

12/

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

PREFERIR SEMPRE
AS REDES E TEIAS

GUILBERT

Agentes gerais para Portugal

BELLO & BRAVO

RUA DOS FANQUEIROS, 122 TELEFONE
2 5141

LISBOA

MAYBACH

UNICO AGENTE:
CARLOS CUDELL GOETZ,
PR. DA ALEGRIA, 65
L I S B O A
T E L E F O N E : 2 5 8 5 1
T E L E G R A M A S : C A R D E L E T Z

**Companhia do Caminho
de Ferro de Benguela**

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

S É D E E M L I S B O A
LARGO DO QUINTELA, 3

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

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1,347. Distancia do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1,800.



E U R O P Ê A

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



VIZEU—UM TRECHO DAS TRAZEIRAS DA SÉ

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. Masoaró, Nicolás M.^a Rivero, 6—Madrid
Delegado no Porto: Alberto Moutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

SUMARIO:

A nossa gravura de página: Vizeu, Um trecho das trazeiras da Sé. — «O Patriotismo, escola do Dever: o dever, base unica na felicidade coléctiva», por CARLOS D'ORNELLAS. — As Linhas férreas e o porto de Setúbal, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — A Companhia dos Caminhos de Ferro do Valle do Vouga organisa o I Congresso Regional Ferroviário. — Bibliografia, pelo Dr. ARMELIM JÚNIOR. — Electrificação de Caminhos de Ferro. — Associativismo nos Caminhos de Ferro. — Direcção Geral dos Caminhos de Ferro. — Publicações recebidas. — Brasil-Ferro Carril. — Portugal, paleta policroma, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAS. — O que todos devem saber. — Crónica Internacional, por PLINIO BANHOS. — O Ouro reina de novo no Rand, tradução de VISCONDE DE ALCOBAÇA. — Ha quarenta anos. — Conferencias ferroviárias brasileiras. — Ecos & Comentarios, por NICKLES. — Jeronimo Maria de Lacerda. — Figuras do dia. — Recordar é viver, por CARLOS D'ORNELLAS. — Linhas estrangeiras. — Contos Amargos da Guerra. — Portugal grande país de Turismo, pelo Dr. AUGUSTO CUNHA. — Parte Oficial. — A Tabela, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — :- :- Viagens e transportes :- :-

1933

ANO XLVI

1 DE DEZEMBRO

NUMERO 1103

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'ESAGY
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 MOUTINHOPREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

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

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

Telefone P B X 20158

DIRECÇÃO 2 7520

“O Patriotismo, escola do Dever: o dever, base unica na felicidade coléctiva”

CARLOS Manitto Torres, engenheiro illustre, publicista de mérito e professor da Escola Industrial João Vaz, em Setubal, acaba de publicar num simples folheto, em mau papel, que não é digno da importante obra que muito honra o seu actor, uma conferência que o mesmo senhor fez na referida escola em 1 de Dezembro do ano passado, numa sessão solene de homenagem ao grande dia.

Apesar do aspecto gráfico ser péssimo e a impressão regular o precioso trabalho captiva pois Carlos Manitto Torres exalta nesse trabalho o esforço da raça portuguesa não esquecendo os feitos heróicos dos homens do passado que encheram de glória a história portuguesa, tão atropelada e destruída foi alguns homens que à ciência nada deram e que a política atirou para várias cadeiras inutilizando os livros das escolas, onde os alunos se apagavam com falta de elementos honestos dos feitos gloriosos dos nossos antepassados.

Mas, o distinto professor, homem culto, espírito vivo e desempoeirado, fez vibrar, em meia dúzia de páginas, impressas em papel ordinário, uma página de ouro da história de Portugal.

O dia 1 de Dezembro diz o actor da conferência, «é, dever ser e tem de ser a nossa festa patriótica por excelência». «A história de Portugal é — toda ela — um escriptorio de joias patrióticas do mais puro quilate.

Quando há um professor que em lugar de viciar a História de Portugal obriga pela sua inteligência e patriotismo os seus discipulos a olharem com altivez os feitos dos seus avós, dos seus antepassados portugueses, esse deve ser o exemplo daqueles que sabem vencer honesta e patrioticamente.

Lembra Manitto Torres o esforço nosso na grande guerra e não esquece que «Portugal não morre, entretanto, e o novo desfile de heroes recomeça com as explorações de «Serpa Pinto», «Capêlo» e «Ivens». «E o baixo relevo, esculpido agora em granito forte, mostra as figuras de «Eduardo Costa», «Carlos Xavier», «Ayres d'Ornellas», «Leopoldo Silva», «Sanches de Miranda», «Paiva Couceiro», «Alves Roçadas», «João d'Almeida», «Mousinho d'Albuquerque», «Gomes da Costa»!

E vejam como o auctor termina esse valioso trabalho: «Passae em revista, num relance, a magnificente história portuguesa, recordae os sacrificios dos nossos maiores», «já que estamos no 1.º de Dezembro — pensae, sobretudo, quantas amarguras nos poderiam estar reservadas — a mutilação infame da nossa história, o negro exilio da própria Pátria, o vergonhoso vilipêndio da denominação estranha. — «Zelae sempre a independência e defendei sempre a honra da Pátria». «Atentae e precaveivos contra os inimigos da Pátria», porque eles são os vossos próprios inimigos — pois que pátria e nós somos uma e a mesma coisa e ela foi o nosso berço, é o nosso lar e será o nosso túmulo; e — reparae — não vos volteis apenas contra os que 'investem de armas na mão, que esses são os mais leaes, mas repeli, sempre, vivamente, os que nos pretendem dividir, com protextos capciosos e falsas doutrinas, que esses são os mais repugnantes!»

Que sirva de lição a muitos portugueses a conferência de tão illustre e patriótico professor.

CARLOS D'ORNELLAS

AS LINHAS FÉRREAS E O PORTO DE SETÚBAL

APONTAMENTOS DE HISTÓRIA

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

ESTA quasi concluida a grande obra do porto de Setúbal e em termos que honram o distinto engenheiro Cid Perestrelo, que a planeou e superintendeu na sua execução, e a conceituada casa construtora *Højgaard & Schultz*, de Copenhague, em colaboração na parte de dragagens com a firma *Van den Bosch & De Vries* de Utrecht.

Vem a propósito lembrar a largos traços o ocorrido com os caminhos de ferro indispensáveis para assegurar a actividade comercial do porto.

Embora situado a pequena distância de Lisboa, o porto de Setúbal tem vida própria e desempenha já importante função, como o demonstram as estatísticas.

Da sua valorização integral são os caminhos de ferro, factor indispensável. E, todavia, até há pouco não tem tido com elles quasi nenhuma relação.

Como é sabido, foi concedida em 1854 uma linha férrea de Aldegalega a Vendas Novas, que seria possivelmente *continuada até Setúbal, até Beja e até Évora, ou até qualquer daqueles três pontos.* (Lei de 7 de Agosto de 1854).

A lei determinava que o Governo procedesse, de acôrdo com a companhia *aos estudos para fixação do ponto de partida e da melhor directriz.*

Como se vê, não havia idéias assentes sobre o assunto.

Por virtude de estudos subseqüentes celebrou-se pouco depois contrato adicional de 26 de Agosto do mesmo ano, que dava o Barreiro por origem à linha e no qual a Companhia declara *que se obriga a continuar a linha até Setúbal* devendo-se escolher de acôrdo com o Governo o ponto de bifurcação na linha do Barreiro a Vendas Novas.

Ficava autorizada a construção dum ramal para Aldegalega.

Depois do concurso com opção para se fixar a subvenção quilométrica, fez-se em 6 de Dezembro de 1856 a adjudicação pela quantia de 7.900\$09 por quilómetro. A via teria 1^m,44 de largura, como a de Leste.

Procedeu-se à construção e em 1858 era aberta a linha à exploração até Bombel e em 1861 até Vendas Novas e Setúbal.

As estações do Barreiro e Setúbal ficaram longe das respectivas vias fluviais e em cota superior, de modo que não se atendia ao serviço que por elas se deveria efectuar. A estação do Barreiro foi bastantes anos depois prolongada até o rio e servida por estreito canal que a ligava com o esteiro.

A de Setúbal permaneceu empoleirada em bonita

situação para se disfrutar largo panorama da cidade e do vale feracíssimo que a antecede, não, porém, para servir qualquer tráfego marítimo.

Em 1861 o Estado resgatou a concessão das linhas e explorou-as directamente até 1864.

Em 1860 haviam-se concedido a outra empresa as linhas de Vendas Novas a Évora e de Casa Branca a Beja, com via de 1^m,67 que foram abertas ao público a primeira em 1863 e a segunda em 1864.

Nesse ano contratou o Governo com a respectiva companhia concessionária a cedência dos troços do Barreiro a Setúbal e ramal de Setúbal, com a obrigação do alargamento da via, construção de nova estação em Setúbal e as obras para embarque e desembarque de passageiros e mercadorias na margem sul do Tejo.

Esse contrato foi modificado na parte financeira por outro de 1865, que o Governo rescindiu em 1869 por falta de execução, tomando posse das linhas e continuando a construção dos prolongamentos até Estremoz, Casevel e Quintos.

Depois de várias tentativas infrutíferas de arrendamento, a última das quais se realizou em 1883, a lei dêsse ano previa *o prolongamento do ramal de Setúbal até à margem do Sado com estação terminal e ponte-cais.*

A autorização dada pela lei de 1883 ficou letra morta no que respeita a esse prolongamento, novamente determinado pela lei de 14 de Julho de 1899, que, instituindo uma administração autónoma e criando o fundo especial tornou possível o incremento dado às construções.

Outra lei, de 1901, da iniciativa de Mariano de Carvalho, confiava à Câmara de Setúbal a regularização da margem, a construção de uma doca e autorizava a emprestar 40 contos para o prolongamento do ramal.

Fez-se o respectivo projecto e contou-se com o prolongamento do ramal como primeiro trôço da linha do Sado, pouco antes classificada por minha iniciativa e cuja construção a lei de 1 de Julho de 1903 autorizou.

Por entre complicadas vicissitudes, a que deu lugar a directriz da linha do Sado na travessia do esteiro de Marateca foi construido o curto prolongamento até à margem, cuja empreitada foi liquidada em 1908.

Uma portaria dêsse ano fixou a directriz definitiva da linha do Sado, que infelizmente foi alterada em 1910 e obrigada a grande alongamento por contornar o esteiro.

Se o Governo tivesse aceitado em 1907 a proposta vantajosíssima da Casa Burnay teria sido realizado o empréstimo e construida a linha directa, rapidamente, até 1910, nas melhores condições de preço.

Tarde e mal, fez-se depois, e hoje a linha do Sado é instrumento valiosíssimo do desenvolvimento do porto de Setúbal.

A COMPANHIA
DOS
CAMINHOS DE FERRO
DO
VALLE DO VOUGA
ORGANISA O
I CONGRESSO REGIONAL
FERROVIÁRIO

ORGANISADO pela Companhia dos Caminhos de Ferro de Valle do Vouga, realisa-se nos dias 9, 10, 11 e 12 do corrente o I Congresso Regional Ferroviário, de sua iniciativa pela comemoração do 25.º aniversário da inauguração da sua linha ferrea, inaugurada em 1908 pelo último rei de Portugal o sr. D. Manuel II, que tão aclamado foi durante o trajecto percorrido, havendo demonstrações de grande regosijo principalmente em Oliveira de Azemeis e Feira, vila onde os convidados estacionaram mais de uma hora no meio do delírio e entusiasmo do povo e auctoridades.

Este congresso é o primeiro que se realisa no nosso país, conjugado com cinco exposições regionais em que serão apresentados os artigos, não só industriais como agricolas, produzidos naquela vasta e importante região.

Por sugestão do Agente Geral das Colónias, organisa-se em S. João da Madeira uma

exposição colonial, de artigos que mais interessam à economia e à indústria regional, procurando-se assim um estreitamento de relações entre a Metrópole e as nossas colónias.

Conjuntamente serão feitas uma série de visitas, ou excursões, aos locais de maior valor turístico e monumental e aos notáveis Museus de Grão Vasco em Vizeu e Regional em Aveiro, realisando-se as sessões do Congresso nestas duas importantes cidades. A imprensa portuguesa foi convidada a assistir a este importante Congresso, tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses concedido passagens gratuitas aos jornalistas que a elle vão assistir.

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Valle do Vouga lembra a todos os Congressistas a conveniência de levarem os seus agasalhos em virtude da região ser de altitude elevada e o tempo já estar adeantado.

Para o Congresso o traje é de passeio.

PROGRAMA

Sabado, 9 de Dezembro de 1933.

Chegada a Espinho á noite.

Baile no Casino oferecido pela Sua Ex.^{ma} Direcção.

Porto de Honra oferecido pela Ex.^{ma} Direcção do Casino.

Hospedagem em Espinho pela Ex.^{ma} Câmara. Domingo, 10 de Dezembro.

Partida de Espinho em combóio especial do Vale do Vouga, ás 7,53 h.



LINHA DO VALLE DO VOUGA — Entre Sarnada e Paradela
Estrada, Caminho de Ferro e Rio

Vila da Feira—
Visita ao Castelo.
Exposição Regional na estação do caminho de ferro.

Principais artigos expostos:

Ferragens, tapetes, sabões, cortiças, rólhas, industria papeleira, laticínios, queijos, doces de ovos, fogaças e cajadinhos.

S. João da Madeira — *Exposição Regional* no edifício

cio da Câmara. Principais artigos expostos: Chapéus, calçado, fitas de sêda, rêde de arame, ferragens diversas, fundição, fogões domésticos, estufas para aquecimento e irradiadores, vassouras, etc..

Exposição Colonial no mesmo edifício.

Principais artigos expostos:

Cabedais, peles, pêlo, fibras para cordoaria, pasta para papel, madeiras, artigos de alimentação, café, cacau, cereais, etc..

Oliveira de Azemeis — Exposição na estação do caminho de ferro.

Principais artigos expostos:

Papel, pasta de papel, vidros de arte, vidro tallado, vidro industrial, calçado, dôces, caixas de papelão, sacos de papel, mobiliário, artigos de Escola Industrial.

Arquca: Dôces, pão de ló, murcelas, serração.

Vale de Cambra: Latoaria, lacticínios, queijos, serração.

Almoço Regional oferecido pela Ex.^{ma} Câmara e forças vivas.

Albergaria-a-Velha — Exposição Regional, na estação de caminho de ferro.

Principais artigos expostos:

Material agrícola e vinario, prensas, esmagadores, etc.; ferros de engomar, fogões, fornos, fogareiros, material sanitário, autoclismos, buchas de rodas, etc..

Branca: Cerâmica de construção, telha, tijôlo, tubos de grês.

Visita á Fundição e Fábrica de Augusto Martins Pereira.

