

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

PUBLICADA NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MEZ

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Típ. 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

FRIEDRICH SCHMALTZ G. m. b. H. OFFENBACH a/M. (ALEMANHA)

Fábrica de Máquinas
de rectificar
e Mós de Esmeril

Máquinas de rectificar «SCHMALTZ», de alto rendimento
Máquinas para a rectificação circular e plana
Máquinas para a rectificação circular e plana com eixo planetário
Máquinas de rectificar para locomotivas a vapor e eléctricas
Máquinas para afiar e rectificar ferramentas
Máquinas automáticas para afiar serras
Aparelhos auxiliares de afiar e rectificar, manuais fixados à bancada ou aplicados ao suporte de máquinas-ferramentas
Mós de esmeril para todos os fins

Máquina de polir de pendula

execução «P. W.»

com accionamento directo por motor L.-S. a aspiração de poeira através de suspensão. 3 tamanhos - patente alemã. Máquinas de alto rendimento para limpar superfícies planas e curvas, especialmente para: polir peças direitas e curvas, de locomotivas.

Excelentes para a construção e reparação de locomotivas e para limpar e polir placas de fogões, mesmo montadas.

Consideravelmente superior à máquina de rebolo para desbarbar peças de fundição de variada espécie e remoção de costuras e crostas provenientes da soldadura autogénica.

BELLO & BRAVO

Rua dos Fanqueiros, 122, 1.º-E.

LISBOA

Telefone: 25141





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 LE 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 Portuguesa, Africa Oriental Portuguesa, 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 »
MOÇAMBÍQUE	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

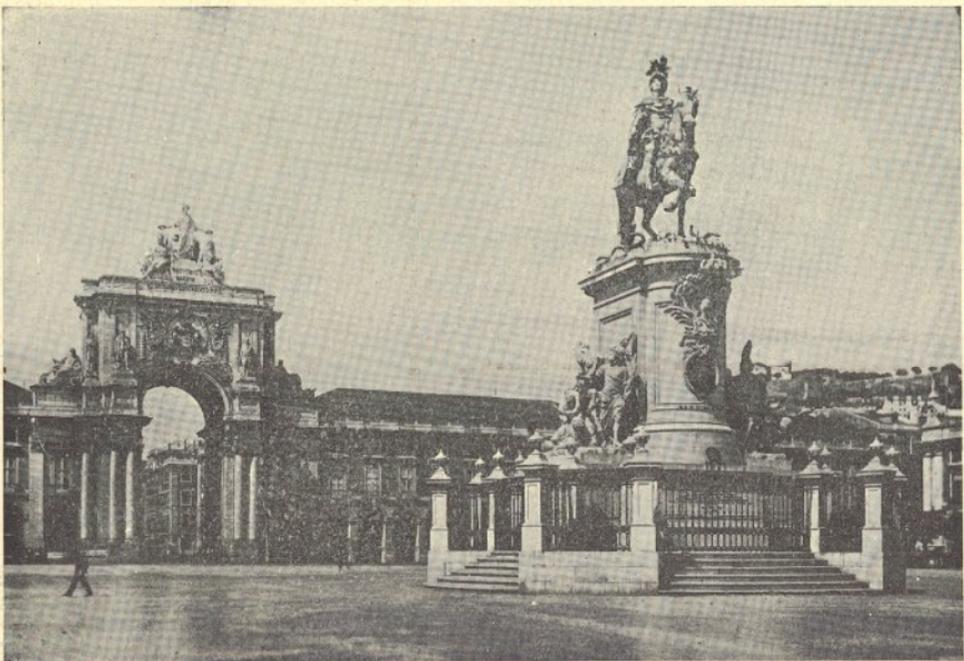
Todos os paquetes desta Companhia dispõem de frigoríficos, sexteto e todo o conforto moderno, proporcionando aos senhores passageiros, viagens rápidas e comodas

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 Vicennt 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. R. Eyriès— PARIS: Agence
 Maritime L. Strauss; 11, Faubourg Poissonnière— BORDEAUX: Henri Ferriers; 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



PRAÇA DO COMERCIO—LISBOA

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

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.^a Rivero, 8-10 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto Mcutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 945

S U M A R I O :

Página artística: Praça do Comércio, Lisboa. —
Resultados de Exploração da Companhia Interna-
cional de Coches-Camas em 1932. — A futura
Estação Central de Lisboa, pelo Eng.^o ARMANDO
FERREIRA. — O que todos devem saber. — Publi-
cações recebidas. — Caminho de Ferro do Porto
de Mormugão. — Propaganda Nacional. — Parte
Oficial. — Ha quarenta anos. — Uma história de
Herodoto, por ANTONIO FERREIRA MON-
TEIRO. — A «Gazeta» em Espanha. — Portugal
grande país de Turismo, pelo Dr. AUGUSTO
CUNHA. — Linhas estrangeiras. — Ecos & Co-
mentarios, por NICKLES. — Figuras do dia. —
Figuras do passado, pelo Dr. ARMELIM JUNIOR.
— Caminhos de Ferro de Lourenço Marques. —
As novas oficinas dos Caminhos de Ferro no Bar-
reiro. — Os nossos mortos. — Linhas portuguesas.
Sanatorios Ferroviarios. — Electrificação dos Ca-
minhos de Ferro Portugueses :— :— :

1933

ANO XLVI

1 DE NOVEMBRO

NUMERO 1101

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
ESPAÑA () ps. ⁸⁸ . . .	35.00
FRANÇA () fr. ⁰⁸ . . .	100
AFRICA () . . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atzados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 20158

DIRECÇÃO 2 7523

RESULTADOS DE EXPLORAÇÃO

DA

COMPANHIA INTERNACIONAL

DE

COCHES-CAMAS EM 1932

Os resultados brutos da exploração, que já tinham diminuído em 1931 em 18 por cento com relação a 1930, sofreram uma nova redução de 27 por cento em 1932, com relação a 1931.

Devido a uma enérgica compressão nas despesas realizadas de baixo de todos os aspectos, a cifra total destas que tinha diminuído em 1931 em 11 por cento com relação a 1930, sofreu uma nova redução de 20 por cento em 1932 com relação a 1931.

Demais, diversas Administrações de caminho de ferro, perante a crise existente, tem realizado diferentes modificações nas condições contratuais da exploração.

O numero de carruagens diárias diminuiu de 465.198 para 417.018, ou seja uma diminuição de mais de 10 por cento. De acordo com as Administrações dos caminhos de ferro, os serviços de carruagens-camas de 2.ª e 3.ª classe, tem sido inaugurados e desenvolvidos com exito. A admissão dos passageiros de 3.ª classe estendeu-se durante o exercicio á Austria, Holanda, Romenia e Jugo-Slavia. Desde 1 de Abril de 1933 tem sido postos em circulação entre Paris e Nice carruagens-camas que levam exclusivamente 3.ª classe. Todos os grandes expressos internacionais levam sem embargo, assentos de 2.ª classe. Esta medida se tem aplicado com exito no *Calais-Mediterraneo-Express* e no *Paris-Roma-Express*. Se tem dado uma grande amplitude ás carruagens-restaurants-bar, continuando a Companhia nos seus esforços com o fim de tornar acessiveis a uma nova clientela todas estas categorias de serviço.

Tem extendido a sua esfera de acção á Africa Central. Com motivo de novos convênios estabelecidos com os Caminhos de Ferro de Benguela e do Baixo Congo Katanga, explora serviços de restaurants e camas entre Lobito e Elizabethville, Porto Fraucani e Sakania, numa extensão total de uns 4.000 quilómetros.

O material da Companhia aumentou em 1932 em 54 novas unidades e pelo contrario foram retiradas da circulação 35 carruagens. Em 31 de Dezembro de 1932 tinha 2.278 unidades, que se descreminam da seguinte fórmula: 1.187 carruagens-camas, 713 carruagens-restaurants, 21 carruagens-salão, 186 carruagens Pullman e 171 fourgons; da totalidade se tem posto em serviço desde 1920, 1.135 veículos não havendo na actualidade nenhum pedido de construção pendente.

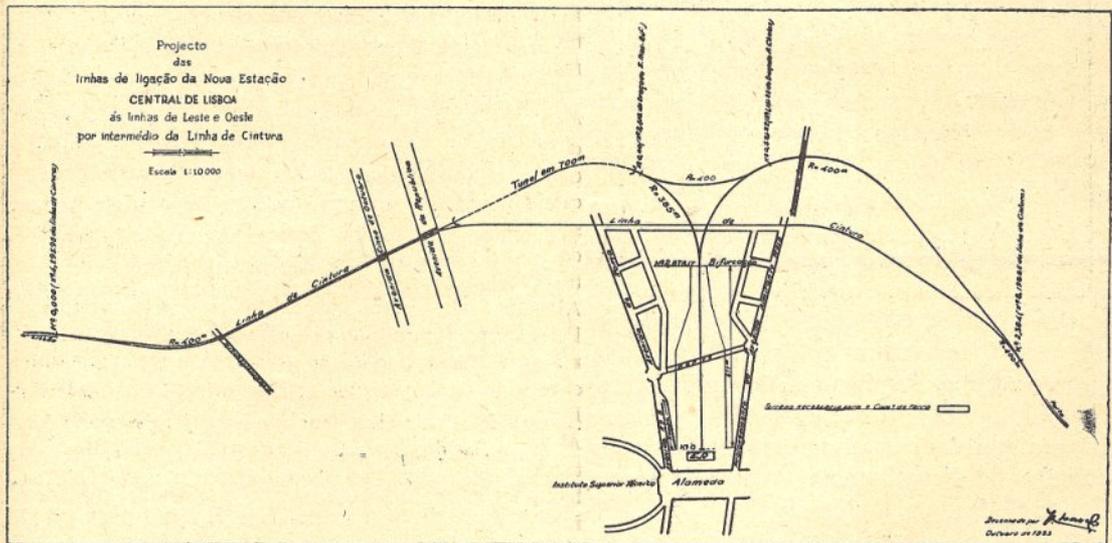
A FUTURA ESTAÇÃO CENTRAL DE LISBOA

P.º Eng.º ARMANDO FERREIRA

A CABAMOS de vêr — graças à amabilidade dum distinto engenheiro da Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro — o projecto da futura estação cen-

de Outubro e desaparecendo finalmente o inestético viaduto actualmente existente. Logo a seguir à Avenida da República, abandonar-se-ia o traçado actual, entrando a linha em túnel de 700 metros e curvo, para entrar normalmente à gare e edifício de passageiros. A ligação com a linha do Pôrto far-se-ia por uma curva siemétrica, que viria tomar a actual linha ao seu quilómetro 8,198,85. Uma concordância entre as duas curvas estabelecerá a ligação directa da linha do Norte para a estação de Campolide, sem entrar na Nova Central.

Ao darmos aos nossos leitores estes elementos temos em vista apenas interessá-los



tral de Lisboa, a que nos referimos já neste local há cêrca de 1 ano.

Situada nos terrenos que se encontram vagos ainda, entre o prolongamento da Avenida Almirante Reis, para além da Praça do Chile, e as novas avenidas que circundam os magestosos edifícios do Instituto Superior Técnico. A área necessária para a gare terrestre de Lisboa iria até à actual linha de cintura ficando assim com espaço suficiente para as necessidades mais urgentes de tráfego.

A actual linha de cintura seria rebaixada a partir do seu quilómetro 4,295, vindo a passar sob as avenidas da República e Cinco

num dos melhoramentos mais urgentes da nossa cidade. A supressão dessa viagem no túnel do Rocio, não tanto por se tratar de um túnel — quasi todas as capitais são servidas por túneis — mas pelas dificuldades do tráfego que traz, impõe-se a nova cidade de Lisboa, aquela cujos delineamentos tanto entusiasma os seus artistas e os seus admiradores. O acesso à parte baixa da cidade far-se-ia directamente, através a Avenida Almirante Reis; a Alameda, de largura considerável, em frente à nova estação conduz às avenidas António José de Almeida, prolongamento da

O QUE TODOS DEVEM SABER

VINHO NOVO

Já aqui o dissemos e vamos repeti-lo: — Não é permitida a saída das adegas nem a venda de vinhos novos antes do dia 1 de Dezembro, sob pena de pesada multa.

Só na região demarcada dos vinhos verdes é que é permitida a saída de vinho no dia 10 de Novembro.

NOTAS QUE VÃO RECOLHER

Pela administração do Banco de Portugal foi resolvido retirar da circulação, as notas de 100\$00 esc., effigie Diogo do Couto que até 31 de Dezembro podem ser recebidas em pagamento ou trocadas nas caixas da sede do Banco em Lisboa, na Filial do Porto e nas demais delegações daquele estabelecimento. Depois desta data só a sede as paga.

Deixam de ter curso legal, a partir de 31 de dezembro, e depois dessa data só são aceites na sede do Banco em Lisboa, as notas de 10\$00, effigies Marquez Sá da Bandeira e Eça de Queiroz; 5\$000 effigie D. Alvaro de Almada e 2\$50 effigie Mousinho da Silveira.

actual Miguel Bombarda, e à Avenida Duque de Ávila, dando assim rápida vazão aos passageiros que se destinam às avenidas novas e parte alta da cidade. Não longe também ficava a parte oriental da cidade, Xabregas, Caminho de Ferro, como fácil era o acesso à Penha de França, Graça etc.

O ponto escolhido foi pois inteligentemente estudado. Resta deitar mãos à empresa, aliando-se o desejo de trabalhar da C. P., à boa vontade da Câmara Municipal e, à ousadia do Ministério das Obras Publicas. E resta ir resolvendo o bico de obra de dar saída, livre, moderna, descongestionada à Avenida Almirante Reis, que continua engarrafada pelo mais vergonhoso dos dédalos de ruelas na parte central e mais populosa.

Quem tem coragem e forças para erguer uma cidade nova, higiênica, arejada, pode bem com três quarteirões infectos, sujos e esconsos. E, só assim, do Rossio ou Terreirão do Paço se pode atingir rapidamente a Gare do Norte, lá em cima, no topo da cidade.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

EL CONSULTOR FERROVIÁRIO

Com este título recebemos um importante volume editado pelo nosso brilhante colega de Madrid *Caminhos de Hierro*, e da autoria do seu director sr. Alfonso Imedio Diaz.

El Consultor Ferroviário é um volume de quinhentas páginas onde são inseridas nem mais nem menos que quatrocentas respostas a outras tantas consultas sobre matéria ferroviária, cêrca de mil instruções e sentenças do Supremo Tribunal e importantes questões relacionadas com o transporte ferroviário.

O autor abre a importante obra com algumas palavras da sua autoria, dizendo que o seu modesto trabalho não é para ensinar modernismos nos caminhos de ferro mas sim para oferecer, reunidos em fôrma fácil de consulta, alguns dos casos práticos e observações que teve ocasião de corrigir durante o tempo que se tem dedicado a esta especialidade.

Há realmente falta de elementos completos para resoluções práticas sem ser necessário recorrer á burocracia imperiosa que reina nos caminhos de ferro que a maior parte das vezes resolve os assumptos quando já não são necessários, mas *El Consultor Ferroviário*, é um livro útil aos ferroviários que se interessam pela sua especialidade e aos comerciantes que com facilidade desejam resolver qualquer problema de transporte, sem necessidade de aguardarem 15, 20 dias ou um mez para verem realizados qualquer aspiração.

Isto nos caminhos de ferro em Espanha.

O sr. Alfonso Imedio Diaz, que pertenceu á Exploração dos Caminhos de Ferro do Estado e que actualmente está ao serviço de Companhia de M. Z. A. é digno do nosso cartão de felicitações pelo seu valioso trabalho.

CAMINHO DE FERRO DO PORTO DE MORMUGÃO

Foi nomeado director fiscal do caminho de ferro do porto de Mormugão o engenheiro sr. Mariano de Sousa Pires.

PORTUGAL

GRANDE PAÍS

DE

TURISMO

O MARÃO

Pelo Dr. AUGUSTO CUNHA

TUDO o que um país que deseja viver pelo turismo deve possuir, Portugal possui.

Desde as extensas e pitorescas praias onde a vista se perde nos largos horizontes oceânicos, às mais floridas e verdejantes campinas, bosques e exuberâncias vegetais em que Portugal é um jardim, desde os prados extensos, às grandes altitudes, desde as suas costas batidas de sol, às neves etéreas das suas serras, pode satisfazer os mais variados apetites do turismo internacional.

E até nas suas altitudes, como nas suas praias, Portugal oferece a maior variedade de motivos, possuindo cada uma das suas serras a sua beleza própria, e não tendo assim, também sob esse aspecto, a monotonia dos horizontes sempre iguais de certos países, que quasi exclusivamente fizeram a sua fama turística com o espectáculo das suas neves eternas.

Nas serras portuguesas há de tudo e há principalmente a magnífica diversidade dos seus horizontes, porque as serras portuguesas parecem ter sido divinamente espalhadas de norte a sul, como naturais miradouros para que delas melhor se pudesse apreciar a beleza dos seus ajardinados campos, para que melhor se pudesse olhar o seu claro sol, para que de algumas se pudesse vêr mesmo até mais longe e prescrutar melhor a vastidão do mar.

E assim desde a serra da Estrêla, o maior e mais belo escadório para se dar uma vista de olhos sobre Portugal, desde essa maravilhosa serra que só agora começa a ser devidamente apreciada e aproveitada para os sports de inverno, até às mais distantes elevações que de norte a sul nos dão a mais bela e pitoresca galeria de quadros, o nosso país oferece, como em tudo as maiores riquezas naturais a que em grande parte, apenas falta o necessário reclame e propaganda para constituírem praticamente os valores, que de facto já são, sob o ponto de vista do turismo.

Para fazer turismo entre nós faltam apenas hotéis e propaganda. Os alicerces para esse grande edificio já nós os temos e dos melhores. Porque é justo pôr sempre em foco tudo o que possa concorrer para o desenvolvimento do turismo em Portugal, dizemos que apenas nos faltam mais hotéis, porque o principal, as estradas, as vias de comunicação estão feitas e constituem na verdade — para quem imparcialmente, desapaixonadamente apreciar o que se tem feito — uma obra verdadeiramente formidável, se recordarmos o lamentável panorama, que há poucos anos ainda, nesse ponto, Portugal nos oferecia.

É nessa grande obra que ainda se estão dando os últimos retoques, trazendo assim cada vez mais ao conhecimento de todos, as belezas que estavam inacessíveis aos nossos olhos, revelando verdadeiramente Portugal aos portugueses.

Assim o Marão em toda a sua beleza e magestade, torna-se para muitos uma verdadeira revelação, uma extraordinária galeria de quadros, que uma longa e perfeita linha de estradas está fazendo surgir aos nossos olhos maravilhados.

Dum perfeito traçado, extensa e larga, perfeitamente macadamizada, de elegantes curvas, em grande parte já bordada de fortes e aparatosos parapeitos de cimento armado essa linda estrada, dá a quem comodamente a percorre de automóvel umas horas de prazer visual incomparável, nas suas curvas caprichosas, nos seus precipícios, na beleza do seu denso pinhal que há poucos anos vem crescendo desde a profundidade dos seus ridentés vales, pelas suas onduladas encostas, dando-nos a impressão de que todos aqueles pinheiros ainda na adolescência, são batalhões de guerreiros destemidos duma nova geração cheia de seiva e de ideal, escalando de todos os lados a montanha, para nos vir saudar ao caminho.

E o espectáculo é sempre novo, a cada curva, a cada nova ascensão, quer se olhe em baixo, lá muito ao fundo uma casa branca e bem cuidada dum guarda florestal, quer se olhem os altos cumes, onde novas sensações nos esperam, quer se olhe para o lado do abismo o caminho percorrido, a fita branca de estrada que na outra encosta há pouco atravessámos e onde um outro carro que passou por nós, já nos parece agora um brinquedo de criança, deslizando sobre uma fita branca que alguém tivesse deixado cair sobre um tapete de verdura.

E sempre e sempre, como num filme, os aspectos, os quadros novos se sucedem, sem que a nossa retina se cance ou se fatigue, não dando tempo por vezes à nossa vista maravilhada de os percorrer, de os fixar, de os apreciar a todos.

Por toda a sua beleza que não se pode dizer, mas que só pode vêr-se, para se poder admirar, o Marão é mais um grande valor que surge para o turismo português.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ALEMANHA A Companhia Geral dos Caminhos de Ferro vai pôr em serviço potentes camions-plataforma, em que serão carregados os vagons de caminhos de ferro, afim de serem transportados às fábricas ou armazens, para que sejam carregados ou descarregados com mercadorias.

Com este novíssimo sistema será evitado o transbordo das mercadorias.

ARGENTINA Na Argentina existe grandes extensões de terreno onde é difícil de encontrar água de boa qualidade para o consumo das locomotivas, motivo por qual, a casa alemã Henschel tem estudado um tipo de um escassíssimo consumo em comparação com o das locomotivas correntes.

Esta locomotiva especial percorreu 900 quilómetros em dois dias e cinco horas sem ter necessidade de tomar água, apesar de rebocar um combóio de 945 toneladas de carga.

DINAMARCA Os caminhos de ferro do Estado, têm um déficit devido à escassez de tráfego de 14 linhas ou ramais secundários.

Um comité especial tem estudado a situação económica destas linhas e decidiu cessar a exploração em 5 delas, que somam 141 quilómetros, e nas restantes reduzir as despesas, para que sejam menos onerosas ao Estado.

Como se trata de linhas de interesse local, o seu tráfego tem sido arrebatado pelas carreiras de camionetes.

EST. UNIDOS Uma companhia férrea, em vista da concorrência que lhe fazem os automóveis, vai pôr em serviço neste ano um combóio ligeiro para o transporte de passageiros.

O combóio será composto de 3 carruagens construídas de aço e alumínio e pesarão juntas umas 80 toneladas. Serão movidas por motores de petróleo com velocidades máximas de 176 quilómetros por hora e no trajecto onde terão de circular, descontadas as paragens, farão uma velocidade média horária de 145 quilómetros.

O custo total deste combóio será de 7.000 contos.

FRANÇA A diminuição de tráfego, originado pela crise económica mundial, tem-se repercutido sensivelmente nos caminhos de ferro de França, como o demonstra a estatística que em relação com o ano de 1929, anterior à crise, as receitas brutas da exploração nas cinco grandes companhias diminuiu no ano último 23 por cento.

Isto se reflectiu em um déficit de 364 milhões de francos, situação que não acontecia desde o ano de 1920.

O coeficiente médio das grandes rêsdes é de 99 por cento, sendo provável que o ano corrente seja superior à unidade, como já o é o dos caminhos de ferro do Estado.

INGLATERRA Vão já quatro anos, quando se regulamentaram os transportes de automóveis em Inglaterra, que houve a necessidade de fazer excepção para a capital por as características especiais do seu tráfego.

Os transportes de Londres são controlados por uma comissão de sete membros que estuda a nacionalização daqueles.

O transporte de passageiros nesta grande cidade é realizado por 89 companhias com um capital de 2.800.000 contos. Estas empresas são: 5 de caminhos de ferro, 14 de carros eléctricos, 62 de taxis e 4 de autobus e 2 de diversos. Entre todas dispõem de 11.430 carros, 226 de estações, 75 garages, 56 depósitos e transportaram o ano passado 3.463 milhões de passageiros, sem contar os dos arredores.

O pessoal empregado neste serviço é de 71.900 agentes.

ITÁLIA Os caminhos de ferro do Estado Italiano têm actualmente electrificados mais de 2.000 quilómetros de linhas férreas, que cobrem um terço do tráfego total. O consumo de energia é de cerca de 390 milhões de kw., produzida por 24 centrais de uma potência instalada de 357.200 kw. Estas centrais pertencem ao Estado na proporção de um terço e as restantes a Sociedades privadas.

Além de estes 2.000 quilómetros também estão electrificados 730 quilómetros de caminho de ferro de via normal e 975 quilómetros de via estreita, que pertencem a Sociedades privadas.

Em 1932 estabeleceu-se um novo programa de electrificação completa das grandes linhas de Milão a Regio-Calabria, uma por Bolonha-Florença e outra por Genova-Pisa, e da linha de Turin-Milão-Trieste. Compreende também o prolongamento até Bolonha da secção electrificada da linha de Brenner e a electrificação de numerosas linhas de ramificação na Alta Itália e Itália Central. Em total devem electrificar-se 4.400 quilómetros de novas linhas, de forma que em poucos anos estejam electrificados 6.600 quilómetros, de linhas férreas; isto é, cerca de 40 % do conjunto da rede do Estado italiana.

Os resultados obtidos com a corrente contínua na linha de Napoles a Foggia decidiram o adoptar-se este sistema para a maior parte das novas electrificações, e em particular nas linhas Bolonha-Roma e Livornio-Roma-Venesa assim como em diferentes linhas derivadas que não liguem com outras linhas já electrificadas em trifásica e baixa tensão.

ECOS & COMENTARIOS



Por NICKLES

ABAIXO A GUERRA

NO próximo dia 11 completam 15 anos que nesse histórico wagon foi assinado o armistício que pôs termo indispensável a essa pavorosa guerra que tudo levou e tudo destruiu.

O, então, general Hindenburg encarregara Mathias Erzberger, mais tarde assassinado, de ir ao «front» negociar o armistício e às 10 horas de 6 de Novembro de 1918 recebeu em Berlim a confirmação da sua escolha e a credencial assinada pelo chanceler do Império de Kaiser.

Iniciaram-se as demarches, sucederam-se trinta e uma scenas diversas, coroaram-se de êxito as visitas e conferências com os generaes do E. M.

Em 10 à noite, às 8 horas, chegava a resposta de Hindenburg às conclusões do armistício e este solicitava atenuações. Seguiu-se uma última entrevista na presença do Marechal Foch e terminou a discussão às 5 horas e doze minutos de segunda-feira 11 às 5/20 foram assinados os dois exemplares. Foch foi o primeiro a assinar êsses documentos, seguindo-se o almirante Wymers.

Estava assinado o armistício.

Desfraldada essa bandeira branca da Paz, os clarins aguçavam umas notas suaves e tristes enquanto os defensores da França faziam transparecer no rosto uma certa coação motivada pelo toque de cessar fogo.

Um general alemão, comandante de algumas divisões que pouco mais tinham de tresentos homens, afirmava ainda a sua boa disposição para combate e a das suas tropas que esfomeadas e tristes, havia seis semanas se batiam sem descanso.

Passados êstes 15 anos estão os homens esquecidos dos tormentos porque passaram e fizeram passar os outros?

Esses políticos que pertendem alvoçar o mundo quem de novo lançar-nos na nova guerra?

Não será bom reflectir antes que as rajadas de metralha sejam substituídas por rajadas de gargalhadas?

INACREDITAVEL! . . .

POR várias vezes temos comentado o abuso de certas publicações officias na inserção de publicidade nas suas páginas.

O *Boletim Comercial* da Direcção Geral dos Negócios Comerciais do Ministerio dos Negócios Estrangeiros, portanto boletim official, insere oito páginas de annúncios. Agora aparece outro *Boletim de Administração Militar*, cuja redacção é na Escola Pratica de Administração Militar no Lumiar, portanto uma publicação official que insere tambem algumas páginas de publicidade.

Não é justo nem lógico que, quem da publicidade vive, encontre obstáculos nas casas que, quasi são obrigadas a dar publicidade ás publicações officias.

BATOTA E MAIS BATOTA

ASSISTI há dias na feira das Mercês à exploração indecente que os barraqueiros fazem aos papalvos que ali caem nos «comes e bebes».

Mas o pior é que entre essas numerosas barracas apparecem algumas de rifas e outras onde se joga a batota descar-

damente não falando aqueles formidáveis gatunos que nos combóios, pelo processo da «Vermelhinha», mostrando tres cortês de fato, comem quanto dinheirinho tenham aqueles sa- loies que andam com os olhos fechadinhos de todo.

Não se compreende como são permitidas essas barracas onde se joga autenticamente a batota, assim como se não compreende como êsses intrujões apparecem aos sabados no combóio de Oeste, extorquindo o dinheiro, por vários processos, entre êstes e de combinação com outros para jogar, sem que o revisor ou qualquer agente appareça e proceda conforme manda a lei.

PENA DE MORTE

NOTICIAVA certo jornal que havia sido posto em liberdade na América um desgraçado que estava preso ha dezasete anos — e condenado à morte sob a accusação de ter lançado sobre um cortejo em São Francisco da Califórnia.

Ao afim dos quinze anos não foi provada a accusação e por êsse motivo foi posto em liberdade, depois de uma revisão ao processo respectivo.

Da maneira que um órgão da Província do Norte, transcreve esta noticia dá-nos a impressão que existe pela sua redacção escrevinhadores desarranjados do capacete.

Se não vejamos o que diz a propósito do caso:

«Tomaz Nooney — acusado de bombista — fazia transparecer da sua figura austera um homem de merecimento, incapaz de um crime desta natureza».

Mais abaixo:

«Se não se provasse a sua inocência êle não teria sido restituído à liberdade, mas se a justiça o conservou tantos anos no degredo é porque alguma coisa de anormal havia em Tomaz!..»

Esta não lembra ao diabo do homensinho:

Ha gatos com sete foles
Ha um redactor bazaruco
Digam lá pelos modos
Se o homem não é maluco.

O BANDITISMO

EM Morbiliano foi um homem agredido e mordido por um dos assistentes de tal maneira que parece lhe foi amputada uma perna, morrendo mais tarde no meio das mais horrosas torturas, por motivo de um envenenamento geral. Mais tarde soube-se que o pobre homem fôra mordido por um individuo que julga ser enxertado em cão.

Em Karbin Mandchuria foi raptado por um grupo de bandidos um rapaz de 18 anos francês. Um mez ou mais os pais levaram para conseguir saber o paradeiro do desgraçado. O pai recebeu uma carta do próprio filho em que êste lhe pede que pague a quantia de 25.000 libras para ser restituído à familia sem o que será morto.

Antes de mandarem esta carta, os bandidos, que não se sabem se eram enxertados em cães danados, tinham metido dentro do envelope metade de uma das orelhas do seu prisioneiro.

O bandido que assina a carta declara que, se o dinheiro exigido não apparecer, dentro de curto praso o pobre rapaz terá que sofrer a barbaridade de lhe serem cortados os dedos dos pés e das mãos, após o que o matarão impreterivelmente.

ADEGAS DO VATICANO

NO próximo mez faz seis anos que se despejaram as adegas do Vaticano.

Grandes porções de garrafas de vinhos raros que ali se encontravam cobertas de poeira, foram enviadas para os hospitais e asilos de velhos e enfermos.

Os vinhos eram usados para fins medicinais, e o Papa Pio XI decretou que todo o vinho que daí em diante fosse oferecido ao Vaticano, tivesse igual fim. Assim está destinada a desaparecer uma das mais importantes adegas do mundo.

O pontífice, sendo milanez, auxiliava a sua digestão com um copo de vinho ás refeições, mas satisfaz-se com vinho de vindima ordinária. As bebidas de melhor qualidade, e em pequena porção, são servidas nas raras ocasiões em que há banquetes no Vaticano em honra de hospedes distintos, ou quando os parentes do Papa o visitam.

Os seus antecessores, Benedicto XV e Pio X, eram igualmente temperados. Leão XIII, apesar de ser sobrio, foi o último Papa que tentou cultivar vinha nas encostas das quintas do Vaticano. O resultado foi um vinho ácido que os seus corteãos por delicadeza declararam ser delicioso, mas que ninguém conseguiu provar sem fazer uma careta.

HISTORIA DO ANEL

DEIXAMOS passar proposadamente algum tempo para não alarmar mas não fomos capazes de descobrir este caso curioso que contava o «Diário de Notícias» na sua secção de publicidade.

ANEL

Á Senhora que o levou do toilette do Casino do Estoril, na quinta-feira 20, pede-se entrega-lo na Rua do Alecrim n.º 10 res-do-chão. Preveniu-se a Polécia.

A nossa arte policial não conseguiu ainda descobrir quem são os personagens desta cena do Casino.

E faz-nos falta para a coleção dos «dossiers».

BICHOS DE JORNAES

O Diário da Manhã, anunciava na sua primeira página o seguinte:

BRITO MACHADO

Segundo nos informam anda pela Amadora, intitulan-lo-se redactor d'este jornal, um intrujão chamado Brito Machado. Tal sujeito não exerce cá na casa, sequer. o lugar de moço de limpeza, pois nem para isso possui categoria moral.

Sabemos de quem se trata e avisamos os leitores que este Brito Machado, homem fraco de patilhas modernas, lábios escorridos e bigode à salmonete, é um dos muitos pardaes conhecidos que se metem pelos jornais a trabalhar em publicidade e quando nos apanham descuidados estamos burlados dos pés à cabeça.

Temos por cá nomes que aparelhamos muito bem com este cavalheiro de indústriã, que aqui deixou rasto.

A FECHAR

NUMA diligência das que no Arizona fazem carreira, o cocheiro, notando que os cavalos a muito custo subiam a íngreme ladeira, apeou-se e caminhava ao lado dos animais.

Em dado momento, quando a ladeira se tornou mais difficil de subir, o homenzinho começou, com frequência, a abrir a portinhola da carruagem para imediatamente a fechar com estroendo razoável.

Os passageiros, positivamente incomodados com a violência do fechar da portinhola deliberaram interrogar o autor de tão estranha como maçadora invenção...

— É para iludir as bestas, meus senhores... Todas as vezes que ouvem o barulho da portinhola supõem que é um passageiro a menos e que a carruagem vai mais leve...

FIGURAS DO DIA

AUGUSTO D'ESAGUY



FOI condecorado com o Oficialato da Ordem Militar de S. Tiago da Espada, sob proposta do Sr. Ministro da Instrucção Pública, o Sr. Dr. Augusto d'Esaguy, médico e publicista ilustre, cuja obra científica e literária o nosso país conhece e admira. Desde muito novo, Augusto d'Esaguy tem dedicado a sua actividade aos Estudos de História da Medicina Portuguesa, estudos que tornaram o seu nome intimo dos investigadôres portugueses e estrangeiros. Desde muito novo, tambem, o nosso prezado colaborador,

tem dedicado a sua atenção à critica e à literatura, sendo notáveis alguns dos seus ensaios literários, ensaios que nos denunciam uma acertada vizão, um vasto poder de analyse e uma nítida compreensão do momento literário que atravessamos, isto é, do clima e do panorama da literatura contemporânea.



É difficil apresentar o Sr. Dr. Augusto d'Esaguy aos leitores da nossa *Revista*, em um estudo breve, limitado a uma columna, espaço que neste instante dispomos. A complexa sensibilidade d'este raro trabalhador das ciências e das letras, tem merecido dos mais notáveis trabalhadores estrangeiros as mais elogiosas referências, os elogios mais rasgados, palavras de inteira justiça, algumas das quais nós temos reproduzido nesta *Gazeta*. Augusto d'Esaguy é alguém dentro da sua geração, e da sua obra metódica e científica, o país, muito tem a esperar. Felicitando o nosso prezado colaborador, felicitamos o governo, que tão justamente premiou o trabalho e o valor d'este sábio trabalhador da História da Medicina Portuguesa.

PROPAGANDA NACIONAL

O Estado-Novo (nestas palavras se consubstancia a transformação do regime político português) não é na vida nacional um daqueles acontecimentos que nos habituamos a presenciar, em que se mudavam os homens e se mantinham os processos, sempre com o pretexto de que havia razões para substituir o que estava pelo que continuaria a ser tão mau ou pior, na marcha do progresso indefinido... para o caos social.

Não foi a revolução dos esfaimados ou dos iluminados que querem o progresso social através do nivelamento das desigualdades da condição humana, nem foi a revolução dos que queriam conservar as suas posições adquiridas, perante a iminência de serem desapossados delas.

O Estado-Novo foi o produto das virtudes ancestrais da raça, reagindo contra o que na vida nacional se havia introduzido de elementos exóticos, de fermentos de dissolução contidos nas doutrinas importadas do estrangeiro, como se pudessem viver em diferentes climas, em diferentes latitudes, as mesmas plantas e os mesmos costumes.

Foi muito mais longe do que uma simples reacção contra os desmandos da ordem política e da ordem administrativa, porque foi a reacção contra as consequências dos desmandos da ordem moral, que queriam destruir os fundamentos da vida social.

Fez-se êsse milagre, como outrora o de Ourique, o de Aljubarrota e o da Independência, porque apesar da acção corrosiva do veneno que se instilara nas almas, havia ainda as energias e a fé que move montanhas.

Êste bom povo português, que não se revolta por ser frugal e por não ter exigências, é o obreiro desconhecido da grandeza da Pátria.

Após um longo período de decadência, êle começa a sentir que alguma cousa de novo se passa, que o seu Portugal vilipendiado e menosprezado por culpa de maus portugueses volta a ter a consciência dos seus destinos, a marcar a posição gloriosa que já teve.

O que se passou? É que contra a pulverização da vontade nacional resultante de um Estado de direito, voltou-se ao conceito puramente humano de serem os homens governados pelo Estado e não o Estado governado pelas multidões.

«Nós temos uma doutrina e somos uma força» disse o Dr. Oliveira Salazar.

A doutrina é a do Estado-Novo; a força é êsse poder que vem do consenso do povo.

Andam, porém, lobos no povoado. É preciso exterminá-los.

Não se advogam os meios violentos que noutros países se põem em prática.

Aqui, preferiu-se criar-se-lhes o vácuo.

É essa uma das funções do Secretariado da Propaganda Nacional, que o govêrno do Dr. Salazar criou, para que não continuasse a ficar despercebida a obra grandiosa dos últimos anos, realizada contra toda a série de obstáculos, contra todas as oposições desleais de portugueses que não querem o bem da sua Pátria e que levam a sua indignidade ao ponto de fazerem no estrangeiro a mais ignóbil campanha contra a sua terra.

Propaganda nacional, é a que mostra aos portugueses o que há feito e se vai fazer no campo administrativo e económico, no campo político e social.

Propaganda nacional, é a que no estrangeiro destroi as apreciações injustas, as críticas tendenciosas, os juízos errados.

Tudo isto justifica sobejamente a criação dêste organismo do Estado que é «um instrumento de govêrno e não de govêrno», como bem definiu o Dr. Oliveira Salazar.

Que assim é, mostra-o o acontecimento nacional que foi o acto da inauguração oficial da séde do Secretariado da Propaganda Nacional, e que o prestigioso Chefe do Govêrno assistiu e em que proferiu uma das suas lições magistrais.

Foi escolhido para dirigir êste organismo o distinto jornalista, António Ferro, que marcou há muito tempo a sua posição na imprensa portuguesa.

Fez-se rodear de colaboradores que são uma garantia do êxito do empreendimento.

São êles os jornalistas António Eça de Queiroz, que não tem só a tradição do nome glorioso que usa, porque é também um brilhante e vigoroso escritor, e Artur Maciel que em muitos trabalhos jornalísticos conquistou uma situação de destaque, salientando-se a sua acção como crítico de teatro.

Os dois chefes de serviços do Secretariado da Propaganda Nacional são, além disso, dois esforçados paladinos da obra da Ditadura e obreiros do Estado-Novo, nacionalistas de sempre, a que não falta uma elevada formação mental e cultural.

Isto é uma certeza de que a acção do govêrno do Estado-Novo redobrará de efeitos, porque, a par das realizações, encontrará no povo um estado de espírito que compreenda o sentido das reformas e terá, portanto, um campo ubérrimo para a sua aplicação.

Felicitemos efusivamente os nossos camaradas António Ferro, Eça de Queiroz e Artur Maciel e auguramos-lhes o grande êxito da sua espinhosa e delicada missão.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO PELA
COMISSÃO DE CENSURA

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

Ministério da Justiça

Portaria n.º 7:695

Estabelece o modelo para usar desde 1 de Julho de 1933, em que devem ser organizadas as relações de emolumentos judiciais a que se refere o artigo 168.º do decreto-lei n.º 22:780.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações

Decreto-lei n.º 23:135

Assegura a substituição, nos seus impedimentos dos presidentes das comissões executivas das juntas autonomas dos portos.

Decreto-lei n.º 23:136

Extingue o Conselho da Administração Geral dos Correios e Telegrafos.

Decreto-lei n.º 23:137

Determina que, até ser publicada a reorganização dos serviços dos correios e telegrafos, sejam criados dois lugares de administradores adjuntos de livre nomeação do Governo e regula as suas atribuições. — Extingue o lugar de secretario do administrador geral, criado pelo decreto n.º 18:543.

Decreto-lei n.º 23:138

Modifica algumas disposições da organização dos serviços da Administração Geral dos Correios e Telegrafos.

Ministério das Finanças

Decreto-lei n.º 23:067

Deminue o imposto do selo nas letras aceites, a prazo não superior a cento e vinte dias, por estabelecimentos bancários associados ou representados nas respectivas camaras de compensação.

Presidência do Conselho

Decreto-lei n.º 23:084

Rescinde o contrato celebrado entre o Governo e a Companhia Portuguesa de Aviação e a Sociedade Portuguesa de Estudos e Linhas Aéreas, Limitada, para a concessão da exploração de linhas aéreas nacionais e internacionais.

Ministério dos Negócios Estrangeiros

Decreto-lei n.º 23:091

Autoriza a companhia The Central Africa Railway, com sede em Londres, a emitir obrigações, do juro de 5 por cento, até á importancia de £ 1.700.000, destinada á construção de uma ponte sobre o rio Zambeze.

Ministério do Interior

Decreto-lei n.º 23:163

Autoriza o ministro do Interior a destacar dos serviços de emigração para a secção internacional da policia de vigilância e defesa do Estado o pessoal que julgar dispensavel naqueles e indispensavel nesta.

HA QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Novembro de 1893

Iluminação electrica da estação Central de Lisboa

Está aberto concurso para o fornecimento e installação das machinas e apparatus de illuminação electrica para esta estação.

As principaes condições d'este concurso, são em resumo, as seguintes:

O arrematante fica obrigado a fornecer e installar todo o material necessario para a installação da luz electrica, sendo:

Installação na estação, 1 machina a vapor de força de 50 cavallos, sys.ema Wolf Compound;

1 Dynamo de 200 amperes por 110 volts, sendo este de corrente continua;

1 Quadro com os seguintes apparatus; 1 rheostato regulador para o dynamo, 12 rheostatos com corta-circuitos para as lâmpadas d'arco, 12 indicadores de marcha para as mesmas, 12 commutadores com corta-circuitos idem, 1 commutador para 200 amperes, 1 Amperemetro idem, 1 voltmetro de 120 volts, 2 corta-circuitos para 55 amperes e 2 commutadores para idem.

10 Lampadas d'arco de 12 amperes por 50 volts ligados em série de dois.

14 Lampadas d'arco de 8 amperes idem, idem.

60 Lampadas d'incandescencia de 0,55 d'amperes por 100 volts ou 16 velas.

Installação no tunnel, 1 machina de 4 cavallos, 1 dynamo de 50 amperes por 110 volts, sendo este de corrente continua, 1 commutador para 50 amperes, 1 rheostato para o dynamo, 2 corta-circuitos de 50 amperes, 4 corta-circuitos de 6 a 8 amperes com commutadores.

50 Lampadas d'incandescencia de 16 velas. Quatro d'estas lampadas devem ser alimentadas de dia pelo dynamo do tunnel e de noite pelo da estação. As 26 restantes devem ser alimentadas de noite pelo dynamo da estação e de dia pelo do tunnel.

Nos preços estão comprehendidas todas as despesas de transporte, carga ou descarga até ao local do emprego, de todo o material, machinas ferramentas, utensilios, etc., bem como os gastos de operações de despacho e o pagamento dos direitos e quaesquer outras despesas d'Alfandega. Os typos e qualidades dos apparatus electricos serão dos mais aperfeiçoados e a sua disposição e fornecimento os mais perfectos e completos.

A companhia, por sua parte, obriga-se para com o arrematante ao seguinte:

1.º A construir, por sua conta, os massiços de fundação das machinas motrizes e electricas conforme as plantas que, pelo arrematante, lhe forem fornecidas.

2.º A facilitar ao arrematante todos os apparatus e utensilios de que poder dispor para a installação da luz.

Os pagamentos serão feitos em Lisboa, na na caixa da Companhia.

1.º — 50 % da importancia total, logo que seja feita a experiencia e se reconheça estar a installação em boas condições, com a deducção de 10 % de garantia.

2.º — 50 % depois da recepção provisoria, a qual será feita tres mezes depois da luz funcionar, sem interrupção e regularmente, durante tres mezes, com a deducção de 10 % de garantia.

Os trabalhos deverão estar concluidos no prazo de 5 mezes a contar da data da assignatura do contracto.

UMA HISTÓRIA

DE

HERODOTO

Por ANTONIO FERREIRA MONTEIRO



SOLON partiu de Atenas um dia, resolvido a viajar durante dez anos, curioso de observar as usanças e costumes das diferentes nações, e também «para não ser obrigado a derogar alguma das leis que havia estabelecido; porque os atenienses não tinham poder para isso, comprometendo-se a respeitar durante dez anos a legislação que lhes dera.»

Depois de ter visitado o Egito, foi a Sardes, á côrte de Creso, rei da Lidia, «que o recebeu com toda a distinção e o alojou no seu palácio.» Três dias depois da sua chegada, quis o rei mostrar a Solon os tesouros fabulosos que possuía e, depois de lhos ter feito examinar, perguntou-lhe: Desejava saber qual o homem mais feliz que até hoje encontraste?»

Creso fez esta pergunta, porque se julgava, pelas suas imensas riquezas, o mais feliz de todos os homens. Mas Solon, sem o lisongear nem lhe ocultar a verdade, respondeu que o homem mais feliz que tinha conhecido fôra Telo, de Atenas. Creso, espantado da resposta, quis saber a razão.

— Porque, além de viver numa cidade florescente, teve filhos belos e virtuosos, e cada um deles lhe deu netos, que todos lhe sobreviveram; e depois de ter gozado duma fortuna considerável, relativamente ao nosso país, terminou os seus dias pela morte mais brilhante, num combate dos atenienses contra os vizinhos habitantes de Elmois. Os atenienses perpetuaram a sua memória, erigindo-lhe, á custa do tesouro público, um monumento no próprio lugar onde tinha caído morto, e tributaram-lhe grandes honras.

Estas palavras excitaram em Creso o desejo de saber qual era, depois de Telo, o homem que Creso considerava mais feliz, «pois não duvidava que o segundo lugar lhe pertencesse.»

— Chobis e Biton, respondeu Solon, que viveram em Argos, numa abastança honesta, foram corajosos, e ambos alcançaram prémios pelos seus triunfos nos jogos públicos...

— Ateniense, replicou Creso, encolorisado, fa-

zes assim tão pouco caso da minha felicidade que me julgas indigno de ser comparado aos simples particulares?»

— Ó Creso, contestou Solon, tu possues certamente riquezas consideráveis, e reinas sobre um povo numeroso; mas eu não posso responder á tua pergunta antes de saber o fim dos teus dias. Nada mais comum do que a desgraça na opolencia e o contentamento na mediania. O homem não é senão vicissitude. Um rico poderoso, mas infeliz, não tem mais que duas vantagens sobre o pobre que é feliz. O rico está mais em estado de contentar os seus desejos e de suportar grandes perdas; mas ao outro, a sua felicidade põe-no a coberto duns e doutros, pelo que se avanta ao rico. Não ha homem que se baste a si mesmo. Se possue algumas condições de felicidade, outras lhe faltam. Aquele que reúne o maior numero, e as conserva até ao fim dos seus dias, esse, Creso, merece na minha opinião, ser chamado feliz.

«Assim falou Solon. A sua linguagem não foi nada agradável a Creso, que se despediu dele sem lhe testemunhar a menor estima. Tinha como insensato um homem que, sem atender aos bens presentes, queria que em tudo se considerasse o fim.»

Ainda que experimentado em seguida por diversos desgostos, só muito mais tarde, quando os persas conquistaram Sardes e fizeram Creso prisioneiro, e quando Ciro, rei da Persia, o mandou subir, carregado de algemas, a uma alta pira, a fim de ser queimado e oferecido em holocausto aos deuses, só então Creso, recordando as palavras de Solon, reconheceu que «não havia sido sem permissão dos deuses que o sábio as tinha proferido.» A este pensamento, voltando a si mesmo, saíu por um suspiro profundo do longo silencio que tinha guardado, e pronunciou três vezes o nome de Solon. Ciro admirado deste nome, mandou-lhe perguntar quem era esse que invocava. Obrigado a responder, Creso disse:

— É um homem cujos conselhos eu mais desejava aos reis do que grandes riquezas.

Desta maneira, embora mais longamente e com maior cópia de pormenores, me contou Herodoto, venerando e delicioso narrador de grandes acontecimentos passados, que ele «quis preservar do esquecimento,» esta saborosa história, que prendeu a minha atenção e me teve distraído uns bons momentos.

Se fui até á Grecia antiga procurar a companhia do amavel narrador, foi porque o tempo e a soledade me pesavam, e para evitar de ir ao encontro dalgum compatriota exaltado e tão zeloso do bem publico que, por certo não me pouparia aos seus graves e biliosos comentários ácerca da marcha da governação, da vida privada do visinho, ou da sua junta de freguesia.

IMPRENSA A "GAZETA"

"BOLETIM DE ADMINISTRAÇÃO MILITAR"

Colaborado pelos srs. Major Costa Júnior, Alferes Varela Soares, Major Eduardo Menezes, Alferes Prazeres e Tenente Albino Soure, acaba de sair o primeiro número do "Boletim de Administração Militar".

É uma publicação que sairá uma vez por mês, em papel regular, e de interesse para os Serviços de Administração Militar.

Como noutra lugar nos referimos achamos extraordinário a publicidade numa Revista Oficial.

"JORNAL DO COMÉRCIO E DAS COLÓNIAS"

Completo no dia 17 do mez findo 80 anos de existência o nosso presado colega "O Jornal do Comércio e das Colónias" — o mais antigo dos diários que se publicam em Lisboa, e que durante longos anos foi dirigido por Alberto Bessa.

Ao "Jornal do Comércio e das Colónias" apresentamos o nosso cartão de felicitações.

"DIARIO DE COIMBRA"

Superiormente antorizado, reapareceu o nosso prezado colega *Diario de Coimbra*, que se encontrava suspenso há um mez.

É com satisfação que damos esta noticia felicitando os nossos colegas do importante diário de Coimbra.

Segui, neste caso, a avisada opinião de Sarastruza: «antes vos aconselho a fuga do proximo e o amor ao remoto.» Sim, judicioso preceito. Fugir ao proximo, quantas vezes é virtude! Mórmente quando nos sentimos inclinados á malidencencia, uma das formas mais notaveis do amor de muita gente pelo proximo, e que significa, talvez, falta de imaginação, pequenez de espirito... em sumo, incapacidade para se interessar pelo remoto.

Podia realizar o meu proposito, viajando no espaço ou no tempo. O espaço foi a minha primeira tentação. Mas, como era dispendioso e um tanto incomodo, resignei-me a viajar no tempo, sem utilizar no entanto a célebre maquina encahlhada do Sr. Wills.

Para o passado? Para o futuro?

Para o futuro, seria demasiado incerto, nublado e vago... Que fosse então para o passado! Ha sempre muitas coisas em que ele e o futuro se parecem...

Ora que melhor guia e mais amavel companheiro para o remoto passado, do que o velho Herodoto eternamente jovem?

EM ESPANHA

A MUDANÇA

DAS INSTALAÇÕES FERROVIÁRIAS NAS GRANDES CIDADES

SEGUNDO uma informação dos jornaes de Madrid, publicámos o projecto de lei que o Ministro das Obras Públicas apresentou no Parlamento sôbre o têmea que serve, de título a estas linhas, o qual foi aprovado com algumas modificações.

Art.º 1.º — O Ministro das Obras Públicas poderá dispôr a mudança das instalações ferroviárias de qualquer classe dentro das grandes cidades, se o lugar que as mesmas occupam prejudicarem as possibilidades de desenvolvimento urbanístico, dos serviços de Portos ou outros de carácter público.

"Para levar a efeito a mudança de local de uma instalação, se instruirá em primeiro lugar um relatório em que se acredite a razão ou razões em que se fundamenta a mudança projectada e os benefícios que da dita mudança provenham; se acompanhe o projecto e o orçamento da nova instalação e se oiça a Companhia Ferroviária de que se trata, as corporações ou entidades públicas interessadas e o Conselho Superior de Caminhos de Ferro ou organismos que façam as suas vezes."

Art.º 3.º — Os terrenos vagos como consequência das mudanças assim dispostas nas instalações ferroviárias não poderão ser objecto de *"reversão"* a favor dos proprietários a quem foram expropriados ou dos seus herdeiros, conforme o disposto no art.º 43.º da lei de Expropriações forçosas de 10 de Janeiro de 1879 modificado por data de 24 de Julho de 1918, mantendo-se a declaração de utilidade pública para o novo destino dêsses terrenos como determina o art.º 2.º desta lei.

Art.º 4.º — O Estado não pagará os terrenos vagos por quantias superiores ás já pagas pelas Companhias quando tomaram posse dêles.

A importância assim ajustada se reduzirá a parte arbitrada pelo Estado para ampliação e melhoria das linhas férreas, quando se trate de Emprêsas em consórcio com o Estado, e igualmente fará idêntica deducção, com respeito ao importe das instalações que sejam destruidas ou anuladas. Se a modificação das instalações affectar a Companhia fóra do regimen de consórcio, o Ministro das Obras Públicas estipulará com elas os oportunos convênios a base do disposto em este artigo.

FIGURAS DO PASSADO

VII

DR. JOÃO TEIXEIRA SOARES DE SOUSA

Pe'lo Dr. ARMELIM JUNIOR

Reiteradas vêses tenho pela palavra, oral ou escrita, aventádo e propugnádo o conceito de que os Açôres, essas nove formosíssimas pérolas do Arquipélago, — atentas a sua ária e a sua população, e relativamente, — têm dádo e gerádo, para a fama e para a glória, maior número de homens e mulheres ilustres e de renome, que todo o Continente de Portugal; e, todavia, é geral e profundamente ignorádo entre nós, — até mesmo por intellectuais, até mesmo por açorianos cultos — que são *ilhæus*, açorianos, tantos nomes laureádos nas sciências, nas artes e nas indústrias; nos três nobilíssimos sacerdócius do Padre, do Advogado e do Médico; no Exercito e na Armáda, na Judicatura, na Magistratura Administrativa e do Ministério Público; no Magistério primário, secundário e superior; no Parlamento e na Imprensa; Estadistas, Ministros, Alto Cléro; Funcionalismo público, etc.

Como já escrevi algures, é «incontrastavelmente util e necessária» esta propaganda em todas as fontes de publicidade.

«Util, por esclarecedôra e instructiva, e, sobretudo», como incentivo e estímulo nóbre para os nóvos.

«Necessária para restabelecer a verdade, ilustrar a opinião, e deferir aos Açôres a justa glória que lhe compéte».

Depois ha que ratificar dádos, rectificar dádas, formular justas e preciosas reivindicações; evidenciar que certas personalidades são, especialmente, glórias dos Açôres, sem contudo deixárem de sêr, geralmente, lídimas glórias de toda a Pátria portugúesa; — profligar êrros e mentiras, insídias e calúnias, injustiças e iniquidades; e restaurar a verdade e a virtude, a justiça e o bem.

* * *

Tratarei hoje aqui de um dos mais ilustres filhos da minha terra, uma das mais puras glórias dos Açôres, um verdadeiro Homem de sciência e consciência; um sábio e um santo.

O homem ilustre, o jorgense precláro, — pela sua nóbre estirpe, como pela sua alta intelligencia, vasto sabêr e nobilíssimo character — o Dr. João Teixeira Soares de Sousa, a cuja memória venho prestar este culto, era um verdadeiro *benedictino*, não sómente pela sua admiravel paciência, as suas vastas e profundas escavações históricas, que fizéram disêr a outro açorianista ilustre, poeta inspirado e prosador exímio, o meu sempre saudoso e querido *Ernesto Rebelo*, faialense eminentíssimo, que o Dr. João Teixeira era «um dos homens que mais profiadamente estudou

tudo que dizia respeito á sua patria»; referindo-se aos «importantes documentos relativos ao Arquipélago açoriano», deixados por «este ilustre homem de letras (*Notas Açorianas*, insertas no *Arquivo dos Açôres*, vol. 7, pag. 183); senão tambem pela afinçada concentração do seu alto espirito, pelo seu voluntário isolamento, no meio do bulfício do mundo, pela extrema soledade do seu lar, que era um verdadeiro ermiterio, que a bem poucos foi dado penetrar.

Daí o manter-se sempre fóra, e muito superior a soalheiros, a intrigas e enrédos, a maledicencias e detracções, a menoscádos e invejas, a mordacidades e dicitérios; absorvido todo por completo nos seus estudos históricos, scientificos e literários.

Daí a sua aparente fria e imperturbavel serenidade, as suas poucas, mas sempre conceituosas palavras, os seus gestos tão sóbrios e medidos, e a sua notavel circumspecção. Parecia que o seu intimo lema era o *multum in paucis* dos romanos.

* * *

O Dr. João Teixeira Soares de Sousa nasceu no palacete dos Terreiros, freguesia das Manádas, Ilha de S. Jorge, onde veraneavam seus paes, os srs. Miguel Teixeira Soares de Sousa e D. Maria Angélica Soares de Albergaria, no dia 12 de Setembro de 1827, e não a 2 de Setembro, como afirma o sr. Ernesto do Canto, a pag. 9 do vol. 4.º do citado *Arquivo dos Açôres*.

Após os seus primeiros estudos na Vila das Vêlas, capital da Ilha de S. Jorge, e em Angra do Heroismo, capital da Ilha Terceira, e uma visita de recreio e estudo á Ilha de S. Miguel, foi a matricular-se, em Outubro de 1849 nas Faculdades de Matémática e de Filosofia, na Universidade de Coimbra, tomando o grau de bacharel, em ambas, em 1853 e formando-se, na segunda em 1854.

Frequentou ainda, durante o quarto ano, 1852-1853, o primeiro ano de Medicina, que abandonou, por lhe repugnar, invencivelmente, a vista de cadáveres.

Após a sua formatura, entregou-se inteiramente aos seus predillectos estudos eruditos, de invesigação histórica e literária, como seu ilustre tio, João Soares d'Albergaria de Sousa, de quem, oportunamente, falarei.

o Ambos viveram para a glória das letras.

A ambos, pois, se adequá e applica o alto e judicioso conceito do primeiro, a propósito dos Corrêas de Mello, da Ilha de S. Jorge:

— «Os individuos e as famílias, que vivem para a glória, não perecem, são imorredouros.»

Ernesto Rebelo, nas supra citadas interessantes e eruditas «*Notas Açorianas*», consigna este exacto e justo conceito: — «São Jorge foi sempre uma ilha que tem contado pessoas muito dadas ao estudo, e algumas até bastante notávets. O Dr. João Teixeira Soares, por exemplo, que é homem muito instruído».

O distincto e espirituoso prosador, já falecido, general Henrique das Neves, nos seus apreciáveis

«Esbocetos Individuais», 2.^a série das *Individualidades*, 1.^o vol. 1911, escreve a pag. 75: — «Quer pela observação e estudo, quer pela isenção e honradês de caracter, e até pelas originalidades, que tanto singularizavam a sua individualidade moral, foi em tudo um homem característico, util, destacando-se distinctamente com um simpatico relêvo da banalidade estéril e inutil».

O eminente açorianista, escritor distincto e eruditissimo, Dr. Ernesto do Canto, no seu citádo *Arquivo dos Açores*, no notavel artigo, de pag. 7 a 10 do vol. 4, que consagra «A' memoria do Dr. João Teixeira Soares de Sousa, erudito jorgense, benemérito açoriano, que, por suas virtudes, sciencia e caracter, honrou o nome português», escreve a pag. 7: — «A individualidade do ilustre jorgense foi um complexo de qualidades de subido valor e de aptidões variadas.

«Dotado de um talento pouco vulgar, memória felicissima, de muita agudêsa de compreensão, os seus recursos eram excepcionais quando se propunha resolver qualquer problema histórico. De indole investigadora, jámais perdia a ocasião de saciar a sua inacta curiosidade, tendo, além disso, a rãra faculdade de nunca mais esquecer aquilo, que uma vês ouvira ou lera, por mais insignificante que parecesse.

«A memória por si só prejudica as outras faculdades humanas; mas, por detraz delas, comunica-lhe importancia real e brilho extraordinario. E' como um espelho, que antepôsto aos objectos os oculta, mas que por detraz deles os reflecte e ilumina.

«Assim, na organização do Dr. João Teixeira Soares, servia esta para realçar as outras faculdades mentais.»

A seguir, de pag. 10 a 31 insêre, o Dr. Ernesto do Canto, «Extráctos da correspondencia do Dr. João Teixeira Soares de Sousa,» trocada com ele desde 5 de Setembro de 1874 até 15 de Janeiro de 1882, datas da primeira e ultima das 37 cartas aí extractadas, «a fim de que nas paginas do *Arquivo* fiquem perpétuadas algumas phrases e pensamentos do erudito jorgense, e o publico melhor conheça a natureza dos seus estudos, a actividade do seu engenho e generosos planos de ser util.»

CAMINHOS DE FERRO

DE

LOURENÇO MARQUES

A Direcção dos Portos e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques acaba de editar um folheto, de 32 páginas, em papel cuchê. Insere bastantes gravuras e uma desenvolvida descripção do que vale Lourenço Marques e o seu districto; e sôbre caminhos de ferro diz:

«Os Caminhos de Ferro são também uma das coisas mais importantes que existem em toda a África, tendo só o magestoso edificio da sua estação custado 50.000 libras. Possuem 4 linhas: a de Ressano Garcia, para Johannesburg, com 88 quilómetros; a de Goba, para a Swazilândia, com 69 quilómetros; a de Xinavane, pelo Incomati, com 142 quilómetros, e ainda a de Marracuene, estando presentemente a trabalhar-se no prolongamento da linha de Xinavane até Inhambane, pelo Chai-Chai. A linha de Ressano Garcia liga com toda a rêde ferroviária da África do Sul, havendo para êsse efeito acordos entre os C. F. L. M. e a South African Railways.

O número de locomotivas em serviço é de 52, sendo 22 de grande potência e das melhores que existem; 21 de potência média e mais 9 de pequena potência. Além destas locomotivas vão ser adquiridas mais 10 de grande potência, sendo 6 «Micado» e 4 «Atlantics». A Direcção vai também construir um novo edificio para as oficinas, e um grande bairro para os seus operários, cujas obras importarão, respectivamente, em 150.000 e 200.000 libras.

Pelos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques transitaram em 1927, 494.479 toneladas de mercadorias, que renderam 297.427 libras e mais 771.916 toneladas de carvão, cujo rendimento foi de 74.722 libras, além de 13.164 passageiros de 1.^a classe, 72.036 de 2.^a, e 250.749 de 3.^a, que renderam um total de 60.314 libras.»

AS NOVAS OFICINAS DOS CAMINHOS DE FERRO NO BARREIRO

Uma comissão do Barreiro composta pelos srs. Bento da Silva Fernandes, presidente, Julio Caetano Verissimo e Antonio da Assunção Palhas, vogais da Camara Municipal; dr. Luiz Antonio dos Santos, Manuel Preto Chagas, Domingos dos Santos Marujo, e Joaquim José Fernandes, da Associação Commercial, acompanhada pelo sr. dr. Mario Esteves, governador civil de Setubal, foi ha dias ao Palacio de Belem, convidar o sr. Presidente da Republica para visitar aquela vila no proximo dia 5 do corrente, a fim de inaugurar varios melhoramentos e assistir ao lançamento da primeira pedra das novas oficinas dos Caminhos de Ferro do Sul.

O sr. general Carmona aceceu gentilmente ao convite.

Segundo informações, acompanhando o Chefe do Estado vão os srs. presidente do Ministério e outros ministros.

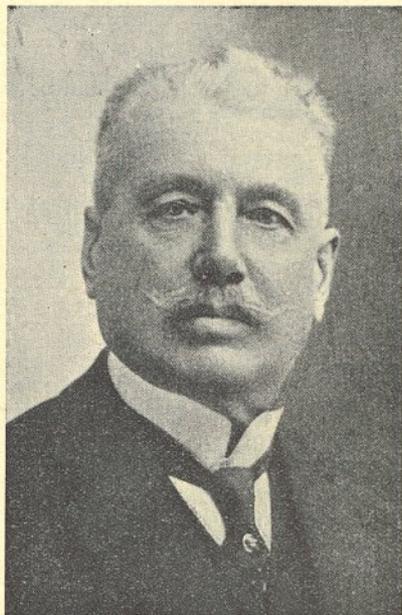
A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses condecora nesse dia alguns dos seus inspectores, contra-mestres e operarios, sendo essas comendas impostas pelo sr. general Carmona.

Os nossos mortos

MR. HIPPOLYTE MOUNIER

Pelo ultimo boletim da *Associação Espanhola da Imprensa Técnica e Profissional* sabemos ter falecido em Paris, Mr. Hippolyte Mounier, presidente de honra do Sindicato da Imprensa Técnica de França e presidente fundador da Federação Internacional.

Trabalhador infatigável Mr. Mounier nasceu em 16 de Janeiro de 1864, ficando orfão aos 10 anos dedicando-se aos trabalhos de Imprensa, salientando-se como editor e publicista tendo em 1886 ingressado



como director gerente da casa Rousset, editora dos anuarios industriais e internacionais, firma que dirigiu até 1913.

Fundou em 1914 *L'Industrie Chimique*, revista que venceu durante alguns anos até que ajudado depois por seu filho conseguiu que elle fôsse o baluarte das *Revistas* francêsas.

Foi um dedicado pela fundação do Sindicato da Imprensa Técnica Francesa, sendo em 1924 nomeado pelos seus companheiros presidente de honra e perpetuo.

Em 1925 organizou o 1.º Congresso Internacional que obteve um exito triumphal, agrupando neste Congresso 4.000 publicações de todo o mundo.

Mr. Hippolyte Mounier era cavaleiro da Legião de Honra, Oficial da Ordem de Polonia Restituta, Comendador do Merito Civil de Espanha e Grande Oficial do Mérito Civil de Hungria.

Esta *Revista*, filiada na Associação da Imprensa Técnica Portuguesa, sente verdadeiramente a perda de tão illustre e conhecida figura, apresentando á Associação os sentidos pezames que são extensivos ás entidades superiores da Imprensa Técnica.

D. TOMÁS DE MELO BREYNER

No dia 24 do mez findo finou-se um dos velhos fidalgos portugueses o sr. D. Tomás de melo Breyner — nascido em Lisboa em 2 de Setembro de 1866, na casa que ultimamente pertenceu a seu primo, D. Tomás de Vilhena, Conde de Vila Flor. Contava, pois, apenas 67 anos.

Foram seus pais D. Francisco de Mello Breyner, da illustre família Ficalho e Dona Emilia Pecquet da Silva, senhora de esmerada cultura, que foi admiravel educadora dos seus filhos.

Seu avô, Conde de ficalho, morrera em Salamanca das consequências de um ferimento recebido na batalha de Arapiles em 1812.

Seu pai emigrou em 1828, fez parte do exército liberal, foi ferido no cerco do Porto e condecorado com a Torre e Espada.

Reformou-se no posto de general de brigada e foi nomeado ajudante de campo de El-rei D. Luís e feito 2.º Conde de Mafra, título em que lhe sucedeu o seu terceiro filho D. Francisco e mais tarde o quinto filho, D. Tomás.

Concluiu os preparatórios em 1885 e em Julho de 1892 defendeu tese e concluiu o curso médico na escola Médica de Lisboa.

Começou a carreira clínica ao serviço da Misericórdia de Lisboa e pouco depois foi completar em Paris a sua formação profissional.

Em 1893 foi nomeado médico da Real Câmara.

Casou em 1894 com a Ex.^{ma} Sr.^a D. Sofia de Burnay, Filha do Conde e Condessa de Burnay. Tinha 4 filhos e 5 filhas, todos vivos, excepto a sr.^a D. Maria da Luz, Condessa de Castelo Melhor, que morreu em princípios de 1932 deixando orfãos 10 filhos, viimada pela doença contraída a tratar dois deles.

* * *

O Conde de Mafra foi interno dos hospitais, medico da Misericórdia, estagiario em diversas clínicas de professores notáveis de Paris, medico da Real Câmara, medico e director de enfermaria do hospital do Desterro, vogal do Conselho Superior de Higiene e professor de Sifilografia na Faculdade de Medicina de Lisboa após concurso em 1921.

Desempenhou em Portugal e no estrangeiro numerosas comissões officias e foi delegado da Sociedade de Ciências Médicas e da Cruz Vermelha e da Faculdade de Medicina a diversos Congressos Médicos.

Era sócio correspondente da Academia das Ciências e do Instituto de Coimbra, sócio da Sociedade das Ciências Médicas de Lisboa, da *Société Française de Prophylaxie Morale et Sociale*, de Paris, da *Inter-*

nationale Vereinigung gegen die Tuberculose, de Berlim, da *Société de Dermatologie et de Syphiligraphie*, de Paris, da *Société Internationale de la Tuberculose*, de Paris, da *Sociedad Española de Dermatología y Sifilografía*, de Madrid, da *Société de Dermatologia e Sifilografia*, de Napoles, da *Association Internationale de Dermatologie et Syphiligraphie*, de Bruxelas e da *Royal Dermatological Society*, de Londres.

Possuía as seguintes condecorações:

Oficial de S. Tiago, Oficial da Legião de Honra, Cavaleiro de Danilo, do Montenegro, Comendador da Coroa de Italia, Cavaleiro de *Albertus Animus* da Saxonia, Comendador de Carlos III e da Ordem de Afonso XII de merito científico e literário, de Espanha, Comendador da *Royal Victórian Order* de Inglaterra e Comendador de Isabel a Católica, de Espanha. Tinha tambem a Cruz Vermelha Portuguesa e alemã de benemerencia e a medalha de ouro de comportamento exemplar após 35 anos de serviço sem nota nos hospitais.

A falta de espaço impede-nos de dar mais circunstanciadamente o funeral da figura brilhante de um homem que conquistou as maiores simpatias dos portugueses.

À família enlutada e em especial a seu filho o nosso amigo D. Francisco de Melo Breyner, o nosso cartão de sentimentos.

MESTRE JOSÉ MALHOA

Na sua vivenda de Figueiró dos Vinhos faleceu no dia 26 do mez findo o grande mestre de pintura contemporanea e o mais pintor dos pintores portugueses.

José Vital Branco Malhó, assim se chamava o grande artista, ás 9 horas da noite desse dia exalou o seu ultimo suspiro junto dos medicos que viram a impossibilidade de o salvar.

Malhó deixa-nos, entre outras obras de valia *O Fado*, que pertence á Camara Municipal de Lisboa, e ainda os retratos de D. Carlos e D. Amelia; *Cócegas* (Salon-Paris, 1905) *O sonho do Infante* (o infante D. Henrique no promontorio de Sagres); A pintura (painel decorativo); A Ti'Ana; Cavaleiro de S. Tiago (Salon-Paris, 1904); *Chegada do Zé Pereira á Romaria*; 7.º não furtar... as uvas ao seu cura; *O vinho verde*; *O soalleiro*; *Cuidados de amor*; *As sarujinhas*; *O viatico na aldeia* (exposição de Lisboa, 1905); *A compra do voto* (idem); *O azeite novo* (idem); *Tempo de chuva, lar sem pão* (idem); *Pensando no caso* (idem); *A'manhã as arranjaréi*; *Flor de pepegueiro*; *Uma desgraça*; *Aldeia da Castanheira ao pôr do sol*; *Apanha das castanhas*; *A' passagem do comboio* (Paris-Salon, 1905); *Torre de Belem*; *Noticias financeiras*; *Viuvo!* (exposição de Lisboa, 1905); *Estudando á borda do pinhal*; *Paí e filia*; *Provocando*; *Trigo ceifado*; *No paul dos patuos*; *Velhas habitações de aldeia*; *Rua Serpa Pinto em Figueiró dos Vinhos*; *Efeitos da ribalta*; *Montanhas* (estudo para o quadro *Baptismo de Cristo*, para a igreja de Figueiró dos Vinhos); *A minha macieira*; *Ultimos raios de sol num souto de castanheiros*; *Amores na aldeia*; *Esperando o freixe*; *A Rosita das Courelas* (estudo para o quadro *O Barbeiro na aldeia*); *De volta da Senhora da Agonia*; *A ida para o trabalho*; *Nascer da lua*; *Estudante*; *Os ouriços*; *Efeitos*

de sol num musgo dum pinhal; *O passal do sr. cura*; *Ultimos raios de sol*; *Fonte Eirivia*; *Costumes do Minho*; *Carvalhós do padre Diogo*; *Salão de Musgo*; *Ribeira do Lagar*; *O lagar*; *No Altar do Madrão*; *Vale de Zebro*; *Nuvens*; *Proclamando a restauração de Portugal de Portugal* (estudo para o quadro do mesmo titulo); *Outono na lavanderia*; *Ribeira na lavanderia*; *Outono na vida e na natureza*; *Entrada de missa*; *Cristo, estudo*; *As pupillas do sr. reitor*; *Vasco da Gama*; *Esperando a vez*; *A caminho da horta*; *Pinhal, ao fundo a igreja de Figueiró dos Vinhos*; *Vendo subir o foguete* (estudo para o quadro *A procissão*); *estudo para o quadro «O Barbeiro na aldeia»*; *Ditando foguetes* (estudo para o mesmo quadro); *As maçãs*; *Ao cair da tarde*; *No altar da serra*; *Fonte fria*; *O Bebedo* (estudo para o quadro *A Vata da Mouraria*), *premiado no Salon-Exposição*); *A Aldeia dos Chãos*; *Ao pôr do sol*; *As cebolas*; *O portão do dr. Manuel*; *Tremor de castanheira na Insua*; *Uma na rua aldeia*; *Cair da tarde*; *Depois da chuva*; *Casal das Giestas*; *Castanheiros doentes* (estudo para o quadro *Uma desgraça*); *O pinhal dos corvos*; *Castanheiros*; *Mendigo* (estudo para o quadro *Volta da romaria*), *premiado no Salon de Paris em 1901*); *A estender roupa ao sol*; *Ermida de Nossa Senhora dos Remedios*; *A minha missa*; *A cerca do convento*; *Céu de trovoada*, *estudo*; *A eira*; *Decoração no teto do gabinete real do novo edificio da Escola Medica de Lisboa*, intitulado: *A Escola Medica de Lisboa recebendo da realza o decreto autorizando a construção do novo edificio*.

O primeiro trabalho de vulto de Malhó foi *«Seara Invasida»* e o ultimo *Nossa Senhora da Consolação*, oferecido á igreja paroquial de Chão de Concha. A primeira grande exposição foi a da Sociedade de Belas Artes, em 1880, e a ultima a Exposição Anual de Belas Artes, em 1952.

José Malhó morreu com 79 anos. Era natural das Caldas da Rainha e deixa um unico descendente: uma irmã D. Maria José Malhó, que no *Casulo* de Figueiró dos Vinhos, como uma desvelada companheira acompanhou os ultimos momentos do Mestre.

Em Lisboa, o seu atelier, era na travessa do Rosario, onde nos ultimos tempos do pintor se juntavam numerosos amigos e admiradores.

Linhas portuguesas

Cacilhas a Caparica Está aberto concurso no Ministério das Obras Públicas e Comunicações, para a adjudicação da construção de uma linha férrea por tração mecânica e respectiva exploração, para transporte de passageiros e mercadorias, que, partindo da povoação de Cacilhas, se dirija à Costa de Caparica, servindo Almada, Pragal, S. Lourenço, Banática, Pôrto Brandão, Lazareto e Trafaria, na extensão total aproximada de 16.665 metros, e ramal para a Cova do Vapor.

Linhas do Estado Foi aprovado o projecto de variante entre os quilómetros 240,077.90 e 241,000.00 na linha do Sul, bem como a construção de três pontões de 6,0x6,0, Vale do Mu e Sobralinho, na linha do Sul.

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 MERA

Ótimo serviço de mesa. Almoços e jantares por encomenda

Entroncamento :-: :-: Estação

Horário dos combóios directos da Linha Norte

Preços Esc.			DIST.	Estações e apeadeiros	51	3	53	55	OMNIBUS	15	
1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.			RAPIDO	OMNIBUS	SUD LUXO	RAPIDO	OMNIBUS	OMNIBUS	
				1.ª 2.ª 3.ª	1.ª 2.ª 3.ª	A	1.ª 2.ª 3.ª	1.ª 2.ª 3.ª	1.ª 2.ª 3.ª		
De Lisboa-R.			k.	LISBOA-ROCIO	P	8 40	9 50	12 55	18 05	20 55	22 15
2 35	1 80	1 10		ALCANTARA-TERRA							
4 25	3 05	2 00		6 CAMPOLIDE							
4 25	3 05	2 00		11 ENTRE-CAMPOS, ap.		8 51	10 02		18 15		
5 45	3 85	2 55		11 BRACO DE PRATA			10 17				
6 55	4 65	3 00		14 OLIVAIS						21 30	
9 00	6 75	3 40		17 SACAVEM							22 27
11 20	7 80	4 10		21 POVOA							
12 60	8 95	5 55		23 ALVERCA							
14 20	10 00	6 50		35 ALHANDRA							
				37 VILA FRANCA			10 40				
16 50	11 55	7 50		43 CASTANHEIRA, ap.							
				45 CARREGADO			10 50				
20 75	14 50	9 50		VILA NOVA DA RAINHA, ap.			11 04				
25 40	16 35	10 70		54 AZAMBUJA			11 14				
24 10	16 90	11 00		61 REGUENGO			11 24				
				65 SETIL	(C)		11 28				
				(Vendas Novas)	(P)						
25 70	17 95	11 70		67 S.ª P.ª ANA-CARTAXO			11 50				
27 50	19 55	12 80		73 S.ª P.ª DE SANTAREM			11 48				
31 05	21 75	14 10		81 SANTAREM		9 46	12 03		13 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 50				
41 65	29 15	19 05		109 TORRES NOVAS			12 45				
45 15	30 55	19 70		ENTRONCAMENTO	(C)	10 13	12 49		14 12	19 37	23 31
				(Lamarosa)	(C)		13 24			19 40	23 32
46 50	32 55	21 15		121 LAMAROSA	(C)		13 24				23 30
				(Tomar)	(P)						23 32
48 05	34 25	22 55		128 PALALVO			15 54				
52 30	36 65	25 90		157 CHÃO DE MACAS		10 55	15 47		15 50		
55 70	39 05	25 45		146 CEISSA-OUREM, ap.			15 52				
55 70	39 05	25 45		146 CAIXARIAS			14 01				
59 65	41 35	27 20		16 ALBERGARIA			14 25		16 11	20 28	0 40
64 15	44 95	28 50		156 LITEM, ap.			14 32				0 15
64 15	44 95	28 50		168 VERMOH			14 40				0 25
67 55	47 5	30 80		177 POMBAL		11 19	14 51				0 40
75 25	51 55	35 45		192 SOURE			15 07				1 46
78 25	54 80	35 65		205 V. NOVA D'ANÇOS ap.			15 15				2 05
78 25	54 80	35 65		205 ALFARELOS			15 21				2 19
87 05	60 90	39 75		228 Figueira da Foz	(C)	11 42	15 21			21 10	2 58
79 40	55 65	36 20		208 FORMOSEIRA	(P)		15 51			21 13	3 13
85 20	58 25	37 95		218 TAVEIRO			16 07				3 39
85 60	59 85	38 95		224 COIMBRA-B	(C)	11 58	16 29	15 50	21 31	3 00	3 49
86 2	60 45	39 40		226 Coimbra	(C)					3 15	3 55
				(Lousã)	(P)						3 55
88 50	61 85	40 40		252 COIMBRA-B	(C)	12 03	16 32		21 31		4 04
91 15	65 95	41 60		259 SOUZEIRAS	(C)	12 14	16 53			3 25	4 16
				259 PAMPILHOSA	(P)					3 37	4 31
				(Beira Alta)	(P)					3 57	4 41
92 75	65 00	42 25		243 MEALHADA			17 59				5 19
96 10	67 40	45 90		252 AGUIM, ap.			17 45				5 51
96 10	67 40	45 90		252 CARIA, ap.		12 27	17 40				5 30
98 80	69 20	45 10		249 MOCOPORES			17 51				6 05
98 80	69 20	45 10		249 PARAIMO, ap.			17 57				6 25
98 80	69 20	45 10		250 OLIVEIRA DO BAIRRO			18 05				6 58
104 10	75 95	47 55		275 OLÁ, ap.			18 10				7 10
104 10	75 95	47 55		275 QUINTANS			18 21				7 25
106 80	74 75	48 75		280 AVIEIRO	(C)	12 55	18 29	15 51	22 28	4 58	7 50
				(Vale Vouga)	(P)						5 06
106 80	74 75	48 75		294 CAÇLA, ap.			18 45				5 22
112 20	78 55	50 95		294 ESTARREJA			18 57				5 30
114 85	80 45	52 40		301 AVANCA			19 08				5 49
117 55	82 50	55 60		308 OVAR			19 18				6 05
121 65	85 15	55 55		19 ESMORIZ			19 52				6 15
125 60	88 45	61 35		324 ESPINHO (V. Vouga)		13 32	19 43		23 08	6 52	6 56
124 80	87 35	56 90		327 GRANZA		15 58	19 47		23 14	7 10	6 47
127 85	89 45	58 50		355 VALADARES			19 50				7 10
129 25	90 60	59 00		35 VILA NOVA DE GALA		15 56	20 14	17 52	23 54	7 50	7 22
150 85	91 65	59 65		343 CAMPANHA	(C)	14 04	20 21	18 00	23 42	7 58	7 30
135 20	95 50	60 85		349 PORTO (M. e Douro)		14 20	20 33	18 12	23 55		7 50

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 organizar banquetes, almoços e chás. Menus especiais. Vinhos velhos nacionais e estrangeiros.

TELEFONE 2 2943

HOTEIS RECOMENDADOS

ESPAÑA

MADRID

HOTEL LONDRES

Calle Galdo 2

Telefones: 12728-16490

Conforto moderno em todos os quartos

Cosinha excelente

PREÇOS MODERADOS

VAGO

ESPAÑA

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

ESPAÑA

VAGO

Horário dos combóios directos da Linha Norte

Preços Esc.			DIST.	Estações e apeadeiros	18		52		54		56		8	
1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.			OMNIBUS	RAPIDO	SUD LUXO	RAPIDO	OMNIBUS	1.ª 2.ª 3.ª				
					A	B	A	K	A	L	A	A	A	H
Do Porto			k.	PORTO (M. Douro)	P	8 55	8 13	11 45	18 00	22 00				
2 55	1 85	1 25	6	CAMPANHA	P	9 07	8 25	11 54	18 13	22 21				
3 70	3 05	2 35	12	VILA NOVA DE GAIA	P	9 19	8 36	12 05	18 26	22 37				
5 90	4 35	2 90	15	VALADARES	P	9 28				22 45				
8 60	6 15	4 15	22	GRANJA	P	9 43	8 49			18 40				
10 00	7 50	4 90	26	ESPINHO (V. Vouga)	P	9 53	8 55			18 46				
11 95	8 60	5 65	51	ESMORIZ	P	10 05				23 18				
16 10	11 60	7 55	42	OVAR	P	10 27	9 11			23 36				
18 85	13 40	8 65	49	AVANÇA	P	10 38				25 52				
21 15	15 0	9 35	55	ESTARREJA	P	10 51				0 06				
26 85	18 90	12 50	—	CACIA, ap.	P	11 03				0 17				
26 85	18 90	12 50	70	AVEIRO	C	11 11	9 34	12 47	19 22	0 25				
				(V. Vouga)	P									
26 15	20 65	13 50	76	QUINTANS	P	11 34				0 51				
34 45	24 40	15 90	100	O. B. ap.	P	11 42				1 07				
34 45	24 40	15 90	90	OLIVEIRA DO BAIRO	P	11 50				1 18				
37 45	26 50	17 35	98	PARAIMO, ap.	P	11 56				1 31				
37 45	26 50	17 35	98	MOGOFORES	P	12 04				1 47				
41 00	28 95	18 85	107	CURIA, ap.	P	12 08	10 02			1 58				
41 00	28 95	18 85	107	AGUIM, ap.	P	12 11				2 04				
41 00	28 95	18 85	107	MEALhada	P	12 15				2 10				
42 45	30 00	20 55	111	PAMPILHOSA	C	12 24	10 12	13 17	19 58	1 57				
				(Beira Alta)	P					2 02				
45 10	21 80	20 75	118	SOUZELAS	P	12 49				2 11				
47 75	35 65	22 05	125	COIMBRA-B	C	12 58	10 28	13 43	20 17	—				
48 65	34 20	22 40	127	(Coimbra)	C					—				
				(Lousã)	P					—				
50 15	35 20	25 05	151	COIMBRA-B	P	13 08	10 31	13 44	20 20	2 19				
53 95	37 95	24 80	141	TAVEIRO	P	13 17				2 28				
55 00	38 70	25 55	144	FORMOSINHA	P	13 29				2 40				
67 65	47 40	29 30	167	ALFARELOS	C	13 31	10 46		20 36	2 45				
60 00	42 20	27 35	157	Figueira da Foz	P	14 15				3 06				
60 00	42 20	27 35	157	V. Nova d'Avôcos, ap.	P	14 24				3 19				
66 15	46 50	30 30	173	SOUR	P	14 46				3 39				
69 20	48 70	31 75	181	POMBAL	P	14 58	11 16			3 54				
73 7	61 80	35 85	193	VERMOIL	P	15 09				4 05				
73 7	61 80	35 85	193	LITEM, ap.	P	15 27				4 21				
77 30	54 80	35 70	214	ALBERGARIA	P	15 41	11 45			4 36				
81 40	57 20	37 55	213	CANARIAS	P	15 49				4 51				
81 40	57 20	37 55	213	CISSA-QUEM, ap.	P	15 57				5 01				
84 80	59 50	38 60	222	CHÃO DE MAGAS	P	16 08				5 09				
87 05	61	39 90	228	PALALVO	P	16 16				5 24				
89 45	63 55	41 30	236	LAMAROSA	C	16 30	12 21	15 25	22 10	5 24				
				(Tomar)	P					5 30				
92 10	64 65	42 20	241	ENTRONCAMENTO	P	17 05				6 11				
95 10	66 83	43 50	249	(Leste B. Baixa)	P	17 14				6 30				
98 35	69 45	44 25	250	TORRES NOVAS	P	17 30				6 45				
				MATO DE MIRANDA	P	17 44				6 59				
102 40	71 55	46 50	268	VALE DE FIGUEIRA	P	17 57	12 55		22 43	7 14				
105 40	75 90	48 25	276	SANTAREM	P	18 06				7 29				
107 63	75 53	49 35	282	VALE DE SANTAREM	P	18 12				7 44				
109 15	76 60	50 00	286	SANT'ANNA-CARTAXO	P	18 25				7 59				
				SETIL	C	18 30				8 14				
				(V. Novas)	P					8 29				
109 95	77 20	50 30	288	REGUENGO	P	18 38				8 44				
115 00	79 25	51 73	296	ZAMBRELA	P	18 45				8 59				
				VILA NOVA DA RAINHA, ap.	P	18 51				9 14				
116 70	81 95	53 40	306	CARBEGADO	P	18 54				9 29				
				CASTANHEIRA, ap.	P	19 05				9 44				
119 05	83 55	54 50	312	VILA FRANCA	P	19 11				9 59				
120 95	84 90	55 40	317	ALHANDRA	P	19 18				10 14				
122 55	85 35	56 05	321	ALHENRICA	P	19 24				10 29				
124 00	87 00	56 80	323	POVOA	P	19 30				10 44				
127 15	89 20	58 15	333	SACAVEM	P	19 36				10 59				
128 20	90 03	58 70	336	OLIVAIS	P	19 42				11 14				
129 00	90 50	59 00	338	BRACO DE PRATA	P	19 48				11 29				
132 00	92 70	60 45	346	ENTRE-CAMPOS, ap.	P	19 54	15 50		23 46	7 54				
133 20	92 70	60 45	346	CAMPOLIDE	P	20 04				8 09				
135 60	92 45	60 25	345	LISBOA-P	P	20 10				8 24				
135 20	95 50	60 85	354	LISBOA-ROCIO	C	20 10	14 10	16 50	23 57	8 39				



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

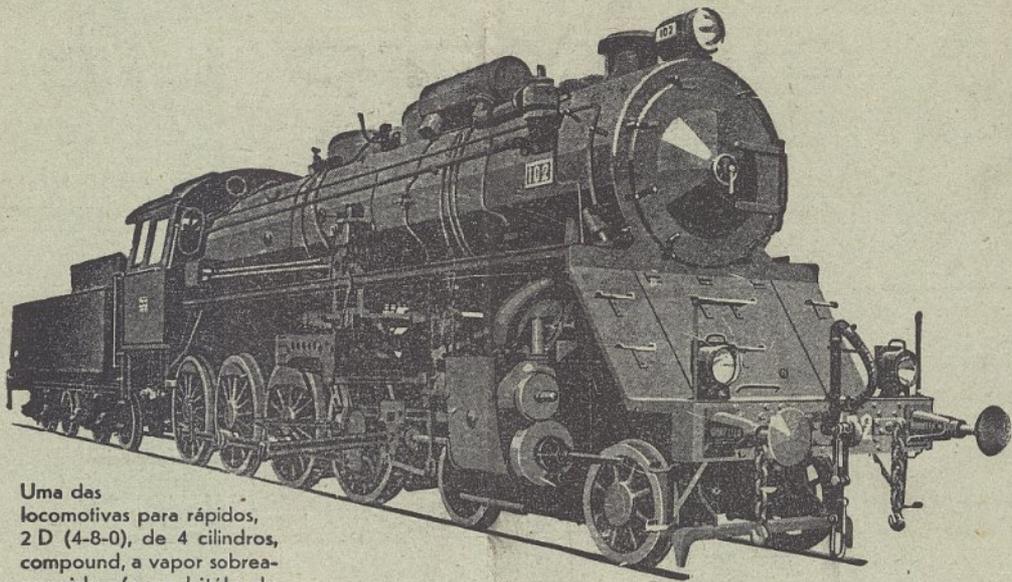
Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

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

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRA (S. & O.) FRANÇA



Uma das locomotivas para rápidos, 2 D (4-8-0), de 4 cilindros, compound, a vapor sobreaquecido, (para bitola de 1670 m/m) da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugêses 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 Colônias, onde as mesmas se tem qualificado.

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metrople e Ultramar.



HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA

REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colônias:

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA