outros há que também preocupam seriamente os senhores do dito organismo.

E' o desemprego, a escravatura, métodos de trabalho científicos, etc..

Publica e fornece muitas estatísticas, muitos estudos, muitos números, enfim tudo quanto possa mostrar ao indígena que aquilo é realmente um organismo util e que vela pela completa felicidade dos povos.

Diz também o Sr. Pereira da Silva, que não devemos dizer mal da S. D. N. e que geralmente a atacam porque os meios ao seu alcance não são ainda fortes. E' portanto uma empresa fraca a qual é preciso dar mais força ainda para que a sua eficiência se faça sentir.

Perdõe-nos o Sr. Pereira da Silva, mas não estamos d'acordo. A. S. D. N. é forte porque a compõem as nações mais categorizadas e mais fortes, o que acontece porém, é que quando se trata de resolver qualquer assunto, olha-se ao interesse proprio e não ao da consciencia e interesse dos povos em conjunto.

Portanto, enquanto se não banir da face da terra o egoísmo, as ambições e anceios de grandezas imperialistas, não é facil o triunfo de tal colectividade apreçada aos quatro ventos como benemerita.

E não é nem deixa de o ser, antes pelo contrario, e para que isso pudesse acontecer era preciso que criasse qualquer coisa de novo, moralidades novas, enfim crear um mundo novo onde todos

pudéssemos viver sem sombras de receio pelo dia de amanhã.

Sim! um Mundo novo, onde pelo menos todos tivessem trabalho onde ganhassem o necessario para alimentar os filhos. E isto não deve ser problema muito difficil de resolver, se quem o estudar partir do principio que deve pôr de parte, o egoísmo individual, para se importar unicamente com o bem colectivo.

E' um problema interessante, que talvez os representantes das Nações, na tal coisa de Genebra, resolvessem mais rapidamente se lhes cortassem os chorudos vencimentos que auferem.

E hoje ficamos por aqui!!!



Congresso dos Caminhos de Ferro

Segundo telegramas recebidos, sabemos ter-se realizado no dia 22 do mez findo o banquete oferecido pelo Ministro das Comunicações do Egipto aos delegados das diversas nações ao Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro.

N'esta festa tomaram parte os delegados portugueses representantes do Estado e das Companhias e Empresas ferroviarias de Portugla.

No dia 24, realizou-se também a sessão plenaria do Congresso, na qual tomaram parte alguns dos delegados portugueses.

CONTOS AMARGOS DA GUERRA

Por CARLOS D'ORNELLAS

* * *

As injustiças no C. E. P.

(Continuação)

O relatório do medico do 15 é também curioso e parte é publicada a pagina 72 do mesmo livro :

«—O estado de miséria fisica, que encontrei em todos os homens deste batalhão, impressionou-me de tal maneira que julgo de toda a oportunidade levar tal facto ao conhecimento de V. Ex.^a, pois o estado dos homens que apareciam a queixar-se-me era tal que me deixava perplexo sobre a maneira de proceder. O recurso de que disponho, para obviar a tal estado, é somente a convalescença e neste caso todo o batalhão teria de ficar convalescente. Não é com comprimidos de tintura de iodo que se fazem desaparecer sintomas, que um estado de fadiga elevado ao maximo produz. E' necessario um repouso absoluto e prolongado, para fazer destes homens soldados capazes de permanecer nas linhas com a responsabilidade que cabe a um soldado,

De contrario, declaro que, não sendo dado ao batalhão o repouso, que é o unico medicamento, chamemos-lhe assim, que o seu estado reclama, não me posso responsabilisar pelo estado sanitario do batalhão.» (Relatorio do medico de Inf. 15).

«...o seu cansaço é visivel, a fadiga é grande. Uma grande parte do pessoal encontra-se nos hospitaes e ambulancias, outra em convalescença... Pelo enervamento do pessoal desta bateria é para recear do estado mental d'alguns homens.» (2.^a Bateria do 6.^o G. B. A).

...quasi todas as praças que baixam ao hospital, é com o diagnóstico de tuberculose pulmonar.» (1.^a Bateria do 6.^o G. M.).

Mas que bonita situação...

Os relatórios dos medicos eram qualquer coisa de grave, havendo muitos que aborrecidos com aquele estado, de coisas, saham fora das suas normas militares, escrevendo relatórios que vexavam os altos comandos que por sua vez desapertavam para a esquerda, e vamos, com alguma razão.

Os medicos do 15, 9 e 20 informaram que já não podiam tomar a responsabilidade pelo estado sanitario dos seus batalhões, ao mesmo

tempo que os clinicos das baterias de artilharia fugiam ás responsabilidades, não sacrificando os artilheiros que foram também uns moirinhos do trabalho.

* * *

Ainda a proposito da insubordinação na 3.^a Companhia de Infantaria 34 e para que não surja qualquer reclamação ou haja algum mal entendido, vou pormenorisar o caso tal qual se passou: Os soldados vindo cansados e estropiados da 1.^a linha, eram forçados a desempenharem serviços de sapadores, tendo sido determinado que o pessoal da referida companhia fosse enterrar cabo telefonico para a frente, durante o tempo que lhe pertencia entrar em descanso. E não bastando esta deshumanidade para aqueles que se batiam durante um periodo grande nas trincheiras, ainda os obrigavam a exercicios de marcha e experiencias de mascaras anti-gaz, durante a noite, o que levou alguns soldados a sublevar-se, quando lhes foi determinado um exercicio depois da vinda dos trabalhos de cabo enterrado, trabalhos estes que foram dirigidos sem-

HA QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Fevereiro de 1895

Os negocios da Companhia Real

Pouco adiantaram, durante estes quinze dias, as negociações para a regularização da situação d'esta companhia.

O principal ponto a resolver agora depende especialmente da acceitação ou recusa, por parte do Estado, da solução que se lhe propõe no que respeita ao seu crédito.

O governo, porém, tendo aberto o parlamento, tem que submeter-lhe as propostas para a resolução d'este assumpto, e, como é natural, assoberbado com outras questões, umas mais, outras menos importantes, essa discussão terá que demorar ainda por algum tempo.

Entretanto o parlamento tem-se occupado repetidas vezes da companhia real, não para lhe resolver as difficuldades, para estudar a maneira de solver o difficil problema, mas para o complicar mais em largos discursos declamatorios e tiradas de moralismo extemporaneo.

Apresentado na camara alta o relatório da syndicancia official, a discussão foi facilmente transferida d'aquella casa para a imprensa, onde serve de maná precioso adubado com comentarios sensacionistas para fins bem diversos, nas causas que os originam, mas, infelizmente, bem concordes na proclamação do nosso descredito.

Se ha, como ha evidentemente, quem com isso lucre, muito deve agradecer-o aos que inconscientemente — queremos acreditar-o — tanto concorrem para esse resultado.

A discussão d'aquelle documento, já daqui o dissémos, tem

o inconveniente de se prestar ás mais erroneas interpretações, visto que elle, só por si, nem sempre póde dar a explicação dos factos que se aponta, explicação que só se encontraria se, cumulativamente a esse inquerito, outros se tivessem feito — um inquerito geral mesmo — que daria a justa medida do jogo de interesses que originou aquelles factos.

A comissão official foi encarregada de julgar dos actos da administração de uma empresa.

Viu-os, analysou-os sob o aspecto que, olhada a questão por esse lado, lhe apresentaram. Se tivessem, porém, ao seu alcance elementos estranhos a essa administração mas que repetidas vezes entraram com ella em jogo, bastas vezes as coisas mudariam de face e as afirmações que d'esse relatório constam, e as ilações a que elle se presta, seriam bem differentes do que são. Melhores? peiores? não queremos sabel-o. Seriam mais verdadeiras, tanto nos basta.

Analisar os actos de uma gerencia tão complicada, tão movimentada, tão difficil, especialmente por atravessar o periodo mais critico do nosso viver financeiro, só pelos seus actos, isoladamente, desacompanhados das causas que os motivaram e dos effectos que elles produziram fóra da sua órbita, o desempenho de uma parte de um drama sem ouvir mais do que um actor.

Nada nos interessa a defeza ou o ataque d'este ou d'aquelle grupo, d'este ou d'aquelle individuo. Vimos a questão pelo lado que ella interessa ou prejudica o paiz em que nascemos, e porque, n'estas discussões, falta de base segura, é elle que padece, bem quizeramos que um pouco mais de bom criterio patriótico fizesse que todos olhassem primeiro para o bem geral do que para os seus interesses particulares.

E entretanto o tempo vae passando e o que se podia fazer hontem, talvez amanhã se não possa realizar, e será então que se verá que declamámos muito e fizemos bem pouco

E então acharemos razão á phrase: *Sero venientibus ossa.*

pre pelo alferes Moreira Lopes, e que foram justamente apreciados pelos comandos superiores, tendo sido por este facto louvado em ordem da Divisão bem como todo este pessoal, etc., etc.

Tocando á noite o corneteiro para a já celebre formatura do anti-gaz (como os soldados lhe chamavam), estas praças achando demasiado tanto serviço e encontrando-se, na sua maior parte, extenuados, resolveram não formar. Então o official encarregado de fazer o exercicio, alferes Salgado, comunicou o que se estava passando ao comandante da companhia, capitão Virgílio Costa, indo este juntamente com o alferes Moreira Lopes a um «estaminet» onde se encontravam as praças que se recusaram a formar. O referido capitão intimou os soldados a irem para a forma, indo uns, recusando-se outros a cumprir a ordem, tendo o capitão de empregar meios violentos para se fazer obedecer o que mais ainda exacerbou os animos dos rapazes, tendo um deles pegado numa cadeira procurando com ella atingir o capi-

tão. Valeu-lhe nesse momento o alferes Moreira Lopes que, agarrou a cadeira precisamente na altura que ella ia tombando sobre a cabeça do referido official, tendo sido presos o soldado e mais dois companheiros e levados para a séde do batalhão.

Depois deste incidente formaram as restantes praças com o valioso auxilio do primeiro e segundo sargentos C. Rodrigues e C. O. já citados a paginas 19 deste volume, vindo os officiaes jantar para a cmesa. Pouco depois, foi arremessada para dentro da casa onde os officiaes estavam comendo, uma granada de mão, que felizmente foi bater na cantaria da janela. Imediatamente correram para a porta alguns dos que então se encontravam jantando, e que não puderam sair da referida casa por se encontrar cercada por praças insubordinadas que impediam a saída dos officiaes, gritando-lhes que estavam presos até que fossem postos em liberdade os três camaradas. Foi então que appareceu á porta o Alferes M. Lopes, e os convenceu a mudarem de attitude, convidando a formarem, o que em

parte foi conseguido com a promessa de que este official iria á séde do comando pedir ao Sr. Commandante do Batalhão a liberdade dos três camaradas presos. Logo em seguida este official acompanhado por algumas praças armadas foi em direcção á séde do Comando, vindo ao seu encontro já, o comandante do batalhão, alguns officiaes e praças. Foi então que o Moreira Lopes informou o Comando do que se estava passando, e não querendo comprometer os soldados que, armados o acompanhavam, respondeu a uma pergunta que lhe foi feita que vinha realmente acompanhado por soldados armados, por ele assim o ter determinado, poupando com este gesto uma condenação certa a uma duzia de soldados amigos, que o tinham acompanhado nas trincheiras da 1.ª linha e nos trabalhos do cabo subterraneo.

Foram depois tomadas disposições, presos mais uns poucos, feito rapido inquerito, estando ainda hoje alguns destes presos, no Presidio de Santarem, por terem sido condenados a pena maior.

(Continúa.)

O RELATORIO SALTER

Pelo VISCONDE DE ALCOBAÇA

EM dois numeros anteriores desta *Revista*, demos aos leitores, que nos têm querido seguir na tradução do relatório Salter, os primeiros vinte e cinco paragrafos do importante documento official, elaborado em Inglaterra; sobre o momentoso assunto de coordenação de transportes.

Hoje, encetamos um terceiro artigo; não podendo ainda prevêr, quando será o fim da série, devido á extensão do relatório, que ocupa quarenta e duas paginas de texto, além de outras, contendo numerosas tabelas.

Se não fôsse o receio de fazer demasiadamente demorada a leitura do relatório, com interrupções forçadas de quinzena em quinzena, teria o cuidado de o traduzir na integra. Assim, ver-me-hei obrigado a abrevia-lo, quanto possível, dando aos artigos a publicar as partes essenciaes e deixando de lado, os pontos do relatório, que se possam dispensar.

Feita esta prevenção, continuêmos com o relatório.

Os relatores são de opinião que as contribuições referentes a algumas categorias de veículos, precisam de ser corrigidas, especialmente as que dizem respeito aos veículos comerciais de mercadorias, no sentido de serem aumentadas. Comtúdo, previnem que as companhias não devem fundar esperanças exageradas, no efeito deste simples aumento de impostos ou combinado com um regulamento suplementar, feito no interesse publico, de modo a que os caminhos de ferro recuperem o trafego perdido e a receita correspondente.

Necessário é admitir-se, que a presente situação dos caminhos de ferro, é devida em parte ao facto de, para muitas classes de trafego, o veículo automovel ser mais conveniente e ao mesmo tempo essencialmente mais

economico do que os caminhos de ferro, que são por sua indole, obrigados á via ferrea. Quer isto dizer que alguns serviços de caminhos de ferro, que foram necessários no século passado, podem-se agora dispensar; não sendo conveniente retirar das estradas estes serviços, com prejuizo do commercio, pela introdução de impostos excessivos ou de regulamentos que não tenham em consideração o interesse público. A situação dos caminhos de ferro é também devida á depressão geral do commercio e enquanto esta depressão permanecer, não haverá solução, excepto aquella que virá, quando os negocios prosperarem novamente. Contra estas duas caueas principais, uma permanente e a outra temporária, as companhias devem olhar para a sua parte num total crescente do commercio, na razão da expansão da actividade economica e ás novas facilidades que elas possam dar ao público pela coordenação de transporte por caminhos de ferro com o transporte mecanico, quer seja sua pertença ou estranho.

Nas recomendações deste relatório, só poderemos dar alivio á terceira das causas principais de perda ou seja tratando da «desigualdade actual» na incidencia dos encargos das estradas e dos regulamentos inadequados para a protecção do público e de outros que se utilizam das estradas, contra as formas inconvenientes de trafego de estrada em veículos de mercadorias.

Mas por isto, não se deve supôr que resultará necessariamente uma situação de maxima vantagem economica para a comunidade em geral. Isto só seria o caso, na hipotese de de podermos isolar distinctamente industrias especiais, sem olharmos á solidariedade necessária dos serviços de caminhos de ferro e da industria em conjunto e á interdependencia das respectivas prosperidade.

A correcção da incidencia dos encargos das estradas, pôde significar que cada classe de transporte em estrada, está de futuro pagando, o seu encargo proprio e verdadeiro. Mas a retirada de todas as classes de trafego, dos caminhos de ferro, que encontra o transporte em estrada economico, mesmo sobre esta base corrigida, pode ainda criar uma situação aos caminhos de ferro, que reagirá a sério

nas outras industrias. O transporte de caminho de ferro é fornecido a todas as industrias e as tarifas são estabelecidas, sobre a base de levar menos de que um custo proporcional do serviço a certos trafegos e mais a outros. O limite dos preços no primeiro caso, foi possível, porque os caminhos de ferro também transportavam a outra classe de trafego.

Mesmo quando se haja corrigido a incidencia dos encargos, fica portanto a questão de pé, se é possível reter em equilibrio permanente dois sistemas; o custo economico de serviço, sendo o critério adoptado de tarifa para uma classe de industria e o «que o trafego pode pagar», sendo o critério para a outra classe. Deve-se reconhecer que, algumas industrias, cujas mercadorias são actualmente transportadas pelos caminhos de ferro

com tarifas estabelecidas pelo ultimo critério e bem assim grandes nucleos que dependem destas industrias, ficariam manifestamente lezadas, se as tarifas fossem estabelecidas, segundo o custo total proporcional do serviço prestado.

Fazemos referencia a estas considerações de ordem geral, não porque expliquem ou prejudiquem as propostas positivas feitas mais adiante neste relatorio, quanto a uma «incidencia justa dos encargos das estradas», mas de modo a demonstrar as limitações inevitaveis deste metodo de aliviar a situação geral dos caminhos de ferro e de evitar o prejuizo imposto ás industrias, cujas mercadorias são transportadas nos caminhos de ferro a um preço inferior ao seu custo proporcional.

“CONTOS AMARGOS DA GUERRA”

Ainda a proposito do primeiro volume desta curiosa obra do nosso director Carlos d'Onellas, transcrevemos da imprensa portuguesa mais as seguintes apreciações:

A VOZ

«O autor *viveu e vive* ainda os horrores e tristezas que descreve com agiltude expressiva, com muito sentimento e indevel espirito de justiça na evocação dos lances da Grande Guerra.

Contos, na verdade, impressionantes, vibráteis de emoção e desparatosa analyse. E um grande sabor histórico, ao par de bons traços da vida do nosso povo, da sua bem pouco conhecida psicologia.

Ao fim do volume, Carlos d'Ornellas flagela com acrimónia um detractor. Fa-lo em tom intensamente diatribico, entre sarcasmos e virulencias que não aplaudimos nem podemos aplaudir.

O detractor é injusto? Melhores do que as virulencias são os serenos argumentos, condimentados por subteis ironias que desarmam os mais furiosos rancores.

E, se o detractor razão tivesse, com muita mais razão ficaria depois da tosa descabelada.

E' arqui-velho o *tu te fáches*...

Ora, Carlos d'Ornellas tem talento bastante para que tenha de perfiñar velhos processos polemisticos que, se rachavam de meio a meio os contedores de ha 50 anos, hoje apenas dão golpes que ricochetam sem piedade sobre o peito, a testa e o nariz de quem os valoziza e pompeia. — JOSÉ AGOSTINHO».

A Regeneração de Figueiró dos Vinhos

«Recebemos o último livro do ilustre escritor Carlos d'Ornellas, «Contos amargos da Guerra», onde o autor em linguagem simples mas pura, nos mostra mais algumas facetas da terrível hecatombe de 1914-18.

O voluminho, que se compõe de sete contos e uma peça em um acto — «O último dia do condenado» — lê-se com aprazimento.

Atravéz a suas páginas, escritas, segundo a frase do autor, «para o povo ler, para os seus soldados, queridos companheiros de horas amargas», nota-se um grande cunho de sinceridade e de realidade.

Desejando-lhe um éxito de que é merecedor, agradecemos a oferta».

PARTE OFICIAL

Ministério das Obras Públicas e Comunicações

A folha oficial inseriu um decreto que manda prorrogar, desde 1 de Janeiro, o prazo durante o qual a Companhia dos Caminhos de Ferro foram autorizadas a título transitorio, a cobrança de um adicional de 10 por cento sôbre as cobranças de tráfego.

Mecanicos da Arma de Aeronautica

Foi mandado publicar no «Diario do Governo» um decreto criando o quadro de mecanicos da arma de aeronautica, destinado exclusivamente ao serviço da sua especialidade.

Os mecanicos de aeronautica não terão acesso ao officato. A sua constituição em temo de paz é, em cada esquadriha, de um chefe de mecanicos, 2 primeiros, 4 segundos e 8 ajudantes de mecanicos. A composição inicial do quadro a criar será 11 chefes, 16 primeiros, 36 segundos e 74 ajudantes. Haverá uma escola dirigida por um engenheiro aeronautico, onde serão professados cursos de preparação. Os vencimentos dos mecanicos são os que competirem ao seu posto pela legislação em vigor, tendo ainda direito ás seguintes gratificações diarias: sargentos ajudantes chefes de mecanico, 12\$00; 1.ºs sargentos mecanicos 10\$00; 2.ºs sargentos mecanicos, 8\$00; furrieis mecanicos, 6\$00; 1.ºs cabos ajudantes de mecanicos, 4\$00 e 2\$00.

Este abono especial implica, contudo, a obrigatoriedade do serviço de vôo, sempre que seja determinado pelos chefes.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Transporte de passageiros entre Portugal
e a França

Desde 15 do mês passado principiou a circular nos combóios rápidos das linhas da Beira Alta e Companhia Portuguesa, a carruagem directa de Lisboa a Hendaya.

O que este melhoramento representa de comodidade para os passageiros, sabem-no todos os que têm viajado de Portugal para França, nos combóios ordinários, e podem apreciar aqueles a quem não é estranho um trasbôrdo, em pleno inverno, a alguns graus abaixo de zero, aí pelas duas horas da madrugada!

Com o desaparecimento do trasbôrdo, deixa de existir concomitantemente o risco de não encontrar lugar, em Medina, nos combóios do Norte de Espanha, o que sucedia bastas vezes, ficando o passageiro seguro de que seguirá até Hendaya no seu mesmo lugar, sem mais encombros.

Acresce ainda a esta não pequena facilidade, o sensível encurtamento da duração da viagem, no sentido de Paris-Lisboa, reduzindo os battements, especialmente o de Vilar Formoso, que se tornava tão enervante, por uma paragem de algumas horas sem outra justificação que não fosse o de uma má combinação de horários internacionais.



CARLOS DE VASCONCELOS E SÁ

Completamente restabelecido da intervenção cirurgica, que lhe foi feita, pelo dr. Francisco Gentil e pelos assistentes drs. Filipe da Costa e Rui de Lacerda, retirou do Hospital Escolar de Santa Martha, para sua casa, o que muito folgamos, o nosso presado amigo e camarada no jornalismo, Carlos de Vasconcelos e Sá.

Postes em cimento armado para rédes electricas, semaphoros e telefone.

3.000 quilómetros de linhas de serviço.

Sociedade Portuguesa CAVAN

R. Pascoal de Melo, 87 Telef. N. 4667 LISBOA
FÁBRICA DA POVOA DE SANTA IRIA

TINTA A AGUA «OLSINA»

Vernizes e Esmaltes

Produtos de MANDER BROTHERS (Inglaterra)
(CASA ESTABELECEDA EM 1792)

Fornecedores officaes da
Casa REAL INGLEZA

(Agentes e depositarios em Portugal)

FERNANDO QUEIROZ, LIMITADA

R. Sampaio Bruno, 12

Porto

TELEFONE 903

Os nossos mortos

RAPOSO D'OLIVEIRA

UM POETA E UM JORNALISTA

«Anda a morte a rondar, em negra ronda...» E de facto assim é. A negra Parca ceifou mais um excelso Poeta e um distinto jornalista: Raposo de Oliveira, cujos restos mortaes se encontram sepultados num humilde coval do cemitério do Alto de S. João. Coval simples como ele foi em vida.

Triste destino o nosso de jornalistas, que, dia a dia, vão desaparecendo.

Pobre e querido amigo Raposo de Olivera:

Já não podes cantar em versos lacopídares de forma e bellos e ricos de expressão lirica a tragedia da vida do homem e das crianciadãs miseraveis.

A Morte escolhe de preferencia os bons e poupa os maus.

Cruel destino, repetimos, o dos nossos jornalistas.

Raposo de Oliveira, que valia tanto pelo talento e pelo coração, de largo sorriso franco e bondoso, deixa-nos uma profunda e inascessivel saudade.

Que descance em paz!

A Gazeta dos Caminhos de Ferro, fez-se representar por um dos seus redactores.

Não viaje sem consultar o MANUAL
DO VIAJANTE EM PORTUGAL, á venda
em todas as livrarias do País.

Nova Pensão «Camões»

PRAÇA LUIZ DE CAMÕES, 2

Director Gerente: Joaquim Busto Romero
Quartos com o maior conforto. Sala de baile Casas de
banho. Serviço de mesa esmerado. Encarrega-se de for-
necer e organizar banquetes, almoços e chás. Menús
especiais. Vinhos velhos nacionais e estrangeiros.

TELEFONE 2 2943

SUCATAS

DE

COBRE, LATÃO, BRONZE, CHUMBO, ZINCO, ALUMINIO, FERRO FUNDIDO, FERRO, FORJADO E FOLHA DE FLANDRES, Bem como: CARRIS DA C. P., LINHA DECAUVILLE E VAGONETAS, BARRIS, BIDONS, TUBAGEM, VEIOS DE TRANSMISSÃO, TAMBORES E CHUMACEIRAS, TANQUES DE FERRO, CHAPA ONDULADA, MAQUINAS E ACESSORIOS, ETC., ETC.

NÃO COMPREM NEM VENDAM SEM CONSULTAREM

ANTONIO DOS SANTOS E SILVA

Rampa dos Marinheiros, A. S. S. — (Alcantara-Mar)

Telefone 2 6946

Telegramas: NEWTINCUT

I M P R E N S A Linhas estrangeiras

A V O Z

Completo 6 anos de existencia este importante diario da capital do qual é director o Sr. Conselheiro Fernando de Sousa, tambem director da *Gazeta*.

Enviamos-lhe sinceras felicitações bem como a todos os que ali trabalham numa dura missão, que é afinal o jornalismo.

CERAMICA E EDIFICAÇÃO

Saiu o n.º 1 desta interessante revista, dirigida pelo sr. Julio Martins e que tem como redactores principais os srs. dr. Tomaz Ribeiro Colaço e José Dias Sanches. E' editor o sr. Armando Cotrim Garcez.

Desejamos-lhe longa vida e prosperidade.

CADERNOS CORPORATIVOS

Apareceu o primeiro numero desta revista de economia social, sob a direcção do nosso camarada de imprensa, Augusto da Costa.

Bem merecem os seus iniciadores por virem trazer às reformas que se encontram em curso um elemento necessario de preparação dos espiritos, para que a sua execução se torne possivel.

O assunto que os Cadernos versam tem no momento actual uma importancia que não é preciso encarecer, porque representa a solução racional dos graves problemas economicos e sociais que assoberbam a nossa epoca.

E' notavel a elevação com que são tratadas as materias contidas na revista, cujo sumario é: «Programa» — A derrota do individuo e a vitoria do produtor, por Augusto da Costa — Assistencia ou politica social?, pelo Dr. Antonio de Souza Gomes. — A Familia, pelo Dr. M. Pestana Reis. — O novo direito corporativo, por Ruy de Lordello — e secções de Livros, Notas e Comentarhos e Legislação.

Agradecemos o exemplar enviado e desejamos-lhe longa vida.



Eléctricação do país e a sua influencia no Comércio da cidade do Porto

Oportuna e interessante é a conferencia que o illustre engenheiro sr. Ezequiel de Campos proferiu na Associação Commercial do Porto, no dia 9 de Dezembro do ano findo sob o titulo *A Electrificação do país e a sua influencia no Comércio da cidade do Porto* que vamos inserir nas colunas desta *Revista*, pela sua oportunidade e com auctorisação do seu auctor que gentilmente nos cedeu tão interessante e curioso trabalho, que agradecemos.

ESPAÑA

O ministerio das Obras Publicas determina que, os Comissários do Governo junto das Empresas, depois de ouvidas as direcções das companhias, procedam ao estudo de um sistema unico de administração dos caminhos de ferro e que se estabelecerá em todas as companhias que tenham commissarios adjuntos.

O estudo da unificação se fará com a base de três divisões: uma administrativa, uma comercial e ainda outra tecnica.

INGLATERRA

Vae ser embarcado para a America do Norte, com destino á grande Feira Mundial de Chicago, o famoso comboio escossez, denominado «Royal Scot», que vem cobrindo regularmente em sete horas e 45 minutos a distancia de 392 milhas e um quarto, que separa esta capital de Edinburgo.

O «Royal Scot» será embarcado, completo, numa embarcação especial, que será rebocada atravez do Atlantico até Nova York e ali será desembarcado, proseguindo pelas vias ferreas americanas numa distancia de cerca de mil milhas até seu ponto de destino.

— O «Conselho Nacional de Salarios das Companhias de Caminhos de Ferro» depois dum estudo completissimo das propostas para uma redução dos salarios e ordenados dos empregados dos caminhos de ferro, chegou a um resultado, sem precedentes, pois é contraditorio.

O Conselho era composto por numero igual de representantes das companhias e das Uniões Operarias.

Durante todos os trabalhos estes membros nunca chegaram a acordo. Fora destes ainda ha 4 membros independentes: 2 representando os que se utilizam dos serviços ferroviarios e 2 nomeados pelos Organismos Centrais das Trade Union e Sociedades Cooperativistas. O Presidente do Conselho é independente.

Foram apresentados seis relatorios, um anulando o outro. Só um deles é assinado pelo Presidente no qual este recomenda uma redução dos salarios entre 750.000 e 1.000.000 de libras, indeferindo por consequencia as pretensões das companhias, que a serem aceites, dariam redução de 4.600.000 libras.



Sapadores de Caminhos de Ferro

A INAUGURAÇÃO DE UM NOVO REFEITORIO

Com assistencia de toda a officialidade do B. C. S. F. inaugurou-se, há dias, um novo refeitório para as praças de *pret*. Festa simples, mas de grande significado militar.

Na mesma occasião, foi também, descerrado, entre entusiasticos aplausos, o retrato do capitão sr. Francisco Salgueiro, homenagem dos soldados, pelo melhoramento agora realizado por iniciativa daquele mesmo illustre official.

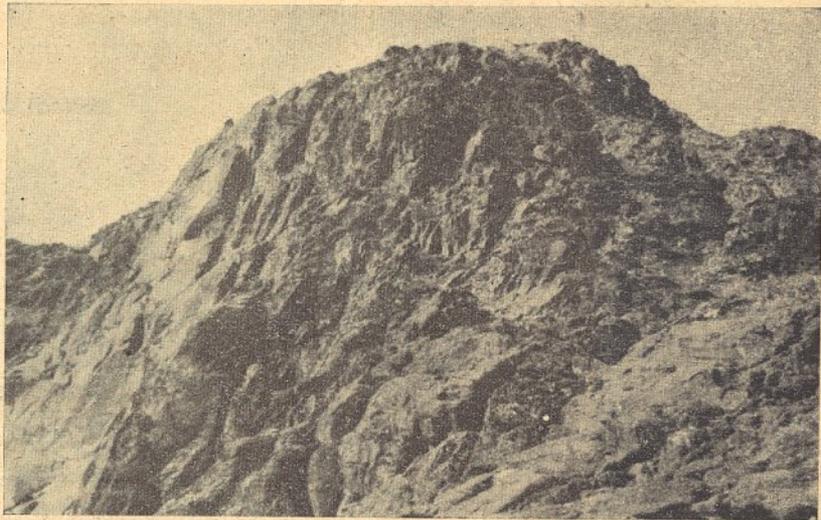
EXPOSIÇÃO DE FOTOGRAFIAS DA SERRA DA ESTRELA

Com a assistência dos Srs. Engenheiros Ferreira de Mesquita, Branco Cabral, Dr. Germano Martins, Conselho Nacional de Turismo, etc., inaugurou a C. P. numa das salas de 1.ª classe no dia 14 do corrente uma interessante exposição de fotografias da Serra da Estrela.

Profissionais e amadores amigos da sua terra esmeram-se, caprichando em nos apresentar soberbos aspectos, desde a vida da serra as paisagens e aos desportos de inverno, agora a começar a desenvolverem-se com a inteligente

acção do Ski Club de Portugal. Apesar de ser um desporto caro por causa da deslocação, a C. P. no intuito de vulgarizar tão interessantes exercícios, oferece vantagens e preços muito reduzidos que os nossos desportistas não deixarão de aproveitar.

Na exposição tudo isto se demonstra por bem elaborados prospectos de propaganda que a C. P. fornece aos visitantes.



SERRA DA ESTRELA

Excursões em grupo ao Algarve

A exemplo do que a C. P. fez o ano anterior, esta mesma empresa ferroviário no intuito de tornar conhecida a nossa bela provincia do Algarve, organisa tambem este ano excursões *fin de semana* que é de esperar obtenham o exito que o ano passado obtiveram.

As excursões partirão todos os sábados ás 9,15 da estação do Terreiro do Paço, regressando a Lisboa na 3.ª feira seguinte ás 7,50.

O programa que será executado em 3 dias, permite visitar todos os pontos interessantes do Algarve, como sejam Faro, Tavira, Portimão, Lagos, Silves, Olhão, Estoi, Sagres, Cabo de S. Vicente, Caldas de Monchique, Monchique, Estrada de Sabóia, Albufeira, Praia da Rocha, Castro Marim e Vila Real de Santo António.

O preço por pessoa, compreendendo bilhete de 2.ª classe no comboio, autocar, alojamento, refeições e gorjetas é de 310\$00. Apenas as bebidas serão pagas á parte pelos excursionistas.

Nas duas noites que passam no Algarve, ficarão os excursionistas alojados no Grande Hotel da Praia da Rocha, o melhor do sul do país.

A inscrição para as futuras excursões encontra-se aberta no Escritorio de Informações da Companhia — Estação do Rossio — 1.º andar, onde serão prestados ao publico todos os esclarecimentos.

As pessoas residentes na provincia podem inscrever-se nas condições indicadas no cartaz E. 1771 de 28-7-1932 que concede a aquisição de bilhetes para os percursos complementares de ida e volta com 45 % de redução entre a estação desta Companhia mais próxima da sua residência e o ponto onde se incorporem á excursão por carta registada, acompanhada da respectiva importância, em vale do correio, á ordem da Delegação para o Turismo da C. P. dirigida com 7 dias de antecedencia á mesma Delegação — Estação do Rossio, 1.º andar — Lisboa indicando claramente o nome e morada para lhes ser confirmada a inscrição ou qualquer alteração que haja.

A inscrição encerra-se na ante-vespera da partida das excursões ás 17 horas.

Em todas as estações da Companhia serão dadas informações ao publico sobre estas excursões.

PÓS DE KEATING
MATAM

DEPOSITO PARA REVENDA
 103. Rua dos Figueiros, 1.
 TEL. C. 1717 LISBOA

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4
 Armazens de madeiras e Fabricas Mecanicas de Serração
 PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
 DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO
CAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA
LISBOA
 Sêde para onde deve ser dirigida toda a correspondencia :
PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL
 Telegramas: TOCRUZILHOS Praia do Ribatejo

TINTURARIA Cambournac

11, L. da Annunciada, 12--175-A, Rua de S. Bento, 175-B
 Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades
 rivalizando com as dos fabricantes
 inglezes, allemães, e outros

Tinge seda, lã linho e algodão em fio ou em tecidos bem como
 fato feito desmanchado — Encarrega-se de recepção pelo ca-
 minho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo
 parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc, sem
 serem desmanchados — Os artigos de lã limpo; por este pro-
 cesso não e-tão ujeitos a serem atacados pela traça.

Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regular-
 mente as carreiras
 para: Madeira, S. Vi-
 cente, Pernambuco,
 Rio de Janeiro, São-
 tos, Montevidéu e
 Buenos Aires — Os
 vapores teem magni-
 ficas acomodações
 para passageiros —



Nos preços das pas-
 sagens inclue-se vi-
 nho de pasto, comi-
 da á portuguesa, ca-
 ma, roupa, propinas a
 creados e outras des-
 pezas — Para carga e
 passagens trata-se
 com

Agentes em Lisboa **JAMES RAWES & C.º**

RUA DO CORPO SANTO, 47, 1.º

NO PORTO

TAIT & C.º

RUA DOS INGLESES, 28, 1.º

**Companhia do Caminho
 de Ferro de Benguela**

CAPITAL ACÇÕES — Esc. (ouro) 13.500.000\$00
 CAPITAL OBRIG. — Esc. (ouro) 44.165.070\$00

SÉDE EM LISBOA
LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construida e em exploração:
 Desde o Lobito á Fronteira, quilometros
 1.347. Distancia do Lobito á região mi-
 neira da Katanga: Quilometros 1.800

Manilhas em cimento

AS MELHORES

PREÇOS BARATISSIMOS

Sociedade Portuguesa CAVAN

Rua Pascoal de Melo, 87 = LISBOA = Telef. N. 4667
 :=: FÁBRICA DA POVOA DE SANTA IRIA :=:

CASA QUINTÃO

Depositaria dos afamados tapetes de
 Beiriz, passeadeiras em todos os gene-
 — — ros e falanjas artisticas — —

30 — RUA IVENS — 34

LISBOA — PORTUGAL

ANTONIO PEREIRA

DESPACHANTE-OFFICIAL

Despachos Alfandegarios — Importação
 — Exportação e Caminho de Ferro

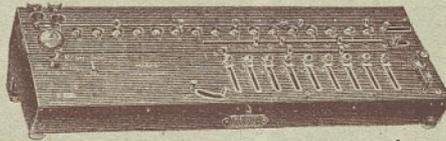
ESCRITORIO: SALA DOS DESPACHANTES
ALFANDEGA DE LISBOA — TELEFONE 2 4569



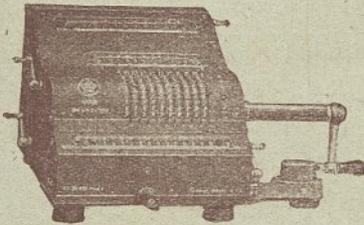
UNDERWOOD
COMERCIAL



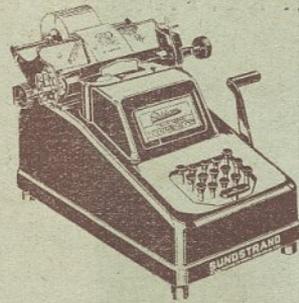
UNDERWOOD
PORTATIL



MADAS
MAQUINA DE CALCULAR



BRUNSVIGA
MAQUINA DE CALCULAR



SUNDSTRAND
MAQUINA DE SOMAR

AGENTES GERAIS:

LISBOA

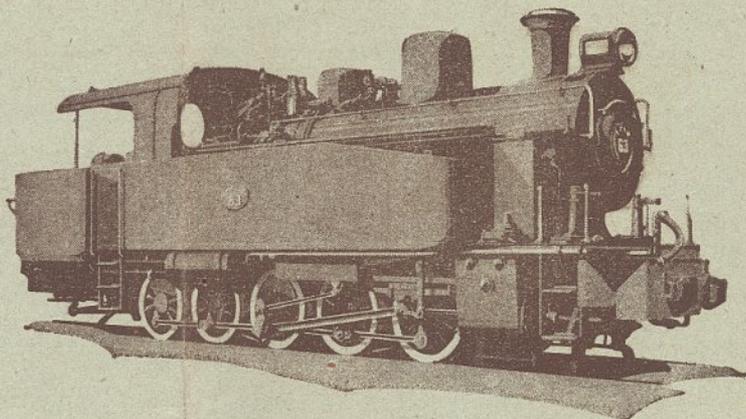
DUNKEL & ANTUNES, L.^{DA}

Rua Augusta, 56

PORTO

CARLOS DUNKEL

Rua Bonjardim, 81



Há já mais de meio século

que as locomotivas "Henschel" são conhecidas e preferidas em Portugal e suas Colónias, onde as mesmas se tem qualificado.

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

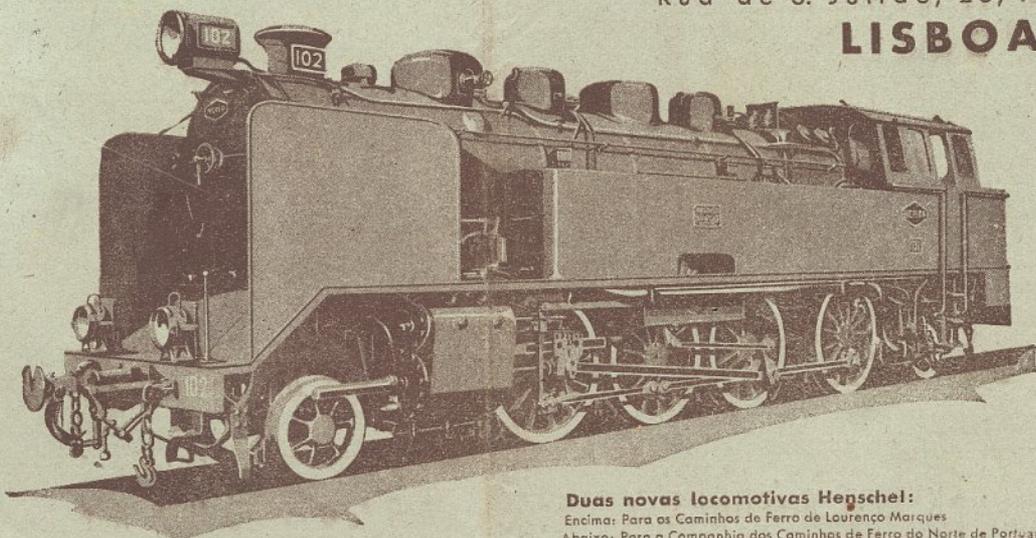
circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metrópole e Ultramar.

REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 1.^o

LISBOA



Doas novas locomotivas Henschel:

Encima: Para os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

Abaixo: Para a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL - ALLEMANHA