19.º DO 46.º ANO — Lisboa, 1 de Outubro de 1933 — Número 1099

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

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

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

Manufacture de Tissus et Treillages Métalliques

Usines Guilbert

Meirelbeke — **Belgique**

Teias e redes metalicas de todos os generos em cobre, latão, galvanisadas e pintadas. As mais perfeitas e mais àcreditadas 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

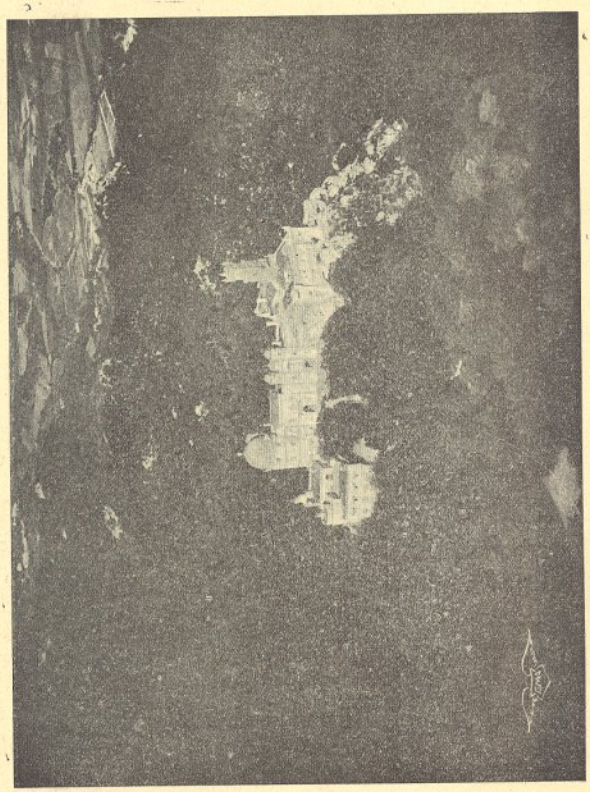
Todos os paquetes desta Companhia dispõem de frigorificos, sexteto e todo o conforto moderno, proporcionando aos senhores passageiros, viagens rápidas e comodas

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

Telefones: – Lisboa, P B X 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: Tatham, Bromage & Co., Ltd.; Exchange Chambers, 28, St. Mary Axe, E. C. 3 HAMBURGO: Gustav Rohlsen; Moenckedamm, 7 Hamburgo, 11 – ROTTERDAM: H van Krieken & Co.; P. O. Box 653 ANVERS: Eiffe & Co.; 43, Longue Rue Neuve HAVRE: Agence Maritime L. Strauss; 28, Rue J. B. Eyriès – PARIS: Agence Maritime L. Strauss; 11, Faubourg Poissonnière – BORDEAUX: Henri Ferrière; Place Jean Jaurès 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 Olloqui, 19



CINTRA—CASTELO DA PENA

GAZETA
DOS
CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.ª Rivero, 8-10 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto Moutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 943

SUMARIO:

Página artística: Cintra, Castelo da Pena. – Á Tabela, pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA. — Corporações no Estado-Novo, por A. DE MELLO E NIZA. – Conselho Superior de Caminhos de Ferro. Linhas estrangeiras. – Substituição da ponte sobre o Liz. – O Porto do Funchal. – O que todos devem saber. — Montepio Ferroviario. – Crónica Internacional, por PLINIO BANHOS. — Parte Oficial. Engenheiro Lopes Galvão. — Ha quarenta anos. Engenheiro Fernando de Sousa. — Travagem automatica dos comboios. — Portos. — Dr. Joaquim do Amaral. — Ecos & Comentarios, por NICKLES. – Excursão em grupo a Paris e Lisieux promovida pela C. P.

1933

ANO XLVI — 1 DE OUTUBRO — NUMERO 1099

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

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
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Dr. ARMELIM JUNIOR
Dr. ALFREDO BROCHADO
Dr. JACINTO CARREIRO
DR. AUGUSTO CUNHA

DELEGAÇÕES

Espanha — A MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

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 (trimestre)		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 20158**
DIRECÇÃO 2 7520

A' TABELA

OS PALACES DO RAIL

TEMOS presente uma serie de fotografias de interiores de caminhos de ferro, que nos sugere algumas considerações de caracter puramente... jornalisticas.

São americanas, são dos *palaces do rail*. E esta designação dá-nos logo a entender que Portugal jámais verá tal material circulante, não só porque Portugal é curto e desconhece as grandes viagens, como é um país modesto para tais luxos. Em Portugal não pode nem chega a haver viagens longas. Numa noite vai-se ao Porto... mas por querer, porque em seis horas atinge-se a segunda cidade do paiz. Não ha a viagem de norte a sul e por este motivo — a pequenez da extensão percorrida — não ha necessidade dos excessos de conforto que hoje lá por fóra se procura. Nem mesmo em qualquer país europeu ha qualquer comodidade de viagem que possa ser comparada á que se gosa na America! Ali, onde os percursos são algumas vezes bastante longos e o viajante tem de ficar no caminho de ferro durante 3 dias e 4 noites — tempo necessario para ir nos expressos mais rapidos de New-York a São Francisco — é necessario prever a um conforto de verdadeiro hotel.

Os expresso são verdadeiros palaces. No luxuoso vagon que o conduz durante horas interminaveis a uma velocidade rara na Europa, o viajante pode telegrafar e até telefonar. Se deseja ditar uma carta, tem uma stena-dactilogra à sua disposição e que se encarrega de a fazer seguir. Há um salão de *coifure*, sala de banho, com massagistas à disposição dos viajantes.

Para orientação, ha a faculdade de ouvir os verdadeiros radio-concertos; ha bailes com um professor de dansa que ensina à mocidade a sua arte; ha as varandas terminais com vistas deslumbrantes do percurso...

Ha cinema, e salas confortaveis a que não falta o fogão, a livraria, os sofás e *fauteuils*, como nos bons hoteis...

Viajar para estes seres humanos não constituirá nunca uma enfadonha fase da vida, fatigante ou enervante. A vida faz-se como num hotel, rolante, assemelhando-se cada vez mais à vida de bordo.

E nós que já nos assombramos com o luxo dos *Pullman* de qualquer desses expressos flechas, da Europa civilisada, ficamos a pensar como é relativa a materia de espanto para os varios mortais! Todos nós somos *saloios*, um dia, esgazeando os olhos em face dum novo prodigio do engenho e do trabalho dos nossos semelhantes.

E então na terra do comboio... das 11!

ARMANDO FERREIRA

CORPORAÇÕES NO ESTADO-NOVO

Por A. DE MELLO E NIZA

GRADUALMENTE, com um sentido profundo das realidades, com o método rigoroso próprio da ciência social, com a lucidez de um comando que sabe o que quer e para onde vai, estão sendo levantados os alicerces de uma construção sólida em que as actividades nacionais encontrem as soluções do seu equilíbrio e os meios do seu engrandecimento.

É a conseqüência da reforma do sistema político, produto da reacção contra o processo desagregador das democracias, cujos resultados estão patentes por toda a parte.

O descalabro económico, as lutas sociais em que desembocou o ideal da fraternidade, a incapacidade de resolver o problema social da escassez de trabalho e da miséria dos trabalhadores, são causas económicas que devem justificar aos olhos dos partidários do materialismo histórico a transformação política dos nossos dias.

Acabam de ser promulgadas as regras de direito positivo que põem em execução os conceitos económicos e sociais da Constituïção.

O Estatuto do Trabalho Nacional é um verdadeiro código moral que vem dar ao exercício das actividades, nas suas relações colectivas, o sentido de justiça social, de humanidade e de confiança nos nossos destinos.

Projectando o plano da arquitectura jurídica das relações económicas, vem definir, ponto por ponto, os conceitos das instituïções sociais que constituem o móbil da vida activa dos indivíduos, limitando-as no imperativo da moral.

Não mais a luta desenfreada dos instintos e da cupidez a servir de credo a uma sociedade em decomposição, não mais o inorganicismo de um sistema associativo que ou era inútil ou prejudicial para a paz social.

As associações — o sindicato dos trabalhadores e o grémio dos emprezários — passam a reger-se por princípios de solidariedade e de cooperação. É ordenado o seu instituto em função do interêsse nacional, como o são os outros institutos sociais,— as corporações morais, a família e as autarquias.

Á sua unidade realiza-se no instituto corporativo, forma representativa perfeita que congloba todos os cidadãos produtores e lhes dá interferência na elaboração das leis de caracter económico, não permitindo que uns sectores se sobreponham aos outros, que o poder da astúcia ou a fôrça material de uns grupos reduza outros a condições de inferioridade incompatíveis com a hierarquia das funções e dos interêsses sociais.

Para isso se cura com especial interêsse do bem-estar dos trabalhadores dando garantias de justiça ao trabalho, estabelecendo em formas justas as suas relações contractuais, protegendo a mulher e a criança, cuidando da instrução e da higiene e assegurando a previdência social.

Simultaneamente se estabelecem os princípios gerais que hão-de regular a ordem superior da produção, encaminhando-a para que, ao mesmo tempo que satisfaça os legítimos interêsses dos seus agentes, tenha essencialmente em vista o interêsse nacional.

Para execução dêstes preceitos não se criam organizações artifíciais; pelo contrário, lançam-se as bases da construção corporativa, estabelecendo o direito substantivo das associações primárias, que serão os seus pilares.

É do funcionamento destas que depende o maior ou menor grau de independência que devam gozar os agentes da produção. O Estado vigia, anima e coordena a acção dêsses grupos naturais da sociedade e não se justificaria a sua existência se êles fossem elementos perturbadores da ordem social ou factores da ruina económica.

Esforça-se o Estado por se desonerar de funções intervencionistas directas nas actividades singulares mas impõe-lhes a regra de se subordinarem ao bem-comum e deixa às corporações a obrigação de regularem, no sentido indicado, a sua actividade económica, sem prejuizo da função coordenadora e supletória que a êle Estado pertence.

Entra-se agora numa fase de intensa acção da obra de reconstrução económica do país, da qual depende a resolução dos chamados problemas sociais.

CONSELHO SUPERIOR DE CAMINHOS DE FERRO

Reuniu o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, sob a presidencia do engenheiro Sousa Rego, que emitiu parecer favoravel sôbre as reduções tarifarias seguintes:

Aditamento á Tarifa Especíal Interna n.º de p. v., isentando do aumento de 15, 25, 50 e 75 previsto pela 4.ª condição particular daquela tarifa as: Caminheiras montadas ou não sôbre rodas; Cilindros compressores (Galgas) com motor, locomoveis montados ou não sôbre rodas, e tractores mecanicos montados sôbre rodas, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

— Projecto da Tarifa Especial Interna n.º 14 de g. v., proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

— Projecto de 4.º aditamento ao Aviso ao Publico e 1.459 reduzindo para 6 o multiplicador 11 ás remessas de taras vazias que tenham servido ao transporte de resinas, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

— Projecto do 2.º aditamento ao Aviso ao Publico A n.º 325, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

— 14.º aditamento á Classificação Geral — pequena velocidade — em substituição do que foi aprovado em 26 de Outubro de 1932, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

— Projecto de aditamento á Classificação Geral — pequena velocidade — reduzindo o preço a varios transportes de papel ou de papelão, prensados e inutilisado prensado, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

— Projecto de Aviso ao Publico, estabelecendo «Excursões» operarias aos domingos, na linha de Guimarães a Povoa de Varzim, proposto pela Companhia do Norte de Portugal.

— Projecto de aditamento á Tarifa Especial Interna n.º 1 de p. v., em vigor nas linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro, iniciando em 10 quilometros os preços das tabelas 1 a 16 da mesma tarifa, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

— Projecto do 2.º aditamento ao Aviso ao Publico A n.º 375, referente ao serviço que presta o apeadeiro de Tojeirinha, situado na linha da Beira Baixa, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Projecto de aditamento á Classificação Geral p. v., aplicando ás remessas de vagon, completo de cimento hidraulico e cal comun em pedra acondicionando ou não, os preços da tabela n.º 8 da Tarifa Especial n.º 1 de p. v., proposto pela Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro.

— Projecto de Aviso ao publico concedendo aos expedidores e consignatarios pue transportem durante o prazo de um ano 500 toneladas de pedra de cal em vagão completo ou pagando como tal, procedentes de Leixões e destinados ás estações de Azurara, Vila do Conde ou Fontainhas, preços especiais por reembolso, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

— 2.º Aditamento á Tarifa Especial n.º 8 408 de g. v., apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses em nome das varia emprezas ferroviarias.

— 2.º Aditamento ao Aviso ao Publico — A — n.º 374, prosto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

— Sob a proposta do Presidente foi consignado um voto de sentimento pela morte da esposa do vogal sr. Manuel de Figueiredo.

São para ela convocados todos os que trabalham, quer com o cérebro, quer com os músculos; uns para que reorganizem as bases económicas das emprezas em condições de que nelas caiba a justa remuneração do trabalho, outros para que entendam melhor a sua função de colaboradores, aperfeiçoando-se tecnicamente e desprendendo-se do ódio (talvez até agora justificado) que lhes incutiram maus condutores.

Sob a inspiração do grande Chefe incontestado da Nação portuguesa, Sr. Dr. Oliveira Salazar, o Estatuto do Trabalho Nacional e as suas leis complementares, vieram abrir horizontes novos à vida nacional, criando esperanças que breve serão realidades, pela fôrça comunicativa e persuasiva que dimana de uma vontade enérgica que actua sôbre as vontades de todos aqueles que pugnam pela grandeza do eterno Portugal.

Linhas estrangeiras

ALEMANHA Na Alemanha e na França obteve-se um meio de aumentar as velocidades dos combóios locais. No distrito industrial do Ruhr existem sete grandes cidades dentro duma distância de 34 milhas com um movimento de tráfego constante e pesado, entre elas e cada uma com um importante movimento de tráfego local. O sistema de caminho de ferro desenvolveu-se ao máximo em numerosas linhas de conexão e junções, com um pesado tráfego de combóios de carga tanto como de passageiros, de importância internacional.

As secções de linha principalmente interessadas são as dos trajectos entre Essen, Bochum e Dortmund, uma via Steele e a outra via Wattenschield, e apesar do pesado tráfego já passado por estas linhas, conseguiu-se um possível aumento dum número de conexões entre Essen e Dortmund de 80 por cento e mais, entre muitos pontos intermediários. Estas disposições foram expressamente feitas com o objectivo de eliminar todas as fontes de atrazo. Os combóios normais são de três, excepcionalmente de quatro vagões de quatro rodas, tipo de compartimento, com lugares para 28 passageiros de segunda classe e 169 de terceira classe, rebocado por locomotivas rápidas, das quais muitas foram submetidas à electrificação do serviço local de Berlim.

Com estes pesos leves, velocidades altar poder-se-ão obter ràpidamente e serem facilmente mantidos, e assim, entre Essen e Dortmund, incluindo as paragens em todas as estações, conseguiu-se em 43 minutos, uma diferença de 8 minutos a mais do tempo gasto prèviamente pelos semi-rápidos com 3 paragens sòmente. O tempo nas estações é limitado a meio minuto afim de facilitar as entradas e saídas dos combóios, parando perto das entradas e saídas das estações para os passageiros, enquanto os compartimentos para os fumadores e não fumadores são distribuidos igualmente em toda a extensão do vagão. Letreiros especiais indicam aos passageiros a necessidade de subir e descer com a máxima rapidez, não podendo levar bagagem alguma.

Os letreiros com o destino à frente das locomotivas, nos lados dos vagões e no indicador da plataforma, têm as palavras «Ruhr serviço acelerado» e uma faixa vermelha diagonal afim de os distinguir dos outros. Assim por meio de artigos de jornal e letreiros indicando ao público a possível rapidez dos combóios, o tempo aproveitado é importante. A velocidade é aproximadamente igual á obtida pelos carros de 100 quilómetros à hora com motores eléctricos Diesel, e no verão serão experimentados os referidos veículos em conjunto com os presentes combóios a vapor.

Os combóios geralmente andam a horas certas, mas o tempo para contingências — 2 minutos para as 34 milhas — é insuficiente. Foi obtida autorização para poder atingir 90 quilómetros à hora um veículo sem passageiros rebocado por uma máquina sujeita aos regulamentos correntes. O resultado dêste empreendimento teve um grande éxito, e em média 21 por cento e 59 por cento dos lugares foram ocupados. O número de passageiros tem aumentado consideravelmente desde o início, neste meio de transporte. A intensão é de se estender de futuro estes combóios de Dortmund a Duisburg, como também utilizal-os em outras linhas, como por exemplo, entre Essen e o Wupper Valley, onde os serviços presentes tem dado lugar a queixas.

Está sendo preparado um programa de que faz parte a introdução de 230 automotores em todo o distrito, indo àlém de Colónia e Dusseldorf.

BRASIL O ministro do Trabalho pediu a abertura de um crédito de 3:000.000$00, destinados a introduzir importantes melhoramentos no Caminho de Ferro de Santa Catarina.

ESPANHA Afim de haver uma repressão de contrabando mais eficaz nas fronteiras espanholas e portuguesas, o Govêrno fez criar novas inspecções de fiscalização nas províncias de Pontevedra, Orense, Zamora, Salamanca, Cáceres, Badajoz e Huelva.

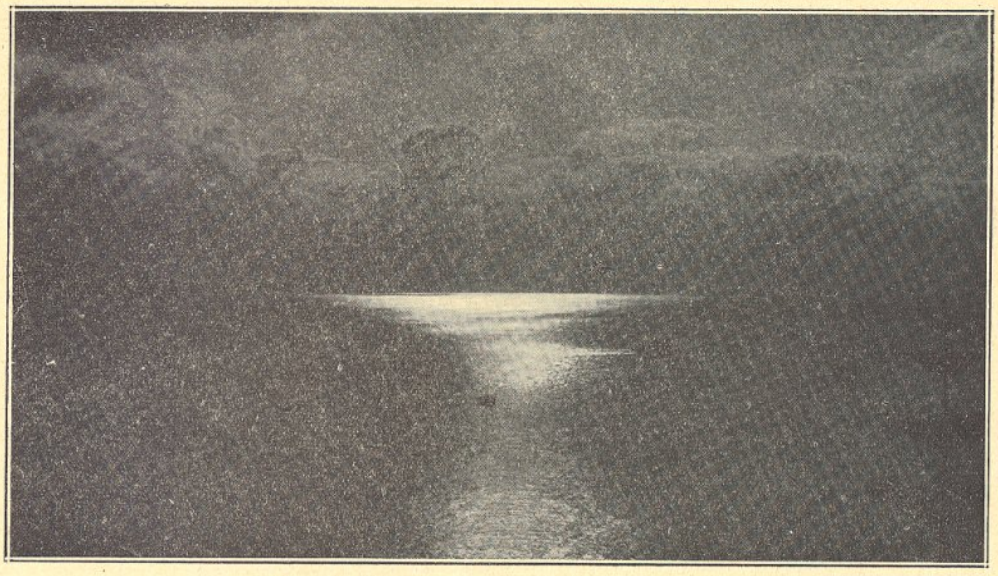
RUSSIA Informam de Kharbim que, á sombra do regulamentoem vigor, o director do Caminho de Ferro do Leste Chinês mandou substituir os chefes de serviço, que se encontram presos, por cidadãos sovieticos. O sub-director mandchu pediu que o adjunto chinês e os presos fôssem nomeados chefes de serviço, provisorios, e informou o director de que, de futuro, seriam tomadas medidas energicas. Este ultimo respondeu que as ameaças só confirmam os projectos atribuidos às autoridades e que ele apenas procedia de acôrdo com os regulrmentos existentes.

SUBSTITUIÇÃO DA PONTE SOBRE O LIZ

Procedeu-se no passado dia 30, próximo da estação de Leiria á substituição da ponte do caminho de ferro sobre o rio Liz. A nova ponte, do sistema Prat, foi construida numa fábrica de Ovar. Tem o peso de 170 toneladas e 67 metros de comprimento e divide-se em três partes. Ás 7 horas, chegaram ao local numa «draisine», os srs. engenheiro Avelar Ruas, chefe de via e obras, e Isidro Monsó, chefe de secção da C. P. Ás 8,10, começaram os trabalhos de rebitagem, que se fizeram rapidamente. Pouco depois, estava restabelecida a circulação de combóios.

Os serviços de montagem, que levaram, apenas, duas horas, foram feitos por 35 operarios, sob as ordens do sr. José Torres e direcção do sr. Domingos de Oliveira.

Os serviços de obras metalicas fizeram-se representar pelo seu chefe, sr. Gaioso, e pelo sr. engenheiro Abragado.



ILHA DA MADEIRA – Pôrto do Funchal à noite

O PORTO DO FUNCHAL

VÃO RECOMEÇAR MUITO BREVEMENTE AS OBRAS DÊSTE MAGNÍFICO PORTO

EM princípios dêste ano demos uma desenvolvida notícia do trabalho de engenharia portuguesa nas obras do Porto do Funchal que mereceu o apoio da imprensa madeirense e continental.

Nessa altura fez-se o lançamento do quarto bloco na Pedreira dos Franceses sôbre a direcção dos engenheiros portugueses e do engenheiro director da Junta Autónoma e professor da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, sr. Rodrigo Guimarães. O bloco foi rebocado para a baía por quatro rebocadores, tendo ficado definitivamente no local destinado, após três horas de trabalho.

Os trabalhos paralizaram um pouco e agora sob a presidência do sr. engenheiro Viriato Canas, delegado dos Serviços Hidráulicos, e na presença dos srs. dr. Ivo Pereira, delegado do procurador da República, engenheiros Rodrigo Guimarães, director do Porto do Funchal, e Santa Clara Gomes, e de catorze cancorrentes, realizou-se, na séde da Junta Autónoma do Porto do Funchal, a abertura das propostas para a execução das obras do mesmo porto.

Depois de abertas as propostas, a comissão reuniu e resolveu excluir, por deficiência de documentação, as firmas: Enterprise Fougeroll, francesa; Momberg & Thorsen e Cristian & Nielsen, dinamarquesas; Societé Belge de Bétons, belga; Sir Lindsay Parkinson & C.º Ltd., inglesa; Júlio Gonzalez Barros, espanhola; e Phillipp Holzmann e Julius Berger, alemãs; e admitir as seguintes propostas:

1.ª — Sociedade de Empreitadas e Traba-

lhos Hidráulicos Limitada, de Lisboa: projecto oficial 32.498.000$00; variante n.º 1 31.400.000$00; variante n.º 2 28.950.000$00.

2.ª — Empresa de Trabalhor Metropolitanos e Coloniais de Lisboa: projecto oficial 52.646.381$77; variante n.º 1 46.990.437$95; variante n.º 2 40.274.274$90.

3.ª — Sociedade de Construções e Reparações Navais de Lisboa: projecto oficial 35.078.112$20; variante 31.962.854$90.

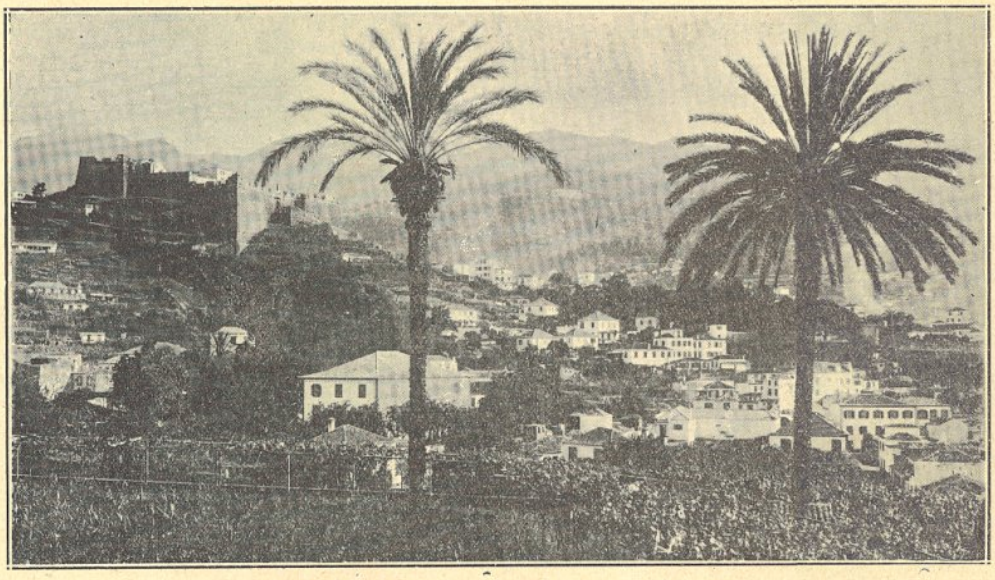
4.ª — Naderlandsche Matchapij, honlandesa, casa construtora das obras do cais: projecto oficial 59.080.000$00; variante 42.080.000$00.

5.ª — Valdemar Jara d'Orey, do Porto: projecto oficial 51.686.202$10; variante n.º 1 41.795.905010; variante n.º 2 40.728.810$67; variante n.º 3 38.798.239$35.

Entre a 1.ª proposta e a penúltima há uma diferença de 30.130$00.

O relatório que a comissão vai elaborar será enviado, com as propostas, ao Govêrno. Êste adjudicará, depois, a grande empreitada, realizando-se, assim, a maior e a mais importante obra da Madeira.

Além disso, com ela terão trabalho, durante alguns anos, muitas centenas de operários, que actualmente lutam com bastante dificuldade para se manterem.



ILHA DA MADEIRA — Vista da Câmara de Lobos

O QUE TODOS DEVEM SABER

PASSAGEM DA FRONTEIRA

Informa a Polícia Internacional de que as pessoas que pretenderem passar a fronteira, com destino a Espanha, têm de munir-se do bilhete de identidade, devidamente visado pelo Consulado Espanhol. Além disso, os indivíduos sujeitos ao serviço militar, dos 14 aos 45 anos, devem munir-se duma licença passada nos camandos militares e que é válida por seis meses.

Os funcionários do Estado, militares ou civis, só poderão transitar pela fronteira quando, além dos documentos já indicados, se fizerem acompanhar duma autorização dos respectivos ministérios, devidamente autenticada com o sêlo branco.

MONTEPIO FERROVIARIO

Os corpos gerentes da Associação de Socorros Mutuos Montepio Ferroviario, enviaram uma representação ás entidades oficiais pedindo a anulação do paragrafo 1.º do artigo 41 do decreto que criou o Instituto Nacional do Trabalho, que estabelece uma taxa anual sobre as receitas das associações de socorros mutuos, em virtude da finalidade humanitaria destas agremiações.

CRÓNICA INTERNACIONAL

Por PLINIO BANHOS

DEPOIS da agitação que apeou o general Machado, recomeçou com bastante intensidade contra o governo de Cespedes.

Apoz a queda do ditador Machado grupos armados tiveram escaramuças com soldados e membros das várias associações secretas e não secretas, em plena rua e em pleno dia.

Não há memória, pelo menos no século presente que por qualquer nação tenha passado uma onda de ódio e de rancôr como a que recentemente atravessou Cuba.

O assassino do estudante Mella, chefe do movimento de estudantes contra o presidente Machado, foi condenado em 10 anos de prisão pelos tribunais do Mexico, nação onde êle se refugiára, quando foi obrigado a sair de Cuba e depois de uma curiosa viagem feita pela Europa.

O assassino de Mella resolveu agora implorar clemência das actuais autoridades, declarando que obedecêra, apenas, às ordens de Machado ou do seu governo, alegação que nunca êle fez no decorrer do seu julgamento.

O antigo alcaide de S. Luiz que serviu o general Machado e um soldado de nome Ramon foram linchados pela multidão e os seus cadáveres arrastados depois pelas ruas da cidade, numa procissão macabra.

Cuba recua a passos agigantados para o progresso e para a civilização.

A ferocidade com os regimens avançados tem aumentado consideràvelmente derivado à falta de compreensão dos programas que em geral são postos em execução sem que para isso o povo esteja habilitado ou educado. Por êsse motivo as leis e ordens são mal interpretadas, havendo tambem da parte dos regimentos avançados, leis que prevaricam e inutilisam o paiz.

Cuba, por exemplo tem sido ultimamente um país desordenado e no momento presente não é facil qualquer governo, sem forças equilibrar a situação política. Legislar tem sido um dos seus próprios defeitos porque as ordens são contraditôrias e desorientadôras ao ponto de não serem cumpridas originando constantes conflitos com os próprios adeptos das duas facções políticas das últimas semanas.

Chegou-se recentemente ao ponto das auctoridades serem depostas pelos estudantes e êstes passaram a dar ordens militares aos soldados sem que para isso tenham qualquer gráu militar, disciplina ou orientação.

Surgiram depois as demonstrações comunistas organisando-se manifestações que resultaram comicios onde se convidou o povo a aderir ao comunismo e os ferroviários a fazer a gréve geral que felizmenie não foi ávante.

O resultado dêstes comícios verifica-se com a organização da *marcha da fome* que os extremistas de Matanzas estão a organizar para entrar em Havana.

Assim, com as constantes oscilações que recebe a situação política de Cuba difícil se torna o restabelecimento da ordem originando assim o desembarque em Puerto Padre onze fuzileiros de marinha dos Estados Unidos que pouco tempo pizaram as terras de Cuba, pois receberam ordem para regressarem aos barcos. Contudo os governos de Washington e de Londres ordenaram aos comandantes das respectivas divisões navais, surtas em aguas cubanas, para estarem prontas à primeira voz para intervir em momento oportuno.

E assim com estas oscilações e o descredito de Cuba com as desordens sangrentas e ferozes e com a má política os outros paizes vão-se desinteressando ao ponto de já o Mexico que tentara a organização dum governo estável em Cuba suspendeu todas as suas deligências e desinteressou-se, por completo da situação de Cuba.

Actualmente só os interessados nos *acontecimentos* de Cuba se preocupam com o bom andamento.

COMPANHIA CARRIS

Pelo Sub-Secretários das Corporações e Previdência Social foi notificado à Companhia Carris de Ferro de Lisboa para elaborar novas escalas de serviço para o pessoal do movimento, devendo voltar a vigorar as que se aplicavam antes das agora suspensas.

PARTE OFICIAL

Ministério do Comércio e Indústria

Decreto n.º 23:035

Artigo 1.º — E' renovada a autorização concedida ao Governo pelo decreto n.º 22.462, de 10 de Abril de 1933, para adjudicar em concurso publico a nova concessão do couto mineiro do Cabo Mondego e das instalações mineiras e fabris a ele anexas, nas condições definidas no mesmo decreto e não alterado no artigo 2.º deste e nas demais que foram fixadas em diploma regulamentar pelo ministro do Comercio e Industria.

Artigo 2.º — A referida concessão pode ser feita por prazo superior ou inferior a 25 anos ou por prazo indeterminado.

Ministério da Agricultura

Decreto-lei n.º 23:038

Suspende as transacções sobre trigos através os endossos de manifestos e determina que sejam validos os que tenham dado entrada na Inspecção Tecnica das Industrias e Comercio Agricolas até oito dias depois da publicação do presente decreto.

Decreto-lei n.º 23:039

Modifica as bases para a concessão do bonus aos produtores de trigo seleccionado, estabelecida pelo decreto n.º 14:203.

Decreto-lei n.º 23:040

Concede determinadas tolerancias até 30 de Novmebro de 1933 nas caracteristicas dos vinhos de pasto portugueses a que se refere o artigo 4.º do decreto n.º 21:702

Decreto-lei n.º 23:041

Estabelece um periodo transitorio até 30 de Setembro do corrente ano para consumo das farinhas tipo mistura existentes em poder das fabricas de moagem e padarias.

Decreto-lei n.º 23:042

Autoriza a Inspecção Tecnica das Industrias e Comercio Agricolas a fazer um novo rateio de trigos, para o qual são regularizados casos não compreendidos no decreto n.º 22:631.

Decreto-lei n.º 23:043

Regula a capacidade de laboração das fabricas de moagem inscritas, com peneiração, de modo que nos futuros rateios as cotas respectivas possam ser dis distribuidas dentro da rigorosa observancia dos preceitos legais.

Presidencia do Conselho

Decreto-lei n.º 23:048

Promulga o Estatuto do Trabalho Nacional.

Decreto-lei n.º 23:049

Estabelece as bases a que devem obedecer os gremios, organismos corporativos das entidades patronais.

Decreto-lei n.º 23:050

Reorganiza os sindicatos nacionais.

Decreto-lei n.º 23:051

Autoriza em todas as freguesias rurais a criação das Casas do Povo, organismos de cooperação social, com fins de previdencia, assistencia, instrução e progressos locais.

Decreto-lei n.º 23:052

Autoriza o Governo a promover a construção de casas economicas, em colaboração com as camaras municipaes, corporações administrativas e organismos do Estado.

Decreto-lei n.º 23:053

Cria no Sub-Secretariado das Corporações e Previdencia Socie1 o Instituto Nacional do Trabalho e Previdencia e extingue o Instituto de Seguros Sociaes Obrigatorios e de Previdencia Geral e os actuais tribunais dos desastres no trabalho, de arbitros avindores e arbitrais de previdencia social.

ENGENHEIRO LOPES GALVÃO

Regressou à sua casa de Lisboa, acompanhado de sua família o nosso presado amigo e distinto oficial da arma de engenharia, sr. coronel João Alexandre Lopes Galvão, distinto colaborador desta Revista.

O TUNEL SOB O VÍSTULA

Dizem de Varsóvia que começou a funcionar o tunel ferroviário sob o Vístula. Ha uma galeria subterránea de quilómetro e meio e um viaduto de um quilómetro.

CASA QUINTÃO

Depositaria dos afamados tapetes de Beiriz, passadeiras em todos os generos e faianças artisticas

30 — RUA IVENS — 34

LISBOA - PORTUGAL

HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Outubro de 1893

Entre as duas Americas

A commissão do caminho de ferro internacional entre os Estados Udidos e a America do Sul está actualmente terminando os estudo de que foi encarregada. Os engenheiros que foram estudar o terreno para este caminho de ferro estão preparando os seus relatorios e reduzindo as notas que ahi tomaram, a mappas e cartas,

Os trabalhos foram feitos por 3 commissões, uma da America Central e duas da do Sul. A primeira d'estas commissões levantou a planta de uma linha desde a extremidade sul da linha do Mexico, atravez de Guatemala, San Salvador, Honduras, Nicaragua e Costa Rica até ao Rio Savagre.

A segunda commissão partiu de Quito (Equador) e levantou a planta de uma linha atravez a difficil região Andeana até Cartagena, no mar Ciribiano, e tambem de uma linha desde o Rio Savagre, na Costa Rica, atravez o Panamá e o isthmo até as proximidades de Antioquia, na Columbia, onde se liga com a outra linha, desde o isthmo até Cartagena.

A terceira commissão levantou a planta de uma linha, desde Quito, no Equador, até Cuzco, no Perú. Os mappas d'esta ultima commissão acham-se quasi promptos, e estão-se preparando os relatorios das suas operações.

Os relatorios dos engenheiros demonstram que é praticavel a construcção d'estes caminhos de ferro, para ligarem as linhas da America do Norte com as da America do Sul. No caminho não se encontraram obstaculos que os engenheiros não possam vencer. O numero total de milhas exploradas é de 4500. Espera-se que todos os relatorios estejam promptos a tempo de poderem ser submettidos, este inverno, á apreciação do Congresso.

Não parece estar ainda definitivamente resolvido qual das linhas do Mexico ligará o proposto caminho de ferro. A Mexican Southern , que alcança até a fronteira mais ao sul do Mexico, tem 3 pés de largura de via ligando-se com a Mexican National (norte e sul) aos Estados Unidos e a Internacional (este e oeste) a Vera Cruz, na cidade do Mexico.

Mas a Maxican Central (4 pés 8 1/2 pollg. de largura de via) desde a cidade do Mexico até El Paso e dahi pelo Southern Pacific até San Francisco não parece ser a mais a proprosito para a ligação da grande linha internacional estudada, porque entre ellas ha differença de bitola da via, na cidade do Mexico.

O custo da linha deve ser enorme, visto que a maior parte d'ella passa por um paiz desegual que exige grandes obras d'arte.

O custo médio de um caminho de ferro de via simples, nos Estados Unidos, é actualmente de cerca de 30:000 dollars por milha.

Tendo em vista as difficuldades que a construcção do caminho de ferro em questão apresenta, e o mau clima e falta de trabalhadores, este numero deveria ser duplicado, se não triplicado. Avaliando o custo a 75:000 dollars por milha, 4500 milhas custariam pois 337.500:000 dollars, ou cerca de 169 mil contos de rèis.

ENGENHEIRO FERNANDO DE SOUSA

Partiu no dia 27 do mês findo, no «Sud-Express» para Londres, devendo regressar a 17 ou 18 do corrente o nosso director sr. Engenheiro Fernando de Sousa.

TRAVAGEM AUTOMATICA DOS COMBOIOS

Para evitar que inadvertidamente ou mesmo por vezes voluntariamente, os maquinistas ultrapassem um sinal colocado na posição de paragem, pensa-se seriamente em equípar as locomotivas com um dispositivo de paragem automatica. O sistema é concebido pela seguinte forma:

A locomotiva projecta na sua frente um feixe de de raios luminosos. Chegada a um sinal na posição de paragem, o feixe luminoso incide sobre um sistema de espelhos que os reflectem sobre um ponto da locomotiva onde se encontra instalada uma celula foto-electrica que por seu turno vai agir sobre um sistema electro-mecanico que comanda os freios da locomotiva.

Para que este sistema seja verdadeiramente eficaz e funcione impecavelmente, mesmo em pleno dia, a luz do feixe deverá ser de uma frequencia estrictamente determinada. O amplificador é sintonizado unicamente sob esta frequencia de forma que não reage quando a celula foto-electrica é iluminada de forma continua.

PORTOS

Por decreto publicado há dias na folha oficial, a Junta Autonoma do Porto Artificial de Ponta Delgada passa a ter a seguinte constituição:

Vogais natos: O presidente da Junta Geral do Distrito; o presidente da comissão executiva da Camara Municipal de Ponta Delgada; o capitão do porto; o director da Alfandega; o engenheiro director das obras publicas do distrito de Ponta Delgada; o engenheiro director do porto, administrador delegado da Junta.

Vogais efectivos: O representante da Associação Comercial; o representante das agencias de navegação; o representante das sociedades de pesca; o representante das associações maritimas.

DR. JOAQUIM DO AMARAL

Afim de reassumir o cargo de Governador Civil de Angra do Heroismo, terra da sua naturalidade, seguiu na semana passada no vapor «Lima» para os Açores o nosso presado amigo Dr. Joaquim Moniz Sá Corte Real e Amaral.

No cais estiveram a apresentar cumprimentos de despedida várias entidades em destaque no nosso país, e muitos amigos e admiradores que reconhecem os seus altos serviços prestados ao distrito de Angra do Heroismo.

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

«E tu passaste a correr
Fizeste a minha desgraça»

(Cantigas do Povo)

Meu caro Barros Queiroz

EM 20 do mês findo recebi a tua amável carta datada de 19 do mesmo mês à qual te respondi devolvendo-a depois de para tal te pedir licença, pois não estava certo que sendo nós velhos amigos me enviasses uma missiva tão desprimorosa para uma pessoa que usa sempre de lealdade para com toda a gente e é incapaz de qualquer traição que possa prejudicar quem quer que seja.

A «Voz» do dia 18 de Setembro a propósito dêsse malfadado caso com a Companhia dos Caminhos de ferro do Norte de Portugal e do depósito feito pela Companhia de Seguros a Mundial das Acções para Assembleia Geral diz:

«Pois nesse mesmo dia, achando-se casualmente o sr. Carlos d'Ornellas junto do balcão do escritório da Norte viu chegar ali um tal Neto, empregado da Mundial e depositar para efeitos de assembleia geral, segundo lista que trazia, 1.200 acções para averbar nos seguinte nomes:»

Realmente assisti à entrega dessas acções quando, casualmente me encontrava nos escritórios da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, onde vou inúmeras vezes conforme me ordena a minha vida profissional e ainda porque é essa Companhia uma das que utilisam a tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» para os seus trabalhos.

Ora, é clarissimo que a entrega dessas acções desse nas vistas e deu-se casualmente o caso de eu conhecer o Neto que sem qualquer espírito de maldade tirou as acções de dentro de uma pasta e os depositou em cima do balcão conjuntamente com uma lista de nomes dos depositantes das mesmas acções e quantidades.

Como o caso não constituia segredo dias depois contei-o naturalmente a alguem, mais pelo caso curioso de conhecer algumas das pessoas que figuraram na referida relação que à algumas vezes não apesavam um vintemde seu e agora apareceu proprietários empenachados com centenas de acções valorisadas.

Realmente nessa relação vinha incluindo um Barros Queiroz que eu mal sabia que eras tu, mas que aproveito a ocasião para te felicitar pois julguei-te uma pessoa como eu — sempre sem um vintem disponivel nos bolsos

Daí a ter eu passado a correr e fazer a tua desgraça contando o caso a A B ou C, vai muito.

Barros Queiros é uma família numerosa e devo declarar-te que os que conheço são felizmente pessoas que muito preso e a quem devo demonstrações de amisade nunca me julgando com qualquer direito de fazer uma acusação de denúncia que prejudicasse os seus interesses.

Demais, meu caro Barros Queiroz, passa uma revista de consciência pelas pessoas de tua família mais chegados e diz-me em que consideração êles me têm e quantas denúncias eu fiz em casos sérios de política nacional!?

Dizes na tua carta:

«É claro que sou obrigado a desculpar-te, pois a voz diz que tu «indignado» foste a correr fazer a denúncia, e essa indignação não te deixou raciocinar.

«O teu dever, sendo tu camarada e um amigo, seria procurar-me e perguntares o que significava aquele depósito e eu esclarecia-te convenientemente, evitando que fizesses a figura tristíssima que estás sendo alvo.»

Tem graça.

Primeiro eu não sabia que só tu é que eras Barros Queiroz e em segundo lugar a figura tristíssima fizes-te tu com a carta que eu te devolvi e que bastante te compromete.

Andámos em maré de devolver cartas comprometedoras.

Isto é que é amisade.

E aqui tens o que se passou com essa miséria de traição feita por homens desleais aos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Daqui a algun anos, certamente tens que ler de novo esta carta e eu explicar-te-hei o motivo que deu origem a esta traição.

Aproveito a ocasião para te pedir que, quando encontrares o nosso amigo Mário Salgueiro o informes que eu não pertenso à polícia de «A Voz», conforme diz o seu conceituado jornal, nem a outro qualquer.

Adeus, quando quizeres alguma coisa manda do teu amigo que na Rua da Horta Séca, n.º 7 — 1.º está ao teu dispôr.

CONGRESSO IDEAL

LÊ-SE nos jornais do dia 25 que se realizou em Madrid o congresso do Partido Radical Socialista cujos trabalhos se prolongaram até às tantas da madrugada.

O sr. Gallarza diz discordar com a colaboração dos radicais-socialistas no actual govêrno e expoz as suas razões protestando contra o facto do «Comité» Executivo do Partido mandar perentòriamente no grupo parlamentar.

Nessa sessão, depois de vários tumultos apareceram as «naifas».

Esfaquearam-se os congressistas e o presidente do Congresso foi forçado a suspender os importantes trabalhos do Congresso. Recomeçados estes, houve lambada a valer repetindo-se as mesmas simpáticas manifestações que obrigam a solícia a intervir.

CORRESPONDENTES

ISTO de correspondentes de jornais era antigamente um caso sério e de tal responsobilidade política que só poderiom exercer tal cargo, em jornais políticos, as pessoas da feição do preódico que êsse agente representava.

Sucedem coisas pasmosas dos quaes vou citar dois casos:

Em certo local existe um correpondente do jornal «A Rèpública» que é monárquico dos quatro custados para não dizer monarquíssimo. Felizmente que tem tido o bom senso de não fazer uma única notícia, pelo menos até hoje.

Ha dias lia-se no «Diário da Manhã uma notícia do seu correspondete das Mercês que terminava com esta pequena nota.

«Pelo que vimos constatando parece-nos que à Camara Municipal de Sintra, não lhe é simpática a bela política de realisação do Estado Novo.»

É extraordinàriomente curioso quando noutro orgão, absolutamente contrário à situação se lê.

«Aquela Càmara Municipal de Sintra é em demasia defensora da Situação actual, prejudicando com êsse seu feitiu alguns interesses do seu Conselhos».

Demais quem duvida o major Craveiro Lopes e demais componente dessa Câmara, absolutamente declarados defensores do Estado Novo?.

CAMINHOS DE FERRO E AUTOMOBILISMO

DIZ o nosso colega «O Volante» que o jornal francês *L'ofíciel de l'Automobile* conta que em 1928 uma grande sociedade de petróleos perguntou a uma das grandes empresas ferroviárias francesas as condições de transporte dos seus

produtos. A resposta apareceu passados tres anos depois.

Diz mais que a mesma sociedade resolveu fazer os seus transportes por via fluvial em grandes barcos-cisternas, o que dá de rendimento à empresa do transporte de cêrca de cinco milhões de francos por ano.

Isto não é nada.

Nós conhecemos uma empresa que desejando adquirir 5000 automóveis escreveu directamente à fábrica pedindo preço para tão importante encomenda.

Isto, se me não engano foi em 1904 e até hoje não foi recebida qualquer resposta.

E esta?

Que nos diz «O Volante»?

Nós também os sabemos meter, por preço muito razoável.

OUTRA!..

PUBLICA um jornal diário do Norte a seguinte local:

«Dizem de Tokio (Japão) que um combóio de viajantes foi completamente sepultado por uma avalanche de neve. Todos os viejantes — uns 900 — morreram, sem lhes poder ser prestado socorro».

Esta também é de fôrça.

S. D. N.

A Sociedade dos Navegantes que antigamente se chamava Sociedade das Nações acaba de abrir o botequim em Genebra (parece piada mas não é) para inaugurar a sua XIV assembleia para a organisação dos botequins diários afim de juistificarem as libritas que gastam aos seus govêrnos.

Falou a Noruega, França, Alemanha, Estados Unidos, Inglaterra etc, na muito falada questão do desarmamento e ainda na pequena escaramuça do Extremo Oriente.

Ouve referências ao pacto dos quatro que beneficiou extraordinàriamente as quatro nações progressivas.

Depois, resolveram a conversa para a próxima semana, contando os dias que vão de intervalo para almoços e jantares a exemplo do que se faz em todos os congressos.

No final foi também resolvido criar uma comissão de festas que iniciará os seus trabalhos com uma gincana de automóveis, corridas de sacos e de bicicletes, tiro ao alvo tombobola e kermesse para ver qual a nação que para a despesa final.

Compareceu a banda local.

COISAS DE MULHERES

DECEDIDAMENTE as mulheres vão perdendo a cabeça.

Agora já não é só com as exageradas modas e pinturas, pois já se permitem até andar na vida pública e política das nações.

Nas últimas eleições do Brazil as mulheres foram às urnas incluindo uma de 95 anos que já tinha edade suficiente para ter juizo.

A cantora de opereta de Berlim, que dizem ter sido a creadora da «Viuva Alegre» Frau Fritiny Massary acaba de exigir pelos tribunais uma indeminisação de 100.000 francos, por um caso deveras curioso.

O director dum grande dicionário enciclopédico alemão consagrou-lhe algumas linhas, dizendo:

«Fritny Massary, cantora, nascida em 1874.«

Segundo parece, êstes dados são erróneos e a cantora diz ter nascido mais tarde; por isso resolveu levar o editor aos tribunais, exigindo-lhe a indemnisação de 100.000 francos, porque é sempre importante para uma artista ter 10 anos a mais ou a menos.

Além disso requereu também a apreensão do livro incriminado.

Tudo serve de base para estorquir dinheiro.

* * *

A revista «Das Wissen der Nation» publica uma série de recomendações aos homens arianos para a melhoria da raça.

Diz que todo o homem de boa raça deve casar cou uma ariana loira, de olhos azues, rosto oval e tez branca e nunca unir-se a uma mulher morena, de raça mediterrânea, tipo de rapaz, tronco comprido, pernas curtas. cabelos negros e lábios carnudos. Um ariano heróico nunca esposará uma mulher preta ou amarela, ou mulher que tenha frequentado o teatro, desporto, ou pertença a uma profissão liberal. Um ariano só deverá casar com uma mulher que considere pura, trabalhadora, boa dona de casa e amante dos seus filhos.

A FECHAR

NUM Concêrto:

O espectador entusiasta: — Que bem que executa, minha senhora!

A pianista (com olhar fatal): — Quem sai aos seus, não degenera. Na minha família, sempre se soube *executar* bem. Um dos meus antepassados foi verdugo no tempo de Carlos V...

Excursão em grupo a Paris e Lisieux promovida pela C. P. com demora de 5 dias e passeios a Malmaison e a Versailles e uma peregrinação ao Carmel de Lisieux

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses organizou uma excursão a Paris e Lisieux com partida simultanea de Lisboa e Porto, em grupo, pelos comboios ordinarios, constando do programa em Paris visitas aos principais boulevards, avenidas, monumentos e curiosidades da cidade e arredores, e em Lisieux uma peregrinação ao Carmel de Lisieux uma peregrinação ao Carmel de Lisieux e missa na Capela de Santa Terezínha.

Minimo 30 pessoas. Preço 1.800$00.

Este preço compreende o bilhete de comboio em 2.ª classe e todas as despesas em Paris e Lisieux. Hotel de 1.ª ordem. As refeições em viagem serão por conta dos excursionistas.

A excursão partirá no dia 11 de Outubro: ee Lisboa pelo combóio 51 às 8,40, e do Porto pelo combóio 52 às 8,13, estando de regresso no dia 19 à noite.

As pessoas que não queiram regressar com a excursão podem faze-lo, pois o bilhete do combóio tem a validade de 45 dias, dando direito a paragens nas estações intermédias.

A inscrição está aberta: em Lisboa no Escritório de Informações da estação do Rossio, 1.º andar, e no Porto na estaçãa de S. Bento, onde o programa completo está patente, encerrando-se no dia 4 às 17 horas.

É preciso passaporte.

Para informações da província, dirigir-se à Delegação da Companhia para o Turismo, estação do Rossio, 1.º andar, Lisboa, ou à Delegação da Companhia no Porto, rua da Madeira, Porto.

HOTEIS RECOMENDADOS

PORTUGAL

LISBOA

Grande Hotel de Inglaterra

PRIMEIRA CLASSE

Rua do Jardim do Regedor

PORTUGAL

BEJA

HOTEL ROCHA

O melhor hotel e o mais próximo da estação. Conforto e higiene. Preços módicos. Banho. Ótimos vinhos e boa comida.

PORTUGAL

ENTRONCAMENTO

RESTAURANTE DO ENTRONCAMENTO

Sob a direcção de FRANCISCO MÉRA

Ótimo serviço de mesa. Almoços e jantares por encomenda

Entroncamento :-: :-: Estação

Horário dos combóios directos da Linha Norte

Preços Esc. 1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	DIST.	Estações e apeadeiros	51 RAPIDO 1.ª 2.ª cl. A C	3 OMNIBUS 1.ª 2.ª 3.ª A D	53 SUD LUXO A	55 RAPIDO 1.ª 2.ª cl. A I	17 OMNIBUS 1.ª 2.ª 3.ª L	15 OMNIBUS 1.ª 2.ª 3.ª A G
De Lisboa-R.			k.	**LISBOA-ROCIO** . . . P	8 40	9 50	12 55	18 05	20 55	22 15
—	—	—		Alcantara-Terra . . . »	—	—		—	↓	↓
2 35	1 80	1 10	6	Campolide . . . . . »	—	—		—		
4 25	3 05	2 00	11	Entre-Campos, ap. . . »	8 51	10 02		18 15		
4 25	3 05	2 00	11	Braço de Prata. . . . »		10 17			21 30	22 27
5 45	3 85	2 55	14	Olivais. . . . . »						
6 55	4 65	3 00	17	Sacavem . . . . . »						
9 60	6 75	4 40	25	Povoa . . . . . »						
11 20	7 80	5 10	29	Alverca . . . . . »						
12 60	8 95	6 85	33	Alhandra . . . . . »					21 55	
14 20	10 00	6 50	37	Vila Franca . . . . . »		10 49				
				Castanheira, ap. . . . »		—			—	
16 50	11 55	7 50	43	Carregado. . . . . »		10 59				
				Vila Nova da Rainha, ap. »		11 04				
20 75	14 50	9 50	54	Azambuja . . . . . »		11 14			—	
23 40	16 35	10 70	61	Reguengo . . . . . »		11 24				
24 10	16 90	11 00	63	**SETIL** . . . . . .(C		11 28			22 20	23 30
				(Vendas Novas) . . .(P		—			—	23 32
25 70	17 95	11 70	67	Sant'Anna-Cartaxo . . »		11 39			—	—
27 85	19 55	12 80	73	Vale de Santarem . . . »		11 48			—	—
31 05	21 75	14 10	81	**SANTAREM** . . . . . »	9 46	12 03		19 12	22 52	23 54
34 80	24 45	15 85	91	Vale de Figueira . . . »		12 18			—	
37 65	27 10	17 60	101	Mato de Miranda . . . »		12 30			—	
41 65	29 15	19 05	109	Torres Novas . . . . . »		12 43			23 26	
45 15	30 35	19 70	115	**ENTRONCAMENTO** . .(C	10 13	12 49	14 12	19 37	23 31	0 23
				(Leste B. Baixa) . . .(P	—	—	—	19 40	0 01	0 48
46 30	32 35	21 15	121	**LAMAROSA** . . . . .(C	—	13 24	—	—	0 11	0 58
				(Tomar) . . . . . .(P	—	—	—	—	0 15	0 59
48 05	34 25	22 55	128	Paialvo . . . . . »	—	13 54	—	—	0 25	1 08
52 30	36 65	25 90	137	Chão de Maçãs . . . . »	10 35	13 47	15 50	—	0 40	1 21
55 70	39 05	25 45	146	Ceissa-Ourem, ap. . . . »	—	15 52			0 44	—
55 70	39 05	25 45	146	Caxarias . . . . . »	—	14 01			0 55	1 35
59 65	41 95	27 20	156	Albergaria . . . . . »	11 03	14 25	16 14	20 28	1 18	1 38
64 15	44 95	28 50	156	Litem, ap. . . . . »	—	14 32		—	—	—
64 15	44 95	28 50	168	Vermoil . . . . . »	—	14 40		—	1 32	2 12
67 55	47 25	30 80	177	Pombal. . . . . »	11 19	14 51		20 45	1 46	2 26
75 25	51 35	33 45	192	Soure . . . . . »	—	15 07		—	2 05	2 42
78 25	54 80	35 65	205	V. Nova d'Anços ap. . . »	—	15 15		—	2 10	2 49
78 25	54 80	35 65	205	**ALFARELOS** . . . .(C	11 42	15 21		21 10	2 19	2 58
87 05	60 90	39 75	228	Figueira da Foz . . .(P	—	—		21 13	2 33	3 13
79 40	55 65	36 20	208	Formoselha . . . . . »	—	15 51		—	2 39	3 19
83 20	58 25	37 95	218	Taveiro . . . . . »	—	16 07		—	2 51	3 31
83 60	59 85	38 95	224	**COIMBRA-B** C	11 58	16 20	15 50	21 31	3 00	3 40
86 2	60 45	39 40	226	Coimbra . . . . . .(C	—	—	—	—	3 15	3 55
				(Louzã) . . . . . .(P	—	—	—	—	—	3 35
—	—	—		**COIMBRA-B** . . . . »	12 00	16 32	—	21 31	—	3 53
88 50	61 95	40 40	232	Souzelas . . . . . »	—	16 42	—	—	3 25	4 04
91 15	63 95	41 60	239	**PAMPILHOSA** . . .(C	12 14	16 53	16 16	21 49	3 37	4 16
				(Beira Alta) . . . .(P	—	—	—	—	3 57	4 34
92 75	65 00	42 25	243	Mealhada . . . . . »	—	17 39	16 25	21 59	4 05	4 41
96 10	67 40	43 90	252	Aguim, ap. . . . . »	—	17 45		—	—	—
96 10	67 40	43 90	252	Curia, ap. . . . . »	12 27	17 46			—	—
96 10	67 40	43 90	252	Mogofores. . . . . »		17 51			4 21	4 55
98 80	69 20	45 10	259	Paraimo, ap. . . . . »		17 57			4 28	—
98 80	69 20	45 10	259	Oliveira do Bairro. . . »		18 05			4 36	5 06
104 10	73 95	47 55	273	Otã, ap. . . . . »		18 10			4 45	—
104 10	73 95	47 55	273	Quintans . . . . . »		18 21			4 58	5 22
106 80	74 75	48 75	280	**AVEIRO** . . . . . .(C	12 55	18 29	16 51	22 28	5 06	5 30
				(Vale Vouga) . . . .(P	—	—	—	—	5 16	5 40
106 80	74 75	48 75	294	Cacia, ap. . . . . »		18 45		—	5 26	5 49
112 20	78 55	50 95	294	Estarreja . . . . . »		18 57		—	5 41	6 05
114 85	80 45	52 40	301	Avanca . . . . . »		19 08		—	5 55	6 15
117 55	82 50	53 60	308	Ovar . . . . . »		19 18		22 53	6 38	6 25
121 65	85 15	55 55	319	Esmoriz. . . . . »		19 32		—	6 52	6 36
123 60	86 45	61 35	324	**ESPINHO** (*V. Vouga*) . »	13 32	19 41		23 08	7 05	6 47
124 80	87 35	56 90	327	Granja . . . . . »	13 58	19 47		23 14	7 10	6 53
127 85	89 45	58 50	335	Valadares . . . . . »	—	19 59		—	7 25	7 05
129 25	90 60	59 00	339	Vila Nova de Gaia. . . »	13 56	20 14	17 52	23 34	7 50	7 22
130 85	91 65	59 65	343	**CAMPANHÃ** C	14 04	20 21	18 00	23 42	7 58	7 30
133 20	93 50	60 85	349	**PORTO** (*M. e Douro*) . »	14 20	20 33	18 12	23 55	—	7 50

55 — Só circula ás Terças, Quintas e Sabados.

SETUBAL

RESTAURANT

«NOVO DIA»

DE

FRANCISCO MARTINS

Sala de Jantar no primeiro andar

OPTIMA PENSÃO

Com bons quartos

RUA SERPA PINTO, 1

Telefone N.º 219

PENSÕES RECOMENDADAS

PORTUGAL

LISBOA

Nova Pensão «Camões»

Praça Luiz de Camões, 22

Director Gerente:

Joaquim Busto Romero

Quartos com o maior conforto. Sala de baile Casas de banho. Serviço de mesa esmerado. Encarrega-se de fornecer e organisar banquetes, almoços e chás. Menús especiais. Vinhos velhos nacionais e estrangeiros.

TELEFONE 2 2943

HOTEIS RECOMENDADOS

ESPANHA

MADRID

HOTEL LONDRES

Calle Galdo 2

Telefones: 12728-16490

Conforto moderno
em todos os quartos

Cosinha excelente

PREÇOS MODERADOS

VAGO

ESPANHA

SAVOY HOTEL

MADRID

100 quartos com banho
Restaurant — Grill room
Bar Americano
A melhor cosinha de Espanha

Paseo del Prado, 22 — MADRID

Telefone 11166 Telegramas SAVOTEL

ESPANHA

VAGO

Horário dos combóios directos da Linha Norte

Preços Esc. 1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	DIST.	Estações e apeadeiros		18 OMNIBUS 1.ª 2.ª 3.ª B	52 RAPIDO 1.ª 2.ª cl. A K	54 SUD LUXO A	56 RAPIDO 1.ª 2.ª cl. A	8 OMNIBUS 1.ª 2.ª 3.ª A H
Do Porto			k.	**PORTO** (*M. Douro*)	P	8 55	8 13	11 45	18 00	22 00
2 35	1 85	1 25	6	**CAMPANHÃ**	»	9 07	8 25	11 54	18 13	22 21
5 70	5 65	2 55	12	VILA NOVA DE GAIA	»	9 19	8 36	12 05	18 26	22 37
5 90	4 55	2 90	15	VALADARES	»	9 28	—		—	22 46
8 60	6 15	4 15	22	GRANJA	»	9 45	8 49		18 40	22 55
10 00	7 50	4 90	26	**ESPINHO** (*V. Vouga*)	P	9 53	8 55		18 46	23 10
11 95	8 60	5 65	31	ESMORIZ	»	10 05	—			23 18
16 10	11 60	7 55	42	OVAR	»	10 27	9 11			23 36
18 85	13 40	8 65	49	AVANCA	»	10 38				23 52
21 15	15 05	9 85	55	ESTARREJA	»	10 51				0 06
26 85	18 90	12 50	—	CACIA, ap.	»	11 05				0 17
26 85	18 90	12 50	70	**AVEIRO**	.(C	11 11	9 34	12 47	19 22	0 25
				(*V. Vouga*)	.(P	—	—	—	—	—
29 15	20 65	13 50	76	QUINTANS	»	11 34				0 51
34 45	24 40	15 90	90	OIÃ, ap.	»	11 42				—
34 45	24 40	15 90	90	OLIVEIRA DO BAIRRO	»	11 50				1 07
37 45	26 50	17 35	98	PARAIMO, ap.	»	11 56				—
37 45	26 50	17 35	98	MOGOFORES	»	12 04				1 18
41 00	28 95	18 85	107	CURIA, ap.	»	12 08	10 02		19 47	1 22
41 00	28 95	18 85		AGUIM, ap.	»	12 11	—		—	—
41 00	28 95	18 85	107	MEALHADA	»	12 18	—		—	1 31
42 45	30 00	20 55	111	**PAMPILHOSA**	.(C	12 24	10 12	13 17	19 58	1 37
				(*Beira Alta*)	.(P	—	—	—	—	—
45 10	21 80	20 75	118	SOUZELAS	»	12 49	—	—	—	2 02
47 75	33 65	22 05	125	**COIMBRA-B**	.(C	12 58	10 28	13 43	20 17	2 11
48 65	34 20	22 40	127	Coimbra	.(C	—	—	—	—	—
				(*Louzã*)	.(P	—	—	—	—	—
			—	**COIMBRA-B**	.(P	13 08	10 31	13 44	20 20	2 19
50 15	35 20	25 05	151	TAVEIRO	»	15 17	—		—	2 28
53 95	37 95	24 80	141	FORMOSELHA	»	15 29	—		—	2 40
55 00	38 70	25 35	144	**ALFARELOS**	.(C	13 34	10 46		20 36	2 45
67 65	47 40	29 30	167	Figueira da Foz	.(P	—	—		—	—
60 00	42 20	27 55	157	V. NOVA D'ANÇOS, ap.	»	14 15	—		—	3 06
60 00	42 20	27 55	157	SOURE	»	14 24			—	3 16
66 15	46 50	30 50	173	POMBAL	»	14 46	11 16		21 04	3 39
69 20	48 70	31 75	181	VERMOIL	»	14 58	—		—	3 54
73 75	51 80	33 85	193	LITEM, ap.	»	15 09	—		—	—
73 75	51 80	33 85	193	ALBERGARIA	»	15 27	11 43		21 30	4 21
77 90	54 80	35 70	204	CAXARIAS	»	15 41				4 36
81 40	57 20	37 35	213	CEISSA-OUREM, ap.	»	15 49				—
81 40	57 20	37 35	213	CHÃO DE MAÇÃS	»	15 57				4 51
84 80	59 50	38 90	222	PAIALVO	»	16 08				5 01
87 05	61 15	39 90	228	**LAMAROSA**	.(C	16 16				5 09
89 45	63 35	41 30	236	(*Tomar*)	.(P	—				—
				ENTRONCAMENTO	.(C	16 30	12 21	15 25	22 10	5 24
92 10	64 65	42 20	241	(*Leste B. Baixa*)	.(P	—	—	—	—	—
95 10	66 85	43 50	249	TORRES NOVAS	»	17 05				
98 85	69 45	44 25	259	MATO DE MIRANDA	»	17 14				
				VALE DE FIGUEIRA	»	17 30				
102 40	71 35	46 50	268	**SANTAREM**	»	17 44	12 55		22 43	6 11
105 40	73 90	48 25	276	VALE DE SANTAREM	»	17 57				—
107 65	75 55	49 35	282	SANT'ANNA-CARTAXO	»	18 06				—
109 15	76 60	50 00	286	**SETIL**	.(C	18 12				6 30
				(*V. Novas*)	.(P	—				—
109 95	77 20	50 50	288	REGUENGO	»	18 25				
115 00	79 25	51 75	296	AZAMBUJA	»	18 38				
				VILA NOVA DA RAINHA, ap.	»	18 45				
116 70	81 95	53 40	306	CARREGADO	»	18 51				
				CASTANHEIRA, ap.	»	18 54				
119 05	83 55	54 50	312	VILA FRANCA	»	19 05				
120 95	84 90	55 40	317	ALHANDRA	»					
122 55	85 95	56 05	321	ALVERCA	»					
124 00	87 00	56 80	325	POVOA	»					
127 15	89 20	58 15	333	SACAVEM	»					
128 20	90 05	58 70	336	OLIVAIS	»					
129 00	90 50	59 00	338	BRAÇO DE PRATA	»	19 42				7 33
132 00	92 70	60 45	346	ENTRE-CAMPOS, ap.	»	19 51	13 59		23 46	7 44
133 20	92 70	60 45	346	CAMPOLIDE	»	20 04	—		—	7 54
131 60	92 45	60 25	345	**LISBOA-P**	»	—	—		—	—
133 20	93 50	60 85	34	**LISBOA-ROCIO**	.(C	20 10	14 10	16 50	23 57	3 00

Tem vagão restaurante

52 — Só circula ás Segundas, Quartas e Sextas.

CIMENTO LIZ

FIBRO - CIMENTO

CIMENTO BRANCO

TELEFONES: 2 1151 - 2 1152

Aguiar & Mello, L.da

Praça do Municipio 13, Loja — LISBOA

R. G. DUN & C.º

DE NEW YORK

★ Agencia internacional ★

de informações comerciais

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54

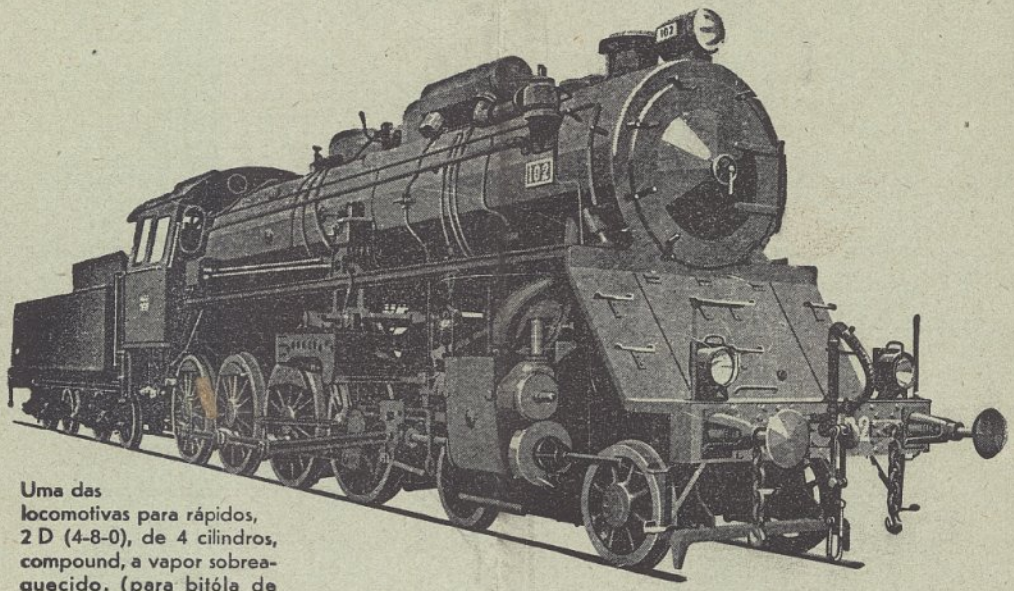
Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores de **choques** para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA



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

BEIRA ALTA,

fornecidas em 1930 por

HENSCHEL & SOHN A. G.

Há já mais de meio seculo

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

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguêsas da Metropole e Ultramar.

REPRESENTANTE GERAL

para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA

HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA