

**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

COMERCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINAN-  
 CAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO  
 e AVIAÇÃO / OBRAS PUBLICAS / AGRICULTURA /  
 MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO  
 E CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

Telefone: P B X 2 0158

**Manufacture de Tissus et Treillages Métalliques****Usines Guilbert****Meirelbeke****Belgique**

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

# VEROIL

COMPANHIA IMPORTADORA DE OLEOS

DISTRIBUIDORA EM PORTUGAL DOS  
MELHORES **OLEOS** DO MUNDO

**VEEDOL**

PARA AUTOMOVEIS

**TYCOL**

PARA INDUSTRIA

## **3 RECORDS MUNDIAIS**

50 TRAVESSIAS TRANSATLANTICAS  
DO GRAF ZEPPELIN  
CORRIDAS DE INDIANAPOLIS  
EXPEDIÇÕES DE BYRD AO POLO SUL

## **3 PERCENTAGENS RECORD**

100 % DE OLEOS DA PENSILVANIA  
100 % DE CAPITAL PORTUGUÊS  
100 % DE TRABALHO PORTUGUÊS

**SÉDE:** AV. 24 DE JULHO, 94—TELEF. 2 8023-4 — LISBOA

DELEGAÇÃO NA COVILHÃ

**FILIAIS: PORTO E COIMBRA**



# HOTEIS RECOMENDADOS

PORTUGAL	PORTUGAL	ESPANHA
<p>LISBOA</p> <p><b>Grande Hotel de Inglaterra</b></p> <p>PRIMEIRA CLASSE</p> <p>Rua do Jardim do Regedor</p>		<p><b>SAVOY HOTEL</b></p> <p>MADRID</p> <p>100 quartos com banho Restaurant — Grill room Bar Americano A melhor cosinha de Espanha</p> <p>Paseo del Prado, 22 — MADRID Telefone 11166 Telegramas SAVOTEL</p>

## Horário dos combóios directos da Linha Norte

Preços Esc.			DIST.	Estações e apeadeiros	51	3	53	55	2017	15
1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.			RAPIDO	OMNIBUS	SUD	RAPIDO	REC.	OMNIBUS
De Lisboa-R.			k.		1.ª 2.ª cl. D	1.ª 2.ª 3.ª cl. G	1.ª 2.ª cl. E	1.ª 2.ª 3.ª cl. L	1.ª 2.ª 3.ª cl. B	
2 53	1 80	1 10	6	LISBOA-ROCIO . . . . . P	8 40	9 50	14 10	18 06	20 55	22 15
4 25	3 05	2 00	11	ALCANTARA-TERRA . . . . . P	—	—	—	—	—	—
4 55	3 35	2 30	11	CAMPOLIDE . . . . . P	8 51	10 02	—	18 15	—	—
5 43	3 85	2 53	14	ENTRE-CAMPOS, ap. . . . . P	—	10 07	—	—	21 30	22 27
6 55	4 05	2 00	17	BRACO DE PRATA . . . . . P	—	—	—	—	—	—
9 00	6 05	3 40	23	OLIVAIS . . . . . P	—	—	—	—	—	—
11 20	7 80	4 10	24	SACAVEM . . . . . P	—	—	—	—	—	—
12 00	8 75	5 85	35	POVOA . . . . . P	—	—	—	—	—	—
14 20	10 00	6 50	37	ALVERCA . . . . . P	—	—	—	—	—	—
—	—	—	35	ALHAMBRA . . . . . P	—	—	—	—	—	—
16 50	11 55	7 50	43	VILA FRANCA . . . . . P	—	10 49	—	—	—	—
—	—	—	43	CASTANHEIRA, ap. . . . . P	—	—	—	—	—	—
20 75	14 50	9 50	54	CARRAGEDO . . . . . P	—	10 59	—	—	—	—
25 40	16 35	10 70	61	VILA NOVA DA RAINHA, ap. . . . . P	—	11 04	—	—	—	—
24 10	16 30	11 00	65	AZAMBUJA . . . . . P	—	11 14	—	—	—	—
—	—	—	65	RECHINGO . . . . . P	—	11 24	—	—	—	—
25 70	17 05	11 70	67	SETIL . . . . . (C)	—	11 28	—	—	22 20	23 30
27 84	19 55	12 80	73	(Vendas Novas). . . . . (P)	—	—	—	—	—	23 32
31 05	21 75	14 10	81	SAN T.ª ANNA-CARTAXO . . . . . P	—	11 59	—	—	—	—
34 80	24 45	15 83	91	VALE DE SANTAREM . . . . . P	—	11 48	—	—	—	—
37 05	27 10	17 50	101	SANTAREM . . . . . P	9 46	12 03	—	18 12	22 52	23 54
41 05	29 15	19 05	109	VALE DE FOGUEIRA . . . . . P	—	12 18	—	—	—	—
45 15	30 55	19 70	115	MATO DE MIRANDA . . . . . P	—	12 50	—	—	—	—
—	—	—	115	TORRES NOVAS . . . . . P	—	12 43	—	—	25 26	—
46 30	32 53	21 15	121	ENTRONCAMENTO . . . . . (C)	10 10	12 49	15 24	19 37	23 31	0 23
—	—	—	121	(Leste B. Baixa) . . . . . (P)	—	—	—	19 40	0 11	0 48
48 05	34 25	22 53	128	LAMAROSA . . . . . (C)	—	13 24	—	—	0 15	0 59
52 50	36 65	23 00	37	(Tomar) . . . . . (P)	—	—	—	—	0 25	1 08
55 70	39 05	23 45	146	PAIAVO . . . . . P	—	15 45	—	—	0 40	1 21
55 70	39 05	25 45	145	CHÃO DE MAÇAS . . . . . P	—	15 45	—	—	0 44	—
59 65	41 85	27 20	176	CEISSA-OURÉM, ap. . . . . P	—	15 56	—	—	0 55	1 55
64 15	44 35	28 50	156	CAXARIAS . . . . . P	11 05	14 03	—	20 28	1 18	1 38
67 55	47 15	30 50	188	ALBERGARIA . . . . . P	—	14 42	—	—	—	—
75 25	51 55	35 45	192	LITES, ap. . . . . P	—	14 34	—	—	1 32	2 12
78 25	54 30	35 65	205	V.ª NOVA D'ANÇOS, ap. . . . . P	—	14 51	—	—	1 46	2 26
81 20	57 00	38 20	208	VERMEL . . . . . P	11 19	15 02	—	—	2 05	2 42
83 60	59 30	39 75	218	POMBAL . . . . . P	—	15 16	—	—	2 10	2 49
86 2 00	60 45	39 40	226	SOURÉ . . . . . P	—	15 24	—	—	2 19	2 58
—	—	—	205	V.ª NOVA D'ANÇOS, ap. . . . . P	11 41	15 24	—	21 10	2 33	3 13
88 50	61 95	40 40	232	ALFARELOS . . . . . (C)	—	—	—	21 13	2 39	3 19
91 15	63 93	41 60	239	FIGUEIRA da Foz . . . . . (P)	—	—	—	—	2 51	3 51
—	—	—	239	FORMOSINHA . . . . . (C)	—	—	—	—	3 00	3 40
92 75	65 00	42 25	245	COIMBRA-B . . . . . (C)	11 58	16 20	16 58	21 29	3 15	—
95 10	67 40	43 00	252	Coimbra . . . . . (P)	—	—	—	—	—	—
96 10	67 40	43 00	252	(Loud) . . . . . (P)	12 00	16 32	—	21 31	—	8 53
98 80	69 20	43 10	259	COIMBRA-B . . . . . (C)	12 14	16 42	—	—	5 25	4 04
104 10	73 95	47 55	275	COIMBRA-B . . . . . (C)	—	16 53	17 13	21 45	3 37	4 16
106 80	74 75	48 75	280	(Beira Alta) . . . . . (P)	—	—	—	—	3 57	4 34
—	—	—	245	MEALHADA . . . . . P	—	17 39	—	—	4 05	4 41
112 20	78 55	50 05	294	AGUIA, ap. . . . . P	—	17 45	—	—	—	—
117 55	82 50	53 60	302	CUIBA, ap. . . . . P	12 27	17 46	—	—	—	—
121 85	85 15	55 60	308	MOGOPDES . . . . . P	—	17 51	—	—	4 21	4 55
127 85	89 45	58 30	327	PARAIMO, ap. . . . . P	—	17 57	—	—	4 28	5 06
129 25	90 60	59 00	345	OLIVEIRA DO BAIRRO . . . . . P	—	18 05	—	—	4 56	—
130 85	91 65	59 65	345	OLIVEIRA DO BAIRRO . . . . . P	—	18 10	—	—	4 45	—
133 20	93 50	60 85	349	OLIVEIRA DO BAIRRO . . . . . P	—	18 21	—	—	4 58	5 22
—	—	—	349	OLIVEIRA DO BAIRRO . . . . . P	12 55	18 29	18 01	22 27	5 06	5 30
—	—	—	349	(Vale Vouga) . . . . . (P)	—	—	—	—	5 16	5 40
142 85	97 55	66 00	352	CACIA, ap. . . . . P	—	18 45	—	—	5 24	5 49
144 85	98 45	66 45	352	ESTARREJA . . . . . P	—	18 57	—	—	5 34	6 05
147 85	100 00	68 00	358	AVANCA . . . . . P	—	19 08	—	—	5 53	6 15
148 85	100 00	68 00	358	ESMORIZ . . . . . P	—	19 18	—	—	6 08	6 23
151 85	102 00	70 00	359	ESPINHO (V.ª Vouga) . . . . . P	13 32	19 32	—	22 53	6 52	6 36
152 85	102 00	70 00	359	ESPINHO (V.ª Vouga) . . . . . P	—	19 41	—	—	7 05	6 47
155 85	104 00	72 00	359	ESPINHO (V.ª Vouga) . . . . . P	—	19 47	—	—	7 10	6 35
158 85	106 00	74 00	359	ESPINHO (V.ª Vouga) . . . . . P	—	19 59	—	—	7 25	7 05
161 85	108 00	76 00	359	ESPINHO (V.ª Vouga) . . . . . P	—	20 14	—	—	7 50	7 22
164 85	110 00	78 00	359	ESPINHO (V.ª Vouga) . . . . . P	—	20 22	—	—	7 58	7 30
167 85	112 00	80 00	359	ESPINHO (V.ª Vouga) . . . . . P	—	20 33	—	—	—	7 50

VISITAE

**Caldas da Rainha**  
e o seu melhor hotel:

**Hotel Central**

ENTRONCAMENTO

**RESTAURANTE**  
— DO —

ENTRONCAMENTO

Sob a direcção de  
**FRANCISCO MERA**

Ótimo serviço de mesa.  
**ALMOÇOS E JANTARES**  
por encomenda

ENTRONCAMENTO  
(ESTACÃO)

**Sociedade Anónima**  
**BROWN, BOVERI & C.<sup>IE</sup>**  
**BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA**

*A firma que instalou o maior numero de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—  
 A firma que montou o maior numero de turbinas a vapor em Portugal: 15 turbinas com a potencia de 43.575 cavalos*



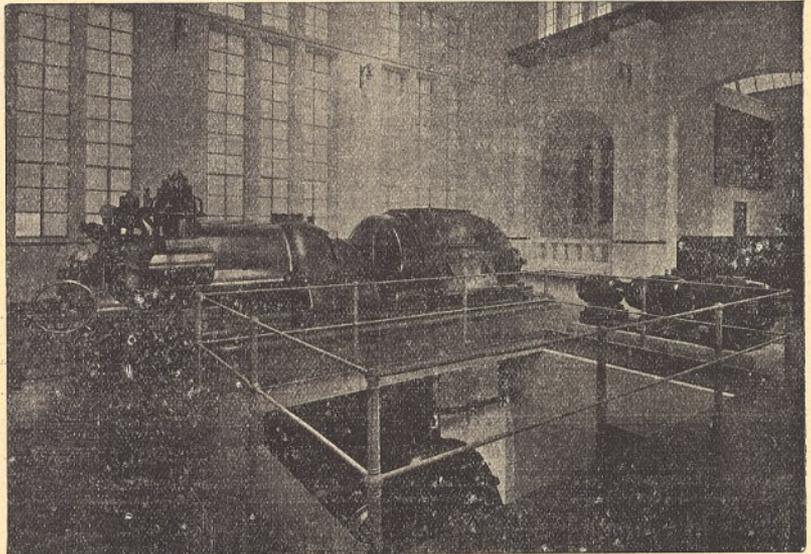
Representante geral:

**EDUARDO DALPHIN**

ENGENHEIRO-DELEGADO

Escritório técnico: R. Passos Manuel 191-2.º

**||| porto**



Um dos turbo-grupos de 11.000 cavalos da central térmica do Freixo, da Sociedade Anónima União Electrica Portuguesa, Pórtó

**PÓS DE KEATING**  
**MATAM**

DEPOSITO PARA REVENHA  
 103, Rua dos Figueiros, I.  
 TEL.-C. 1717 LISBOA

**Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.<sup>a</sup>**

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

Sêdo para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:  
 PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL  
 Telegramas: TOCRUZILHOS Praia do Ribatejo

**COMPREM O «MANUAL DO VI-  
 JANTE EM PORTUGAL»**

à venda em tôdas as livrarias.

**Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,  
 Automotrices, Camions automobiles &c.  
 Chauffage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules**  
**ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,  
 Sevrans (Seine-et-Oise) France**



*GUIMARÃES — Monumento a D. Afonso Henriques, I Rei de Portugal*

# GAZETA

## DOS

# CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.<sup>a</sup> Rivero, 6 — Madrid  
Delegado no Porto: Alberto Moutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

---

---

## S U M A R I O

Página artística: Guimarães, Monumento a D. Afonso Henriques, 1 Rei de Portugal. — Figuras do dia, por SABEL. — Caminhos de Ferro do Norte, pelo Eng.<sup>o</sup> J. FERNANDO DE SOUSA. — Pelo Estrangeiro, por ALEXANDRE SETTAS. — A União Sul Africana e os seus Caminhos de Ferro, pelo Coronel de Eng.<sup>o</sup> JOÃO ALEXANDRE LOPES GALVÃO. — Imprensa. — Linha da Beira Alta. — Melhoramentos públicos, por CARLOS D'ORNELLAS. — Crónica Internacional, por PLÍNIO BANHOS. — Ecos & Comentários, por NICKLES. — Os nossos mortos. — Parte oficial. — Concursos. — Linhas estrangeiras. — O VII Congresso Internacional de Estradas anexo à Exposição Internacional de Construção de Estradas em Munich 1934. — Conferência Internacional dos Caminhos de Ferro. — Vida dos Ferroviários. — rios. — Viagens e transportes

---

---

# 1934

ANO XLVI

16 DE AGOSTO

NUMERO 1120

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA  
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO  
Eng.º ARMANDO FERREIRA  
DR. AUGUSTO D'ESAGUY  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA  
Brigadeiro RAUL ESTEVES  
Coronel CARLOS ROMA MACHADO  
Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Capitão de Eng.º MARIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Engenheiro PALMA DE VILHENA  
Capitão de Eng.º JAIME GALO  
Coronel de Eng.º ABEL URBANO  
Dr. ARMELIM JUNIOR  
Dr. ALFREDO BROCHADO  
Dr. JACINTO CARREIRO  
Tenente HUMBERTO CRUZ  
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ  
Porto — ALBERTO MOUTINHO

# FIGURAS DO DIA

JOÃO LUIZ DE MOURA

Há poucos dias a linda vila de Sintra prestou uma homenagem oficial ao tenente-coronel João Luiz de Moura, governador civil de Lisboa que tem conseguido com o seu prestígio o respeito do povo para o bem estar e tranqüilidade das pessoas e propriedades portuguesas, sejam quaes forem as suas classes, profissões, opiniões políticas ou religiosas.

A sua acção como governador civil do distrito tem sido verdadeiramente notável destacando-se os relevantísimos serviços prestados à causa da assistência ao ponto de ser homenageado pelos governos da actual situação política, que bem conhecem de perto o esforço despendido em prol desse grave problema, a que o ilustre militar tem dispensado uma grande parte da sua heróica actividade.

E assim as homenagens a um homem da envergadura do tenente-coronel João Luiz de Moura sucedem-se.

Sintra quiz conceder-lhe a medalha de ouro do seu Concelho.

Organisaram-se festas, houve inaugurações, banquetes... e tudo se resumiu numa homenagem sincera e cheia de entusiasmo. O ministro do Interior disse que ia partilhar duma homenagem justa e grandiosa. A êle se associava não apenas pessoalmente, ou como ministro mas sim em nome do Governo que se preocupava em demonstrar consideração pelos homens bons.

Acrescentou o ministro que a vida do homem público é sempre a continuidade da sua vida particular. Não podia conceber-se o contrário. O sr. tenente-coronel João Luiz de Moura é disso o mais frisante exemplo. A sua vida tem sido um modelo de virtudes: na metrópole, nas colónias, em toda a parte. Quando o chamaram para a chefia do distrito, as suas qualidades foram, por alguns, considerados defeitos. Oito anos decorreram. Bastaram para se apreciar o seu valor e as suas invulgares qualidades de inteligência e de homem de coração.

Ao concluir:

— Podem estar seguros: a medalha do Município, gratidão do concelho, vai ser imposta pelas mãos de alguém que sabe render homenagem às virtudes dos homens. Coloca-a ao peito dum grande português.

Coroaram-se entusiásticas manifestações.

Veem-se figuras de prestígio na sala: o dr. Álvaro de Vasconcelos, presidente da Câmara; o capitão Belmiro Vieira Fernandes, nosso ilustre colaborador e administrador do Concelho de Sintra; o dr. Florentino Vieira, provedor da Misericórdia de Sintra; o dr. José Pereira Ferraz; tenente António Cardoso, administrador do Concelho de Cascais; dr. Alberto Totta, o incansável propagandista e defensor da região de Colares; o tenente-coronel Henrique Linhares de Lima, presidente da Câmara Municipal de Lisboa; José Soa: es, vogal do Município e outros nomes de prestígio.

Esta justa homenagem emocionou a assistência composta de centenas de pessoas.



Tenente-coronel João Luiz de Moura

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
ESPAÑA ( ) ps. <sup>as</sup> . . .	35.00
FRANÇA ( ) fr. <sup>os</sup> . . .	100
AFRICA ( ) . . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre) . . . . .	10\$00
Numero avulso. . . . .	2\$50
Numeros atrazados. . . . .	5\$00

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

Telefone **P B X 2.0158**  
DIRECÇÃO 2.7520

(SABEL)

# CAMINHOS DE FERRO DO NORTE A P Ó S U M A N O

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

VAl passado um ano desde que pelo D. n.º 19.291 de 5 de Agosto de 1933 foram suspensos os corpos gerentes da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte e investida na sua administração uma comissão nomeada pelo Governo.

Após um ano solução alguma foi dada ao caso.

Tem cabimento a transcrição do seguinte editorial de *A Voz* de 6 do corrente.

Há exactamente um ano, foi publicado um decreto, pelo qual os corpos gerentes da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal eram suspensos e afastados da sua gerência.

Substituiu-os uma comissão administrativa de quatro membros, um dos quais era o Comissário do Governo junto da Companhia e outro delegado do mesmo junto das linhas arrendadas à C. P. Fôra êste o autor do libelo secreto que determinou êsse acto violento.

A Comissão era, ao mesmo tempo, administrativa e de inquérito, devendo comunicar ao poder judicial os factos incrimináveis que fôsse apurando. Os corpos gerentes, suspensos e sem vencimento, ficavam obrigados a prestar à Comissão, sob pena de desobediência, assistência e os esclarecimentos que lhes fôsssem reclamados.

Não se marcava duração às suas funções. Apenas se prescrevia que a Comissão propusesse ao Governo, no prazo máximo de seis meses, um acôrdo com os crêdores, o que presuppõe negociações prévias com êles.

A Comissão tinha poderes para propôr ao Governo reformas ou anulação de concessões, alterações de contratos e de estatutos, submetendo-os em seguida à assembléa geral, que só ela podia convocar. Deu-se até efeito retroactivo ao decreto, impedindo a reunião de uma assembleia geral convocada anteriormente à publicação daquele diploma, com o fim de apreciar uma proposta de financiamento.

\* \* \*

A promulgação do decreto fôra precedida de prolongadas solicitações da Companhia para poder vencer as dificuldades com que lutava. Em vez do auxilio pedido, contrariaram-se as suas diligências para poder honrar os compromissos, parecendo que

se queria provocar a sua falência, e quando ela conseguira pagar o cupão de Julho de 1933, publicou-se o decreto precedido de extensa nota officiosa, pela qual se via como fôra iludida a boa-fé do Ministro.

\* \* \*

Um ano vai passado desta situação singular, em que se acha uma companhia concessionária posta fora da lei geral, que regula a falência das companhias ferroviárias --- e esta não se encontrava no estado de falência --- e da lei especial, que é o seu contrato.

A Companhia tem sido gravemente prejudicada:

1.º — Porque não tem sido indemnizada pelo Estado, pela parte dos prejuizos da linha do Tâmega, que aquele deve tomar sobre si. O Estado não aproveita, decerto, a substituição dos corpos gerentes por delegados seus para imputar á Companhia a totalidade dos «deficits», sendo assim juiz e parte;

2.º — Porque não se abriu á exploração provisória o trôço da Boa-Vista á Trindade ou imediações e assim se estão perdendo receitas consideráveis;

3.º — Porque se não deixou fazer a venda das acções em carteira e a conversão de obrigações, que estava estudada e podia estar feita ha quasi um ano;

4.º — Porque não foram celebrados acordos com os credores, aos quais se passou a abonar juros, chegando a haver letras protestadas;

5.º — Porque se agravaram os encargos do seguro contra os accidentes do pessoal, transferindo-o de uma companhia para outra, com maior prémio;

6.º — Porque se suspendeu o pagamento do cupão de Julho de 1933, que ia adiantado, continuando o dia depois, o que deu lugar a baixa súbita e injustificada da cotação das obrigações, que foi de efemera duração, depois do jogo de bolsa assim motivado.

7.º — Porque os corpos gerentes suspensos foram mantidos até hoje na ignorância das incriminações que lhes eram feitas, contra todos os princípios de justiça, apesar de terem requerido que lhes desse conhecimento delas.

\* \* \*

Ha uma corporação encarregada de dar parecer sobre os assuntos de caminhos de ferro e especialmente sobre os litígios emergentes dos contratos; o Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Não tem sido ouvido. Quem é então ouvido? Alguém que mendigou um lugar, que não obteve, de Presidente da Administração da Norte; alguém que junto desta e da Administração de outras companhias de via estreita andou em sugestões e negociações.

Mas deixemos personalidades e ponhamo-nos diante do facto público, notório de administração, que brada aos ceus, sendo inadmissível que passe sôbre êle um ano sem solução definitiva, sem haver a hombridade e a coragem de reparar um êrro cometido por sugestões cavilosas.

Tenho multiplicado os artigos de análise e de crítica. Se deficientes foram, é porque se não deu aos actos praticados oficialmente a publicidade que é devida.

Deus queira que em breve seja cortado o nó górdio e dado ao problema solução justa, que seja cabal reparação dos êrros cometidos.

Assim o espero, para prestígio do Governo.

Do mesmo jornal transcrevemos outra local bem significativa.

Tenho-me referido por diversas vezes e ainda no editorial de 7 aos graves prejuízos causados à Companhia do Norte pela violência que sofreu de ser ebulhada do direito de se administrar.

A Comissão Administrativa, que há um ano substitue os seus corpos gerentes — comparável a uma ninhada de ratos alojados em saboroso queijo, como o da fábula, — parece apostada em prejudicar a Companhia por todas as formas.

Chamou um advogado contabilista para longo exame da escrita que a ela competia fazer. Assalariou empregados novos para miudas investigações... sem que até hoje pudesse cumprir o decreto segundo o qual devia mandar para juizo os factos criminosos descobertos. É que os não achou apesar da *boa vontade* da alma danada dessa conjura.

Sem a mínima razão, a não ser um acinte pessoal, trocou a *Européa* por outra companhia para os seguros do pessoal com um agravamento de encargo anual superior a 25 contos.

Reduziu as despesas de limpeza e conservação do material dando lugar a que se sujem e estraguem os estofos das óptimas carruagens adquiridas.

As linhas da Póvoa e de Guimarães são verdadeiramente suburbanas do Porto e a intensidade do seu movimento de passageiros depende das facilidades que se lhes ofereçam.

Pois bem, vejamos que facilidade oferecem os horários.

Em pleno verão, período de afluência ás praias, com a Exposição Colonial aberta, vemos que os últimos combóios do Porto (Boavista) são os seguintes:

Pôrto — Póvoa . . . . .	21 20
» — Leça . . . . .	19 38
» — Guimarães . . . . .	19 03

Em sentido inverso os últimos combóios são:

Póvoa — Pôrto . . . . .	19 51
Leça — Porto . . . . .	19 38
Guimarães — Porto . . . . .	19 2.

Apenas aos domingos há um combóio do Pôrto para Guimarães às 30,30 e outro do Pôrto até Santo Tirso à 1.00 h. e de Guimarães para o pôrto às 22,11 horas.

Do fim da tarde em diante não há mais comunicações para centros distantes do Pôrto 28 k. (Póvoa) e 61 (Guimarães). Para Póvoa todos os combóios são omnibus e gastam quási 1 hora para percorrer 28 quilómetros. Não há já um só rápido limitado nas paragens à Senhora da Hora e Vila do Conde.

Assim se facilita a concorrência da caminheta e se capitula diante dela.

Junte-se a isso a inércia no desaproveitamento do trôço da Boa-Vista à Trindade e a passividade com que se continua aceitando o *deficit* total da linha do Tâmega.

Não será tempo de entregar a administração à entidade à qual pertence?



# PELO ESTRANGEIRO

Por ALEXANDRE SETTAS

## OS APERFEIÇOAMENTOS

### NA SINALIZAÇÃO AUTOMÁTICA

Um novo sistema de registo automático de circulação e trânsito foi recentemente instalado em 50 encruzilhadas das ruas de maior movimento na cidade de Montréal, no Canadá.

Trata-se do *robot-sistem* que comporta inovações científicas do mais alto interesse.

Em princípio, o seu funcionamento é o seguinte: qualquer veículo chegado por uma rua *A*, encontra o sinal de encarnado (paragem), mas este sinal passará ao de verde (passagem livre) quando as rodas passarem sobre os contactos *disparadores* ou *detectores*; todavia, o sinal só regressa à cor vermelha se houver tráfego pela rua *B*; neste caso, o direito de passagem pertence ainda ao carro que estiver na rua *A*, depois de atravessarem o cruzamento um número determinado de veículos.

O tempo de protecção assegurado a qualquer carro para atravessar a encruzilhada é tanto maior quanto o andamento dêste seja lento, isto é, será sempre proporcional à velocidade do movel, que assim fica a garantir-se de possíveis colisões.

Tôda esta maravilha do conjunto é obtida por uma disposição especeial dos *detectores* que são rigorosamente sensíveis à velocidade dos carros em circulação nessas zonas.

Independentemente desta disposição há botões que permitem aos transeuntes o poder agir directamente sobre qualquer dos sinais, quando por de absoluta necessidade.

Este sistema tanto se aplica aos carros eléctricos, como a toda e outra qualquer espécie de veículos. Apenas os primeiros têm mais um dispositivo no *trolley* que lhe permite actuar sobre um detector de cabo, instalado no fio condutor.

O mais curioso é que neste mecânico de cronometragem automática não existe nenhum relógio ou máquina semelhante. A medida das durações de impedimento e passagem livre é fundada no lapso determinado pelo tempo que cada um dos condensadores leva a carregar-se sob a influência da corrente atravessando uma dada resistência.

Quando a tensão atinge 260 vóltios nos bornes do condensador, este descarrega-se dentro de um tubo de ionização e a corrente de descarga atravessa então um *relais* a electro-imam o qual, por sua vez, faz avançar a distância de um dente de certo engate que, vai agir nos contactos da alumagem dos sinais.

Este sistema tem sido posto à prova em bastantes estados da América do Norte, e sempre com resultados esplêndidos, já garantidos pelo seu continuado emprêgo.

O nome desta maravilha de sinalização automática é lá conhecida pelo nome de "Actuate Traffic Control System".

## O SERVIÇO POSTAL NOS COMBÓIOS

A entrega e a recepção de malas postais, operadas com os combóios em andamento constituem um problema que, a-pesar-da sua manifesta importância, ainda não alcançou, no estrangeiro, o aperfeiçoamento desejado e, entre nós, as honras de qualquer tentativa ou, pelo menos algum estudo atinente à sua efectivação.

De facto, quando um combóio atravessa a toda a velocidade qualquer estação é impossível com esse vertiginoso andamento conseguir-se sem problemáticas vantagens a recepção dos sacos postais nas respectivas ambulâncias e ainda menos o fazer dêsses mesmos lugares a entrega, lançando-os para qualquer ponto das gares.

Os ingleses e americanos, após pacientes investigações e numerosas experiências conseguiram já, em parte, a solução que, embora falha de absoluta garantia de êxito, resolve até certo ponto e de maneira satisfatória a questão que enunciamos.

Para a recepção das malas do correio dispõem de aparelhos, cujo funcionamento semi-automático permitem assim chegar os sacos da correspondência à carruagem destinada aos serviços do correio.

Essencialmente compõem-se êsses engenhos de um braço metálico fixado à carruagem da ambulância postal e na qual são colocadas as malas do correio que devem ser largadas. À sua passagem por determinada estação e com prévio aviso dado por um sinal sonoro, o empregado dos correios estende esse braço de metal para fora da carruagem e ao mesmo tempo aciona um mecanismo para ocasionar o rápido lançamento do saco com o serviço postal.

Quanto ao caso inverso, — a recepção das malas dentro da própria ambulância, — a operação é feita da seguinte maneira: existe na via ferrea um poste com dois braços articulados horizontalmente e entre os quais os sacos se fixam por meio de pressão. Quando o combóio passa em determinado ponto, um outro braço colocado na carruagem da ambulância é distendido, interiormente, pelo comando de certa alavanca o que obriga a mala postal a desprender-se do suporte que a mantém e a projectar-se depois para o interior da ambulância, utilizando para maior facilidade uma abertura afunilada que se encontra aberta no extremo oposto do tejadilho e a bem calculada distância do aparelho disparador.

Este sistema funciona regularmente em Inglaterra onde 160 estações já estão equipadas com o material conveniente para este serviço rápido dos correios.

A ambulância do correio inglês que vem, ou se dirige para a Escócia, distribue e recebe desta forma durante o seu percurso, 42 estações que estão equipadas com este aperfeiçoamento de incontestável vantagem para êsses serviços.

Oxalá as nossas entidades oficiais venham a reconhecer que tal sistema é muito vantajoso e empreguem por isso os seus esforços para que, estudando com as companhias portuguesas de caminhos de ferro a sua utilização, venham dentro em breve a proporcionar esta melhoria aos serviços dependentes do trânsito postal.

# A UNIÃO SUL AFRICANA

---

## E OS SEUS

---

# CAMINHOS DE FERRO

---

Pelo Coronel de Eng.<sup>a</sup> JOÃO ALEXANDRE LOPES GALVÃO

(Continuação do número anterior)

A maioria dos veículos ali feitos custam menos dinheiro do que os importados de igual tipo.

Assim, os salões de 1.<sup>a</sup> classe que, importados, custavam 4.822 libras, construídos ali custaram apenas 4.300. Economia de 522 libras.

As carruagens-restaurantes compradas ficam por 13.625 libras; feitas na África do Sul custaram 12.750. A construção de vagões é que tem ficado ligeiramente mais cara do que a dos vagões importados. Diferença aliás pequena e de bem menos valia do que as vantagens colhidas com a construção ali, que por outro lado lhe permite ter o material de que precisam a tempo e a horas, o que não acontecia quando tinham de o importar da Europa.

### PESSOAL EMPREGADO NOS PORTOS E NOS CAMINHOS DE FERRO

Na exploração dos portos e dos caminhos de ferro emprega a Administração 47.813 brancos e 29.342 indígenas, ou sejam um total de 77.745 agentes.

Nos caminhos de ferro..	}	brancos — 48.113
		de côr — 25.624
Nos portos .....	}	brancos — 1.701
		de côr — 2.307
		<u>77.745</u>

Em novas construções de caminhos de ferro empregou a Administração no ano em referência, 713 brancos e 2.144 homens de côr.

É digno de nota a desproporção entre o pessoal branco e de côr.

A política do Governo tem sido, de há muito, dar emprêgo nos caminhos de ferro a todos os brancos de baixa condição que não encontram outra colocação. Por isso, além do pessoal dos quadros, têm mais 13.829 europeus assalariados.

### TRANSPORTES MECANICOS

Os transportes mecânicos, de utilidade pública, estão regulamentados, desde Junho de 1930, por uma lei que criou uma Junta Central e várias juntas locais para superintender nos transportes em comum por estradas, e que se chama "Motor Carrier Transportation Act."

A lei regula não só o transporte de passageiros como o transporte de mercadorias. É pois uma legislação mais completa do que a da maioria dos países.

Os princípios fundamentais da mesma lei são:

- 1.º — Evitar concorrências aos meios de transporte existentes.
- 2.º — Estimular a criação de carreiras protegendo, contra injusta concorrência, as que se montarem.
- 3.º — Promover adequados meios de transporte, baratos, nas regiões ainda não servidas por caminhos de ferro.

Em Março de 1933, a Administração explorava 16.000 quilómetros de estradas com os seus serviços mecânicos de transporte devidamente montados.

Neste serviço empregou ela 496 veículos, que fizeram os seguintes transportes:

Passageiros . . . . .	1.993.242 cabeças
Mercadorias . . . . .	226.991 toneladas
Leite e cremes . . . . .	4.500.000 litros

A receita total cobrada foi de 378.336 libras; a despesa foi de 373.568, havendo um saldo de 4.768 libras, resultado magnífico, tendo em atenção que os serviços não se acham montados para dar rendimento líquido, mas tão sómente para bem servir o público.

Para a reparação das camionetas e camiões empregados nestes serviços montou a Administração sete importantes oficinas, onde se fazem tôdas as reparações a baixo preço.

### NAVIOS EXPLORADOS PELA ADMINISTRAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO

Com o objectivo, principalmente, de dar saída ao carvão das suas minas e fazer larga propaganda dêle nos portos do Oriente, adquiriu o Governo três navios com a capacidade de transporte de 15.347 toneladas, entregando a sua exploração à Administração dos caminhos de ferro.

Esses navios carregam carvão no pôrto de Durban e vão vendê-lo nos portos da Africa Oriental e da Índia. Vão depois carregar material do caminho de ferro ou outra mercadoria, que transportam para a Africa do Sul.

A exploração dos três navios deu de receita 85.891 libras e de despesa, incluindo depreciação, 99.793 libras, dando um prejuízo de 13.902 libras.

Estes navios, além da propaganda do carvão sul-africano, servem de escola para os rapazes sul-africanos se iniciarem e adestrarem na navegação

### A ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES

Os serviços de transportes da União estão entregues a uma Administração que explora:

- a) os caminhos de ferro;
- b) os portos de mar;
- c) os transportes mecânicos por estradas;
- d) os navios mercantes do Estado;
- e) os transportes aos domicílios.

A Administração explora ainda todos os serviços subsidiários, como salões restaurantes e restaurantes de estações, camas, silos para cereais, publicidade, plantações de árvores, etc..

O sistema de administração é o de uma grande

descentralização — *System Management* — que veio substituir o Divisional Americano em uso até 1929.

A rede está dividida em zonas que constituem outros sistemas ou «administrações» semi-autónomas, à testa das quais está um superintendente de administração, *local superintendent*, que é na zona o representante do *General Manager*.

Este superintendente é de facto o director dos caminhos de ferro na zona que lhe está entregue, e dentro dela todos os serviços, incluindo os de via e obras, tracção e oficinas lhe estão subordinados.

Nos portos há, em cada um, um Conselho Consultivo, «Advisory Board», cuja função é dar parecer sobre trabalhos de construção e de conservação dos portos; sobre métodos de exploração, tarifas, etc..

Também têm por dever dar parecer sobre todos os assuntos que o Administrador Geral entenda dever submeter à sua apreciação.

Estes conselhos compõem-se de sete membros, dos quais um é nomeado pela Municipalidade, três pela Câmara do Comércio que funciona na cidade, três são nomeados pelo Governador, de entre os quais um deve representar os interesses dos navios e o outro os interesses dos de expedição (forwarding agents).

\* \* \*

Também os caminhos de ferro eram administrados superiormente por uma Junta, ou «Board», de três membros, presidida pelo Ministro dos Caminhos de Ferro. Reconheceu-se porém que o «Board» só servia para criar dificuldades à Administração, e, por isso, em 1916, se alterou por uma lei, a organização, determinando-se que os portos e caminhos de ferro da União sejam administrados, debaixo da autoridade do Governador Geral em Conselho, pelo Ministro dos portos e caminhos de ferro, o qual será assistido por um Conselho («Board»).

A Administração do sistema é dirigida, sob a fiscalização do Ministro, pelo *General Manager* dos portos e caminhos de ferro, nos termos das leis e regulamentos que o Ministro decretar, depois de consultar o «Board».

Como se vê, há apenas um homem responsável pela direcção e exploração de todos os portos e caminhos de ferro.

Os princípios a que a exploração deve obedecer constam da constituição do país e são:

- 1.º — A exploração será feita «on business principles», que é como quem diz, *comercialmente*.
- 2.º — As receitas devem ser as suficientes para cobrir as despesas, baixando-se as tarifas quando haja excesso de receita.

Grandes são as dificuldades que resultam da aplicação do segundo princípio. Se é sempre fácil baixar as tarifas e reduzir o preço dos transportes, é sempre muito difícil levantá-las, por grandes e fortes que sejam as razões que se aleguem.

Por isso os últimos anos de gerência se têm encerrado com *deficits* que se vão acumulando, elevando-se já a uma cifra importante, sem que a Administração tenha achado oportuno elevar as tarifas, para bem cumprir o preceito consignado na constituição.

Mas até nestas ocasiões, e nelas de preferência se revelam os grandes administradores e a sólida organização que enquadra os serviços que lhes estão confiados.

Depois da Administração de Sir Thomas Price, que durante mais de quinze anos dirigiu o conjunto, veio a Administração de Sir William Hoy, que havia sido seu assistente por largos anos. Foi este administrador igualmente um grande organizador dos serviços, que também administrou por largo tempo. Mas após a reforma dêle, os administradores pouco se têm demorado no lugar.

E talvez como reflexo disso é que o Governo da União se viu já na necessidade de nomear uma comissão de abalizados ferroviários para inquirir das condições em que a administração está funcionando e para dizer se alguma coisa há a modificar ou a melhorar.

Convém dizer que a razão por que o Governo consegue ter bons administradores é porque os sabe escolher bem e lhes sabe pagar melhor.

Estranhando eu um dia que Sir Thomas Price recebesse como administrador dos S. A. R. o dôbro do vencimento que tinha o Ministro dos caminhos de ferro, foi-me respondido que para Ministro qualquer político servia; para administrador era preciso ter qualidades invulgares. E se o Governo tentasse reduzir os vencimentos a Sir Thomas Price, este encontraria, ou noutros caminhos de ferro, ou noutras organizações industriais, quem lhe pagasse os mesmos ou maiores vencimentos.

Nessa altura devia êle ganhar talvez 6.000 libras, com automóvel, casa, etc.

Era sem dúvida um dos primeiros se não o primeiro funcionário do Estado em remuneração e em consideração.

**Os relatórios da Administração** — Os relatórios anuais são sempre um modelo de apreciação das condições económicas do país. Não se publica na África do Sul, onde tantas publicações se fazem, trabalho de maior fôlego.

Todos os problemas económicos nêle são visados, quando não versados com superior proficiência.

No relatório dêste ano, menos desenvolvido do que outros que o precederam, encontram-se capítulos de grande interesse.

Dêle destacaremos dois por versarem assunto de palpitante actualidade.

## LUTA ENTRE A ESTRADA E O CARRIL

A luta entre os dois meios de transporte, que vai travada por êsse Mundo além, é no Relatório tratada com superior proficiência.

De resto, a Administração está em condições, como nenhum outro organismo de transportes, de se pronunciar sôbre o assunto.

Por isso se pronuncia com especial autoridade.

A Administração e, tendo, desde sempre, que lhe competiu assegurar os transportes colectivos *nas melhores condições* de comodidade, facilidade e de preço.

Se em seu critério devesse dar preferência à estrada na organização geral dos transportes ela dá-la-ia, fazendo tudo o que fôsse necessário para substituir o caminho de ferro pela estrada, se tal se recomendasse.

Prova-o até o facto de ter iniciado carreiras de transportes acelerados por estrada ordinária, logo que apareceram os primeiros tractores.

Essas carreiras foram tentadas já antes da Grande Guerra. E experimentou os tractores a vapor e os tractores a gasolina, uns e outros ainda, por assim dizer, na sua infância. A primeira carreira foi estabelecida em 1913, entre Botrivier e Hermanus. E, circunstância notável: essa carreira ainda hoje se mantém!

Em 1914, outros serviços foram montados no Orange, com tractores a vapor rebocando vários carros de transporte.

Das experiências feitas então, concluiu a Administração que tal sistema de transporte, nas condições existentes, não podia dar resultados satisfatórios, e suprimiu as carreiras que não se podiam manter.

Foi só em 1924, quando aos veículos se adaptou o pneu, e quando os motores começaram a ser feitos em série, que o seu emprêgo se mostrou eficiente e se generalizou. E a Administração montou desde logo várias carreiras, muitas das quais mantêm ainda hoje.

Explorando a Administração uma rede de estradas quasi tão extensa como a dos caminhos de ferro, tem especial autoridade para se pronunciar sôbre o assunto.

¿E pronuncia-se como?

Dizendo que a estrada não pode bater o caminho de ferro.

A afirmação é categórica.

E pelo que diz respeito à África do Sul, indiscutivelmente comprovado no Relatório. O custo de transporte de 1 tonelada-milha de mercadoria eleva-se em caminho de ferro a 0,9 dinheiros; em estrada vai a 4 dinheiros. Isto é: em estrada, as despesas reais de transporte são mais de quatro vezes superiores às do caminho de ferro, apesar daquelas não incluírem a conservação das estradas, que está a cargo de outros organismos.

Sendo assim, pergunta-se: ¿porque é que o caminho de ferro se arreceia da estrada lá mesmo e provoca por toda a parte medidas de protecção e de defesa?

A resposta é dada com uma clareza que não admite discussões. Na luta de livre concorrência está-se permitindo que as camionetas comam a carne do tráfego e obrigam-se os caminhos de ferro a roer os ossos do mesmo. Numa outra expressão portuguesa feliz: as camionetas roubam aos caminhos de ferro a

«nata» do tráfego. Tráfego rico é apanhado pelas camionetas; tráfego pobre fica para os caminhos de ferro.

Os caminhos de ferro, como instrumentos de fomento económico de um país, transportam muitas mercadorias por preço inferior ao do custo. Assim, por exemplo, na África do Sul o milho é transportado a qualquer distância, desde o centro produtor até ao pôrto de exportação, ao máximo de 10 xelins a tonelada. Às vezes, êsse milho faz um percurso de 1.000 milhas, dando ao caminho de ferro menos de 0,12 do dinheiro por que nas tarifas estão incluídas as taxas terminais. Por tonelada-quilómetro aquela importância representa apenas 34 réis, ou 3 centavos e quatro milésimos. Como o custo médio do transporte é de 0,9 por milha, vê-se que cada tonelada-milha de milho lhe dá um prejuízo de 0,78, o que é formidável.

A Administração Sul Africana considera duas grandes divisões de tráfego: o tráfego rico (tarifas 1 a 6) e o tráfego pobre (as restantes tarifas, incluindo o carvão e os minérios).

A tonelagem transportada em 1932 distribuiu-se assim pelos dois grupos:

Tráfego rico. . . 2.673.513 tons. ou 14,84 %  
 » pobre . . . 15.348.513 tons. ou 85,16 %

O primeiro grupo deu de receita 8.058.966 libras; o segundo apenas 5.751.976 libras.

TRAFEGO	PROPORÇÕES	
	Quantidades	Receitas
Tráfego rico .	14,81 %	58,56 %
» pobre	85,16 %	41,64 %

Êstes números falam por si.

Obriguem-se as camionetas a transportar as mercadorias nas mesmas proporções em que o caminho de ferro o faz, e os serviços de camionetas não subsistirão. Ou então dê-se aos caminhos de ferro a liberdade de transportarem só o que entenderem. Sofre mais ainda a economia do país mas a luta cessa, morrendo a camioneta.

Por toda a parte se ouve o grito, dirigido aos caminhos de ferro: — reduzam as suas despesas! Baixem as tarifas! Mas, no estudo do problema na África do Sul, as despesas do caminho de ferro e as da camionagem são subordinadas ao mesmo critério; os métodos de exploração os mais convenientes. E ainda as camionetas são favorecidas com o benefício de a direcção superior ser gratuita, pois toda a despesa da direcção é levada à conta dos caminhos de ferro.

Fica assim de pé somente a segunda exigência: reduzir as tarifas.

Ora, os caminhos de ferro sul africanos estão a ser explorados com *deficit*. Se se reduzem as tarifas do grupo rico, têm de elevar-se as tarifas do grupo pobre, para manter o equilíbrio. Mas isto, diz o Admi-

nistrador Geral, seria a ruína económica do país! Baixando as tarifas do grupo rico de 30 %, a perda de receita seria de 2.417.690 libras por ano. Para ir buscar esta perda de receita ao tráfego pobre, era preciso elevar as tarifas, globalmente, de 42 %! Mas elevar de 42 % as tarifas dos géneros pobres era proibir o seu transporte e a sua exportação: era provocar a ruína do país!

E, afinal, quem beneficiava com ruína do país? Ninguém: nem as camionetas, que se afundavam com os caminhos de ferro e com o resto.

O Administrador dos caminhos de ferro dá-nos um exemplo interessante. Diz êle: uma redução de 30 % no transporte de um vestido de senhora, de Port Elisabeth a Johannesburg, daria ao importador o benefício de menos de 1 dinheiro; mas o aumento de 42 %, em 40 caixas de fruta expedida de Doorns para Johannesburg, fruta que tem o valor aproximado do vestido, representaria um aumento de 3 xelins e 9 dinheiros que sairiam da algibeira do lavrador.

Vários exemplos são dados e que mostram à evidência que uma elevação do custo de transporte das mercadorias de menor valia e dos chamados géneros pobres impediria o seu transporte e levaria o país à ruína.

Por isso, lá como em toda a parte os governos inteligentes, põem um termo à concorrência ruínosa por legislação adequada.

Em todos os países há um larguíssimo campo para a camionagem. O caminho de ferro não pode ir a toda a parte. E onde êle não vai é que deve ir a camioneta.

Combóios e camiões conjugados fomentam a riqueza: combóios e camiões em luta acarretam a ruína!

\* \* \*

A acção tomada pelo Governo da Africa do Sul consistiu na publicação de uma lei que visa a proibir a concorrência entre os meios de transporte, quer êles sejam da mesma natureza, quer de natureza diferente.

Onde há um meio de transporte regularmente montado não pode existir outro a fazer-lhe concorrência de preços. Mas êstes são devidamente controlados e fiscalizados. Ao mesmo tempo confere protecção às carreiras de camionagem naquelas áreas onde sem a protecção do Estado não poderiam existir.

\* \* \*

Mas a lei na Africa do Sul foi logo de começo soffismada. Assim:

- 1.º — Como a lei somente proibia a exploração de carreiras públicas com veículos de transporte colectivo com a capacidade de 8 ou mais lugares, montaram-se carreiras de veículos para transportes colectivos com 7 lugares apenas!
- 2.º — E como a lei também só proibiu o transporte

de mercadorias em camiões públicos, os comerciantes e industriais começaram a fazer o transporte das mercadorias em camiões seus! De comerciantes e industriais passaram também a transportadores, exercendo assim uma nova indústria. E esta tomou um tal incremento, que de 80 carreiras registadas para o Tranşkel, sómente oito eram de empresas de transporte. As restantes 72 pertenciam a industriais e comerciantes. Mas, coisa notável, nenhum pertencia a agricultores ou comerciantes de géneros pobres e de mercadorias de baixo preço, não! Essas mercadorias vão para os caminhos de ferro.

3.º— Como a tracção animal não foi prevista na lei, é agora a tracção animal que está contribuindo com a camionagem para a ruína dos caminhos de ferro!

Um congresso realizado ultimamente na Austrália, para considerar a situação da indústria dos transportes em face da indiferença dos parlamentos, definiu assim a situação:

“¿Pode a camionagem satisfazer a todas as exigências do Estado tão eficiente e tão economicamente como os camingos de ferro?”

Se pode, entreguem-se os caminhos de ferro à sua sorte, mas dê-se-lhes a liberdade de acção que tem a camionagem.

Se não pode, impeça-se que a camionagem destrua a *estrutura* ferroviária do país, base de todo o desenvolvimento económico da nação”.

\* \* \*

O estudo das condições em que os caminhos de ferro se encontram, e dos serviços que devem continuar a prestar, levaram o Governo da União a propor ao Parlamento, e este deve ter votado já, um crédito de 10 milhões de libras para a realização de um plano decenal de novas construções ferroviárias nas quais se deve gastar 1 milhão de libras, em média, por ano.

A Administração dos caminhos de ferro tem já estudadas as principais linhas a construir e prossegue metódicamente no estudo de muitas outras, de sorte que, sempre que o Governo resolve alargar os créditos para a construção de novas linhas, encontra sempre projectos já devidamente estudados das linhas que se propõe construir.

É admirável o processo de trabalho da Administração.

## AS PASSAGENS DE NÍVEL

Um outro capítulo do Relatório que merece atenção é o das passagens de nível.

O problema das passagens de nível na Africa do

Sul, como em toda a parte, começou a tornar-se grave com o progresso da viação mecânica.

E lá, como noutras partes, recorreu-se a uma Comissão de Técnicos para estudar o problema e apresentar soluções.

A Comissão formulou um conjunto de regras que o Governo transformou em lei, para terem integral execução.

Também a Comissão elaborou a lista das passagens de nível que muito conviria suprimir e apresentou uma estimativa da despesa a fazer com a eliminação dessas passagens perigosas. Andava a despesa á volta de 600.000 libras ou sejam 60.000 contos da nossa moeda.

Entendeu ela que a despesa devia ser suportada pela Administração dos caminhos de ferro, pelo Governo Central e pelas Municipalidades, em proporções que indicou e que davam o seguinte:

37.000 contos para os caminhos de ferro
11.000 " para o Governo
12.000 " para as Câmaras.

Segundo o Relatório, a primeira entidade que não respeitou as indicações da Comissão foi o Governo, que as havia perfilhado!

Não obstante, a Administração por si e auxiliada, dentro das povoações, pelas municipalidades, tem já suprimido muitas das passagens de nível indicadas pela Comissão e está em negociações com várias Municipalidades para a supressão de muitas outras.

Desde que o Relatório da Comissão foi publicado, os caminhos de ferro já despenderam neste serviço 100.000 libras.

O caminho de ferro faz as obras pelo seu pessoal, o mais economicamente possível, e as outras entidades pagam, da despesa feita, a proporção ajustada.

Quanto às passagens de nível que não podem ser suprimidas, a Comissão formulou, entre outras, as seguintes recomendações:

- 1.º— Alargar as estradas nos pontos de cruzamento, dando um máximo de 25' às estradas principais e o de 20' às outras.
- 2.º— Fazer a um e a outro lado da linha férrea a estrada em patamar, numa extensão mínima de 10'.
- 3.º— Pôr avisos para os maquinistas apitarem à aproximação das passagens, a uma distância de 400 jardas e à de 125.
- 4.º— Pôr uma cruz de Santo André, pintada de alumínio, à esquerda da estrada, de cada lado da linha, e à distância de 100 jardas.
- 5.º— Pôr uma tabuleta com a palavra *Halt* (pare) mesmo junto da passagem.
- 6.º— Pôr cancelas automáticas e sinais luminosos nas passagens de maior movimento.
- 7.º— Elevar ao máximo a extensão visível do caminho de ferro junto às passagens de nível.

Como se vê, os sinais e os avisos são para todos — para os maquinistas na via férrea e para os motoristas na estrada.

Uns e outros devem colaborar na segurança do trânsito. Os maquinistas colaboram apitando, e os motoristas prestando atenção aos sinais.

Os avisos aos maquinistas, na via, são para apitar duas vezes à aproximação da passagem de nível.

Os avisos aos motoristas são para pararem o carro.

As cruzes de Santo André a 400 jardas, e as tabuletas com a palavra *Halt* junto à passagem de nível, são sinais para todas as passagens de nível, sem distinção. Os sinais luminosos e as cancelas automáticas são para as passagens de mais movimento.

Praticamente, as passagens são classificadas em três grupos.

No 1.º grupo há vedações automáticas, sinais luminosos e marcas denunciadoras da passagem de nível.

No 2.º grupo não há vedação, mas há sinais luminosos e marcas denunciadoras da passagem de nível.

No 3.º grupo há apenas as marcas que denunciam a aproximação da passagem de nível.

Os sinais luminosos consistem em luzes brancas nos sinais avançados, e luzes encarnadas cintilantes, nos sinais próximos, providos de lentes que concentram a luz na direcção do eixo de estrada.

Nos cruzamentos de maior densidade de tráfego, em lugar de uma luz encarnada, há duas, uma próxima da outra.

As luzes encarnadas cintilantes são empregadas principalmente nas áreas urbanas.

\* \* \*

Na União Sul Africana, como em muitos outros países, os Juizes são muito severos na aplicação da lei, não querendo saber das entidades a quem ela se aplica.

Os caminhos de ferro são condenados ao pagamento de pesadas indemnizações pelos tribunais, sempre que se prove que houve qualquer negligência por parte do caminho de ferro, embora o agente passivo tenha a maior responsabilidade.

Basta que no tribunal se prove que o maquinista não apitou repetidas vezes à aproximação da passagem de nível, para a Administração ser condenada ao pagamento da indemnização.

E por isso é que à aproximação da passagem de nível os maquinistas fazem um barulho ensurdecedor, que motiva bastantes reclamações do público, mas que não são atendidas por causa da severidade dos tribunais.

## OS SERVIÇOS DE AVIAÇÃO

Os serviços de aviação comercial, que na Africa do Sul têm já uma grande importância, havendo car-

reiras regulares entre as principais cidades do país e serviço de transporte de correspondência em ligação com os navios da mala, têm estado entregues aos cuidados de uma empresa particular. Esta, por dificuldades financeiras, não pode continuar com os serviços. Foi por isso resolvido que o Estado tome conta deles, e neste momento devem constituir já um departamento dos serviços de caminho de ferro.

Ficam assim todos os serviços públicos de transportes, por terra, pelo mar e pelo ar, entregues à mesma Administração.

A Administração vai montar, através de toda a União, uma rede de postos de telegrafia sem fios, para maior segurança da aviação.

Os aviadores terão um treino especial, em escolas que o Governo vai montar.

E os serviços aéreos, que de princípio sofrerão uma ligeira redução, tomarão logo que sejam reorganizados, um grande incremento, com o estabelecimento de novas carreiras, em ligação, possivelmente, com as colónias vizinhas.

## Conclusão

Procurei dar uma ideia rápida de um organismo de transportes, o mais completo e o mais complexo que conheço, e certamente o mais completo e o mais complexo que porventura existirá em todo o Mundo. A eficiência da sua acção é comprovada pela confiança que inspira ao Governo que, como vimos, acaba de entregar-lhe os *serviços de aviação* comercial, já bastante importante na Africa do Sul.

Fica assim nas mãos de uma mesma Administração:

Os portos.

Os caminhos de ferro.

A camionagem.

Os navios.

A aviação comercial.

A eficiência deles resulta da simplicidade da sua organização.

Aqui não há Conselhos de Administração, nem organismos semelhantes a entorpecer e a tolher a acção do mando.

O Administrador Geral de todo o sistema não tem por quem distribuir as responsabilidades do funcionamento do organismo que administra, organismo que abrange não só os serviços essenciais como os acessórios.

Este organismo não só faz o transporte da mercadoria como a recolhe e a distribui.

Transporta os passageiros; dá-lhes de comer; fornece-lhes camas e oferece ao público boa alimentação em óptimos restaurantes. Não contente com isso, tem uma importante secção de publicidade. Faz a propaganda dentro e fora do país, montando agências de informação nas principais cidades da Europa e da América.

¿Como pode êle imprimir eficiência a uma tão complexa organização?

Decidindo e resolvendo por si.

Rodeado de homens competentes, o Administrador Geral é o *verdadeiro Ditador de todos os transportes*.

Tem meia dúzia de adjuntos, da sua inteira confiança; tem óptimos engenheiros, chefes de tracção, chefes das oficinas, chefes da via e obras, chefes dos serviços eléctricos, etc., todos obedecendo à sua batuta.

Dos seus actos só tem que dar contas ao Ministro de comando.

dos caminhos de ferro. Mas segue com tóda a atenção os movimentos de opinião que acêrca dos serviços que lhe estão confiados se manifestam.

Note-se que êste verdadeiro *Ditador* dos transportes exerce a sua acção num país parlamentar, onde o Parlamento intervém activamente na vida pública, pedindo contas ao Governo dos seus actos e dos seus serviços.

\* \* \*

Que os que tiveram a paciência de me escutar se inspirem em tão salutareos exemplos, procurando, dentro dos organismos que venham a dirigir, imprimir-lhes a maior simplicidade de funcionamento compatível com a complexidade que êles ofereçam afim de lhes dar a maior eficiência. Fugam sempre que possam à irresponsabilidade dos Conselhos.

Êstes, se nos tiram dos ombros o pêso das responsabilidades, também nos tiram a satisfação, o orgulho de uma acção criadora e disciplinadora e renovadora.

Com a ausência da responsabilidade desaparece também a personalidade. É cómodo mas não é nobre.

A máxima liberdade dentro da máxima responsabilidade deve ser a lei para os homens de acção.

## I M P R E N S A

«Revista Portuguesa de Comunicações»

Profusamente ilustrada aparece na nossa mesa de trabalho um excelente número da «Revista Portuguesa de Comunicações» colaborado por alguns escritores portugueses e nomes consagrados na engenharia portuguesa.

Este número que representa a comemoração do seu VI aniversário de fundação merecia uma rasgada referência, que a falta de espaço nos impede de fazer.

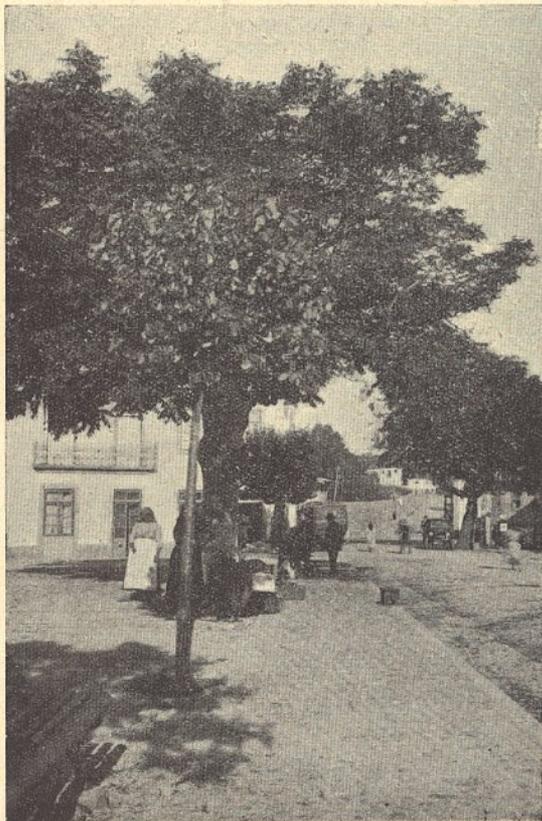
Presta homenagem aos seus colaboradores falecidos — nomes amigos — como sejam Carlos Duque, Abranhes Ferrão, Guilherme de Azevedo, Vidal Junior, Lopes de Alpoim, Perpétuo da Cruz e os nossos falecidos camaradas Lemos de Nápoles e Jorge de S. Basílio.

Noutra local, o seu director, publicando lhe a gravura presta homenagem ao falecido fundador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», nosso saudoso e nunca esquecido companheiro. Esta homenagem não fica esquecida à redacção desta Revista que agradece reconhecida tão distinguida deferência.

## LINHA DA BEIRA ALTA

A linha da Beira Alta atravessando a região da provincia que lhe deu o nome, é revestida, na maioria da sua extensão, de terrenos montanhosos, que lhe emprestam uma beleza morta, se bem que sugestiva e grandiosa.

Nos ultimos anos, mercê da superior orientação dos corpos directivos daquela Companhia, tem-se notado o aformoseamento gradual e progressivo das suas esta-



M A N G U A L D E

ções, merecendo especial menção os interessantes e cuidados jardins de que foram dotadas.

O caracter internacional da linha da Beira Alta bem merece todos os esforços que se empreguem para o seu alindamento, pela impressão sábia de arranjo e limpeza que produz nos estrangeiros que nos visitem.

Apraz-nos louvar, por êsse facto, a attitude da Companhia da Beira, que vem premiando os chefes das suas estações que melhor disposição e tratamento dispensam aos seus jardins, prémios que, êste ano, foram assim distribuidos em dias de licença:

Luso-Buçaco, 10 dias. Pampilhosa, 10. Costeira, 10. Arazede, 9. Canas-Felgueira, 8. Santana-Ferreira, 7. Celorico da Beira, 6. Mangualde, 5. Santa Comba Dão, 4. Mortágua, 3.

MELHORAMENTOS PUBLICOS

## MADEIRA

E

## AÇORES

DA VIAGEM DO SR. MINISTRO

DO COMÉRCIO E INDÚSTRIA

VAI RESULTAR, CERTAMENTE, BENEFÍCIOS  
IMPORTANTES PARA OS DOIS FORMOSOS

## ARQUIPÉLAGOS

Por CARLOS D'ORNELLAS

**A**NUNCIARAM os jornais uma visita do sr. Ministro do Comércio e Indústria aos arquipélagos da Madeira e Açores.

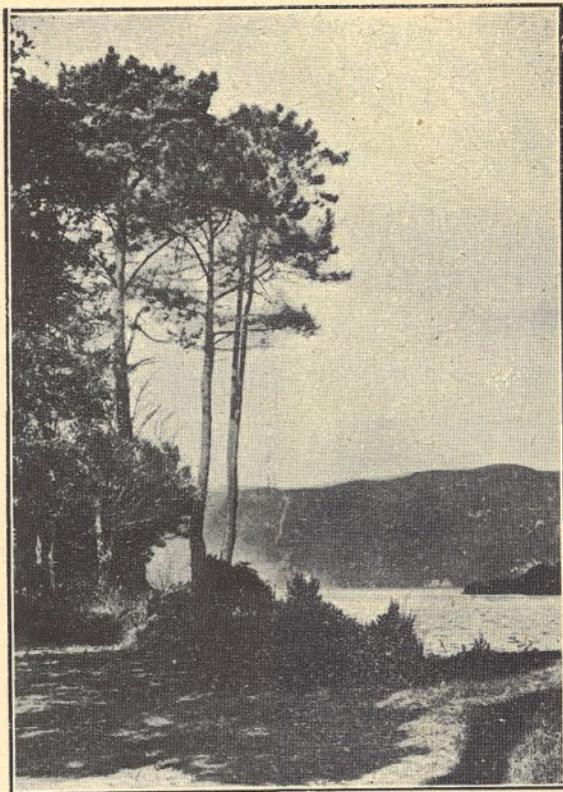
Há alguns anos foi anunciada a visita do Chefe do Estado à terra açoreana, e ela dava uma nova alma àquela santa gente que desde a visita régia de 1901 se vê abandonada quasi por completo dos homens que dirigem os destinos da Nação.

El-Rei D. Carlos e a Rainha D. Amélia, quando ali estiveram percorreram de visita o arquipélago açoreano trazendo recordações inesquecíveis. D. Carlos atendeu os constantes pedidos camarários que por intermédio dos seus ministros lhe eram solicitados e a Rainha D. Amélia, com a sua conhecida bondade visitou os hospitais, distribuindo aos doentes, roupas, géneros vários e dinheiro, resultando desse gesto nobre e altruísta as lágrimas de amor dos açoreanos e o agradecimento sincero jámais esquecido.

Os açoreanos bem merecem o carinho daqueles que nos governam e que na maioria das vezes não sabem o mal de que elles padecem.

Estamos certos de que os resultados que se vão obter desta interessante visita serão de molde a que o illustre titular da pasta do Comércio e Indústria faça arrancar aos velhos arquivos alguns projectos da mais alta importância, de cuja execução resultaria, sem dúvida alguma, benefícios e proveito para a Nação.

Todos esses trabalhos que, criminosamente dormem o sono das coisas inúteis, deviam aparecer para serem revistas pelas entidades competentes e mesmo



PONTA DELGADA - Sete Cidades - Trecho da Lagóa

que não servissem, ao menos, limpar-se-iam do pó e faziam-se destruir as traças.

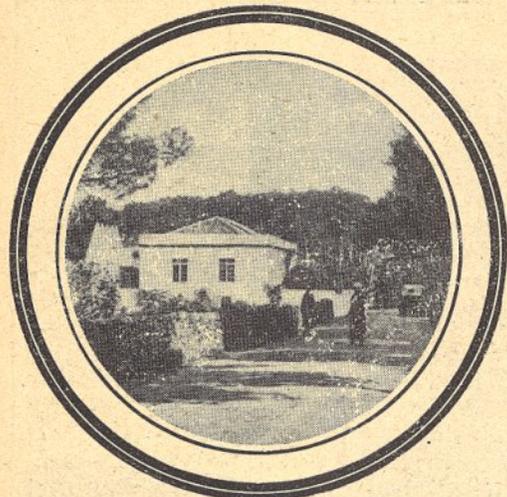
Agora que o sr. Ministro vai de abalada àquelas terras lindas dos Açores, é ocasião de lhes lembrar que os açoreanos têm parte que lhes cabe nos destinos de Portugal e o seu quinhão ainda lhes não foi distribuído.

Pertence agora aos dois Arquipélagos a solução dos problemas mais complicados, que fazem com que os açoreanos lutem numa constante roda viva, não ficando esquecido, a-pesar-da sua autonomia administrativa que não abrange melhoramentos de grande monta os quais só podem e devem ser feitos pelo Estado do Continente.

Os cultores de boas letras, têm já dito de sua justiça e contado o que tem de precioso o Arquipélago Açoreano: quais as suas belezas naturais; os seus interessantes factos históricos, os monumentos preciosos; os seus pitorescos costumes e a beleza das suas mulheres.

Há tantos anos que os madeirenses e açoreanos vivem um pouco isolados dos governos de Portugal.

É preciso que elles voltem a ser o que outrora já fôram; é necessário que desapareça aquele critério americanizado de certa ilha; é preciso banir das terras humildes as seitas tenebrosas de miseráveis que para elas são atiradas sem que haja contemplação pelos



ILHA TERCEIRA — Serrêta

seus habitantes, enfim é necessário e preciso que os açoreanos vivam em tranquilidade absoluta para poderem ver garantido o futuro de suas famílias.

No regresso deixam lembrar que aos Açores compete um monumento grandioso comemorativo do seu descobrimento ou povoamento.

Esse monumento que deve ser grandioso devia ter sido o ano passado inaugurado por ocasião da passagem do seu V Centenário.

Embora a imbecilidade tivesse sabido esmagar esse projectado monumento, é justo e lógico que a ideia, pertencente ao falecido marechal Gomes da Costa — de novo resurgisse para não falhar-mos em projectos no campo moral e no campo material.

Então não é lógico recordar essas figuras de heróis e guerreiros que aos Açores deram todo o seu esforço e energia, deramando o seu sangue por um Portugal Maior?

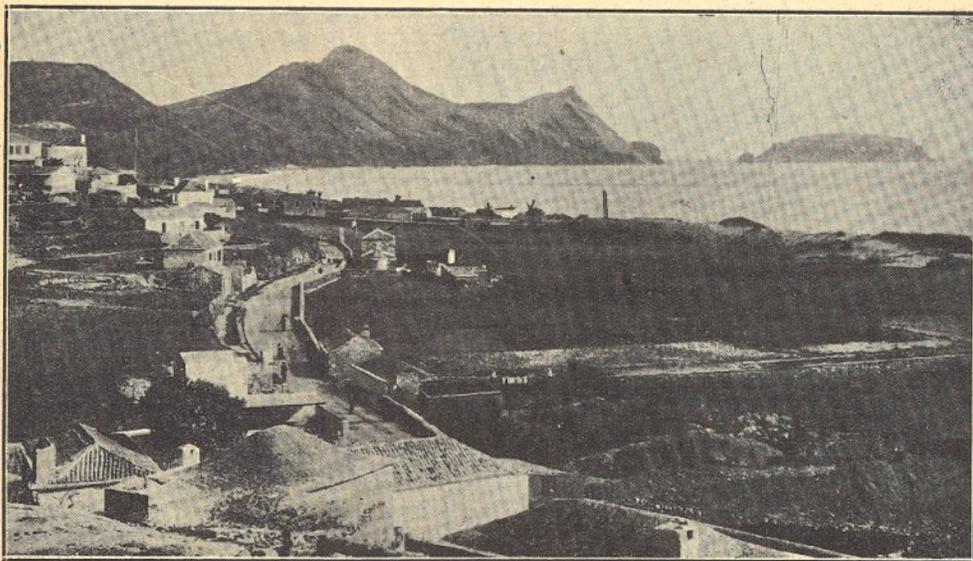
A sua ideia, conforme manifestou este ilustre cabo de guerra, era realmente interessante e consistia na criação no Cabo da Roca ou em Sagres de um monumento comemorativo dos descobrimentos portugueses. Neste monumento deveriam figurar,

rodeando o Grande Infante D. Henrique, Frei Gonçalo Velho, Gil Eannes, Antão Gonçalves, Afonso Gonçalves Baldaia, Lançarote, Estevam Afonso, Rodrigues Alvares, João Bernardes, Vila Lobos, Gonçalo de Cintra, Nuno Tristão, Diogo Gomes, Diniz Dias, Garcia Homem, Diogo Afonso, Gonçalo Pacheco, Diniz Eannes da Gran, Alvaro Gil, Mafaldo de Setubal, Martim Vicente, João Vasques, Soeiro da Costa, Alvaro Fernandes, Rodrigo Annes Travassos, Gomes Pires, Tristão Vaz, Palenço, Alvaro d'Ornellas, Diogo Gonçalves, Pero Alemão, Vicente Dias, Alvaro de Freitas, Martins Pereira, André Dias, Alvaro da Costa, João Correia Duarte de Holanda, Estevam d'Almeida, Diogo Machado, Ayres Tinoco, Fernão Vifarinho, Lourenço Dias, Lourenço d'Elvas, Soeiro Mendes, Fernão Gomes, Luiz de Cadamosto, João Gorizo, Gomes Vinagre, João Dias, Diogo Gomes, Martim Fernandes, Alvaro Esteves, Antonio de Nola, Diogo de Azambuja, Diogo Cão, João Afonso de Aveiro, Rui de Souza, João Vicente, etc., etc..

Afastem os comodistas, afastem os homens da intriga e chamem a si essas figuras de açoreanos e amigos, que, honradamente trabalham pelo engrandecimento da nossa terra, encaminhem as coisas pelo ponto verdadeiro do progresso e verão que além do muito que é necessário aos Arquipélagos há que terminar em Ponta Delgada, Ilha de S. Miguel, a doca, que, há quantos anos existe sem que até hoje ficasse completa, apesar dos numerosos *arrancos* que tem tido, graças ao governo actual que algumas centenas de escudos tem dispensado, há que fazer em Angra do Heroísmo o tão falado aero-porto, cujos benefícios seriam grandiosos desde que ali se fizesse a escala internacional, que, além, de beneficiar a aviação comercial, beneficiaria a aviação em geral.

Além disso era necessária a conclusão do campo de aviação da Achada.

A propósito merece recordar que, quando rebentou a Grande Guerra o governo inglês manifestou ao governo português desejo de se fazer nos Açores uma base de aviação que viria beneficiar extraordinariamente as ope-



ILHA DA MADEIRA — Porto Santo

rações durante a conflagração européa e servindo mais tarde para o desenvolvimento comercial.

Se não estou em erro o governo português de então autorizou o governo inglês a mandar aos Açores uma comissão de técnicos que foram nomeados e logo de seguida marcharam para o formoso Arquipélago.

Passados alguns dias apresentaram um relatório em que estavam bem claros todos os estudos feitos e resolveram no final dos seus trabalhos que a Mui Nobre e Sempre Leal cidade de Angra do Heroísmo, por possuir condições para base de aviões, fôsse a preferida.

Em fins de 1925 os pilotos do Zepelin Z R 3, depois de efectuarem o vôo directo Alemanha-New-York e de terem pairado em Angra, afirmaram num jornal americano que reconheciam, por conhecimento próprio, que esta cidade possuía as condições desejadas para uma base de aviação mundial.

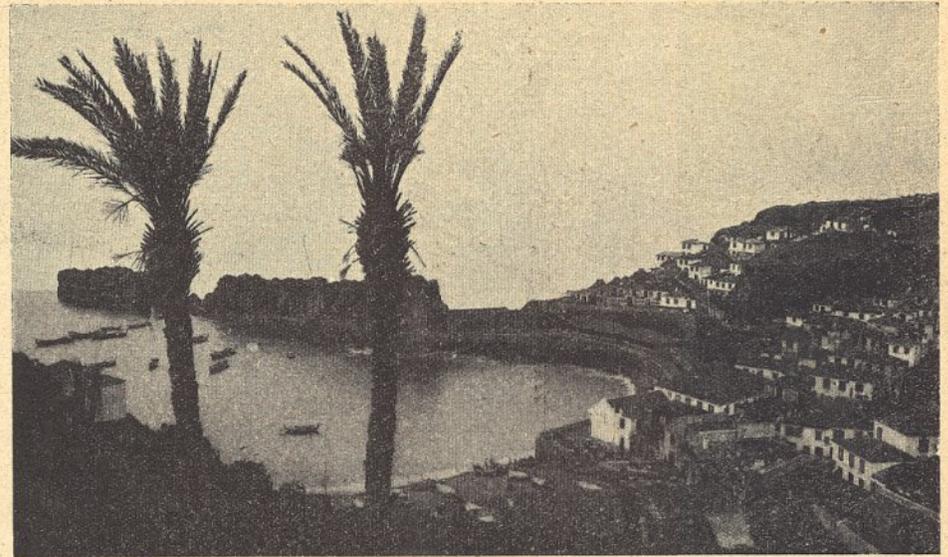
Smith antes de tentar realizar a primeira travessia aérea do Atlântico Norte, em que fez a escala pelos Açores, disse que Angra devia ser a ilha escolhida para aero-porto dos Açores pois ela reunia todas as condições necessárias para satisfazer a ambição dos portugueses e estrangeiros que em aviação atingem as mais assombrosas proporções e assim conseguem bater, dia a dia, os maiores *records* de audácia e velocidade.

Chegou o momento em que aviação correndo vertiginosamente pretende alcançar com rapidez o ponto de referência para conseguir a vitória e assim triunfar. Os Açores são a meia viagem entre a América e a Europa e Angra tinha de ser forçosamente o entreposto de passagem forçada a todos os aviões que ali devem abastecer-se com os mantimentos necessários às suas longas viagens.

Recentemente começou de novo a esboçar-se a ideia de se fazer em Angra do Heroísmo o tão falado aero-porto de aviação e assim, não sei se particular ou oficialmente foi em viagem de estudo o coronel Cifka Duarte que além de vir encantado com as preciosidades contidas nos Arquipélagos da Madeira e Açores veiu entusiasmado com o maravilhoso campo da Achada e afirmou em várias entrevistas concedidas aos jornais dos Açores e do continente que é ali que deve existir o ponto de paragem para os aviões que procedem dos diversos países.

Mais tarde partiu para os Açores, nomeada pelo governo, uma comissão composta por oficiais aviadores que a Angra foram estudar a maneira mais rápida da construção do aeroporto e do campo de aviação da Achada, únicos que oferecem condições garantidas para um bom exito e garantia, não só de aviação mundial como também das linhas de navegação que beneficiariam consideravelmente e tirariam resultados bastante satisfatórios.

Chegou pois o momento oportuno para que o governo tome em consideração as necessidades de que carecem os Arquipélagos da Madeira e Açores, auxiliando com o seu esforço as juntas gerais e Câmaras, para assim se triunfar pois é este triunfo a grande aspiração dos homens da terra que são pelo progresso e pela inteligência.



FUNCHAL — Vila de Câmara de Lobos



S. MIGUEL — Tanque no Jardim dos Recreios Açoreanos



# CRÓNICA INTERNACIONAL

Por PLÍNIO BANHOS

## ALEMANHA

### A morte de Hindenburgo

**P**AULO Ludovico João António Von Beckendorf und Hindenburgo, marechal alemão, foi, sem dúvida, uma das maiores figuras da Grande Guerra, eclodida em 1914 e terminada em 1918.

Nasceu em Pozen, em 1 de Outubro de 1847, contando, portanto, 86 anos de idade. Foi tenente, na guerra com a Austria, em 1866, e ajudante de regimento na guerra franco-prussiana de 1870, fazendo parte do Grande Estado Maior Alemão de 1885.

Em 1900 foi professor da Academia de Guerra, tenente-general da 8.ª divisão em 1904 e chefe do 4.º Exército (Prússia Oriental) de 1903 a 1911, em que passou à reserva.

Ao estalar o grande conflito europeu de 1914 voltou ao serviço activo, por pedido próprio, e depois

de ter ganho as batalhas dos lagos masorianos obteve o grau máximo de marechal, sendo nomeado em 1916 chefe supremo dos exércitos alemães e austro-húngaros.

Assumira a presidência do Reich em Abril de 1925, sucedendo a Erbert, o presidente social-democrata, que foi eleito na assembleia de Weimar, em Fevereiro de 1919, e faleceu em 28 do mesmo mês de 1925. Em Abril de 1932 foi reeleito para o alto cargo que, por sua morte, agora fica vago.

Hindenburgo devia completar 87 anos no próximo dia 1 de Outubro.

Não há um único país que tenha louvado a atitude do pintor de taboetas, um homem que sendo chanceler de uma grande nação vai para o parlamento gritar: *Eu mandei matar 77 homens!* Fui eu que mandei, fui eu que mandei!

E realmente foi Hitler que mandou matar como cães danados os seus amigos que, sem julgamento,

sem sentença de um tribunal, dentro da lei desapareceram pelo crime, diz o antigo pintor, de traidores à Pátria.

Não há memória de um caso igual.

Porém toda a gente assalta o poder fazendo revoluções e revoltas e depois de empoleirados praticam toda a casta de crimes e depois chamam traidores aos outros que, como eles anteriormente, conspiram pelos cotovelos.

A selvageria dos últimos acontecimentos da Alemanha chocou profundamente a opinião pública das nações civilizadas.

O *Times*, referindo-se ao assunto, escreve: "As circunstâncias e os motivos que levaram a essa rápida carnificina estão ainda demasiado obscuros para se calcular as conseqüências prováveis e as fatais repercussões. O mais que se pode afirmar é que Hitler parece ter consolidado a sua posição, pelo momento, matando todos aqueles que ele temia como adversários. No que diz respeito a métodos de governo, respeito pela vida humana e liberdade, na verdadeira aceção da palavra, a Alemanha deixou de pertencer, aos modernos países da Europa, por isso que usa as mesmas práticas dos tempos medievais. O que ainda é mais profundamente significativo é a indeferença com que estes métodos, próprios da Idade-Média, são encarados pelo povo alemão. Os factos, tal como eles se apresentam neste momento, não são verdadeiramente animadores para os países vizinhos da Alemanha. É bem provável que durante estes anos mais próximos haja mais razão para se recear pelo futuro da Alemanha do que dela própria.

O *Daily Telegraph* alude ao "cinismo" de uma mensagem vinda de Berlim, na qual se diz que a calma é completa na Alemanha e diz que "sempre que há terror o povo se apresenta em atitude discreta". O mesmo jornal diz que não se fala em que qualquer revoltoso tenha sido julgado. "Os métodos empregados em 30 de Junho resumiram-se a matar friamente para obter um silêncio" — escreve aquele órgão. O chanceler será forçado a compreender que se bem que a opinião pública estrangeira não tenha nenhuma simpatia pelos traidores, interessa-lhe fortemente a maneira como é aplicada a lei.

O *Daily Herald* escreve sobre o mesmo assunto o seguinte: "Hitler e os seus *gangsters* destruíram a

liberdade das instituições democráticas e todas as organizações de trabalho."

O *Daily Mail* escreve: "A Inglaterra, com o seu sistema ordeiro de governo, não necessita de ditadores. O povo inglês sabe bem distinguir entre o direito do voto de acordo com a razão e os processos violentos banhados em sangue.

## AUSTRIA

O Tribunal Marcial condenou recentemente à morte mais quatro polícias por cumplicidade nos acontecimentos que resultaram o cobarde assassinato do chanceler Dolfuss, que no seu gabinete da Chancelaria se encontrava trabalhando.

Após a condenação os polícias foram enforcados e o odio político continuava fazendo eco entre os partidários de Hitler.

Dolfuss, infamemente assassinado perdoou aos seus inimigos, enquanto Hitler não perdoando, nem aos seus inimigos, vai enchendo-se de odios e de rancores que lhe resultaram um trágico final.

E depois quem lhe perdoará?

## FRANÇA

### De Paris a Nova York sem atravessar o mar

O explorador polar dr. Jean Charcot, declarou numa recente entrevista, que por meio dum viaduto sobre o estreito de Bering,

que uniria a Sibéria a Alaska se poderia viajar de Paris a Nova York por terra.

Do *Figaro* recortámos as seguintes passagens dedicadas ao explorador:

"O dr. Charcot encontrou um velho mapa francês, que demonstra que esta ideia constituiu o sonho de Loick Delobel, um francês que durante os anos de 1900 a 1910 explorou aquelas regiões. Segundo os estudos complementares realizados pelo dr. Charcot bastariam 50 quilómetros de viaduto de uma profundidade de 60 metros para fazer deste projecto uma realidade.

A ilha de Diomedes nas imediações do estreito contribuiria para facilitar a realização desta obra.

Um caminho de ferro construído pelo norte da Sibéria, por baixo do circulo polar ártico uniria este ponto com Alaska no Cabo do Principe de Gales não longe de Nome. Cruzando Alaska e o Canadá obliquamente, evitando a região dos lagos, poder-se-ia estender um caminho de ferro directo a Montreal,



DOLFUSS

sendo questão de horas a viagem de Boston a Nova-York.

Outra linha de Alaska em direcção ao sul chegaria ao estado de Washington e dali para a Califórnia num tempo relativamente reduzido. Estuda-se este projecto pormenorizadamente, principalmente no que se refere ao seu custo, pois o projecto de unir os dois continentes por terra é particularmente atraente."

#### Vai ser construída, em Paris, uma nova guilhotina

Os operários que estão construindo uma nova guilhotina, porque a antiga já não funciona bem, não têm muita prática nessa espécie de trabalhos, pois é a primeira vez que é construída depois da guerra. O carrasco Anatole Deibler, *Monsieur de Paris*, encomendou a nova guilhotina, quando na recente execução do assassino George Sarret, em Aix-en-Provence, o aparelho executor funcionou mal. Na madrugada do dia indicado para a execução, o carrasco colocou a cabeça de Sarret debaixo da guilhotina, mas esta, gasta, pelo uso, não caiu. Foram necessários vários minutos para reparar a avaria, durante os quais a emoção do condenado impressionou todos os presentes.

A guilhotina francesa trabalha muito, embora só haja um aparelho oficial, e este se desloque de um lado para outro do país, em todos os lugares da França, para a Córsega e Argélia, quando os seus serviços são precisos, isto é, quando *Monsieur de Paris* tem que recolher alguma cabeça no cestó. O carrasco Deibler tem um carro especialmente construído para transportar a guilhotina, e todos os apetrechos necessários, de um lugar, para outro.

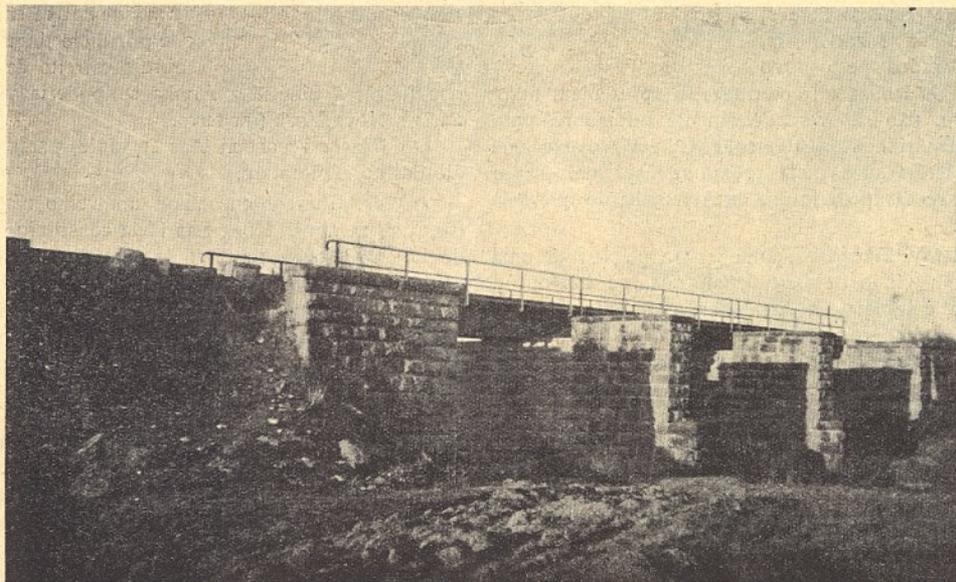
A dita carruagem dispõe de assentos forrados de

couro, para que o carrasco e os seus ajudantes se transportem, comodamente. Antes de qualquer execução, Deibler passa algumas horas revistando o aparelho para fazer um trabalho rápido e limpo, pois seria algo deshonroso e demonstraria, que não sabia do seu ofício, se não cortasse a cabeça dos condenados de um só golpe.

A vida de *Monsieur de Paris* — o carrasco — é um é um livro aberto. As suas páginas trágicas fazem arripiar os cabelos aos mais insensitivos.

Ele já mandou para o outro mundo 300 condenados à morte. E aguarda mais sentenças. Deibler exerce sua profissão há quarenta anos, e é filho de um carrasco e neto também do carrasco. Tem actualmente, sessenta e seis anos, a cabeça com cabelos brancos, e deseja abandonar a sua profissão, para se retirar para o campo, e viver numa propriedade dos seus antepassados. Seu genro, que tem sido seu ajudante já de há anos, o *príncipe herdeiro* será decerto o seu sucessor.

O carrasco francês não recebe ordenado fixo; tem apenas 7.500 francos por cada execução. Compete-lhe apresentar a guilhotina e todo o material, mas nas viagens à província recebe ajuda extraordinária para as despesas da jornada. Na garage onde guarda um modesto automóvel podem vêr-se as duas guilhotinas, que possui. Uma, a oficial, é demasiado pesada para a transportar de um lado para o outro. A outra mais leve póde desmontar-se e é de fácil transporte. Nunca fala da sua profissão, e inclusivamente negou-se a escrever as suas memórias, pelas quais lhe pagavam uma fortuna. Os seus amigos asseguram que não mataria uma galinha, expontaneamente. Ganhou já 2.250.000 francos.



LINHA DE ÉVORA — Pontão co Km. 97,573,35

## ECOS &amp; COMENTARIOS

RAPOSO DE OLIVEIRA

Por NICKLES

## CANÇÃO NACIONAL

**A** «Revolução Nacional» que tem como director um dos meus velhos amigos — o dr. Manuel Múras, — espírito inteligente e jornalista distinto abriu recentemente nas suas colunas uma campanha a propósito do fado a canção nacional, como lhe queiram chamar.

O adiantado da hora e a falta de espaço com que luto nesta secção impede-me de fazer algumas considerações a depoimentos que o referido jornal publica, alguns dos quais miseravelmente agressivos e malcriados.

A chamada canção nacional é posta pelas ruas da amargura com bases que até fazem inchar o coração.

Por exemplo o sr. António Júlio que — se calhar não existe — chama-lhe «relice nacional», «lamúria reles e pelintra» e outros nomes que não merece apenas citar.

No descrever do seu depoimento pede que não lhe batam e que oçam o resto.

Lamenta-se que tem um aparelho de T. S. F. (não cita a marca) e ouve diversas emissoras portuguesas (mesmo a chamada nacional) e que volta não volta lá aparece a D. Maria dos Quintalinhos e a D. Micas a cantar o fado da desavergonhada.

Depois esten-te-se com meia coluna, com versos novos ao fado falando no malandrão, na viela suja, terminando com

- E eu sou uma pinólaaaa

- Fadista portuguesaaaa

pedindo para que afastemos de nós, «ainda que a pontapé, essa toada s'filitica que escorre indecências, obscenidades ou renúncia».

Que lindo poema este do sr. Júlio! . .

Vem a seguir o sr. dr. Mota que faz então um rasgado depoimento, cheio de nobreza fidalga, cheio de literatura clássica e selecta que diz: (dois pontos).

«O fado é a ladainha da bebedeira e da prostituição».

Que fito! . . .

E aplica na sua prosa gen'ral frases cheias de calor dizendo ser o fado a baforada da taberna.

Para terminar, o sr. Mota diz nunca ter tolerado o fado pelo qual tem manifesto desprezo, finalizando a lembrar-se da gente da sua terra, «das lindas canções do Alentejo, onde para os lados de Beja os coros dos camponeses atingem a perfeição».

É bonito não é?! . . .

Cada terra com seu uso, cada roca com seu fuso.

Quem faria mal aos srs. Júlios e Motas para nos impingirem uma lenga lença destas a propósito do fado que bem cantado é eternamente a canção nacional.

NICKLES.

**EM** 17 de Janeiro de 1935 desapareceu o nosso saudoso camarada e amigo Raposo de Oliveira, poeta e jornalista que marcou a sua passagem pela vida com uma elegância de espirito que vai sendo rara nas últimas gerações.

Raposo de Oliveira não ficou esquecido nos seus companheiros e amigos e a primeira homenagem que vai ser feita à sua memória, é prestada pela Câmara de Nord ste, Açores, na Ilha de S. Miguel que, na casa onde nasceu o poeta de «Via Sacra» vai descerrar uma lápida comemorativa do facto.

Nesta cerimónia, a que devem assistir as individualidades de maior destaque em Ponta Delgada, onde Raposo de Oliveira era muito querido, Rebelo de Bettencourt, um nome de grande merecimento da colónia açoreana, fará uma conferência, sobre o maravilhoso poeta.

Usará da palavra o sr. Dário Julião de Ameal, vogal da Comissão Administrativa e o dr. José Bruno Carreiro, Secretário Geral do Governo Civil e Director ilustre do «Correio dos Açores».

## MATAR O BICHO

**È**STE costume de matar o bicho data do século XVI, e com êle o dizer popular,

Em 1529 tendo morrido em Paris uma dama da corte, ao fazerem-lhe a autópsia, encontraram-lhe um bicho, ainda vivo, alojado no coração.

Os médicos fartaram-se de fazer experiências, applicando vários ingredientes para mater o verme e só o conseguiram mergulhando-o em aguardente.

Foi daqui que nasceu o conselho médico quinhentista deste tratamento preventivo matinal.

## BARBARIE, NUM PAÍS CIVILIZADO

**SEGUNDO** um telegrama de Passo (Luisiana) recebido na Europa, cerca de mil pessoas assaltaram a cadeia daquela cidade e retiraram de lá um negro accusado de haver violentado uma branca. Arrastaram-no para uma praça pública, onde, depois, de lhe terem applicado dezenas de chibatadas, o amarraram a um automóvel, que o arrastou por várias ruas da cidade, até o corpo ficar completamente despedaçado.

Este caso não é virgem, em terras norte-americanas.

Que bárbaros, num país civilizado!

## R. I. P.

**A**CABA de ser demolido, por determinação da C. M. L., o célebre alpendre da Calçada da Glória.

Um turno de oito operários, sob a direcção do sr. engenheiro Freire, acaba de lhe rezar os respectivos... embora o elevador continue com vida.

Vão começar, agora, outros trabalhos para a construção de um novo alpendre, cujo projecto depois de concluído será presente ao Conselho de Estética Cidadina.

Desta vez, estamos certos disso, não sairá da Glória nenhum abórto! . . .

## AGÊNCIA "ESCOVA"

UM diário da manhã publicava com a data de 31 de Junho a seguinte notícia:

Um redactor da Havas conversou esta manhã com uma alta personalidade monárquica, lidando de muito perto com a família real e em relações constantes com esta, a propósito duma informação publicada pelo jornal extremista espanhol «La Tierra» e segundo a qual o ex-rei de Espanha e sua família tinham sido expulsos do território francês e que três funcionários franceses se tinham apresentado em Fontainebleau no passado dia 17, para informar o ex-soberano da ordem de expulsão. Essa personalidade autorizou o representante da Havas a desmentir formalmente tal informação e declarou: — É tudo uma cadeia de mentiras! Nunca nenhum funcionário francês se apresentou em Fontainebleau para informar o rei de qualquer ordem de expulsão. Além disso, e isto prova bem que a notícia do jornal é pura fantasia, o rei de Espanha não estava em Fontainebleau em 17 de Maio, mas sim em Roma onde festejou o seu 48.º aniversário em companhia das suas duas filhas, as infantas D. Beatriz e Maria Cristiana. Nesse momento, a Rainha estava em Inglaterra, de visita a sua mãe a princesa Biatriz de Battenberg, assistindo no dia 26 deste mês a diferentes cerimónias que tiveram lugar no Palácio de Buckingham por motivo do aniversário da rainha de Inglaterra. A rainha de Espanha regressou em 27 a Fontainebleau onde se encontra actualmente. O infante D. Jaime, esse não saiu nunca de Fontainebleau até à questão de quatro ou cinco dias, momento em que partiu para Cannes afim de representar seu pai no funeral do Conde Caserta, de onde deve regressar amanhã ou depois, vindo também com ele as suas duas filhas. Há-de concordar comigo que esta não é bem a atitude duma família expulsa. E depois destas informações que lhe forneci, nada mais resta dessa série de informações dadas por um jornal extremista, e que constituem unicamente uma nova manobra destinada a criar dificuldades à família real de Espanha e a lançar o descrédito sobre el-rei. »

## MOVIMENTO DE LETRAS

NOS primeiros quatro meses do corrente ano o número de letras protestadas (moeda nacional) no continente e ilhas foi de 11.121, no valor de 34.265.926\$00 contra 41.636 no valor de 35.086.554\$00 em igual período do ano anterior.

Nos mesmos meses, o desconto de letras, no continente, foi de 527.015, no valor de 1.745.255.716\$00 contra 475.959, no valor de 1.590.638.895\$00 em igual período de 1935.

## O FREIRE GRAVADOR—O DÉSPOTA

DEPOIS do célebre tenor aquático Romão Gonçalves quem apareceu na roda da popularidade foi o Freire Gravadar. Este também canta — mas é com os inquilinos, pondo na rua cegos e desempregados só porque lhes deve um mês de renda por tugúrios infectos e insalubres.

Apreece, o leitor, esse quadro confrangedor, que passou, há dias, no ecran da vida real: ela, 30 anos miseráveis, esfarapados, cheios de fome. Ele, 30 anos também, cego de nascença, músico de profissão. Dois filhos, duas pequenitas, uma de oito anos e outra de vinte e três meses. Vésperas de outro, ao que parece. Uma miséria pegada, que arripa, que faz doer o coração.

Alugaram uma casa, um tugúrio infecto em que um cano de esgôto passa por um dos quartos e a chaminé não tem tiragem suficiente. Quatro divisões tem a miserável habitação onde aquela pobre gente vivia na mais infecta promiscuidade.

Está situada esta «prenda» na calçada de S. Vicente, 30, r/c., e é dono dela o tal sr. Freire Gravadar.

Faltam os nomes das personagens Ela: Idalina Augusta

Machado Rodrigues. Ele: Frederico da Conceição Rodrigues.

Em Janeiro, o pobre músico cego, sem trabalho, atrasou-se no pagamento da renda do tugúrio. Antes tinha vendido o instrumento e o produto da venda tinha ido, inteirinho, para os bolsos do senhorio.

Em pior situação ficou o triste cego. Sem instrumento, maior seria agora a dificuldade para obter colocação. Mas em fins de Janeiro o desgraçado lá arranjou como pôde 60 escudos e foi dá-los por conta ao senhorio. Era vontade de pagar de solver os seus compromissos.

Mas Freire Gravadar não quiz receber. Sarcásticamente disse ao pobre homem que fôsse dar interesses a outro senhorio...

Epilogo: Movido o processo veio a ordem de despejo e os miseráveis tarcos do pobre cego e da companhia fôram postos na escada e na escada, como ciganos sem pátria e sem lar, têm dormido aqueles infelizes.

Nunca vimos um freire com tão diabólicos instintos, com tão requintada malvadez!

## MAIS UM! MENINAS CINÉFILAS...

NENHUM homem, no mundo, até hoje, fez despertar mais sonhos de amor e chorar mais lágrimas... do que Rodolfo Valentino. Morreu o belo e seductor galã de cinema. Houve caudalosos rios de lágrimas; registaram-se suicídios sobre o túmulo do az galanteador e deram entrada nos manicomios centenas de meninas românticas.

Mas, segundo o estafado rifão, não há mal que sempre dure, nem bem que se não acabe. Rodolfo Valentino tem um successor; o actor cinematográfico de Hollywood, George Raft.

A este também se lhe pode chamar o mais seductor Don Juan moderno — depois do Valentino.

De latino, Raft só tem o tipo, quere dizer, as características físicas, que para os classificadores de raças de Hollywood são a essência da latinidade: pele trigueira, olhos brancos, cabelo negro e luzidio e certa preocupação de dandy no vestuário. Quanto a tudo o mais, é cem por cento norte-americano.

As personagens que até à data tem desempenhado são do género de bandido de casaca. Actuou em argumentos mais ou menos sensacionais: o herói fora da lei, o bandido tre-noitado e cosmopolita; o contrabandista de alcohol, o «pistoleiro» supremo, o gangster norte-americano de alta escola...

A sua popularidade tem sido conquistada à custa de balas e de socos. Tanto na fita como entre bastidores, George Raft mostra-se, até certo ponto, de caracter violento. Fala pouco, mas bate forte. Quando diz não é não, e o que o contradiga corre o risco de levar um murro nos queixos... Numa das últimas películas teve uma alteração com o director, que insistia numa cena que George Raft julgava ridícula e desnecessária. A disputa terminou bruscamente com um bofetão que pôs o director fora de combate.

O incidente fez história. Raft é impetuoso e irracional, mas na vida privada só perde o bom humor quando se trata de coisas em que muito directamente seja interessado.

Eis a traços largos quem é o novo galã de cinema, destinado a enlouquecer, como o saudoso Valentino, milhares de corações por esse mundo fora.

Mais um! meninas cinéfilas...

Cuidado, rapazes!

## A FECHAR

UM pai foi assistir a uma lição de um filho.

O que é física? Pergunta o professor:

Volta-se o pai, para o professor:

Então eu pago para o meu filho ensinar V. Ex.<sup>a</sup> ou para V. Ex.<sup>a</sup> o ensinar a êle?



DR. MARTINHO SIMÕES

deixa quatro filhos menores, era casado com a sr.<sup>a</sup> D. Ester Ramos Martinho Simões, irmão do sr. Artur Martinho Simões e cunhado dos srs. dr. Carlos do Amaral, capitão Francisco Larcher, eng. Pinto Basto e Adelino Augusto Silva.

Formado em Direito, pela Universidade de Coimbra, o sr. dr. José Martinho Simões dedicara-se ao fôro e, quando da Grande Guerra, foi incorporado no C. E. P., no regimento de Infantaria 35, onde se tornou um militar distinto aquele que, na vida civil, era um advogado de nomeada. Foi condecorado e louvado pela ocasião em que se praticaram actos de indisciplina no batalhão de Infantaria 35. Nessa emergência, deu mostras de muita decisão e energia e a êle se deve não terem os factos tomado proporções mais graves. Foi um bravo e, nas linhas de fôgo, mostrou, sempre, valentia, serenidade, espírito disciplinador, qualidades que os seus superiores lhe reconheceram e souberam premiar, razão por que recebeu a Cruz de Guerra.

Regressado à Pátria, depois de intoxicado pelos gases, o sr. dr. Martinho Simões, que dirigiu a reparação do C. E. P., regressou às lides do fôro e, aí, o foi buscar, em Maio de 1927, quando ministro do Interior, o sr. coronel Costa Macedo, entregando-lhe as difíceis funções de secretário geral daquela secretaria do Estado, ao mesmo tempo que era nomeado director geral da Administração Política e Civil.

Condecorado pelo Governô, em Junho de 1929, com o grande officialato da Ordem de Cristo, os funcionários das repartições dependentes da secretaria geral, ofereceram-lhe as insígnias e prestaram homenagem ao seu chefe, a quem manifestaram a sua amizade.

Fazendo parte do Conselho Nacional de Turismo, tomou parte, também, nos trabalhos do Congresso Internacional de Turismo que, em Lisboa, se efectuou, no ano passado.

O funeral realizou-se para o talhão dos combatentes da Grande Guerra, no cemitério do Alto de S. João.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta os seus cumprimentos de pesar à família enlutada.

## OS NOSSOS MORTOS

Na sua casa da rua Almeida e Sousa, 47, 2.º, faleceu, às 3 horas do dia 20 do mês findo, o dr. José Martinho Simões, secretário geral do Ministério do Interior e director geral da Administração Política e Civil da mesma secretaria do Estado e nosso presado amigo. O sr. dr. Martinho Simões, que contava 42 anos,

Vítima de um ataque de angina pectoris faleceu, na sua residência, Avenida Elias Garcia, 40-1.º, o nosso querido amigo e antigo colaborador sr. Manuel Gonzalez de Campos Rueda, capitão-tenente da Armada na situação de reformado e antigo engenheiro superior da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. O comandante Manuel Rueda, que se finou na idade de 55 anos, possuía uma larga fôlha de serviços prestados ao país, impondo-se pelo seu valor técnico e pela inteireza do seu character.

Nascido em Lisboa, em 30 de Novembro de 1878, o extinto, depois de cursar o liceu e a Escola Politécnica, assentou praça, em Novembro de 1897, como aspirante da marinha militar, tendo ainda 19 anos incompletos. Em 1900 foi promovido a guarda-marinha, embarcando, um ano depois, na galera «Pero de Alenquer», para uma estação em África. Pouco depois da sua chegada a Luanda foi destacado para o posto de encarregado da pilotagem na canhoneira «Massabi», a bordo da qual seguiu para a Guiné, de onde regressou a Luanda com idêntico posto a bordo da canhoneira «Caçongo».

O distinto official desempenhou, depois, várias comissões de serviço, entre as quais a de immediato da canhoneira «Limpopo», encarregado da pilotagem nas canhoneiras «Zambeze» e «Bartolomeu Dias», regressando a Lisboa em Janeiro de 1903 com a saúde abalada pela acção das doenças tropicais.

Em comissão de serviço seguiu mais tarde para Livorno, a bordo do cruzador «Vasco da Gama», que ia sofrer uma completa transformação nos estaleiros italianos da firma Fratelli Orlando, regressando a Lisboa, em Dezembro de 1903, a bordo do mesmo navio e nele seguiu para uma larga viagem aos portos da China. Por motivo de doença não concluiu a comissão nestas paragens, regressando à metrópole para servir nos Serviços Técnicos da Armada. Em 1907 voltou a embarcar a bordo da canhoneira «Rio Lima», na qual seguiu para os portos do Oriente, e no decorrer desta comissão de serviço teve ocasião de tomar parte na expedição punitiva contra os piratas da ilha de Coloane, passando depois a servir em Macau, onde desempenhou importantes comissões de serviço, sendo mais uma vez obrigado a regressar à metrópole por motivo de doença contraída. No decurso desta comissão foram, pelo falecido, publicados diferentes e valiosos trabalhos de character técnico, que o



ENG.º MANUEL RUEDA

impuzeram rapidamente como um oficial de grande merecimento.

Na metrópole o sr. comandante Rueda voltou a ocupar o seu lugar na Repartição Técnica da Marinha, dedicando-se então activamente ao estudo dos problemas técnicos, tendo colaborado em várias revistas e jornais, entre os quais na «Revista Militar», «Diário Ilustrado», «Correio da Manhã», «Gazeta dos Caminhos de Ferro», etc..

Proclamada a República, o sr. comandante Rueda, requereu licença ilimitada nos serviços da Marinha de Guerra, passando a fazer a sua vida como explicador de ciências. Entretanto, em reconhecimento da sua grande competência, foi chamado a servir como engenheiro na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, na vaga deixada pelo engenheiro sr. Lima Henriques, servindo como agente técnico da Exploração com o engenheiro sr. Santos Viegas.

No seu novo cargo, o sr. comandante Rueda manteve, desde logo, as suas altíssimas qualidades, tendo sido encarregado de importantes comissões, no desempenho das quais grangeou as simpatias de superiores e inferiores.

Entretanto rebentou a Grande Guerra, e o sr. comandante Rueda foi chamado a fazer serviço, novamente, na Armada, conservando, no entanto, o seu lugar na C. P.

Em 1926, depois do 28 de Maio, o extinto foi chamado a colaborar com o sr. tenente-coronel Passos e Sousa, então ministro do Comércio, na reorganização dos serviços ferro-viários, tendo sido, nessa altura, investido das funções de chefe de gabinete do mesmo Ministério.

Nêste lugar teve ainda o comandante Rueda oportunidade de patentear a sua grande competência, apresentando um valiosissimo relatório que serviu de base para a resolução do magno problema dos Caminhos de Ferro do Estado, tendo sido esta, segundo a opinião do falecido, a sua «obra de maior patriotismo».

Entretanto a doença ia enfraquecendo a sua energia, pelo que o comandante Rueda teve de abandonar o seu cargo, pelo desempenho do qual foi agraciado com a comenda da Ordem de Cristo.

Outros serviços, depois, ocuparam a sua actividade, entre os quais o de representante da C. P. na Missão Internacional dos Caminhos de Ferro, cargo em que o nosso saudoso amigo se afirmou notavelmente, tomando parte em várias conferências internacionais. Também, como delegado do Governo, participou da Convenção de Berne.

De 1929 em diante foi forçado a moderar a sua acção, tendo, ainda assim, desempenhado algumas importantes comissões, entre as quais a de delegado da C. P. na Junta Nacional de Exportação de Frutas e na Comissão de Liquidação de Contas com as Companhias Espanholas.

Nesta última missão o sr. comandante Rueda houve-se de tal forma que logrou reembolsar a C. P. de uma importante quantia, já considerada perdida.

Entretanto foi-lhe concedida a sua reforma nos Serviços da Armada e na C. P., regressando ao sossego do seu lar, onde a morte o vitimou, depois de uma vida de brilhante actividade e preclaro patriotismo.

O sr. comandante Rueda era filho da sr.<sup>a</sup> D. Luisa Manchon Rueda e do sr. dr. João Gonzalez Rueda e irmão da sr.<sup>a</sup> D. Luisa Rueda Cohen.

O seu funeral realizou-se da sua residência para jazigo no cemitério do Alto de S. João, sendo o féretro conduzido num armão da Armada, a pedido do extinto. A família enlutada apresenta a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», as suas profundas condolências.

Uma figura açoreana que desaparece — o coronel Melo e Simas, sub-director do Observatório Astronómico da Ajuda.

Conquanto o sr. coronel Melo Simas fôsse um cardíaco e há muito sofresse, não era de esperar a sua morte tão próxima. Como de costume o sr. coronel Melo Simas tinha estado a trabalhar no Observatório e no momento da síncope que o vitimou encontrava-se a conversar sobre serviços astronómicos com funcionários do Observatório.

O sr. coronel Melo Simas, era conhecido largamente no meio científico sobretudo como astrónomo distintissimo.

As suas «Determinações das órbitas dos cometas», as «Determinações dos movimentos próprios de estrelas» e outras obras, conferências e lições designadamente a «Catalogação das estrelas» nos Altos Estudos há cerca de dois anos impunham-no de veras no meio astronómico.

Além de obras astronómicas o sr. coronel Melo Simas publicou também outras sobre questões militares e problemas económicos.

Era sócio efectivo da Academia das Ciências. Foi ministro da Instrução Pública, no gabinete presidido pelo sr. dr. Gínestal Machado em fins de 1923, e senador nas ultimas legislaturas.

Prestava serviço desde 1911, no Observatório da Ajuda para o que teve a certa altura de pedir licença ilimitada.

Era distintissimo oficial de artilharia — do antigo curso — e como tal esteve durante a guerra em França onde comandou o Depósito de Calais.

Antes disto e de entrar para o Observatório fez



CORONEL MELO E SIMAS

# PARTE OFICIAL

## Ministério do Comércio e Industria

### Decreto-lei n.º 24.279

Manda satisfazer os débitos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, Administração Geral dos Correios e Telégrafos e empregados de escritório da anterior concessionária do couro mineiro do Cabo Mondego.

### Alvará n.º 312

Concedendo licença à Sociedade Portuguesa da Streetite, Limitada, com sede em Lisboa, para alterar parcialmente a sua fábrica de explosivos situada em Barra-a-Barra, freguesia do Lavradio, concelho do Barreiro.

Despacho autorizando a suspensão dos trabalhos de lavra de duas minas de volfrâmio situadas na freguesia de Peroviseu, concelho de Fundão.

## Ministério da Agricultura

### Decreto-lei 24.206

Determina que se faça de 1 a 15 de Janeiro de cada ano, em todo o território do continente e ilhas adjacentes, um manifesto dos gados e animais de capoeira existentes à data de 31 de Dezembro anterior.

## Ministério das Colónias

### Portaria n.º 7.859

Regula a forma como os antigos combatentes do ultramar, os antigos governadores gerais ou de colónia paisanos e os militares se devem apresentar na parada solene que se realiza no Pôrto no dia 22 do corrente e determina que a todos os ex-combatentes do ultramar se dê licença pelas unidades e estabelecimentos militares para se incorporarem nessa parade.

### Decreto-lei n.º 24.183

Autoriza o Governo de Angola a contratar com o Banco de Angola a amortização das obrigações criadas por virtude

parte da Guarnição do antigo Campo Entrincheirado. Foi promovido a coronel em 1920 e passara à reserva em 1930.

Era agraciado com as medalhas militares de comendado exemplar e serviços distintos, com a Comenda de Aviz, a Legião de Honra e o British Empire, e possuía a «Victoria Cross».

Tinha 64 anos de idade e era natural da ilha de S. Miguel, Açores.

Deixa viuva a sr.ª D. Laura de Morais Sarmento Melo Simas, e era pai da sr.ª D. Luiza Melo Simas Espirito Santo casada com o sr. Manuel Camaso Espirito Santo, sub-inspector da Alfandega do Funchal e cunhado da distinta escritora sr.ª D. Olga de Morais Sarmento.

A todos envia a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» sentidas condolências.

do artigo 3.º do decreto n.º 19.558 e regula como deve ser feita.

## Ministério das Finanças

### Decreto-lei n.º 24.202

Inscribe nos orçamentos dos Ministérios do Interior, da Guerra e da Marinha as verbas necessárias para pagamento de despesas realizadas nas colónias em anos económicos anteriores ao de 1955-1954 com deportados políticos e sociais, vadios e cadastrados e praças encorporadas na companhia disciplinar e outras e providência quanto ao pagamento futuro de despesas de igual proveniência.

## Ministério das Obras Publicas e Comunicações

### Decreto-lei n.º 24.188

Mantém durante o ano de 1954 a redução concedida pelo decreto n.º 22.736 ao imposto ferroviário e a todas as taxas a cobrar pelos portos do continente por transporte e exportação de toros de pinho para entivação de minas.

### Decreto-lei n.º 24.289

Eleva a verba fixada no artigo 1.º do decreto n.º 19.450, destinada às obras a efectuar no porto de Viana do Castelo.

Substitui o decreto-lei n.º 24.188, que reforça as dotações destinadas a diversas despesas da Administração dos portos do Douro e Leixões.

Portaria aprovando o projecto de modificação do tabuleiro recto em obliquo da ponte da Vala Real n.º 3, ao quilómetro 202,253 da linha de oeste.

Portaria aprovando o projecto de modificação das linhas na estação de Quinta Grande, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e declarando de utilidade publica e urgente a expropriação de uma faixa de terreno da linha do Steil a Vendas Novas, necessária para a execução do projecto.

### Decreto-lei n.º 24.328

Autoriza a Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos e a Junta Autónoma das obras do pórtico do Funchal, conjuntamente, a celebrar com a Sociedade de Empreitadas e Trabalhos Hidráulicos, Limitada, o concurso para a execução da empreitada das obras de melhoramentos do pórtico do Funchal (molhe da Pontinha).

Portaria autorizando o engenheiro chefe da Divisão Hidráulica do Guadiana a dispender uma verba destinada a estudos de portos de pesca.

Portaria aprovando o contador de energia eléctrica, tipo D U C, de firma alemã.

Declaração de ter sido cancelada a carreira regular de passageiros entre Barroca e Fundão.

Portarias concedendo a várias entidades a comparticipação do Estado por conta do Fundo de Desemprego para a execução de diversos trabalhos.

### Portaria n.º 7.870

Manda pôr à venda vários selos da emissão Marquês de Pombal, da taxa de \$15, para serem utilizados na franquia das correspondências expedidas do continente e ilhas adjacentes.

# CONCURSOS

*Encontram-se abertos os seguintes concursos:*

## OBRAS PUBLICAS

### Junta Autonoma de Estradas.

Em 22 de Agosto de 1954, pelas 16 1/2 horas

**Concurso público para a arrematação da empreitada de construção do empedrado do troço entre o Ribeiro do Tripeiro e a Portela da Lameira Grande.**

**Base de licitação . . . . . 279.619\$00**

O depósito definitivo será de 5% do preço de adjudicação.

O respectivo processo de concurso, acha-se patente todos os dias úteis, das 11 às 17 horas na Direcção dos Serviços de Construção, e em Castelo Branco na 14.ª Secção.

### Administração Geral do Porto de Lisboa.

Em 4 de Agosto de 1954, pelas 14 horas.

**Abertura das propostas recebidas para os trabalhos de reparação geral do rebocador «Cabo da Roca».**

Em 18 de Agosto de 1954 pelas 14 1/2 horas.

**Fornecimento de 5 placas giratórias para guindastes e vagon.**

O depósito de admissão é de 6.250\$00 e o definitivo será de 5% do valor total da adjudicação.

As condições estão patentes na Administração do Porto de Lisboa, no Cais do Sodré.

### Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos.

Em 17 de Agosto de 1954 pelas 15 horas.

**Cobertura do Ribeiro que atravessa a cidade de Castelo Branco.**

**Base de licitação . . . . . 93.000\$00**

O depósito provisório é de Esc. 2.325\$00.

As indicações estão patentes todos os dias das 12 às 16 horas, na Administração do Concelho de Castelo Branco, na Divisão de Hidráulica do Tejo, Rua Capelo, 5-2.º, Lisboa.

Em 17 de Agosto de 1954 pelas 16 horas.

**Reconstrução do dique de Reguengo.**

**Base de licitação . . . . . 132.000\$00**

O depósito provisório é de 3.300\$00.

As condições especiais, estão patentes todos os dias das 12 às 16, na Administração do Concelho de Santarem, na Divisão Hidráulica do Tejo, R. Capelo 5, 2.º, em Lisboa, e na Secretaria da 3.ª Secção desta Divisão, em Santarem.

Dia 27 de Agosto de 1954, pelas 14 horas.

**Reparação do dique da Senhora das Dôres.**

**Base de licitação. . . . . 770.000\$00**

O depósito provisório é de 19.250\$00.

O programa de concurso, caderno de encargos e medições, estão patentes em todos os dias úteis, das 12 às 16 horas na Administração Geral, na Divisão Hidráulica do Tejo, Rua Capelo, 5, 2.º (Lisboa) e na 3.ª secção daquela divisão em Santarem.

### Câmara Municipal de Lisboa.

Dia 21 de Agosto, às 15 horas.

**Construção de dois portões de ferro para dar acesso às instalações da Companhia do Gaz na Rua Vasco da Gama.**

As suas condições e respectivo caderno de encargos estarão patentes todos os dias úteis das 11 às 17 horas na Secção de Escrevania desta Câmara.

### Câmara Municipal do Concelho de Oeiras.

Em 24 de Agosto de 1954.

**Aquisição de uma viatura Automóvel para serviço de obras.**

As propostas devem apresentadas em papel selado e em carta lacrada.

Encontra-se patente todos os dias úteis na Secretaria Municipal, das 11 às 15 horas, o competente caderno de encargos.

### Depósito Geral de Fardamentos e Calçado.

Dia 23 de Agosto até às 15,30 horas.

**Fornecimento de 120.000 lenços.**

As propostas devem ser feitas em papel selado e entregues em carta fechada e lacrada.

O caderno de encargos, está patente na Secretaria Geral todos os dias úteis, das 11 às 16 horas.

### Grupo de Artelharía Pesada N.º 1.

Em 23 de Agosto de 1954, pelas 12 horas.

**Venda em haste pública de uma muar julgada incapaz do serviço do Exército.**

### Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Dia 31 de Agosto de 1954.

**Fornecimento de 2.890 carris de 12<sup>m</sup>, tipo Standard francês de 26 km..**

**1.070 carris de 11<sup>m</sup>,85 tipo Standard francês de 26 km..**

**7.845 éclisses de cantoneira.**

**15.491 parafusos d'éclisses, com porca e anilha grower.**

**65.000 tirefonds.**

Os cadernos de encargos e desenhos anexos podem ser examinados na Séde da Companhia, Avenida da Liberdade, 18, 3.º.

**Camara Municipal de Lisboa.**

Em 19 de Setembro de 1934 ás 15 horas.

**Construção de um pavilhão no Parque Eduardo VII aproveitando a construção metálica do existente.**

Em 3 de Setembro de 1934 ás 15 horas.

**Pavimentação a macadame e cubos de granito das seguintes arterias: Rua Cidade Cardiff, C. Poço dos Mouros, Rua Sebastião Saraiva Lima, Rua Heróis de Kionga, Rua Augusto José Vieira, Rua Enfermeiras da Grande Guerra, Rua Triangulo Vermelho, Rua Borges Grainha, Rua Heliodoro Salgado, Rua Feio Ternas, Rua Carrilho Videira, Rua Cidade Liverpool, Rua Antonio Maria Batista e Rua Newton.**

**RESULTADOS DE CONCURSOS****Camara Municipal de Lisboa.**

Em 10 de Agosto de 1934 pelas 15 horas.

**Pavimentação a paralelepipedos das ruas do Guarda-Mór; João das Regras; dos Industriais; Garcia da Horta; Almeida Brandão; dos Navegantes; Miguel Lupi; da Cova da Moura; S. João da Mata; de S. Felix; dos Remedios, à Lapa; do Borja; Capitão Afonso Pena; das Praças; da Torre da Polvora e de S. Ciro; e das calçadas de Castelo Picão e das Necessidades**

**Concorrentes:**

Eduardo Lopes e Silva . . . . .	1 300.000\$00
Waldemar Jara d'Orey. . . . .	1.360.000\$00
Soc. Engenharia Erg. L. <sup>da</sup> . . . . .	1.360 000\$00
Emilio Fidalgo . . . . .	1.27.000\$00
Antonio Veiga & M. Martins . . . . .	1 275 (00\$00
Artur Fernandes Alves Ribeiro. . . . .	1.390.000\$00
Casimiro Rego . . . . .	1 316,00.\$00

**Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.**

Divisão de Via e Obras — Fundo especial.

O *Diário do Governo*, n.º 177, de 31 de Julho de 1934, publica as seguintes portarias:

**Adjudicando, em cumprimento do despacho do Conselho de Ministros de 2 do mesmo mês, a Joaquim da Fonseca, a empreitada n.º 19, no apeadeiro de Quatro Caminhos, na linha do Douro, pela importância de 284.500\$00**

**Mandando outorgar o engenheiro director dos caminhos de ferro, em nome do Ex.<sup>mo</sup> Ministro das Obras Públicas e Comunicações, no contracto a celebrar com a firma Antonio Veiga & Manuel Martins de Oliveira para a execução da empreitada n.º 22 (agrupamento das empreitadas n.ºs 8 e 15) das variantes ás pontes de Pavorra, Vale do Mu, Sobralinho e Padrona, na linha do Sul.**

**Distrito de Coimbra.****Concelho de Arganil.**

**Construção da estrada de ligação de Anceriz à estrada nacional, n.º 52-2.<sup>a</sup>, em Pôrto de Avô, terraplanagem, obras de arte e accessorios, na extensão de 2:231,70, obra orçada, corrigido o orçamento apresentado, em**

Mão de obra . . . . .	73:417\$91
Materiais e transportes . . . . .	24:606\$76
	<b>98:024\$67</b>

É responsável pela execução dos trabalhos, que serão feitos por administração directa, a Liga de Melhoramentos de Anceriz.

*Diário do Governo*, n.º 176, II série, de 30 de Julho de 1934.

**Lista dos técnicos registados na Secretaria Geral do Ministério das Obras Públicas e Comunicações nos termos do artigo 5.º do decreto n.º 23:511, de 26 de Janeiro de 1934 e publicado no Diário do Governo n.º 176-II série de 30 de Julho de 1934**

Data do registo. — 1934	Nome	Curso	Escola
Junho 7	José de Sena Lino. . . . .	Engenheiro civil. . . . .	Instituto Superior Técnico
» 9	Joaquim de Oliveira Ribeiro Alegre . . . . .	» » . . . . .	Universidade do Pôrto
» 9	José Pinto de Sá Júnior . . . . .	» » . . . . .	» » »
» 12	José Inácio de Ca-telo Branco. . . . .	Engenheiro militar . . . . .	Escola Militar
» 15	Daniel Emilio da Silva Carvalho . . . . .	Engenheiro civil. . . . .	Instituto Superior Técnico
» 16	José Marques Abreu Júnior. . . . .	Agente técnico de engenharia . . . . .	Instituto Industrial do Pôrto
» 18	Able da Silva Pascoal. . . . .	Arquitecto. . . . .	Escola das Belas Artes de Lisboa
» 25	Fernando Augusto de Sá e Sousa . . . . .	Engenheiro civil. . . . .	Universidade do Pôrto
» 26	Ernesto Camilo Korrodi . . . . .	Arquitecto. . . . .	Escola das Belas Artes do Pôrto
» 27	Leo Muginstein. . . . .	Engenheiro civil. . . . .	Instituto Superior Técnico
» 30	Anastácio Gomes Coelho . . . . .	Agente técnico de engenharia . . . . .	Instituto Industrial do Pôrto

**SOCIEDADE PORTUGUEZA DA STREETITE, L.<sup>DA</sup>**(antiga Sociedade Portuguesa da Cheddite, L.<sup>da</sup>)*Explosivos de Segurança* — Rastilhos (os unicos de fabricação nacional), Capsulas Amorce Electricos

Fabricas no Lavradio — Sede Social: Praça do Municipio, 19 — LISBOA — Telefone: 25856. Teleg.: «Streetite»

## LINHAS ESTRANGEIRAS

**BRASIL** Pelo chefe do Governo Provisório foi assignado um decreto organizando a Superintendência de Electrificação da Central do Brasil, cujo quadro, considerando à necessidade de se atribuir a esses trabalhos uma orientação uniforme, para garantia do êxito de obra tão importante, constará de um engenheiro chefe, um engenheiro ajudante técnico, cinco engenheiros de primeira classe, cinco engenheiros de segunda classe, um desenhador de primeira classe, um desenhador de segunda classe, dois desenhadores de terceira classe, um chefe de secção, um almoxarife de primeira classe, escriptuários, etc.

**FRANÇA** Inaugurou-se no dia 10, do mês findo em excelentes condições, o caminho de ferro que liga Brazzaville à Ponta Negra. No combóio inaugural tomaram o vice-governador geral Postiaux, os consules de Inglaterra, Itália, Portugal, Suíça e Holanda, bem como numerosos funcionários e comerciantes belgas e francezes.

O governador geral da África Equatorial Francesa, Antonetti, proferiu um discurso por ocasião da chegada do primeiro combóio, salientando que esta obra transformará a vida colonial e desempenhará um papel de primeiro plano nas comunicações da África Central.

**ITÁLIA** A Itália, que já dispõe de 3700 quilómetros de via férrea electrificada, prossegue actualmente no avanço da construção de mais outras linhas servidas pelo mesmo sistema locomotor.

Presentemente está preparando um novo e considerável desenvolvimento da sua já importante rede de electrificação, incorporando na antiga mais 4400 quilómetros, que compreendem notadamente as duas gigantes artérias Milão-Génova—Pisa-Calábria, isto é, que irá percorrer a península de norte a sul, além da linha transversal Turim-Milão-Trieste e cuja importância internacional crescerá pela criação do Simplon-Oriente-Expresso.

Os engenheiros italianos não têm recuado diante das soluções mais ousadas para resolverem os naturais óbices que se lhes apresentam, para triunfarem da realização deste vasto e importante plano que deverá ficar totalmente concluído no prazo máximo de doze anos.

Na rede já existente, trabalham em grande número locomotivas a corrente trifásada ou, seja locomoção a três *archts* (*troleys* articulados), ou mesmo dois, mas com volta da corrente pelos *rails* e servidas por uma corrente muitíssimo elevada. Este funcionamento especial é raríssimo ser utilizado fora da Itália.

**MANCHÚRIA** A respeito das negociações nipo-soviéticas para a cedência do caminho de ferro Manchú, sabe-se que a nova proposta de Hirota é ainda 30% inferior às últimas propostas dos soviets. Estes porém têm esperança que o Japão volte a fazer outra proposta mais favorável, pois são de opinião que este tem todo o interesse em arrumar a questão antes da abertura da conferência naval.

A Agência Rengo informa que Hirota, Ministro dos Estrangeiros, comunicou a Ting-Chi-Yuan, Ministro do Manchukuo, os resultados da sua recente conferência com Youreneff, embaixador da U. R. S. S. relativo ao compromisso proposto depois do aviso do Manchukuo. Um alto funcionário declarou à Imprensa que supunha que os soviets aceitariam a proposta manchú relativa à cessão do caminho de ferro do leste chinês, visto serem generosas as condições.

É no entanto preciso esperar que Youreneff receba a resposta do seu Governo.

**RÚSSIA** Segundo notícia o "Daily Telegraph" um jovem engenheiro russo, chamado G. Yarmolchouk, deu por concluídas as experiências do seu invento — o combóio eléctrico, sem rodas, — a que, desde à tempos, vinha procedendo perante os técnicos do Serviço de Engenharia, do governo soviético.

Este novo sistema de locomoção baseia-se na propriedade que têm as esferas rolantes de oferecerem uma resistência mínima aos attritos, além de, com bastante apoio se manterem nos *rails* onde circulam. Estas calhas, de configuração naturalmente concavas, são de molde a nelas se ajustarem convenientemente as esferas rolantes.

Como as experiências realizadas tivessem sido coroadas pelos mais lisonjeiros resultados, resolveu-se logo mandar construir imediatamente um trço desta nova via com a extensão de 50 quilómetros e que ficará ligando Moscovo a Nogiusk.

Embora a velocidade atingida durante as experiências por este novo combóio fôsse já extraordinária, prevê-se ainda conseguir a formidável velocidade de 250 quilómetros por hora.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

# O VII CONGRESSO INTERNACIONAL DE ESTRADAS ANEXO Á EXPOSIÇÃO INTERNACIONAL DE CONSTRUÇÃO DE ESTRADAS EM MUNICH 1934

COM a crescente importância da estrada como via de tráfego surgiram numerosos problemas novos no campo da técnica de viação e da construção de estradas, problemas que pela sua magnitude e complexidade tornaram desejável a celebração de congressos internacionais para permuta de idéias e ensinamentos práticos entre os peritos, quanto possível, de todos os países.

Foi esta necessidade que deu origem no ano de 1908 ao I Congresso Internacional de Estradas em Paris e em seguida à constituição da «Junta Internacional Permanente dos Congressos de Estradas» com sede em Paris, a que foi confiada a missão de organizar os subsequentes congressos de estradas. Desde então organizou a referida Junta os seguintes congressos, cada qual combinado com uma exposição internacional de construção de estradas: 1910 em Bruxelas, 1913 em Londres, 1923 em Sevilha, 1926 em Milão e 1930 em Washington. Neste último ficou resolvido que o próximo, isto é, o VII Congresso Internacional de Estradas combinado a Exposição Internacional de Construção de Estradas tivesse lugar em Munich de 3 a 19 de Setembro próximo.

O Congresso — será dos problemas mais actuais da construção, conservação, tráfego, serviço e administração das estradas. Os progressos realizados desde Washington (1930) na construção de estradas em cimento serão tratados sob o aspecto económico e bem assim à luz dos esforços tendentes ao aperfeiçoamento técnico do pavimento das estradas. A técnica da construção e da preparação dos materiais, a consideração de pontos de vista económicos e técnicos no emprêgo de alcatrão, betumes e emulsões na construção e na conservação de estradas serão analisadas em vista dos progressos alcançados desde Washington. Estudos especiais terão por tema o embaratecimento da confecção e conservação dos pisos e o dos processos de construção, bem como a applicabilidade e modo de emprêgo dos diversos processos de construção segundo a constituição do terreno e as condições climáticas. Serão confrontadas e analisadas criticamente as várias medidas para

augmentar a segurança do tráfego e reduzir toda a classe de accidentes. Um estudo especial será consagrado à economia dos transportes na sua dependência das relações entre frequência do tráfego e constituição do piso, bem como aos regulamentos sobre pezo próprio e carga, largura, altura e comprimento dos veículos e seu carregamento.

Os congressos até hoje realizados têm fomentado extraordinariamente todos os serviços de construção de estradas no mundo inteiro. Este bom efeito da permuta de ensinamentos técnicos entre os peritos de todos os países é natural e evidente. Produz-se também, mesmo que a experiência colhida num país não possa, sem mais, ser transplantada para outros países. O intercâmbio foi ampliado e em muitos pontos extraordinariamente aprofundado pelas exposições de construção de estradas, ao mesmo tempo realizadas. Mediante essas exposições internacionais proporciona-se às indústrias de máquinas, às indústrias de materiais e à industria de construção de estradas bem como à de construção de pontes, com todas as indústrias subsidiárias, oportunidade de mostrarem os seus produtos a um selecto e no entanto numeroso público internacional de especialistas. A exhibição de produtos dos mais diferentes países permite comparar e estudar o progresso técnico.

Um certame internacional de construção de estradas nas proporções da Exposição de Munich em 1934 nunca até hoje se realizou na Alemanha. Esta exhibição de Munich enquadrada no VII Congresso Internacional de Estradas vai sem dúvida salientarse mais intensamente que as suas congêneres nos congressos anteriores. A Exposição inaugura-se juntamente com o Congresso no dia 3 do mês próximo e fecha impreterivelmente no dia 19 do mesmo mês. Compôr-se-á de dois grupos: 1) parte geral — «A Estrada» e 2) parte industrial — «Exposição de Máquinas de Construção».

A secção «A Estrada», mediante material gráfico e estatístico, mostrará a evolução histórica da construção de estradas e concretizará condignamente o grandioso programa de construção de estradas, ela-

borado pelo Governo Alemão. Como se sabe o Governo do Reich, na sua luta pela reedificação da Economia alemã e contra o desemprego, conferiu à construção de estradas um papel importantíssimo. O gigantesco projecto das auto-estradas do Reich está no centro do programa de criação de trabalho. Mas este projecto das auto-estradas nacionais não merece ser avaliado somente como medida de combater a crise e criar trabalho, nem apenas é interessante como tal. Com efeito, a par disso constitui um programa de grande envergadura para a solução técnica, configuração económica e financiamento dos problemas em todo o mundo resultantes da transformação que actualmente está sofrendo a estrutura do tráfego. Por isso interessará grandemente aos congressistas de todos os países, tanto pelo lado técnico e económico geral e especial relativo ao tráfego, como pelo lado financeiro. Na Secção «A Estrada» tomarão parte também as indústrias da especialidade; elas completarão o material gráfico relativo à evolução histórica do traçado das estradas e delinearão as redes na sua última expressão alcançada pela técnica moderna. Gravuras de obras em via de execução ilustrarão o modo de trabalhar da moderna técnica de construção de estradas.

A Exposição de Máquinas de Construção distinguirá-se dos certames anteriores por um modo fundamentalmente novo de dividir o parque das suas instalações. Procurou-se sobretudo ordenar a Exposição na sua totalidade em grandes traços e fazer com que a corrente dos visitantes passe regular e forçosamente por todos os «stands». O parque estará dividido em recintos extremamente espaçosos.

No recinto I achar-se-ão expostas as máquinas para abertura e remoção do terreno, ou sejam excavadoras, locomotivas, vagonetas e material ferroviário decauville, raspadores, perfuradoras de rochas, tractores, escopros pneumáticos, pás e martelos a ar comprimido, compressores e transportadores de fita.

No recinto II encontram-se as máquinas para consolidação do solo (confeção do terrapleno), tais como cilindradoras, calcadoras e ercancificadores.

No recinto III acham-se as máquinas para a confecção de pisos alcatroados e asfaltados. Neste recinto serão exibidos os mais modernos aparelhos para aplicação da brita, distribuidoras de cascalho miúdo, misturadoras, caldeiras para alcatrão e betumes, injectoras de alcatrão e betumes, aparelhos de secar estradas.

No recinto IV estão expostas as máquinas para fazer estradas de betão com toda a maquinaria auxiliar, isto é: betoneiras modernas, acabadores, britadoras fixas e transportáveis, crivos, sorteadoras, etc.

Ao passo que as máquinas de construção prontamente ditas, como corresponde à sua finalidade,

serão todas exibidas em terrenos descobertos, a indústria alemã de máquinas de provas fará uma exposição colectiva em pavilhão especial uma exhibição dos seus últimos modelos das máquinas de ensaios de matérias necessárias para a construção de estradas, máquinas de medição e demais máquinas de precisão para laboratórios e para a engenharia construtora de estradas. No mesmo pavilhão estão também representadas as indústrias dos principais materiais de construção. A Indústria alemã de cimento, asfalto e alcatrão, betumes, pedras e calçamento apresentará de forma particularmente representativa um quadro geral de todos os materiais modernos. A indústria alemã de construção de estradas estará representada pelas suas firmas mais afamadas e mostrará aos especialistas a última palavra da técnica.



## CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO

Encerrou-se em Hamburgo os trabalhos da Conferência Internacional dos Caminhos de Ferro com a presença dos delegados dos ministérios dos transportes da França, Alemanha, Dantzig, Yugo-Slavia, Itália, Holanda, Dinamarca, Austria, Polónia, Espanha, Suécia, Suíça, Tcheco-Slováquia e Húngria.

A conferência estudou principalmente certas modificações a serem introduzidas na convenção internacional sobre o tráfego ferroviário de mercadorias na parte referente ao transporte de substâncias perigosas.

### TINTURARIA Cambournac

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

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemães, e outros

Tinge seda, lã linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo caminho 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 processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.



# VIDA DOS FERROVIÁRIOS

## SINDICATO NACIONAL DOS FERROVIÁRIOS DA C. P., NO SUL E SUESTE

Em Setúbal, no Sindicato Nacional dos Operários da Indústria Corticeira do distrito respectivo, foi levada a efeito uma reunião de vários elementos da classe ferroviária, com o fim de constituírem a Comissão Organizadora do Sindicato Nacional dos Ferroviários da C. P., no Sul e Sueste.

Tomou a presidência o ferroviário sr. Mateus Gregório da Cruz que se fez secretariar pelos srs. Domingos Rodrigues Medeiros, Flórido Nuno, José Fernandes e Tomaz Fernandes.

Falou em primeiro lugar o presidente seguindo-se depois o sr. Pina Cortes que descreveu sucintamente tudo o que tem feito e os resultados obtidos em contraste com o que nunca se conseguiu noutras épocas.

Confessa-se o sr. Pina Cortes muito reconhecido pelo convite que recebeu para assistir à reunião que se estava realizando.

Diz conhecer o Sul e Sueste antigo, indo agora conhecer o Sul e Sueste moderno e corporativo.

Vê com satisfação a obra que o Estado Novo Corporativo está a realizar, protegendo as classes operárias; não tem por isso dúvida em se colocar à frente da classe ferroviária da C. P., para a organizar.

Tem encontrado tão grande estímulo e boa vontade da parte do Governo e dos dirigentes da Companhia para a solução dos assuntos expostos, que não se amedrontará com as ameaças de morte que tem recebido. Não retrocederá.

E, se amanhã tombar, ainda que traiçoeiramente, morre contente, por ter feito alguma coisa de bem, em favor dos ferroviários da C. P.

Diz desconhecer a maneira como o Governo resolverá a fundação dos sindicatos ferroviários.

Apona a forma que julga ser melhor; um no norte, outro no centro, e um no sul.

Continuando a descrição da maneira como a classe se deve incorporar no sistema que o Governo nos indica como o melhor, diz que o sr. Mateus Gregório da Cruz teve uma bela iniciativa, porque

é com a classe sindicalizada que se poderão conseguir tôdas as regalias que jámais se conseguiram pela violência.

Com o novo sistema continua o orador de actuação, já se tem alcançado mais em quatro meses, que em vinte e dois anos com os outros.

Termina por dizer que a Comissão Organizadora do Sul e Sueste, tem todo o apoio moral do Sindicato da antiga rede da C. P..

As suas últimas palavras foram recebidas com uma grande salva de palmas.

A comissão do Sul e Sueste ficou assim constituída: Mateus Gregório da Cruz, empregado de escritório de 1.ª classe; Voltaire Flórido Nuno, empregado de 2.ª; J. António dos Santos, apontador geral; Tomaz Fernandes, fiel de Estação; Domingos Rodrigues Medeiros, bilheteiro de 1.ª classe; Alfredo José Gaspar, capataz geral de 2.ª classe; Francisco António Bexiga, maquinista principal; Anselmo Lopes, maquinista de 1.ª classe; Jorge Alves Pedroso, fogueiro; Manuel Baltazar Ramallete, montador de 1.ª classe; Joaquim Agostinho, de 2.ª classe Firmiano Inácio da Silva, de 3.ª; Manuel Rodrigues, chefe de lanço; Cesar Vilela Rodrigues, encarregado de pedreiros; Joaquim António da Silva Vieira, maquinista da via fluvial; Cristiano José, mestre de vapores; José Tavares Rébello, arrais; António Duarte, fiscal de revisores; José Fernandes Tavares, fiscal de condutores e António Manuel Maurício, 2.º oficial aposentado.

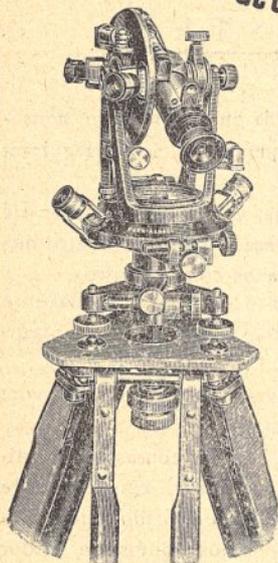
## VIAGENS E TRANSPORTES

### Tarifa internacional de grande velocidade

Por acôrdo com a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro do Oeste de Espanha, a C. P. estabeleceu uma nova tarifa de grande velocidade para a venda de bilhetes de ida e volta e despacho directo de bagagens entre Lisboa-Rossio, Entroncamento, Coimbra, Pampilhosa, Pôrto, Braga Barcelos, Viana do Castelo, Vila Real de Santo António, Guillarey, Poriño, Redondela, Vigo, Pontevedra, Vilagarcia de Arosa, Santiago, Ribadavia, Orense e Monforte, e entre Lisboa-Rossio e Pôrto e Madrid-Delicias. Essa tarifa entra em vigor a partir de 1 de Agosto.



**Kern**  
AARAV  
SUISSE  
Boites de compas de précision



INSTRUMENTOS  
DE PRECISÃO

**Kern**  
AARAV

TACHEOMETROS

ALIDADES

THEODOLITOS

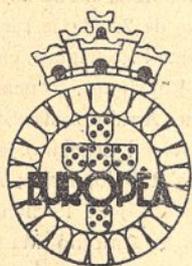
BINOCULOS

Vendas a retalho  
em todas as casas  
da especialidade

AGENCIA EM LISBOA  
Rua dos Fanqueiros, 15, 2.º

**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 3 8 5 1  
T E L E G R A M A S : C A R D E L E T Z



**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

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

# MONTEIRO GOMES, Limitada

ENGENHEIROS

R. CASCAIS, 47

LISBOA

TELEFONES: BELEM 580  
673



**Material para Minas,  
Construção civil,  
Hidraulica agricola  
e Portos**

Escavadoras RUSTON-BUCYRUS. Tractores CATERPILLAR. Máquinas para movimentos de terras. Guindastes HENDERSON. Monta-cargas, guinchos e transportadores aéreos. Betoneiras. Máquinas para fabrico de blocos de cimento. Elevadores e dis-

tribuidores de beton. Máquinas para cortar e dobrar varão. Material ferroviário, NUDSON de via reduzida. Locomotivas RUSTON a óleos pesados. Motores a vapor, óleos pesados, gaz pobre, etc. Sondas para abertura de poços artesianos. Material ARMCO-CALCO para condutas de água.

Officinas de Construção e Reparação --- Grande Stock de Sobressalentes para todas as Máquinas fornecidas

## Companhia dos Telefones

AVISO

**Serviço de Chamadas Troncas, Inter-Urbanas e Internacionais**

Roga-se aos Ex.<sup>mes</sup> Assinantes o obsequio de desligarem prontamente qualquer comunicação local, quando durante a conversa, oíçam uma telefonista pedir-lhes para desligarem a fim de darem atenção a uma chamada de fóra.

É necessário que ambas as pessoas que se encontram conversando desliguem os seus telefones, colocando os respectivos auscultadores no descanso e aguardem a ligação que se encontra à espera.



# R. G. DUN & C.<sup>o</sup>

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



## CIMENTO LIZ

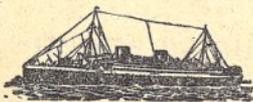
FIBRO - CIMENTO

CIMENTO BRANCO

TELEFONES: 2 1151-2 1152

Aguiar & Mello, L.<sup>da</sup>

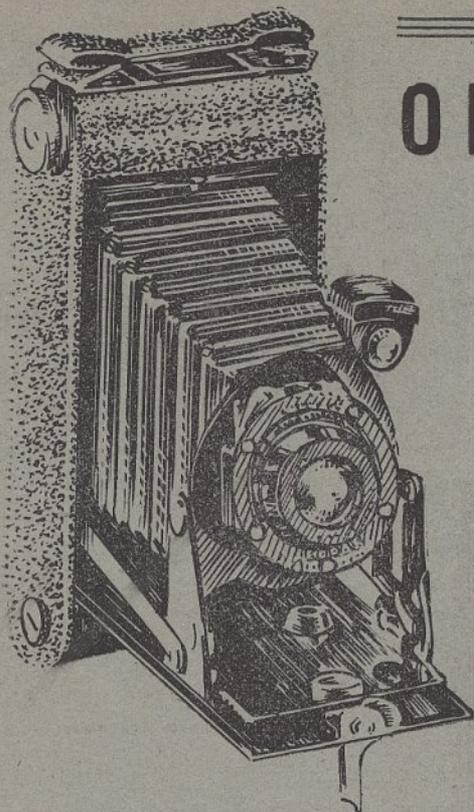
Praça do Município 13, Loja — LISBOA



## Mala Real Inglesa

(Royal Mail Lines, Ltd.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevidéo, e Buenos Aires, e no regresso da America do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia tem as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 2 5252-5-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 2 6001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.



# O Kodak moderno

com objectiva  
anastigmática f. 6. 3

por 280\$00 Esc.

Para todos os que desejem, com um dis-  
pêndio moderado, obter um aparelho de su-  
perior qualidade fotográfica e elegante apre-  
sentação, o aparelho que lhes convem é o

## Kodak Junior 620

*Veja-o em qualquer Revendedor Kodak e adquira-o  
ali, a pronto ou com um pequeno dispendio mensal  
pelo Sistema Kodak de Pagamentos por Aluguel. O  
Kodak Junior 620 é também fornecido com objectiva  
anastigmática f. 7. 7 por 200\$00.*



1 Reduzido volume



2 Abrindo num só movimento



3 Focagem pelo des-  
locamento do anel  
de objectiva



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 século

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

## Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metropole e Ultramar.



**REPRESENTANTE GERAL**

para Portugal e Colónias:

**CARLOS EMPIS**

Rua de S. Julião, 23, 19

**LISBOA**

**HENSCHEL & SOHN A. G.**  
KASSEL · ALLEMANHA