Sarnada — Recepção pelo pessoal ferro-viário (Imposição da medalha de 25 anos de serviço, 1908-1933).

Vouzela — Recepção pela Ex.^{ma} Comissão de Turismo.

Visita á igreja matriz (românica e monumento nacional).

Viseu — Chegada ás 18, 45 horas.

Recepção pela Comissão de Honra, Ex.^{ma} Câmara, governador civil, etc..

Hospedagem oferecida pela cidade, Comissão de Turismo e forças vivas.

Segunda, 11 de Dezembro.

Viseu — Visita ao Muzeu Grão Vasco das 8 ás 9 horas.

Partida de Viseu ás 9 horas.

Gouveia — Chegada ás 11 horas.

Visita ás fábricas das 11 ás 13 horas.

Almoço oferecido pela Ex.^{ma} Câmara e Industriais, das 13 ás 14,30 horas.

Visita á Serra da Estrêla e seu panorâma — Penhas Douradas (1.550 m. de altitude) das 14,30 ás 17 horas.

Regresso a Viseu das 17 ás 20 horas.

Viseu — Banquete oferecido pela Ex.^{ma} Câmara, Turismo e forças vivas das 20,30 ás 22 horas.

Sessão do Congresso no Grémio de Viseu das 22 ás 24 horas.

Hospedagem oferecida pela cidade.

Terça, 12 de Dezembro.

Viseu — Partida ás 7,19 horas.

Termas de S. Pedro do Sul — Visita ao Balneário, Banhos de D. Afonso Henriques.

Visita ao Grande Hotel, em construção, das 8,15 ás 9,15 horas.

Agueda — *Exposição Regional*, na estação do caminho de ferro, das 11,23 ás 11,53.

Principais artigos expostos:

Ferragens, cerâmica de arte, fitas de sêda, tecidos e vinho.

Aveiro — Chegada ás 12,23 horas.

Visita ao Muzeu Regional de Aveiro, das 12,30 ás 13,30 horas.

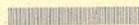
Almoço oferecido pela Ex.^{ma} Câmara, na Casa de Chã, do Parque da Cidade, das 13,39 ás 15 horas.

Visita á Ria e obras da Barra, em gasolinas oferecidos pela Ex.^{ma} Comissão de Turismo, Departamento Marítimo e Junta Autónoma, das 15 ás 18 horas.

Regresso á estação de Aveiro (C. P.) ás 18,15. — Partida dos Ex.^{mos} Congressistas.

~~Publicado~~

COMPANHIA DA BEIRA ALTA



O sr. José Pereira Dias, funcionário superior da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, onde exerce o seu mister há mais de 42 anos, acaba de ser agraciado pelo governo francês com a medalha de Honra do Trabalho, condecoração de muito merecimento e de grande valor em França.

Ao sr. Pereira Dias, as nossas sinceras felicitações.

BIBLIOGRAFIA

OS MEUS LIVROS

Pelo Dr. ARMELIM JÚNIOR

Foi em 21 de setembro de 1929.

Com que funda e infinda saudade recorro esta data, como tantas outras, memoráveis na minha longa vida de homem de coração, de observador e de crítico; observador pertinaz e intenso, mas crítico desapassionado e imparcial.

Estava eu então veraneando em Sintra, e *todos os dias*, passava horas e horas em amena e deliciosa palestra, ora na sua residência, ora em largos passeios, com êsse alto e cultíssimo espírito, grande coração e grande carácter, o meu sempre querido, nunca olvidado e grande amigo, o inclito General José Estevão de Moraes Sarmento.

Na véspera dêsse dia, o General, com a sua característica franquesa, mas sempre primorosa cortesia, como que me censurou, nos seguintes precisos e rigorosos termos: — «Parece incrível que o Armelím, que tanto frequenta Sintra, conhece a fundo, e aprecia devidamente, como poucos, todas as suas belezas e encantos; que tem especiais estudos de regimens correccionais, penais e prisionais, não conheça, nunca tenha visitado e apreciado uma Instituição admirável modelar, não só em Portugal, senão também nas mais cultas nações: *A Colónia Penal Agrícola de Sintra*.

Dei as mãos à palmatória.

Meu dito, meu feito.

No dia seguinte, logo após o nosso almoço, lá me levou Êle, na sua carruagem, através de linda e pitoresca estrada, de policrómicas e encantadoras paisagens, à antiga, extensa e bela *Quinta do Bom Despacho*, onde se acha instalada aquela admirável e bela, utilíssima e benemerente Instituição. E que útil e *bom despacho* essa Quinta teve nesta aplicação exemplar.

Fomos logo, fidalgamente, recebidos pelo seu ilustre Director, que, durante toda essa magnífica tarde nos acompanhou na detida e minuciosa visita a todo o extenso estabelecimento, dando-me necessários e preciosos esclarecimentos.

Percorri, observei e admirei modelares instalações, cheias de puro ar e de intensa luz, no maior asseio e mais escrupulosa hygiene; moradias do Director e mais pessoal da Colónia; cabine de transmissão e divisão da corrente eléctrica; enfardadeira de palha, accionada por motor eléctrico; casa das máquinas agrícolas e cocheira; oficinas de marceneiro, carpinteiro, serralheiro, ferreiro e sapateiro; vacaria, leitaria, e fábrica de lacticínios, galinheiro,

coelheira e pombal; côrtes ou possilgas de suínos; vastos e bem aproveitados terrenos de vária cultura, que os reclusos amanham, e neles produzem tudo que é necessário para a sua alimentação, ao mesmo passo que adquirem gôsto e hábito do trabalho, se regeneram e melhoram. Tem a propriedade ainda valiosos terrenos para prados e pastagens, como outrosim bonitos e bem tratados jardins.

A sobredourar tudo isto a alta competência e probidade do preclara Director, alma e maior estímulo desta Instituição, pedagoga insigne, profundo psicólogo experimentalista, e admirável administrador.

E, ao findar a nossa longa visita, e o meu detido e minucioso estudo, em que muito aprendi, e sábias lições recebi, deixei bem expresso, no *Livro dos visitantes*, sem favôr e sem lisonja, com inteira verdade e justiça, o que, íntima e sinceramente, pensava e sentia de tudo que vira, observara e admirara, na ingente obra e no preclaríssimo obreiro; o saber:

«Sempre tive para mim, que os maiores e mais gloriosos beneméritos da Humanidade, são aqueles que formam, ou reformam, a alma, o coração e o carácter das gerações, pela acção combinada da Moral pura, sem delações nem transigências, e da Religião Cristã, sem hipocrisias, superstições nem fanatismos; pelo amor do trabalho e pelo culto da honra.

Por isso, — ao aquilatar e admirar esta bela e modelar Instituição, *Colónia Penal Agrícola*, de Sintra, incontestavelmente, a primeira e mais relevante em Portugal, e brilhante em qualquer outra parte do Mundo culto, — vai todo o meu entusiasmo, e altíssimo aprêço, e enorme gratidão, para êsse Homem Superior, eminente pedagogo e psicólogo experimentalista, e grande administrador que é o ilustre Director deste estabelecimento, Sr. Dr. Tude de Sousa.

21-IX-1929

Armelím Júnior

* * *

Ficámos amigos.

Percebi que lhe caíra em graça, que «mais vale cair em graça, do que ser engraçado» — será o ditado.

Êle conquistou um novo e certo amigo, e mais um admirador sincero e convicto.

Três dias depois desta tão útil e deliciosa visita, recebi dele amabilíssima carta, de que destaco para aqui o primeiro período, como homenagem ao meu ilustre Companheiro:

— «Renovo a V. Ex.^a os meus agradecimentos pela honra da sua visita à Colónia, na companhia ilustre do venerando e respeitabilíssimo senhor General Moraes Sarmento; e, mais ainda, pelas amabilidades que se dignou deixar registadas no *Livro dos visitantes*.»

Rectificarei: não foram *amabilidades*. Justiça, e só Justiça.

Acompanhando esta carta, vinha a oferta de algumas publicações suas; e nunca mais deixou de me obsequiar com outras.

Delas tratarei e do seu Autor em subsequente artigo.

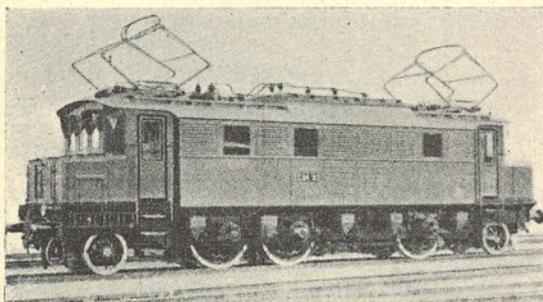
ELÉCTRIFICAÇÃO

DE

CAMINHOS DE FERRO

ALEMANHA

— A Companhia dos Caminhos de Ferro alemães tem feito recentemente ensaios de viagens a grandes velocidades no percurso Munich-Stuttgart, em que se obteve uma velocidade máxima de 151,5 quilómetros á hora. O tempo do percurso de Munich a Stuttgart, (241 quilómetros) foi de 146 minutos, e 146,5 o de



Locomotora A. E. G. capaz de conseguir uma velocidade máxima de 151,5 km. por hora, atrelada a um comboio expresso completo

regresso, conseguindo subir uma rampa de 22,5 miléssimas e 5 quilómetros de comprimento em 260 segundos, a uma velocidade constante de 68 quilómetros por hora.

O comboio era composto de 7 carruagens, com um peso total de 310 toneladas, sendo rebocado por uma locomotora eléctrica de grande velocidade, tipo 1 C. o I.

Os ensaios prévios demonstraram que, para travar o comboio lançado a 144 quilómetros á hora, é preciso um espaço de 1.170 metros. Chegou-se á conclusão de que, com uma superestrutura bem cuidada e locomotoras e carruagens de bom material, se podem conseguir velocidades de marcha de 150 quilómetros á hora.

AUSTRIA Os trabalhos de eléctricação prosseguem — não obstante as dificuldades financeiras a que os caminhos de ferro federais austriacos teem tido que fazer frente — tendo-se posto em serviço a tracção eléctrica na secção Bragenz-Saint Margrethen, trço de 14 quilómetros que une as linhas bávaras á rede férrea suíça.

Os trabalhos de instalação da linha Salzburgo-Linz estão para terminar e o principal esforço tem-se con-

centrado nos trabalhos preparatórios das linhas Linz-Viena e Viena-Graz.

Durante o ano de 1932 puzeram-se em serviço 5 locomotoras eléctricas para combóios rápidos e 7 locomotoras eléctricas de manobras.

Também, para o serviço das linhas secundárias, que por agora não existe interesse em electrificar, começaram-se a construir dez automotrices Diesel eléctricas de mercadorias, de uma potência de 300 H. P., que pesam 29 toneladas, susceptíveis de circular á velocidade de 60 quilómetros por hora, e 10 automotrices Diesel eléctricas de passageiros, equipadas com motores de 160 H. P., que pesam 34 toneladas e podem alcançar os 80 quilómetros por hora.

FRANÇA O Conselho Superior de Caminhos de Ferro, depois de um prudente estudo, solocitou das rédes interessadas que estas submetam os ante-projectos de eléctricação das linhas que a seguir se indica, por ordem de possibilidade da sua execução :

Paris-Havre (Estado)
Narbona-Port Bou (Midi)
Brive-Montauban (P. O.)
Bourdeos-Montauban (Midi)
Tours-Bourdeos (P. O.)
Paris-Le Mans (Estado)

Trata-se com isso de chegar a uma terceira *étape* na eléctricação do Midi e Paris-Orleans e de inaugurar a primeira linha em questão de eléctricação nas grandes linhas do Estado.

O plano em projecto poderia realizar-se em 8 anos, mediante um suplemento de uns 220 milhões de francos nas emissões anuais de obrigações.

EST. DOS UNIDOS Foi posto em serviço no caminho de ferro de Filadelfia e Western dez novas automotoras eléctricas rápidas para serviço dos arredores, que alcançam uma velocidade de 128 quilómetros. Graças a estas carruagens o tempo necessário para percorrer 22 quilómetros, que dantes era 24 minutos, reduziu-se a 16.

As automotoras teem capacidade para 52 passageiros; a *carrosserie* é de aluminio e pesa sómente 25 toneladas. Estão providas de 4 motores de 100 C. V. com comando automático.

Foi procurado ao projectar as carruagens reduzir ao minimo a resistência que apresentam ao ar, para o qual as janelas ficam igualadas com a superfície exterior da carruagem, e a parte da *equipe* eléctrica, montada sobre o tecto, dispoz-se de tal modo que a resistência coutra o ar seja muito pequena.

Os constructores realizáram experiéncias no túnel aerodinámico, ensaiando primeiro uma carruagem do tipo corrente a 110-125 quilómetros por hora. Destas experiéncias deduziram que, só para vencer a resistência do ar nestas condições, necessita-se mais de 70 por cento da potencia desenvolvida.

Com o desenho projectado para estas novas automotoras, a potencia necessária para vencer a resistência do ar diminuiu em uns 20 por cento, a velocidades maiores de 96 quilômetros por hora.

O peso dos motores por C. V. foi reduzido de 18 a 16 kilogramas, que é o corrente a 12,1 kilogramas.

POLONIA Os caminhos de ferro polacos teem em estudo a electrificação de diversas linhas dos arredores de Varsovia, ao mesmo tempo que a construção, por uma parte, da linha de circunvalação e, por outra, a união directa das estações do Este e de Varsovia Central.

No momento presente, como primeira *étape*, propõem-se electrificar as 3 linhas dos arredores mais movimentadas: Zyrardow-Varsovia Central (41 quilómetros) e Varsovia-Este Minnsk (36 quilómetros) e Otwoch (23 quilómetros), assim como a união Varsovia Central-Varsovia Este (7,4 quilómetros).

Os combóios dos arredores formar-se-hão com automotrices de comando múltiplo, utilizando-se corrente contínua a 3.000 v..

O custo da electrificação, compreendido o da construção das centrais e novas oficinas, será de uns 50 milhões de zlotys.

Pelo que respeita ao programa de construções de novas linhas principais, o Ministério de Comunicações elaborou um em que se incluem as seguintes: Kozlow-Kiwerce (425 quilómetros) atravessando a Polónia de Este á Oeste e estabelecendo o percurso mais reduzido entre os agrupamentos industriais da U. R. S. S. e Europa Ocidental; Kamien-Koszyrski-Wolkonysk (203 quilómetros), que vai do Norte ao Sul da Polónia e facilitando igualmente o transito de Leninegrado para os Balkans; Ostrolenka-Torun (208 quilómetros); Varsovia-Radom (96 quilómetros); Cracóvia Micchow-Kozlow (51 quilómetros); Belzec-Lublin (142 quilómetros) e Plock-Brodnicza (104 quilómetros).

Todas estas linhas teriam um grande valôr inter-nacional, facilitando o transito entre a Europa Ocidental e a U. R. S. S. e os Balkans, por um lado, e entre o Báltico e o Mar Negro, por outro.

O custo total destes trabalhos está calculado em 729 milhões de zlotys.

SUIÇA A tracção eléctrica monofásica a 15.000 v. 16 $\frac{2}{3}$ períodos por segundo, foi aumentada com 106 quilómetros, nas linhas privadas de Soleure a Moutier, do alto Enmenthal, e de Berthoud-Toune, estando as duas primeiras a serem exploradas por vapor e a última com corrente trifásica. O Soleure-Moutier tem rampas de 25 a 28 milímetros e mede 23 quilómetros. A electrificação custou 1.450.000 francos suíços, tendo havido necessidade de dar-se um novo perfil ao túnel de Weissenstein e comprovar as suas condições, trabalho muito deli-

cado nesta região jurásica, donde o terreno cálcareo está atravessado por terrenos verticais perigosos.

Na rede do Emmenthal não foi necessário realizar trabalhos perigosos, à parte a substituição de uma ponte de 100 metros de comprimento. O gasto elevou-se sómente a 3.000.000 de francos suíços.

A transformação do Berthoud-Thoune necessitou 4.425.600 francos suíços.

A exploração destas redes far-se-ha para os passageiros por meio de automotrices de 800 H. P., podendo alcançar a velocidade de 75 quilómetros por hora, e o tráfego de mercadorias por meio de locomotoras B B de 1.600 H. P..

O orçamento de 1933 tem incluída uma dotação de 64 milhões para os trabalhos, inferior em 22 milhões ao de 1932.

Além de isto, projecta-se a electrificação das linhas Bienne-La Chaux de Fonds e Rorschach-Buchs, assim como a terminação das linhas Delémont-Delle, Berna-Lucerna e Uznach-Linthal.

ASSOCIATIVISMO NOS CAMINHOS DE FERRO

UNIÃO FERROVIÁRIA

Com autorização do sr. governador civil, do Porto, reuniram na Tuna dos Empregados dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, os contribuintes da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, para a escolha do respectivo delegado, sendo indicados os seguintes contribuintes:

Efectivo—António Armando Moreira de Azevedo, chefe de estação adido. Suplentes—António Pinto Fernandes, apontador principal e Manuel da Silva Dantas, revisor de bilhetes de 1.ª classe. Esta lista foi patrocinada pela União Ferroviária, que pede a todos os ferroviários que a votem sem qualquer alteração, pois assim serão defendidos os interesses dos respectivos contribuintes.

Nesta conformidade vão ser distribuídas as listas às linhas do Minho e Douro, por delegados da U. F.

ESTE NÚMERO FOI VISADO PELA
COMISSÃO DE CENSURA

DIRECÇÃO GERAL PUBLICAÇÕES

DOS RECEBIDAS

CAMINHOS DE FERRO

«FRANÇA—PORTUGAL»

REUNIÃO DO CONSELHO SUPERIOR

O Conselho Superior de Caminhos de Ferro reunido sob a presidência do sr. engenheiro Sousa Rego, emitiu parecer favorável sobre os seguintes projectos:

De «Aditamento aos preços da tabela n.º 34 da Tarifa Especial n.º 1 de p. v. nas linhas do S. S. e M. D., applicável aos excedentes de lotação máxima de vagon de gado, por cada cabeça iniciando a 10 quilómetros os preços da referida tabela»; de «Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias, eliminando a cláusula prevista no art. 5.º, sobre o uso de guindastes, quando sejam de motor mecânico, comum a todas as Empresas»; Aviso ao Público «referente a uma concessão especial para transporte de «Sal comum» da Figueira da Foz para a linha de Santa Comba Dão e Viseu, proposto pela Companhia Nacional com o acôrdo da Beira Alta; e de Aditamento à classificação geral de Mercadorias de p. v. para transporte de telha ou telhas de barro ou grez, não designados, da tabela n.º 10 da Tarifa Especial n.º 1 p. v., em substituição da tabela n.º 8, proposto pela Companhia Nacional.

COMISSÃO ADMINISTRATIVA DO FUNDO ESPECIAL

Esta Comissão, em sessão de 21 do corrente, aprovou os projectos de: Ampliação da estação de Ferradosa na linha do Douro; instalação de luz eléctrica no posto de revisão de material de Viana do Castelo; estabelecimento de uma linha de saco na estação de Moita; construção de uma plataforma de passageiros no apeadeiro de Aguas Santas; substituição do pontão de Monte Branco, na linha do Sul; e autorizou o início de execução do projecto da 1.ª fase da construção da estação de Setúbal-Mar.

Foram estas deliberações submetidas a homologação ministerial, com as portarias:

— Nomeando uma Comissão constituída pelos engenheiros Frederico Cambournac, presidente; Rodrigo Monteiro, e chefe de secção Heitor de Carvalho, secretário para presidir ao concurso do caminho de ferro de Cacilhas à Costa de Caparica, que se realizará no dia 25 do corrente; autorizando a Direcção Geral de Caminhos de Ferro a outorgar, em nome do ministro, no contrato a celebrar com a «Construtora Moderna L.ª», na execução da empreitada n.º 12 da

Editada pela Casa de Portugal em Paris recebemos a folha de informação, de distribuição gratuita, cujo seu fim, se resume, sinteticamente, neste respiço:

Estas folhas são de mera informação, não de luta evidentemente, nem de polémica. Procurando contudo pôr em plena luz certas circunstâncias que muitos ignoram ou imperfeitamente conhecem, temos a impressão de realizar uma obra útil concorrendo para desfazer malentendidos e para criar essa atmosfera de boa-vontade e de confiança mutua essencial para o bom exito de quaisquer negociações, entre os homens como entre as nações.»

E a terminar:

«Em nenhuma destas folhas, quer da série portuguesa quer da francesa, terá cabimento qualquer inserção com caracter de publicidade comercial. Mas estas colunas ficam abertas incondicionalmente a todos os pedidos de informações e a todos os esclarecimentos cuja publicação nos fôr solicitada por franceses ou portugueses e que sejam de natureza a favorecer a causa que desejamos servir, e que é a dum estreitamento das relações de todas as ordens entre a grande Nação de que somos hospedes e aquela a que nos orgulhamos de pertencer.»

BRASIL-FERRO CARRIL

Segundo um decreto ultimamente publicado, foram aprovadas as cláusulas para a revisão dos contractos celebrados com o Estado de Pernambuco, para execução de novas obras e serviços de melhoramentos do Recife e para a exploração e tráfego do mesmo porto.

estação de Livração; declarando sobrantes duas parcelas de terreno uma na linha de Oeste, freguesia de Vila Verde, concelho da Figueira, do distrito de Coimbra; outra na linha do Vale do Vouga, freguesia de Pinheiro da Bemposta, concelho de Oliveira de Azemeis, do distrito de Aveiro; e demittindo dois inspectores médicos por abandono do lugar, nas zonas do Algarve e Douro.

PORTUGAL

PALETA POLICROMA

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

PORTUGAL é uma paleta de mil côres, e as suas tintas podem ser utilizadas pelo turista de bom gôsto para, na sua memória, deixar para sempre uma tela preciosa: — uma viagem pela terra lusitana.

Dessa sinfonia policroma, que se guarda na retina daquele que percorreu o ridente rectângulo luso, de lés a lés, possivelmente, mais brilhem à nossa preferência tintas que pela sua garridez e viço sobresaiam sôbre outras mais modestas e menos estimadas. Mas tal não significa que a estas falte a beleza.

No grande quadro da terra de Portugal há um fundo grandioso e sublime: — o azul divino do céu que cobre, como uma benção, a terra de Nun'Alvares.

Quem há que possa contar a justa côr, o exacto azul, do céu de Portugal? Compará-lo-ão às superfícies serenas dos lagos da Suíça, aos olhos magníficos das mais belas loiras, aos mantos adoráveis das Virgens dos altares, mas a comparação ficará sempre àquém do modelo. Poderão indiferentes olhos estrangeiros criar-lhe equivalentes nas estâncias de luxo da Itália ou do Meio-Dia, onde o sol é pago como se os seus raios fôsse de ouro de lei, e o céu de aí, de verdadeiras safiras. Mas o céu e o sol de Portugal são generosos e simples, dedicados e amigos; não se fazem mercadejar, são sinceros, hospitaleiros, como as casas que fumegam na montanha, de porta sempre aberta e de lareira sempre afável para o viandante.

O azul do céu de Portugal é daqueles que só um português sabe quanto vale, que só um português, a quem o fado exilou para terras longíquas, sabe de côr é quando, ao erguer os olhos evocativos, para céus estranhos, vê, através das lágrimas, lá longe, muito longe, o azulinho céu que lhe cobriu o berço. E perguntai então a êsse português, de olhos lacrimosos de saúde, se há azul mais lindo que o azul do céu da sua terra.

Depois, correndo os jardins do Minho, de que vígoso verde os olhos se vos enchem! Verdes são os vérgéis de Valença à Póvoa e de Melgaço a Basto. Verdes são as águas gorgolejantes do Lima, Minho, Cávado e Ave. De verde são vestidos os inesquecíveis montes Espinho, da Falperra e da Peneda. E todo o Minho, pequenino e garrido, cantante e primaveril, é um céu esmeraldino, decorado de folhas, esmaltado de bosques, ridente de vinhedos.

É um poema glauco, uma festa de esperança, uma bacanal de luz onde o próprio vinho, fervente como

«champanhe,» é igualmente verde. E os monumentos piedosos, que, como ilhotas dêsse, mas, de folhas, se erguem solenes no Bom Jesus do Monte, na Santa Luzia de Viana, na Virgem do Sameiro, são também listrados dêsse verde centenário dos musgos, que são como as cãs das pedras.

Depois, saltando para lá do Gerez, avançando para além do Barroso, caminhando pelas veredas do Marão, indo até às alcantiladas serras de Barnes e Moga-douro, a província de Trás-os-Montes dá-nos outra côr. O verde minhoto insensivelmente escurece-se, carrega-se da gravidade do bronze, como se aquelas serras, penduradas sôbre as águas bravias do Corgo, do Tua e do Sabor, fôssem grandes sinos de campanário de ciclopes

É belamente áspera a paisagem. A Natureza pura impera. O homem, alcandorado nas serras, irmana-se com as águias e como elas é altaneiro e bravo. Acima dele, só Deus. A seus pés, muitas vezes, o algodão em rama das nuvens que lhe ocultam um mundo que êle quási ignora. Muitas vezes a neve, cobrindo de arminhos todos aqueles montes, carrega a inclemência da terra, mas o homem resiste sempre mas sem uma revolta. É que nele corre ainda o velho sangue magnífico que roborou as mãos que se crispavam nos lemes, que levaram as naus às terras de Vera Cruz; que se firmaram nos montantes, ao assinar a sangue o tratado de independência em Aljubarrota; que se cingiram na pena que desenhou a maravilha de arte na sáxia epopeia da Batalha. Como o ferro dos montantes, como as limosas quilhas das naus, a côr de Traz-os-Montes é de um varonil e áspero verde acobreado.

O Douro é vermelho de sangue generoso e activo. Formiga de labor, e, da Foz à Régua, o rio, que no Pôrto é cingido pelos aneis de duas pontes altivas, é um cortejo ininterrupto de embarcações diligentes. E, se pelas colinas sobem escadarias de cepas dêsse vinho que todo o Mundo adora, nas povoações coloridas da terra duriense, as dornas transbordam dêsse oiro líquido que é a riqueza da província.

Alegria, trabalho, sol rutilante, que ao mergulhar no Oceano, inunda de sangue e oiro as areias doiradas; com uma cidade mercantil e activa, engenhosa e heróica, velha como a nacionalidade — o Pôrto —, a província do Douro fica, entre a poesia minhota e a imponência transmontana, a marcar um contraste, a assinalar um rincão pitoresco e único ubérrimo e alegre como uma festa dionísica.

Não é fácil descrever a côr da peregrina Beira. Imaginem um colorido mágico, composto de variadas tintas, onde entrasse o branco níveo dos gelos, que coroam no pino do inverno todas aquelas serras da Estrêla ao Caramulo, da Gralheira à Guardunha, da Louzã a Leomer. Dir-se-ia uma côr onde se combinassem os mil cambiantes de miriades de gemas, do azul ao vermelho, do castanho ao negro; onde se incluísse aquele mundo de verde que orla o Vouga,

o Mondego, o Zézere, Côa. Onde entrassem aqueles policromos panoramas de sonho que são a idílica Coimbra, a edénica Penacova, a histórica Viseu, o tranqüilo S. Pedro do Sul, a industrial Covilhã, a alpínica Gouveia, o formidável Rodam, por onde o Tejo avança, triunfal e senhoril, já impando de orgulho de ser o rio real, o rio senhor duma das mais belas capitais do mundo, o rio cavalheiresco, que impeliu outrora para a aventura homérica dos oceanos, as naus das conquistas.

E é o Tejo que nos conduz à mais meticolor província portuguesa: — a Extremadura. Estamos na terra onde todas as raças nacionais se conjugam, onde saltam rubros, impetuosos e bravos, os campos ardentes do sangue islamita que lhes ficou nas veias, ou nostálgicos quando as longas noites, de luar prateadas, os leva a dedilhar sonhadores, fados pelas cordas das guitarras. É aqui que Lisboa se ergue, magnífica nos seus mármore e colinas, a dominar o Tejo, largo, vasto, acolhedor como a ante-sala que é da Europa. Província onde Tomar é um escrínio de preciosidades históricas. Mafra um colosso de opulência fradesca. Caldas uma cornucópia de fartura, Nazaré um pitoresco de bravura náutica. Batalha o missal preciosamente iluminado de um cavaleiro de Aviz, Cartaxo uma adega abundante de vinho característico, Setúbal uma cidade doirada a tirar oiro do mar.

Depois, vem a terra desesperadamente amarela, ardentemente ensoalhada, da região alentejana. É uma orgia de sol que embriaga e estonteia. É a planície infinita onde, de longe em longe, se erguem oásis preciosos: Evora, Portalegre, Estremoz e Vila Viçosa.

Mas, ao apontar da primavera, a côr amarela carrega-se até o doirado. Então o Alentejo é um oceano de oiro, onde um mar de espigas ondula ao sabor da brisa. E toda a charneca, como tocada pela magia

duma varinha de fada, transborda de trigo, abarrota de abundância.

O Algarve é um prisma de cristal a girar, de onde o sol arranca, em cada segundo, uma pincelada de côr. Há sol por toda a parte. Há uma tinta em cada canto. O oceano, em Sagres, é de azul arrendado a bibros de espuma. O promontório do Infante descobridor de mundos é negro e solene como as vestes do Navegador. As figueiras todas pequeninas são verdes e roxas, os laranjais são de oiro, as amendoeiras são brancas como veus de noiva. As serras são orgias de esmeralda e quem descer da encantadora Monchique até a inigualável praia da Rocha, passa por todas as tintas do arco-iris, até findar, entre os monumentos que a Natureza ergueu naquela praia onde as areias são de oiro avermelhado e as fragas de vermelho doirado.

E talvez do fim desta visita à terra lusitana, três côres nos perdurem na retina entre as tantas outras de que a vista se nos encheu.

O azul, onde há mar, há céu, há a crença portuguesa, há a Virgem padroeira.

O verde da paisagem, o símbolo da esperança que dilatou o país, que animou os guerreiros, que afoitou os nautas.

O oiro, o símbolo final da pátria, a conclusão, a certeza de que Portugal é terra rica, ubérrima, linda, preciosa onde a lenda mitológica do Jardim das Hespérides se torna realidade.

Demais, qual o português, longe da sua pátria, e qual o brasileiro, amigo da terra de seus pais, para quem Portugal não é um querido sonho doirado.

N. da R. — Tendo o *Boletim da Câmara Portuguesa de Comércio e Indústria do Rio de Janeiro* solicitado do articulista alguns artigos para aquela revista, escreveu o referido o artigo presente do qual, neste momento, um duplicado, segue a caminho do Brasil.

O QUE TODOS DEVEM SABER

A ISENÇÃO DE CONTRIBUIÇÃO PREDIAL ATÉ 1940

A Associação de Classe dos Construtores Cíveis e Mestres de Obras, entregou ao sr. ministro das Finanças uma representação em que se pede a isenção de contribuição predial para os prédios a construir durante o ano de 1934.

Alegam os petiçãoários que, pelo último censo estatístico, ficou provado que a indústria da construção civil é a que maior número de braços ocupa, motivo que se lhes afigura suficiente para dever ser protegida. A incerteza de que pode não ser prorrogada a isenção pedida está já causando a paralização do início de muitas obras e o começo duma crise que se avizinha, pois, a não ser decretada essa medida, ficarão numa grande inferioridade em relação àqueles que conseguem ver os seus prédios construídos até o fim de Dezem-

bro do corrente ano. Essa crise, a dar-se, alimentará o número de desempregados. A anulação de tal concessão pelo Estado representaria a estagnação da iniciativa particular, que vem contribuindo para se poder estabelecer normalmente a lei comercial de procura e oferta, dando assim em resultado a diminuição de rendas e contribuindo para o sossego e tranquilidade públicos.

Esperam, pelos motivos alegados, os petiçãoários, que a prorrogação solicitada seja em breve um facto, o que será um bem para a classe operária, para os industriais, e, de uma maneira geral, para a economia nacional.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

A empresa desta Gazeta compra, por se encontrar exgotado, o n.º 985 de 1 de Janeiro de 1929.

Paga-se, na Rua da Horta Sêca, 7, 1.º, Tel. 20158.

CRÓNICA INTERNACIONAL

Por PLÍNIO BANHOS

Em Agosto do ano corrente, por ocasião do 19.º aniversário da batalha de Tannenberg, festejou-se esta data diante do monumento de honra do Marechal Hindemburgo, onde assistiram dez mil pessoas que ouviram Hitler negar as responsabilidades da Alemanha nesse grande acontecimento.

Hindemburgo, depois de render homenagem ao seu Imperador Guilherme II, saudou os seus companheiros de guerra e convidou a multidão a cantar o "Dentselhand ubber alles".

Enquanto decorriam essas manifestações realizavam-se em Niederwald festejos diante do monumento de "Germania" a favor do Sarre à Alemanha.



GUILHERME II

Hitler chegou perto das 19 horas sendo delirantemente aclamado pela multidão que ouviu silenciosamente o seu discurso:

«Venho saudar esta província — disse — que se conserva inquebrantavelmente fiel à nação alemã, província onde vivem 2 milhões de alemães separados da Pátria. Entre os direitos que nós defendemos e pelos quais lutamos, figura a restituição do território do Sarre à Alemanha.

A batalha de Tannenberg, cujo aniversário hoje festejamos, constitui o símbolo da força enorme duma nação. Quando nós perdemos o Sarre foi o indicio de que a nossa união se perdia, mas a nossa vontade inquebrantável e no nosso objectivo é restabelecer e readquirir esta união.

Livrámos a Alemanha de todos aqueles que a iam destruindo e que não podiam domina-la se a não encontrassem destruída.

O nosso povo de 65 milhões de homens proclama hoje bem alto que nada quer saber do passado e apenas quer e pretende determinar a sua existência segundo a vontade e os interesses dos alemães.

Quando nos tomaram o Sarre declaramos nos solenemente que se desejava garantir à França a posse económica das minas mas que a administração desse território seria confiada à S. D. N.. Fala-se em três versões: a primeira é que o Sarre seja atribuído à França, a segunda é que seja considerado território autónomo, mas só a terceira merece a inteira aprovação de todos os alemães e que é a entrega desse território à Alemanha. Não queremos a guerra com nenhum povo, mas se os tratados devem ser sagrados, eles não devem se-lo sómente para nós mas também para os nossos adversários.

Não desejamos senão entendermo-nos com a França, mas o que é certo é que a Alemanha não renunciará nunca ao território de Sarre, do mesmo modo que o Sarre não renunciará nunca à Alemanha.

Defendei no Sarre a nossa honra e a verdade e proclamai-a vós mesmo.»

* * *

Perto de 300.000 operários embaraçam o governo de Roosevelt alegando o desrespeito dos grandes industriais pela lei da Reconstrução Nacional.

Esses grevistas ouviram do presidente dos americanos a promessa da resolução de aplicar severas sanções aos proprietários que desrespeitarem os códigos estabelecidos pela referida lei da Reconstituição Nacional.

Isto passou-se dias depois de haver um desfile de americanos que durou onze horas a desfilar pelas ruas da cidade que estavam coalhadas de centenas de milhar de espectadores, para celebrar a ressurreição económica do país.

Dizem os jornais franceses que esta foi a maior manifestação que se tem realizado no mundo.

* * *

Cuba agitada parece querer entrar num caminho de calma.

Os recentes conflitos são isolados e sem conhecimento dos altos poderes que dizem estar na disposição de manter a ordem custe o que custar, apesar de se verificar que raras vezes as auctoridades intervêm em casos graves dos quais resultam mortes.

Dos quinhentos oficiais que estavam aquartelados no Hotel Nacional existem sómente 400 que isoladamente vagueiam pelos fortes afastados do ambiente político.

O seu tratamento é o de um preso comum.

Parece que se movem grandes empenhos para normalizar a situação destes revoltados a

quem o govêrno revolucionário de Cuba mandou atirar metralha de canhão e metralhadoras esquecendo que reinava o banditismo que levou a abrirem os covaes levantando os cadáveres para com êles percorrerem as ruas principais da cidade, rojando com êsses corpos pelo chão e deixando que as vozes rôcas de loucura arremessassem frases mais duras que pedras ou tiros.

* * *

O Chanceler austríaco Dollfuss, vítima de um atentado à saída do Parlamento e depois de uma reunião do partido Cristão Social, está restabelecido por completo.

As balas da pistola de Rudolf Dertil que atravessaram o braço direito do Chanceler e outra se alojou numa costela tinham o unico fim de amedrontar o Chanceler para que êste fôsse substituído no seu govêrno.

A maneira ingênua com que o criminoso proclama o seu patriotismo e a sua indiferença pela política deixam transparecer que se não trata de um normal mas ao mesmo tempo é de notar que êle foi há pouco tempo soldado do III regimento do exêrcito federal, donde foi expulso.

* * *

Foi resolvido a favor do ex-rei de Espanha a entrega de bens particulares classificados pelo parlamento espanhol de pertencentes ao Estado.

O tribunal de Roma pronunciou-se há tempos sôbre um processo intentado pelo ex-rei de Espanha contra um banco de Bilbao que intimou um banco italiano a remeter ao Ministério das Finanças de Espanha um certo número de títulos industriais pertencentes ao ex-rei, em virtude duma lei das Côrtes, estipulando que os bens particulares de D. Afonso de Bourbon revertiam a favor do Estado. O tribunal de Roma não aceitou a tese do banco espanhol, e declarou, por isso, que os bens do ex-rei se encontravam em Itália, e que, a lei das Côrtes não tinha, para o caso nenhum valor. O banco italiano foi intimado a remeter os títulos ao ex-rei de Espanha.

* * *

Segundo o jornal «Ere Nouvelle» a França propoz a seguinte solução ao problema dos armamentos:

Limite do nível actual e por tempo a fixar, dos armamentos existentes; organização duma fiscalização internacional permanente, não só dos armamentos como dos orçamentos militares. Diz aquele jornal que



TRONO REAL ESPANHOL E OS FILHOS DO EX-MONARCA D. AFONSO DE BOURBON

esta proposta mostra mais uma vez a boa fé da França e que não é de molde a estorvar a acção de qualquer govêrno, sinceramente pacífico. «E aqueles que a recusarem — diz — como poderão depois admirar-se de suscitarem a desconfiança geral? Hoje, ou se é contra a paz ou por ela. Neste último caso, não é com discursos que o assunto se soluciona, mas por um acto internacional para aprovação ou recusa, do sistema de fiscalização. O discurso de Hitler e os dos seus amigos, sôbre o rearmamento da Alemanha, ao que se deve juntar a actual efervescência do Reich, respondem, infelizmente, de modo bem claro à proposta francesa. Tudo isto é singular. Todos querem a paz, mas o Boletim francês dava uma curiosa informação sôbre os países que têm maior aviação.

A França tem 2.212 aparelhos, dos quais são 260 aviões de caça e 290 de bombardeamento. A Alemanha 1.100 aviões civis. A Itália tem 2.325 aparelhos, dos quais são 300 de caça e 525 de bombardeamento, e a Inglaterra tem 1829, sendo 190 de caça e 200 de bombardeamento. A Rússia pode pôr em pé de guerra dez milhões de homens armados, equipados e bem municiados. Portanto não há que temer novas guerras,

O OURO REINA DE NOVO NO RAND

ARTIGO DE L. E. NEAME,
NO «DAILY HAIL», DE 1-XI-933

Tradução de VISCONDE DE ALCOBAÇA

O ouro é hoje rei da África do Sul e perante ele todo o continente africano se curva. Com a agricultura prejudicada pela peor estiagem conhecida desta geração, a soberania do Rei Ouro não tem rival.

Ainda há poucos anos o seu prestígio estava em decadência. Ao antigo preço de venda de 84 «shellings» a onça, começou a diminuir a extracção, porque a extracção do minério de qualidade inferior não compensava.

Mas o ouro em barra ao preço de £ 6 a £ 7 a onça e com probabilidade de o preço se fixar, adquiriu uma maior importância. Calculadas ao valor actual no mercado, os jazigos auríferos de *Witwatersrand* já produziram 1,600,000,000 de libras, de ouro e está calculado que ainda há mais £ 2,000,000,000 a extrair.

Volta a prosperidade à terra do ouro. A cidade de Johannesburgo, que é a capital do ouro, apesar de não ser a capital oficial, vive de novo no ambiente excitante de 1895.

Por toda a parte ouro. Toda a gente fala no ouro. Toda a gente compra acções. Toda a gente organiza companhias novas ou tenta entrar nas que estão formadas por outros.

De manhã, a fila de automóveis novos, esplêndidos em direcção à cidade é muito maior e à tarde, o mesmo se nota no regresso.

Um lugar na Bolsa que poderia custar £ 150 há poucos anos, é agora difícil de conseguir por £ 1.500. Vai abrir-se outra Bolsa, para os que acham poucas as horas, durante as quais a primeira está aberta, para poderem saciar a sua sede de ouro.

Todos pensam em fazer fortuna. Divertimentos sem fim e casas cheias. As reuniões de «cocktail» são mais numerosas e prolongam-se. Os negócios florescem. O desemprego diminui. Atiram-se abaixo edifícios velhos para serem substituídos por «arranha-céus» com 40 metros de altura.

Para o artista, a terra do ouro não tem beleza. É uma extensão de terreno com cerca de 130 quilómetros, sem vegetação alguma nem árvores e que há cinquenta anos poderia ter sido comprada por uma centena de libras.

Vista de avião, nota-se uma linha comprida de pontos brancos, que se parecem com marcas de giz numa grande meza de bilhar. São as «escombreyras» das minas, a marcar a direcção do jazigo aurífero, à volta do qual se fundaram dez cidades e ali residem 750.000 indivíduos de todas as raças e de todas as côres.

Na história do mundo, nunca tão grande quantidade de metal precioso foi encontrado numa só área. O ouro aparece em camadas finíssimas num conglomerado de rocha curioso, conhecido por *Banket*, que era o nome holandês de um doce de amendoas e que os colonizadores primitivos achavam que se parecia com as camadas auríferas.

As análises por tonelada de minério não dão grandes percentagens, mas o tamanho enorme dos depósitos e a regularidade nas quantidades, permitiram a formação de uma indústria duradoura, muito diferente da que constitue a base de uma vulgar exploração de minas.

O período de exploração decerto dobrou com o aumento no preço do ouro e Johannesburgo, que há poucos anos receiava o seu destino com a paragem das minas do Rand, porque o ouro que restava não podia ser extraído com lucro, volta a olhar para o futuro com coragem e confiança. Pode dizer-se que mesmo passadas duas gerações, ainda será o centro de uma grande indústria de ouro.

Já foram recrutados 5 milhões de indígenas trabalhadores nas minas e espera-se que as minas empreguem ainda mais dez milhões.

As «escombreyras» das minas estão calculadas pezarem 600,000,000 de toneladas—só uma em *Randfontnein* pesa 40,000,000 toneladas ou mais que a tonelagem de toda a frota da Grã-Bretanha—e prevê-se que irão ao dôbro antes de terminada a exploração.

O trabalho nas minas é feito a uma profundidade de 2.400 metros, com uma temperatura tão elevada, que muitos indígenas têm morrido por causa do calor excessivo e de futuro a extracção do ouro, far-se-há a 3.000 metros abaixo do solo; o que só é possível devido ao Rand estar a 1.600 metros de altitude.

Longe em *Rehoboth*, na região quasi desértica que era do Sudoeste Alemão, extrae-se e lava-se ouro com intensidade. Há ouro no Estado Livre do Orange, há-o no Natal e consta também have-lo em *Transkei*, onde foi descoberto há muitos anos por uma chefe indígena que o escondeu com receio que a sua descoberta trouxesse os europeus aos seus domínios.

HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Dezembro de 1895

Linhas ferreas de segunda ordem

N'este periodo de desanimo que atravessamos, sob a impressão da terrivel crise que nos surpreendeu em pleno desenvolvimento das obras publicas, não é para desprezar o menor symptoma de vida que vejamos manifestar-se.

Parámos, mas devemos crêr que momentaneamente, porque não estão exauridas as fontes de riqueza do nosso paiz, que, cautelosamente exploradas, nos criarão novas epochas de prosperidade.

O desenvolvimento de viação accelera 'a, que tão profunda e radical transformação introduziu nas forças vitae do paiz, valorisando a propriedade nacional e facultando ao commercio, á industria e á agricultura os elementos de que carecem para seu engrandecimento e progresso, deve ser um dos factores mais importantes do melhoramento da nossa situação economica.

Este facto, porém, não se pode realisar, enquanto persistir o retrahimento dos capitae para empreendimentos d'esta natureza, por falta de confiança na sua justa applicação. Ao abatimento geral do nosso credito que teve como consequencia inevitavel a suspensão de todos os grandes empreendimentos que estavam sendo executados, parece succeder-se uma epocha de maior confiança.

Tem sido incertas as primeiras tentativas para vencer esta situação, mas vêmos entreabrir-se mais desanuveado o horizonte.

Assim o significa a proxima constituição das empresas das linhas do Valle do Vouga e do Valle do Lima.

São estes valles dos mais férteis e povoados e a construção das linhas que os explorem será largamente compensada, não simplesmente pelos rendimentos proprios, mas pela cir-

Por toda a parte se fazem pesquisas do precioso metal e muitos lugares aspiram a ser as novas Johannesburgos do futuro.

Já em 1791 Guilherme van Reenen, um dos primeiros colonizadores holandeses, foi á procura de ouro. Penetrou na região ou no deserto inexplorado perto de *Waltish* e os indígenas trouxeram-lhe uma pedra amarela que êle julgava ser o que procurava e que afinal era cobre; regressando depois ao Cabo iludido e cançado.

Se hoje pudesse ter voltado ao local da sua aventura, teria podido verificar como era verdadeira a crença que tinha em que a África do Sul, era um país de ouro.

Um novo e mais intenso exame do sólo, poderá dentro de pouco revelar surpresas novas, mantendo assim a tradição de que na África do Sul, há sempre qualquer coisa de novo.

Johannesburgo está agora satisfeita com a sua sorte. Remoçou; inspirando-a de novo o espirito de aventura e esperanza no futuro.

Onde o ouro reina, não há desânimo.

cumstancia de serem affluentes das duas principaes arterias de uma nação.

No interessante relatório do distincto engenheiro Xavier Cordeiro, a que nos referimos em um dos nossos anteriores numeros, se aponta, com dados estatísticos de valor, a importancia da região a que o caminho de ferro do Vouga prestará o seu benefico influxo.

Os abundantes productos d'este valle encontrarão prompta sahida para os mercados da capital do Norte, com que mais robustecerão as actuaes relações commerciaes.

A linha do Valle do Lima, pondo em contacto com o caminho de ferro do Minho e barra de Vianna os importantes povos de Ponte de Lima, Barca e Arcos, encontrará uma região feracissima, notavel pela sua intensa cultura.

Os cereaes, gados e vinhos, abundantes n'aquellas regiões, affluirão á nova linha, que, sob o ponto de vista agricola, será uma das primeiras do paiz.

Estes dois empreendimentos são dignos do auxilio dos poderes publicos, por serem o inicio de uma nova phase da nossa viação, cujos beneficos resultados se não farão esperar.

Em todos os paizes em que se tem comprehendido a influencia dos caminhos de ferro na prosperidade nacional, se tem completado a rede de primeira ordem com a construção da rede secundaria.

Faltam-nos no nosso paiz esses elementos de vida das linhas principaes, que são o seu complemento indispensavel.

Será certamente difficil conseguir a construção da rede das linhas de segunda ordem, se as empresas se encontrarem desacompanhadas de qualquer subsidio por parte do Estado e das localidades immediatamente interessadas.

No estudo da fórmula de prestar este subsidio, devem empenhar-se o Estado e as associações scientificas, a que o assumpto mais directamente incube, preparando o campo para se prosseguir n'esta senda do progresso.

Diminuindo-se as onerosas exigencias que ás empresas se impõem por parte do Estado, no que não affecte a segurança e commodidade da exploração, prestar-se-ha igualmente um grande serviço ao paiz, que derivaria de se facilitar a realisação d'estas construcções com muito maior economia.

Moldar todos os cadernos de encargos por um mesmo modelo, não é, por certo, o meio mais racional de conseguir a execução de linhas, que não podem ser consideravelmente oneradas nas suas despesas de primeiro estabelecimento.

Por interesse do paiz, convém adoptar uma orientação diversa da que tem sido seguida, e procurar harmonisar as exigencias por parte do Estado com as condições de exploração de cada linha a construir.

Este modo de proceder deve ter uma poderosa influencia na construção da nos a rede secundaria, para a qual não é indifferente qualquer aggravamento de despesa que seja improductivo.

P.

CONFERENCIAS FERROVIARIAS BRASILEIRAS

Tiveram inicio as conferencias organizadas pelo Club de Engenharia sobre a viação ferrea do país brasileiro.

Foi conferente o sr. engenheiro Alcides Lino, que apreciou os serviços da rede mineira das estradas de ferro.

O orador mostrou com proficiencia, que a maioria dos males de que padecem as estradas do Estado de Minas. Secorre da legislação imperfeita, isto é: desde o Império até aos nossos dias.

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

PADEIROS E PÃO MOLE

HA dois anos que nesta secção lembramos a quem de direito que não era justo nem lógico que fossemos obrigados a comer pão duro à segunda-feira, mas os nossos ecos não foram lidos e se foram não fizeram caso.

Em Março do corrente ano os senhores padeiros lembraram-se de perseguir o senhor ministro do Comércio, Indústria e Agricultura solicitando-lhe várias regalias para a classe e ainda para completo das suas pretensões, pediram mais os seguintes:

«Que se faça respeitar as 8 horas de trabalho com uma hora designada para a refeição dos operários da indústria, que se cumpra rigorosamente o disposto no decreto n.º 17.460; que se forneçam aos operários vestuários adequados à manipulação, a expensas dos patrões; que sejam totalmente abolidos os dormitórios nas padarias; que se estabeleça uma rigorosa fiscalização, tanto para operários como para patrões; que se estabeleça o início da laboração nas padarias, às 7 horas; que se crie um subsídio de 75% dos salários, pago pelo Estado e pelo patronato aos operários que, depois destas medidas, não tenham onde empregar a sua actividade; que se decreto o salário mínimo; que para trabalho igual se pague igual salário; e que depois de feitas estas emendas o projecto publicado na Imprensa seja imediatamente enviado para o «Diário do Governo».

Como se vê as exigências dos senhores padeiros são relativamente pequenas comparadas às dos patrões.

Mas a nós o que interessa é o pãozinho mole à segunda-feira.

Porque não hade o padeiro trabalhar ao domingo se a maioria das classes trabalha nesse dia?

O «Diário de Lisboa» abriu agora uma campanha para que tenhamos pão mole todos os dias, em especial nos meios de turismo.

Não estamos de acôrdo. O pão mole deve haver todos os dias e em toda a parte.

E diremos como diz Rocha Martins no «Arquivo Nacional».

Venha, pois, o pão mole, o pão que tanto custa a ganhar e nos apetece, o pão como o da nossa infância, desses dias em que o domingo se anunciava pelo toque dos sinos chamando à missa, sem que faltasse o toque do padeiro a trazer-nos o pão mole.

Eram bem acabadas essas leis extraordinárias que só prejudicam o consumidor,

Por exemplo no próximo dia de Natal e Ano Novo não ha carne e por pouco também não tinhamos pão mole nesses dois dias.

Que paraizo!..

FIM DUM CÃO POLÍCIA

MMORREU à cêrca de quatro meses em S. Francisco da Califórnia um cão polícia, lobo de Alsácia, de nome «Roger» muito conhecido naquela cidade pelas suas excelentes qualidades de inteligência e adaptação.

O seu proprietário era um polícia-sinaleiro que dirigia o transito em determiuadã área em S. Francisco.

Várias vezes foi visto aquele animal substituir o dono na sua missão, erguendo a bandeira vermelha para prevenir os automobilistas quando chegava um carro eléctrico.

Em casa, quando o telefone retinia, o referido cão despejava o auscultador e ladrava diante do microfone para exprimir que ia avisar o dono.

Quando êste entrava em casa com embrulhos, «Roger» pegava neles e ia colocá-los no seu lugar próprio, em toda a casa.

Contam-se ainda scenas extraordinária de «Roger» que provam bem a inteligência de certos animais que suplantam a de muitos homens.

O CONDENADO SARRETE

FINALMENTE acabou o julgamento do bandido Dr. Georges Sarrete que o tribunal francês condenou à morte pelos crimes de assassinato que cometera dissolvendo as suas vítimas em ácido sulfúrico.

Sarrete tinha duas cúmplices as irmãs — Philoméne e Catherine Schmidt — naturais da Baviera que com êle constituíam o Trio Infernal em Aix-en-Provence, que levaram a effeito monstruosos crimes cujo mobil era o roubo.

Sarrete, formado em direito, nascera em Trieste, onde casara por duas vezes, devorciando-se outras tantas, ficando cheio de filhos a quem educou à sombra dos crimes que praticara.

Os crimes principaes porque responderam os criminosos do «Trio infernal» são os assassinos de tres pessoas perpetradas com um eng-nho diabólico.

O Padre Chambom abandonando a batina casara com madame Balhandreaux. Tinham ambos qualquer cousa de seu.

Estes foram mortos a tiro e os cadáveres mergulhados num banho de ácido sulfúrico que os derreteu. Continuando o «Trio infernal» na sua maquiavélica acção descobriu uma pobre tuberculosa, Magali Herbin, que foi recolhida e rodeada de todos os confortos.

Uma das irmãs Schmidt apoderou-se dos papeis da enferma e fazendo-se passar por ela, fez um seguro de vida de 1.700.000 francos.

Feito isto só faltava fazer desaparecer Margalis o que não foi fácil à primeira vista, pois apesar do «Trio infernal» proporcionar-lhe deverimentos nocturnos, ceias com gelados e outros excessos, esta só veio a morrer depois de lhe misturarem na «champanhe» uma porção de saes de zinco.

Sarrete exercia uma influencia formidável sobre as duas irmãs a quem dominava, e, dedicava-se muito aos tuberculosos para exercer os seus crimes conseguindo apoderar-se de outros seguros de vida de 500 mil francos e outros vários.

As irmãs, cúmplices de Sarrete conseguiram provar no tribunal que o seu denominador as ameaçava com o célebre banho de ácido sulfúrico em que o padre Chambom e mulher tinham sido transformados em gelatina.

O tribunal condenou êsse advogado Bandido à morte e as irmãs em 10 anos de prisões seguidos de outros tantos de expulsão da comarca onde residiam.

UM ANIVERSÁRIO

NO dia 5 do mes findo passou o XVIII aniversário sobre a morte de França Borges, fundador do jornal «O Mundo».

A propósito dessa passagem escreve o «Diário de Coimbra» uma local que achamos curioso registar:

«Recordá-lo é evocar uma época distante de combatentes que puzeram as suas inteligências e a sua acção persistente ao serviço da mais bela das causas — a implantação do regime.

Dois episódios da época.

Estava-se em plena monarquia.

França Borges, mantinha acêsa no seu jornal, uma viva campanha com o padre Matos director de *O Portugal*, órgão da causa derrubada em 6 de Outubro de 1910.

Vespera do Natal.

França Borges envia ao seu adversário um casal de perus, com um cartão de visita anunciando-lhe que *O Mundo* havia aumentado em muitos milhares de exemplares a sua tiragem.

O padre Matos agradece-lhe, respondendo que ao *Portugal* havia acontecido também a mesma coisa, em virtude da fogueira dos artigos com que se atacavam mutuamente.

É sabido que França Borges e padre Matos fora da tribuna da imprensa eram dois amigos devotados.

A paixão política não os cegava.

A lealdade de França Borges para com o padre Matos era tal que no dia da implantação da República, pretendendo o povo linchar o director de *Portugal*, França Borges evitou que fosse praticado esse atentado, valendo-se da amizade de António José de Almeida.

Porém não foi possível evitar que assassinassem o sacrifício.

Registamos.

JORNALISTA DESCONHECIDO

A propósito da prisão do sr. Jaques Magalhães Amado, que não conhecemos, que foi motivado, segundo diz o «Diário Liberal», pelo mesmo sr. se ter entrometido com uma senhora, o mesmo jornal comentando a seu modo o caso, diz o seguinte:

«Até aqui o facto não nos interessa, pertencendo ao domínio policial. Sucede, porém, que o sr. Magalhães Amado teve a antipática ideia de se intitular jornalista, não sabemos para que fins, visto não constar que alguém, com esse nome, trabalhe em qualquer redacção dos jornais diários de Lisboa, facto que merece os nossos reparos.

Não é a primeira vez que indivíduos, em circunstâncias semelhantes, cometem o abuso de se intitular jornalistas.

Seria conveniente que as autoridades policiais tomassem boa nota de que os profissionais da imprensa, em geral, possuem um cartão de identidade que os colloca ao abrigo de abusos e confusões».

Com que então só os que trabalham nos jornais diários de Lisboa é que são jornalistas?

Certamente fugiu o juizo ao illustre redactor que cozinhou a simpática notícia.

Coitado!..

INTERESSE DEMASIADO

Nestes últimos tempos tem havido uma frequência enorme ás livrarias e alfarrabistas do nosso velho burgo, onde se procuram livros militares inclusive os de estratégia e outros assuntos de interesse na defesa do nosso país.

É de estranhar esse interesse que demonstra bem claro a «adoração» que certos cavalheiros tem pelo nosso país procurando livros de defesa militar, mobilisação, táctica e outros para depois venderem para Hespanha, onde são pagos por preços elevados.

Bem sei que nada lhes adianta os conhecimentos militares de Portugal porque nós ainda não deixamos de ser portugueses.

E, por agora, tenho dito...



JERONIMO MARIA DE LACERDA

Foi nomeado médico inspector do quadro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro o sr. dr. Jerónimo Maria de Lacerda.

FIGURAS DO DIA

DR. ARMANDO NARCISO

O nosso presado amigo e distinto médico hidrologista Dr. Armando da Cunha Narciso acaba de ser nomeado pelo governo português, inspector das aguas minerais em substituição do Dr. Oliveira Luzes, aposentado há tempo por haver atingido o limite de idade.

O Dr. Armando Narciso não necessita de apresentação.

Como médico tem afirmado os seus créditos e como escritor tem já uma obra completa a que os grandes órgãos de imprensa têm dado publicidade fazendo-lhe os elogios que bem merece.

Recentemente este homem de sciencia prestou as suas provas no concurso aos serviços de hidrologia medicinal, obtendo uma alta classificação e é hoje, sem favor, um dos nossos mais illustres hidrologistas e climatologistas possuindo já importantes e inéditos trabalhos.

O Dr. Armando Narciso, professor do Instituto de Hidrologia e Climatologia de Lisboa, tomou posse no passado dia 27 do lugar para que foi eleito de médico-inspector das Termas de Portugal, acto este que teve lugar no gabinete do sr. engenheiro Luís de Castro e Sola, director geral de Minas e Serviços Geológicos, que, após a leitura do respectivo auto, prestou justiça ao sr. dr. Oliveira Luzes, que, por ter atingido o limite de idade, abandonou aquele lugar.

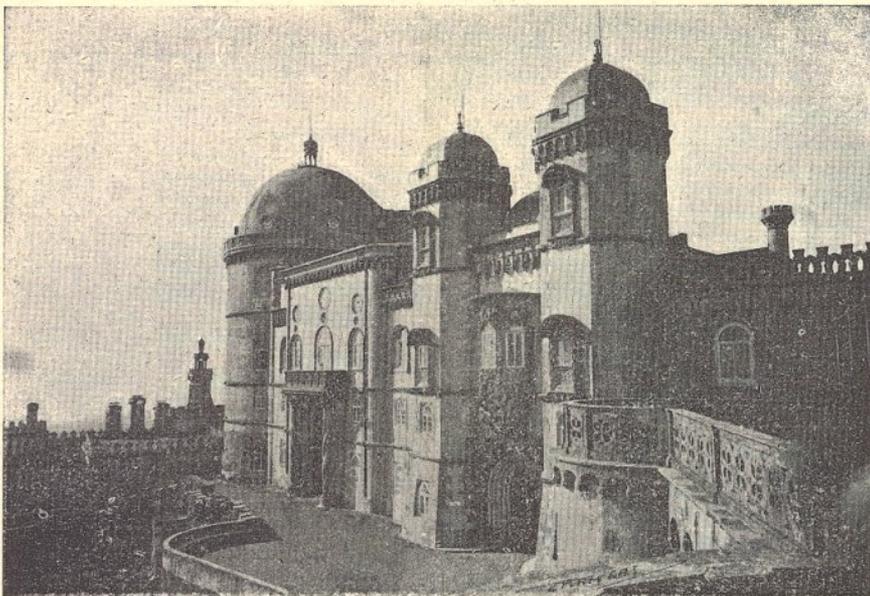
Referindo-se ao empossado, congratulou-se com a sua nomeação e garantiu-lhe a leal colaboração de todo o pessoal dos serviços, de que é, orador, é director geral.

O sr. dr. Armando Narciso, em breves palavras, agradeceu as referências que lhe tinham sido feitas, rendendo igualmente as suas homenagens ao seu antecessor e prometendo dedicar o seu melhor esforço ao exercício do cargo para que foi nomeado.

Usaram ainda da palavra os srs. dr. Oliveira Luzes, que agradeceu e elogiou o sr. dr. Armando Narciso: o professor Charles Lepierre, que fez do novo inspector-médico das Termas de Portugal o mais caloroso elogio, e conde da Arrochela, que agradeceu as palavras que o sr. Oliveira Luzes, proferira a seu respeito.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta ao seu presado amigo as suas calorosas felicitações.





CINTRA — Castelo da Pena

RECORDAR É VIVER

INAUGURAÇÃO DOS TRABALHOS DAS DOCAS DE LISBOA,
LINHA FÉRREA LISBOA CINTRA, E OS SEUS ANTIGOS TRANSPORTES

Por CARLOS D'ORNELLAS

SETENTA e oito anos vão passados sôbre a inauguração dos trabalhos do caminho de ferro de Lisboa a Cintra inaugurados por D. Pedro V, precisamente no mesmo momento das obras das docas de Lisboa.

O novo Rei de então, que foi augusto marido de D. Estefania, nome que foi dado à mais linda vila de Cintra, foi o maior progressista dessa formosa estância de Turismo de que tanto falou Lord Byron — o excelso poeta e grande admirador de Portugal.

D. Pedro V foi o grande impulsionador das linhas de transporte e assim a navegação abriu novos horizontes estabelecendo linhas marítimas para os pontos importantes e vias de comunicação, dentro das possibilidades políticas e económicas.

Até então os trabalhos públicos em Portugal consistiam somente no aperfeiçoamento de grandes igrejas, construção de pesados conventos ou inda de palácios reais e particulares.

Afirmava-se nesse tempo que a grande riqueza de de Portugal provinha das suas colónias sendo fraco,

relativamente o producto do movimento do litoral dos seus dois portos principais de Lisboa e Porto.

O jornal universal *L'Illustration* de 1 de Dezembro de 1855, insere uma local no mesmo número sôbre as inaugurações de que acima falamos do qual extraímos alguns dados curiosos.

As constituintes de então apoiaram o troço ferroviário da linha de Lisboa-Cintra.

A inauguração fez-se rapidamente, mas o início dos trabalhos demorou certo tempo.

Os melhoramentos no nosso paíz tardam. Mas... (cá está o eterno mas) como o portuguez não dorme, houve o S. O. S. — aquele grito de socorro a que toda a gente obedece...

Iniciaram-se os trabalhos de cujo projecto, aprovado pelas Côrtes, foi entregue ao concessionário de acordo com M. le comte Claranges-Lucotte, que confiou os respectivos trabalhos ao invulgar engenheiro do grande chefe de obras públicas de então M. Tourneux.

A companhia concessionária retomando e prosseguindo a realisação de um projecto do marquês de

Pombal devia fazer construir um cais que se estenderia da igreja de S. Paulo à pitoresca torre de Belem.

O Estado, nessa altura, concedeu, melhor diremos deu à companhia concessionária todos os terrenos (mais de 900.000 metros), que hoje é Avenida da India e o qual se alarga à margem do Tejo.

Era ideia fazer-se o desmembramento para Queluz, passando junto à residência dos antigos reis e dali até Cintra.

E como o Marquês de Pombal, D. Fernando, duque do Porto e duque de Beja, repetimos, fez a abertura dos trabalhos.

Desta lembrança restam as lapidarias legendas:

SUB TUTELA
MAJESTATIS SUAE AUGUSTISSIMA E
D. PETRI V
REGIS LUSITANIAE FIDELISSIMI
OPERA VIAE HUIJUSCE FERRARIAE E
CITRAM AB OLISIPONE TENDENTIS
FAUSTE ET FELICITER INAUGURATA SUNT
III KAL. NOVEMBRIS
ET ANNO D. N. J. C. MDCCCLV
D. FERDINANDI SECUNDI
SUMMAM RERUM REGENTIS
AUCTORITATE ET GRATIA
FAVENTIBUS CONSILIARIIS ILLIS EXIMIS
DUCE DE SALDANHA
RODERICO DA FONSECA MAGALHAES
ANTONIO FONTES PEREIRA DE MELLO
PRAEFACTO
FREDERICO GUILHERME DA SILVA PEREIRA
VICE COMITE D'ATHOGUIA
HOC OPUS MAGNUM FUIT DECRETUM
EODEM SALUTIS ANNO'

SUB TUTELA
MAJESTATIS SUAE AUGUSTISSIMAE
D. FERDINANDI SECUNDI
REGIS REGNA LUSITANIAE REGENTIS
ET INCOEPTO FAVENTIBUS VIRIS ILLIS EXIMIS
MUNERIBUS REIPUBLICAE ORNATIS
DUCE DE SALDANHA
RODERICO DA FONSECA MAGALHAES
ANTONIO FONTES PEREIRA DE MELLO
REDDITUM OPERUNQUE PUBLICORUM
PRAEFACTO
FREDERICO GUILHERME DA SILVA PEREIRA
VICE COMITE D'ATHOGUIA
HODIE KAL. AUGUSTI VII
ET ANNO SATUTIS MDCCCLV
OPERA VIAE HUIJUSCE FERREAE
CITRAM AB OLISIPONE TENDENTIS
FAUSTE ET FELICITER
DECRETA SUNT.

* * *

Falar de Cintra, contar as suas maravilhas é inútil porque é já do conhecimento de todos os portugueses o valor dêste paraizo — o *Promontório da Lua* — formidável de penedias enormes que parecendo despeñar-se se entrelaçam caprichosamente e coberto de bosques e cortado de águas, Cintra encerra muitas belezas naturais que a tornam célebre em todos os tempos.

É uma das vilas mais históricas, mais pitorescas e aprasíveis do luso Povo. É cercada de frondosos arvoredos, de numerosas fontes com abundantíssima e



CINTRA — Vista geral da vila — Ao meio o Palácio Nacional antiga residência real

excelente água e tem encantadores pontos de vista.

Os meios de transporte hoje são bastante suficientes para o seu desenvolvimento comercial mas . . . para turismo, digo, para fazer turismo, está muito longe.

A sua electrificação será o futuro risonho dos seus turistas.

Noutros tempos esta bela estância de turismo não tinha meios de transporte regulares e os que apareciam eram muito deficientes e dispendiosos: só se podia ir a pé, a cavalo, em carruagem, ou num *omnibus*, incomodo de velho sistema.

Houve umas tentativas de se estabelecer comunicações aceleradas e as principais foram duas: uma empreendida pela Companhia *Dibrouse*, que projectou no caminho de Ferro ordinário. Ligado e com essa deia a construção de um bairro novo foi pensado e para o mesmo compraram-se terrenos, onde se construiriam casas — grupo o qual se denomina *Vila Estefania*.

Todos êstes planos se malograram.

Alguns anos, mais tarde, organisou-se uma empresa com o fim de construir um *Tranwais* a vapor pelo sistema dum engenheiro francês Larmanjat.

Ainda chegou a funcionar, inaugurando-se as carreiras em 1 de Outubro de 1873, mas a empresa faliu, terminando a mesma não sei se dois ou três anos depois da exploração.

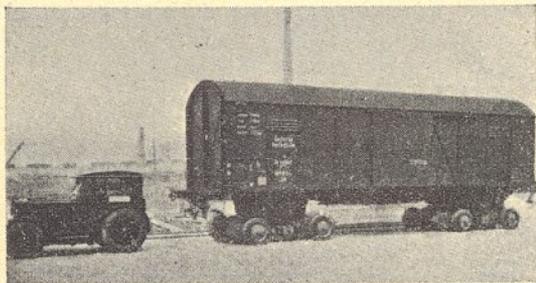
Tinha nove estações: *Sete Rios, Bemfica, Porcalhota, Ponte de Carenque, Queluz, Cacem, Rio de Mouro, Ranholas e Cintra*.

Novas tentativas se fizeram sem que os resultados fossem satisfatórios e hoje é uma linha ferroviária importante, começada ha algumas dezenas de anos, partindo de princípio da estação de Alcantara-Terra, e depois da estação do Rocio.

Certos estamos que dentro de curto tempo a sua electrificação será um facto.

LINHAS ESTRANGEIRAS

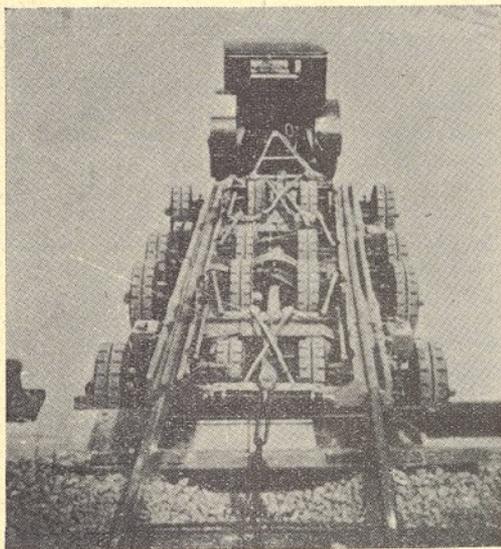
ALEMANHA No nosso numero de 1 de Novembro p. p.º, publicámos a noticia da Companhia dos Caminhos de Ferro alemães ir pôr em serviço potentes camions-plataformas para



Vagon de via férrea transportado sobre plataforma automóvel com rodas de borracha

o transporte de vagon de caminhos de ferro ás fábricas ou armazens, evitando dêste modo o transbordo das mercadorias.

A título de curiosidade, apresentamos neste nu-



Esta gravura mostra dois grandes bogies com o camion, no cais pronto a receber o vagon de mercadorias. Nesta gravura vêem-se perfeitamente os varões para ajuntamento das rodas

mero uma gravura em que mostra esta nova modalidade e por ela terão os nossos leitores ocasião de verificar um caso típico da condenação de transportes: *a concorrência transforma-se em colaboração.*

EST. DOS UNIDOS Como é sabido, nos Estados Unidos formou-se uma Comissão de Reconstrução Financeira, creada pelo Governo para auxiliar as empresas industriais.

Bastantes caminhos de ferro teem recebido o seu auxílio; porém, aquele organismo decretou a baixa de ordenados aos altos empregados, chegando a diminuir 60 por cento dos que cobram mais de 80.000 dolares por ano, baixando até 10 por cento os ordenados compreendidos entre 4.000 e 8.000 dólares.

Como dados concretos diremos que o Director da Companhia de Pensilvania ganha 2.365 contos por ano; o de Baltimore-Ohio, 2.090 contos, havendo tambem, cinco funcionários com ordenados superiores a 1.787 contos, e 486 com mais de 275 contos.

Ao resto do pessoal não se reduziu os seus salários, até que se veja o resultado do plano de reconstrução.

— O exercício de 1932, se caracterizou da seguinte fórmula: baixa de tráfego de mercadorias de 24,2 por cento com relação a 1931 e de 47,6 por cento com relação a 1929; baixa do tráfego de passageiros de 22,5 por cento com relação a 1931 e de 45,4 por cento em confronto com 1929; diminuição das receitas em 25,4 por cento e 50,3 por cento, e as despêsas de 25,5 por cento e 46,7 por cento com relação a êsses mesmos anos. O coeficiente de exploração apenas varia de 1932 a 1931, 76,8 por cento em lugar de 76,9 por cento, porém o producto líquido não foi mais do que de 334 milhões, inferior em 204 milhões de dólares ao de 1931 e de 940 milhões, ou seja 73,8 por cento, ao de 1929. A relação do producto líquido como capital empregado não foi mais do que 1,25 por cento contra 2 por cento em 1931 e 4,84 por cento em 1929.

A variação do tráfego nos 3 citados anos é a seguinte:

	1929	1931	1932
Número de vagon carregados (milhares)	52.828	37.151	28.195
Número de toneladas-milhas	447.322	309.225	234.320
Número de passageiros-milhas	31.074	21.894	16.975

Resultados financeiros com relação a 1929 e 1931:

	1929 Dolares Milhões	1931 Dolares Milhões	1932 Dolares Milhões
Receitas	6.360	4.236	3.162
Despêsas	4.561	3.259	2.429
Impostos	403	308	279
Producto líquido	1.274	538	334

As receitas e despêsas dividem-se da fórmula seguinte:

CONTOS AMARGOS DA GUERRA

A propósito da sahida do II Volume dos *Contos Amargos da Guerra*, da autoria do nosso director Carlos d'Ornelas, publicamos a seguir algumas referências da imprensa portuguesa :

Diário de Lisboa : Carlos de Ornelas publicou o II volume dos «Contos Amargos da Guerra». Traz na capa um desenho de Stuart, assás impressionante. Da sua leitura vê-se que o autor colheu nas trincheiras uma serie de notas, vivas e ouvidas, a que o tempo não roubou o interesse. Escrito em linguagem clara e directa, evitando, portanto, rodeios, produz nos leitores uma fortissima impressão de desgostos contra a guerra.

Diário da Manhã : — Carlos de Ornelas, nosso colega nas lides da Imprensa e antigo combatente da Grande Guerra, não é um principiante na «manufatura literária, mui principalmente quando escreve sobre as «coisas» que se passaram no C. E. P., essas «coisas» que motivaram os «Contos Amargos da Guerra».

Temos presente o segundo volume agora publicado, que temos de um folego e num crescente e justificado interesse, e dizendo isto não procuramos fazer frase nem louvar, por simples cumprimento, Carlos de Ornelas.

«Contos Amargos» é bem o diário vivido por alguém que pisou as trincheiras da Flandres, onde rugiram os canhões, correu sangue ás catadupas e cheirava a carne morta.

Republica : — O nosso camarada Carlos de Ornelas, cujo espirito, contrário á guerra e aos propósitos ultra-nacionalistas dos empresários da carnificina, tem evoluído inteligentemente para um sentido profundamente humano e vanguardista, acaba de publicar, com uma excelente capa de Stuart, o segundo volume dos seus *Contos Amargos da Guerra*, formidável libelo contra a hecatombe que assolou a Europa, de 1914 a 1918.

O prefácio deste volume, singularmente simpático pelas intensões que o animam, merece a transcrição que fazemos a seguir :

Jornal do Comercio e Colónias : — Macabra tambem esta capa do 2.º volume aos *Contos Amargos da Guerra* de Carlos de Ornelas. Macabra, mas linda, como aquarela de Stuart, o excoiso artista boemio cujo valor se desperdiça constantemente em pequenos trabalhos cotidianos.

Quanto ao volume de contos amargos, antes lhe chamaríamos contos . . . largos, porque de contos nada tem mas tão sómente algumas diatribes contra a guerra por alguém que as viveu e antevê, no momento angustioso que passa, a visão trágica de novas carnificinas. Carlos de Ornelas é sincero quando escreve no final do livrinho : «É quasi impossível a guerra quando se pensa na morte, quando se tem presente a visão duma macabra parada de cruces de madeira que emolduram a França de ponta a ponta. Essas cruces, orvalhadas pelas lágrimas das mulheres, gritam no silencio da noite, abaixo a guerra ! Ouvirão os homens de hoje o grito afiitivo das cruces de madeira ? »

Podará não ser literariamente perpetuo, mas é humanamente sentido !

Armando Ferreira.

Jornal de Noticias do Porto : — Quadros da guerra pintados com tintas carregadas que, embora sejam verdadeiras, são dum pessimismo excessivo por ser constante e propositado.

Se ainda este livro e tantos outros no mesmo género evitassem a calamidade duma nova guerra e que se plantassem nas terras do mundo mais milhares de cruces que, segundo o autor diz, «são orvalhadas pelas lágrimas das mulheres e gritam no silencio da noite : abaixo a guerra ! » . . .

A. J. A.

Diário do Alentejo : — Já fizemos referências, neste mesmo lugar, ao primeiro volume dos «Contos Amargos da Guerra» da autoria do conhecido escritor Carlos de Ornelas.

Hoje temos de nos referir ao segundo volume aparecido ha dias, e que encerra alguns interessantes e sugestivos contos em que a ideia da guerra é combatida duma forma enérgica, ressaltando, através das suas páginas vibrantes e coloridas, a ideia da paz, duma paz duradoura e fecunda.

«Contos Amargos da Guerra» marca mais uma nova afirmação do talento de Carlos Ornelas merecendo, por isso, o seu livro ser lido e divulgado como um grito contra a barbaria em que alguns povos querem lançar a humanidade.

	1929 Dolares Mihões	1931 Dolares Mihões	1932 Dolares Mihões
Receitas :			
Mercadorias	4.832	3.256	2.452
Passageiros	874	551	377
Correios	152	105	97
Combóios expressos . . .	148	83	54
Diversos	354	241	182
	<u>6.360</u>	<u>4.236</u>	<u>3.162</u>

	1929 Dolares Mihões	1931 Dolares Mihões	1932 Dolares Mihões
Despêsas :			
Via	865	536	355
Equipe	1.212	823	624
Transporte	2.243	1.682	1.269
Diversos	240	218	181
	<u>4.560</u>	<u>3.250</u>	<u>2.429</u>

A receita por tonelada-milha desceu de 1,051 em 1931 a 1,045 em 1932, e a de passageiro-milha de 2,513 a 2,219. A despêsa de capital não foi mais do que 167.194.000 em lugar de 361.912.000 de dolares em 1931. O número de empregados desceu de 1.261.000 em 1931 a 1.032.000 em 1932 e os salários pagos, de 2.095.000.000 a 1.513.000.000, com uma baixa de 27,8 por cento, enquanto que o número de empregados não diminuiu mais que em 18,2 por cento.

A proporção das locomotoras em estado de serviço é de 73,9 por cento do efectivo 10.059 contra 9.728 em 1931.

Entre as medidas adoptadas para lutar contra a concorrência dos automóveis se deve notar a aceleração dos combóios de mercadorias, cuja velocidade não tem deixado de se aumentar desde 1924, passando de 11,5 milhas por hora a 15,5 milhas em 1932.

INGLATERRA Os caminhos de ferro inglêses, com o fim de combater os transportes de automóveis, tem estabelecido combóios de mercadorias de marcha rápida.

A Companhia L. A. G. pôz a circular um combóio, de Londres a Glasgow (714 quilómetros) em 13 horas e 35 minutos, chegando a têr um trajecto de 180 quilómetros, com velocidade média de 70 quilómetros por hora. A L. M. S. tem combóios desta classe, que marcham a 63 quilómetros de velocidade média. A G. W. fôrma 60 combóios directos de mercadorias com 67 vagons, que marcham a 65 quilómetros de velocidade horária, e a 72 quilómetros outros de 45 vagons.

Tambem em França se tem dado impulso ao serviço destes combóios, pois circulam alguns de 1.500 toneladas a velocidades de 75 quilómetros por hora, estando autorizados a marchar a 120 quilómetros quando sao de 30 veiculos e tem freio contínuo.

PORTUGAL

GRANDE PAÍS

DE

TURISMO

VILA REAL DE S.^{TO} ANTONIO

Pelo Dr. AUGUSTO CUNHA

A quem não tenha visitado o Algarve ha meia dúzia de anos, dá esta linda província, a sensação de que um sopro renovador a percorreu de ponta a ponta.

Quer nas estradas pavimentadas de novo e sulcadas de rápido, comodo e intenso serviço de camionagem, estando algumas das suas vilas e cidades ligadas por comunicações de meia em meia hora, quer pelo perfeito serviço ferroviário, esplendido material principalmente nos seus rápidos, asseio e bom aspeto das suas estações e do seu pessoal, quer pelos bons hoteis que já vão surgindo, quer pelo perfeito estado de conservação das várias ruas, praças e avenidas que nalgumas cidades e povoações tem um empedrado mais perfeito e cuidado que em certas ruas da própria Capital do país, quer emfim pelo aspecto geral o Algarve conseguiu ultimamente compensar os efeitos do desleixo e do atrazo de longos anos.

E como na verdade muito ha que dizer de cada um dos seus mais importantes centros, começamos por Vila Real cujo progresso é também sob todos os aspectos manifesto.

As ruas desta Vila progressiva que outrora eram quasi todas de areia solta, estão hoje magnificamente empedradas com paralelepipedos que dão um ótimo piso e todos os edificios apresentam um aspecto limpo, cuidado desde os mais modestos aos mais aparatosos que são um grande numero. As suas largas ruas no seu traçado pombalino, dão-nos assim com os seus prédios baixos a certeza de que aos seus habitantes não falta o ar puro e a luz do sol que nos grandes centros, de ruas estreit-

tas, geralmente nem chega a demorar-se nas fachadas.

Na sua larga Avenida a que as obras do porto vão dar maior extensão tornando-a uma das mais belas e vastas artérias do Algarve, alinham-se esplendidas moradias e tem ali o Hotel Guadiana, uma das melhores situações de Hoteis portugueses, dominando o rio e a margem Hespanhola, e dando a quem sulca as águas do Guadiana e faça o confronto panorâmico de Ayamonte com Vila Real uma incontestável superioridade à nossa terra.

Mais se avoluma essa impressão a quem depois de visitar todos os melhoramentos que ultimamente, num anseio progressivo, têm valorisado aquela nossa linda Vila, se decida a desembarcar na margem oposta e percorra Ayamonte e olhe as suas ruas, a sua ausência de bons hoteis, o seu aspecto geral que em nada melhorou de ha 20 anos para cá, e a agitação dos seus habitante perturbados constantemente nas ruas e praças públicas pelos mais diversos comícios eleiçoeiros que dão a todo o conjunto um ar de inquietação, de incerteza e de abandono confrangedores.

Só ha uma coisa que nos conforta ali e essa mesmo porque é nossa: A acção que o nosso consul Dr. Centeno Castanho ali tem desenvolvido conseguindo evitar pela intensificação do registo principalmente de casamentos e de nascimentos a desnacionalisação de muitos portugueses, melhorando as instalações do consulado e creando uma escola onde vai dar instrução a muitas dezenas de crianças portuguesas, que estavam também em risco de ter de estudar em escolas espanholas.

Ainda o esplendido serviço de camionetes para Sevilha, em belos auto-cars de luxo deve-se também a um português, que é hoje um dos maiores industriais de transportes da Andaluzia.

E de há 20 anos para cá, nada mais encontramos em Ayamonte que seja digno de registo.

Vila Real pelo contrário vê-se que progride e que renasce dum longo marasmo que a tinha entorpecido e apresenta-nos aspectos que podem servir mesmo de modelo e de exemplo para muitas outras terras do país.

Não falando já do seu hotel, de serviço esmerado e de instalações modelares, apto a desempenhar o papel que o turismo impõe a este importantíssimo ramo de indústria nacional, não falando já na sua intensa vida industrial e nas suas fábricas de conservas internacionalmente afa-

madras, nós vamos encontrar muitas outras coisas dignas de um especial relêvo.

Assim a sua escola primária pode pelo seu esplêndido edifício, instalações, mobiliário e situação servir de padrão para todas as escolas primárias do país.

Na verdade já os seus pátios, os seus alpendres, o seu pinhal anexo, a proximidade do farol, o sítio batido de sol e de ar puro onde foi construída e principalmente as suas instalações interiores, onde desde as carteiras, mapas e utensílios, até às suas janelas largas, amplas e capazes de inundar de bom ar, de luz e de sol toda a sua população infantil que é numerosa, tudo ali é na verdade impecável.

Podíamos ainda citar as magníficas instalações da Câmara Municipal, a sua esplêndida sala de sessões, quasi sumptuosa, no belo edificio onde estão também instalados o tribunal e todas as diversas repartições públicas, o que é da maior comodidade para quem tem de os frequentar, podíamos citar os seus cinemas, o seu ótimo mercado e enfim todos os melhoramentos que o valorizam, mas basta na verdade ter focado o carinho e o cuidado que Vila Real poz na sua escola, para se vêr que tudo ali quer progredir e que não se procura apenas um benefício efemero e passageiro do presente, mas que se deseja preparar convenientemente as gerações que despontam, única forma de preparar também um próspero futuro.

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

Ministério das Obras Publicas e Comunicações

Portaria n.º 7.646

Esclarece que a concessão da redução do imposto ferroviário estipulada no artigo 1.º do decreto n.º 22.576 se refere ao expedidor dos toros de pinho a exportar consignatário das diversas remessas parciais que a esse fim se destinam.

Decreto-lei n.º 23.239

Modifica a classificação das estradas, reorganiza a Junta Autonoma das Estradas e os seus serviços e fixa as verbss de que poderá dispor, no decénio de 1955-1954 a 1942-1945.

Portaria n.º 7.715

Autoriza varios funcionarios do Secretariado da Propaganda Nacional a expedir telegramas officiais.

Ministerio do Comercio. Industria e Agricultura

Decreto-lei n.º 22.800

Promulga o Estatuto da Fruticultura e Horticultura Nacionais.

Declaração de ter sido, por despacho ministerial, determinado que os óxidos metálicos e tintas anti-corrosivas, incluindo na lista dos artigos estrangeiros, inserta no *Diário do Governo* n.º 94, de 29 de Abril ultimo, desde que tenham por base o óxido salino de chumbo (zarcão) se devem considerar como não incluídas na citada lista.

Ministerio das Finanças

Decreto-lei n.º 23.240

Permite às Senhoras D. Augusta Vitória de Hohenzollern e D. Amélia de França e Bragança repudiar parte da herança que lhe foi deixada por seu marido e filho, o ultimo rei de Portugal, D. Manuel II.

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

Fundição Tipográfica Portuguesa, Limitada
 Rua Duque de Loulé, 92-a - PORTO

Tipos comuns e fantazias das mais modernas. Grande variedade de tarjas e vinhetas para todos os trabalhos. Espaços, quadros, entrelinhas e lingots sempre em deposito. Os nossos preços são os mais baratos do mercado. Peçam orçamentos e catalogos.

DINHEIRO

EMPRESTA-SE sobre tudo que ofereça garantia
 A JURO CONVENCIONAL

« **NA COMERCIAL** »

18, Tr. da Trindade, 22 — Telef. 2 5082

FRENTE AO THEATRO DO GIMNASIO

Tem moderna casa forte para joias, pratas, papeis de crédito e todos os objectos de valor e estima

A' TABELA

ONTEM, HOJE E AMANHÃ...

Pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA

O «Punch», o velho «Punch» de humor eterno também às vezes se mete com «os caminhos de ferro».

Aqui temos, naquele bom humor britânico não isento de crítica e observação, a história que sintetisa a situação do público perante as empresas ferroviárias.

A história divide-se em 3 partes que podem corresponder ao ontem, hoje e amanhã com que encimamos esta crónica.

Vai a transcrição, quasi traduzida directamente para não dizerem que está em foco qualquer companhia portuguesa:

I PARTE — O passageiro olhado como criminoso

Esta cena passa-se quando não havia rivalidades, ou seja desde 1830 até há dois anos ou um, numa bilheteira:

O passageiro bate com os nós dos dedos, chama até que o empregado vagarosamente se aproxima:

O empregado — Uum?

Passageiro — Dá-me um bilhete de ida e volta para Musgby.

O empregado — Via Birmigham?

Passageiro — Via Birmigham, sim. Quando parte o primeiro combóio?

O empregado — Espere um bocadinho (retira-se por 5 minutos). Não há combóio via Birmigham senão às 2,25.

O passageiro — E via Bletchley há algum?

O empregado (depois de falar ao porta-vóz). Há.

O passageiro — Posso ir então por Bletchley?

O empregado — Não! O seu bilhete é via Birmigham.

O passageiro — Mas se tem a mesma data...

O empregado — Espere um bocadinho. (Vai para dentro. Dali a pouco aparece o chefe da estação).

O chefe — Onde está o passageiro que deseja ir

para Musgby por Bletchley com um um bilhete via Birmigham? Ah! é este? Deixe-me vêr o bilhete. Dê-me o nome e a morada. (Desaparece durante um quarto de hora, voltando com um papel). Tem de pagar um suplemento...

O passageiro — Muito obrigado. Onde passa o combóio para Bletchley?

O chefe — Plataforma n.º 9.

(O passageiro corre à plataforma 9. Encontra um revisor).

O passageiro — A que horas é o combóio para Bletchley?

O revisor — O último combóio para Bletchley partiu há 3 minutos. Agora só tem combóio amanhã via Birmigham, às 2,25. Mas tem de comprar outro bilhete, ou pagar um suplemento...

II — O passageiro como ser humano

Este processo foi ultimamente adotado, e tem já produzido resultados financeiros apreciáveis.

É assim:

O passageiro — Desejo um bilhete de ida e volta para Musgby.

O empregado — 25 shilings se faz favor. Muito obrigado.

O passageiro — Quando é o próximo combóio?

O empregado — O melhor combóio é o das 9,15 plataforma 2, via Birmigham. Se perder esse tem às 9,30 outro por via Bletchley, também da plataforma 2. Pode ir por qualquer delas...

O passageiro — E voltar quando quizer...

(Encaminha-se para a plataforma 2, com a bagagem levada por um moço fardado que é polido e afável).

III — O passageiro tido como provável freguês

Este processo deve ser em breve posto em prática quando as empresas ferroviárias se convençam que o negócio do caminho de ferro tem de ser levado ao mesmo nível das outras explorações comerciais e industriais.

Quando o passageiro se aproxima da estação, um porteiro fardado abre as portas duma sala magnificamente decorada, e condu-lo para um *fauteuil* do qual se acerca o *empregado*.

O empregado — Que pode V. Ex.^a desejar hoje? Uma primeira classe com sala de banho no expresso do Norte? Vem V. Ex.^a estudar as condições dum

bilhete circulatório para este verão? Deixa que eu mostre a V. Ex.^a as nossas praias mais em moda?

O passageiro — Eu quero um bilhete de ida e volta para Musgby.

O empregado — Musgby. Muito bem. Deseja V. Ex.^a o bilhete usual compreendendo as excursões de 200 milhas em volta de Musgby ou deseja que lhe façamos outras vantagens? Nós temos agora organizado um lindo passeio, que podia V. Ex.^a aproveitar na sua ida para Musgby, compreendendo uma volta completa às costas da Escócia e do país de Gales, de lindos panoramas...

O passageiro — Receio que realmente não me interesse muito essa parte do mundo.

O empregado — Que pena?! No entanto deixe-me V. Ex.^a mostrar-lhe um ou dois filmes... sem qualquer compromisso.

(Entram na salinha de exhibções onde o passageiro vê todos os sítios gloriosos e pitorescos da Inglaterra em meia hora).

O empregado — Pois é verdade, meu senhor, recomendo-lhe Bargenhory, o que pode ser visto aproveitando o seu bilhete para Musgby, com uma dilatação pelas costas da Escócia, incluindo a ascensão do Snowdon, e se V. Ex.^a quizer uma pequena excursão ao coração da Inglaterra. Durante a sua estada em Musgby podia aproveitar a visita ao maravilhoso castelo de Battlehampton. Vai lá!? Felicito-o? E quantas pessoas são?

O passageiro — Eu vou sózinho.

O empregado — V. Ex.^a tinha vantagem em tomar um bilhete de família. De três bilhetes conjuntos resulta uma redução... Deseja V. Ex.^a um compartimento reservado?...

(Ao fim da conversa, o passageiro assina um *cheque* por uma quantia fabulosa, mas aperta a mão ao esplêndido empregado e sae com o ar de *turiste*... em vez de *passageiro*).



Viagens e transportes

Desde 1 de Novembro foram alterados, na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os preços tarifas internacionais n.ºs 301 e 302, respeitantes a trajectos, em grande velocidade, em Espanha, e é criada uma taxa de despesas de confecção, à partida das estações portuguesas.

A REDE FERROVIARIA PORTUGUESA VAI SER MELHORADA

Foram submetidas a despacho do sr. ministro das Obras Públicas as portarias: mandando aprovar a adjudicação da empreitada n.º 12 de construção de um alpendre na estação de Livração, linha do Douro; cedendo ao Município de Baião uma parcela de terreno para a construção de uma estrada de Aregos a Barca e alargamento de um caminho já existente; declarando sobranete e alienável uma parcela de terreno, com a superfície de 24 metros, na linha de Oeste, concelho de Torres Vedras; autorizando o engenheiro director geral dos Caminhos de Ferro a outorgar, em nome do ministro, no contrato para a execução da empreitada n.º 11, de Almancil-Nexe; e confirmando os pareceres da comissão administrativa do Fundo Especial que aprova a substituição do P. I. de Alçariz, da linha do Minho, e a proposta duma empresa belga para o fornecimento de 22 cruzamentos destinados à linha Régua a Lamego, a mais vantajosa das apresentadas a concurso para esse fornecimento.

TEATROS & CINEMAS

A inserção de referências a peças teatrais nesta secção não significa que as recomendamos aos nossos leitores.

A opinião desta *Gazeta*, a cargo de I. de M., publicar-se-ha sob a rubrica da *Platéa*.

CARTAZ

TEATROS

NACIONAL — A's 21,50 — «Cinco milhões».
TRINDADE — A's 15, 20,50 e 22,45 — «Arraial».
AVENIDA — A's 15 e 21,50 — «O senhor professor».
APOLO — Não ha Espectaculo.
VARIÉDADES — A's 15, 20,50 e 22,45, a revista «Pernas ao Leu».
MARIA VITORIA — Não ha espectáculo.
COLISEU — A's 21 — Companhia de Circo.

CINEMAS

OLIMPIA — Cinema sonoro.
JARDIM-CINEMA — Cinema sonoro.
GINASIO — Cine e variedades.
S. LUIS — «A Canção de Lisboa».
ODEON — Cinema sonoro.
CONDES — Cinema sonoro.
EUROPA — Cinema sonoro.
ROYAL — Cinema sonoro.
CHIADO TERRASSE — Cinema sonoro.
TIVOLI — Cinema sonoro.
CAPITOLIO — Cinema e variedades.
CENTRAL — Cinema sonoro.
SALÃO IDEAL — (Loreto) — Cinema sonoro.
IMPERIAL — Cinema sonoro.

JARDIM ZOOLOGICO Inumeros são os atractivos que actualmente nos oferece este magnifico e aprazivel recinto. Além de variadissimos exemplares de animais raros ha a registar a «Aldeia dos macacos» e «O Solar dos Leões» onde se encontram estas feras à solta. O Jardim pode ser visitado todos os dias desde as 10 horas da manhã ao pôr do sol.

Policlinica da Rua do Ouro

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º Telef. 2 6519

- Dr. Armando Narciso* — Medicina, coração e pulmões
ÀS 5 HORAS
- Dr. Bernardo Vilar* — Cirurgia geral, operações
ÀS 5 HORAS
- Dr. M'guel de Magalhães* — Rins e vias urinarias
ÀS 10 HORAS
- Dr. Correia de Figueiredo* — Pele e sífilis
ÀS 6 HORAS
- Dr. R. Loff* — Doenças nervosas, electroterapia
ÀS 3 HORAS
- Dr. Mario de Mattos* — Doenças dos olhos
ÀS 2 HORAS
- Dr. Mendes Bello* — Estomago, figado e intestinos
ÀS 4 HORAS
- Dr. Filipe Manso* — Doenças das crianças
ÀS 12 HORAS
- Dr. Casimiro Affonso* — Doenças das senhoras e operações
ÀS 2 HORAS
- Dr. Francisco Calheiros* — Garganta, nariz e ouvidos
ÀS 3 1/2 HORAS
- Dr. Armando Lima* — Bôca e dentes, protese
ÀS 12 HORAS
- Dr. Aeu Saldanha* — Raio X
ÀS 4 HORAS

ANÁLISES CLÍNICAS



DINHEIRO! DINHEIRO!

Empresta-se sobre tudo quanto ofereça garantia

Na antiga casa Brites, L.^{DA}

Rua Diário de Noticias, 87
30, Travessa do Poço da Cidade, 36
TELEFONE 2 0368

Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevidéu e Buenos Aires — Os vapores tem magnificas acomodações para passageiros —



Nos preços da: passagens inclui-se vinho de pasto, comida á portuguesa, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas — Para carga e passagens trata-se com

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

RUA DO CORPO SANTO, 47, 1.º

NO PORTO

TAIT & C.º

RUA DOS INGLESES, 28, 1.º

6.000.000\$00

É o prêmio maior da **LOTARIA DO NATAL**

Bilhetes a	1.600\$00	Decimos a	160\$00
Meios a	80\$00	Vigessimos a	80\$00
Quartos a	400\$00	Cautelas a	21\$00

Pelo correio mais 1\$00 — Pedidos a

CAMPIÃO & C.ª

116, Rua do Amparo LISBOA

O MELHOR CAFÉ

É O

D'A BRAZILEIRA

ROCIO-CHIADO

VENDAS PARA TODA A PARTE

L I S B O A

TELEFONE 2 5727

CASA DA MODA AMERICO T. ROMBERT

GRANDE SORTIMENTO DE ARTIGOS DE NOVIDADE
Chapeus para Senhora e Criança — Meias, Malas, Sombrinhas, Perfumarias, etc. — Especialidade em Bijouterias
Transformam-se chapeus de todas as qualidades
Rua do Loreto, 27 e 29 — LISBOA

LUBRIFICANTES

MAWAG

ATRAEMI VENCEMI CONVENCEMI!!

Distribuidores geraes:

Praça do Comercio, 7, 1.º

LISBOA

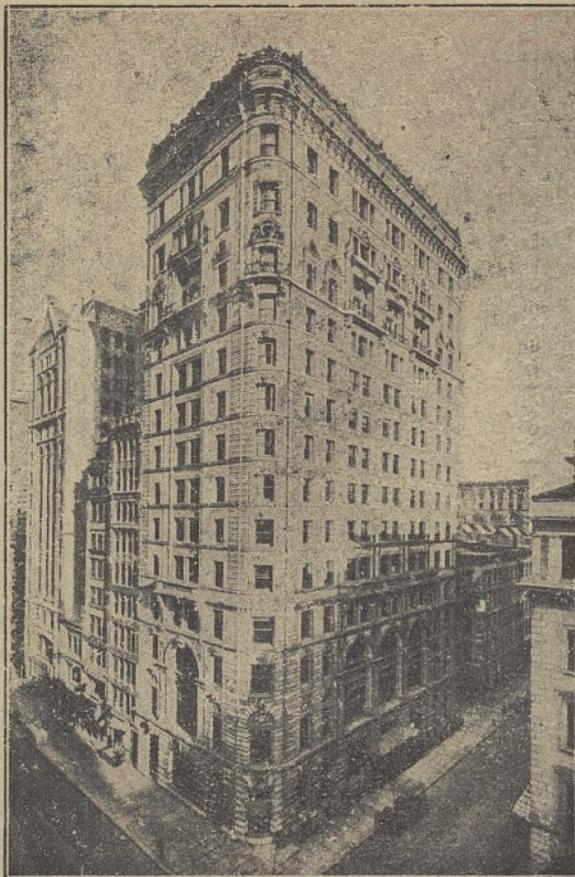
Arraial-Arraial

Habilita-vos na maior

SORTE GRANDE DE PORTUGAL

6.000000\$00

D. E. Gouveia & Silva, suc. Manuel Alves da Silva Neves
84, RUA DA ASSUMPCÃO, 86
(Próximo á Rua do Ouro)



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

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fabricas Mecanicas de Serração
PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondencia :

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas : TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

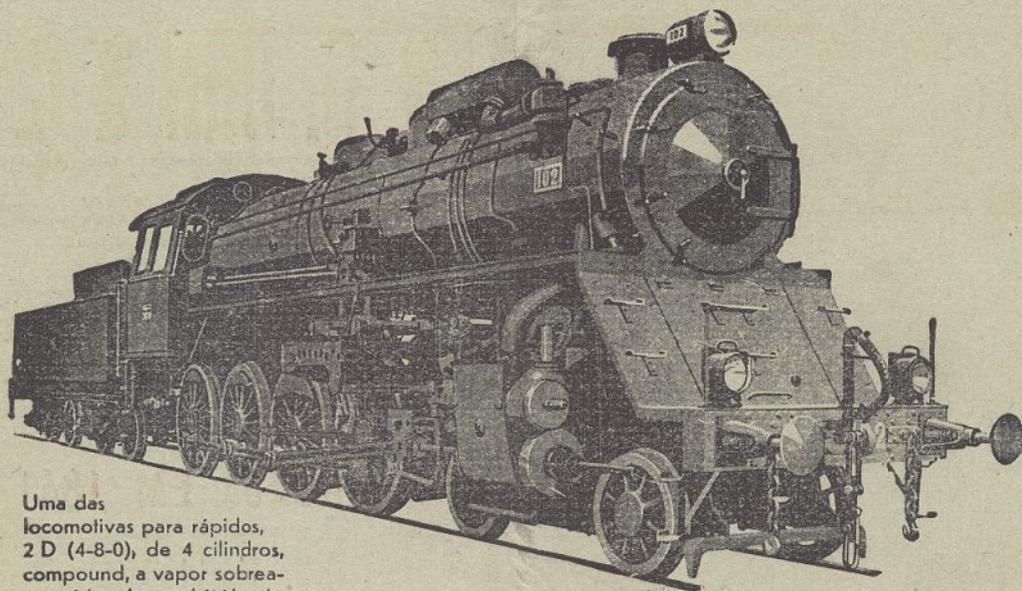
TINTURARIA Cambournac

11, L. da Anunciada, 12--175-A, Rua de S. Bento, 175-B

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

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



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 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 Colonias, onde as mesmas se teem qualificado.

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portugêsas da Metro-
pole e Ultramar.



HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA

REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS
Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA