17.º DO 45.º ANO Lisboa, 1 de Setembro de 1932 Número 1073

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

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

REVISTA QUINZENAL
Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

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

BELLO & BRAVO

★★

Rua dos Fanqueiros, 122, 1.º Esq.—LISBOA

Aços rapidos e para ferramentas
Aluminio, em chapas, barras, etc.
Alvalades de chumbo e zinco
Arames diversos, crú, queimado, galvanisado, cobreado
Ascensores e monta-cargas
Batelões e rebocadores
Caldeiras e pertences de locomotivas
Carruagens de caminho de ferro para passageiros
Cartuchos «Bachmann» para caça, com todas as polvoras
Chapas galvanizadas, lisas ou onduladas
Chumbo em barra e laminado
Cobre em bruto, laminado, tubos, arames, etc.
Creosote para injecção de travessas
Dragas
Engenhos de furar, de coluna, sensitivos, radiais, etc.
Espingardas para caça e revolvers, da «Sté. Ame. Manufacture Liègeoies d'Armes à Feu»
Estanho
Ferro e aço macio I T L U, barras, chapas, etc.
Forjas fixas e portáteis
Fornos especiais para o tratamento térmico do aço por combustão de carvão, coke, gaz e oleos pesados.
Latão em bruto, laminado, tubos, etc.
Limadoras
Lixas para madeiras, ferro, etc.
Locomotivas a vapor, gasolina ou electricas
Machinas-fixas, semi-fixas e locomoveis
Maquinas frigorificas
Maquinas ferramentas
Maquinas para lavar roupa e instalações completa de lavandarias
Maquinas de rectificar e afiar
Maquinas de atarrachar
Maquinas de fresar, universais, horisontais e verticais
Maquinas para trabalhar madeira
Maquinas para fabrico de parafusos
Maquinas para todas as industrias
Material electrico de qualquer especie
Material fixo e circulante
Metal branco e anti-fricção
Oleos para lubrificação
Platina e Nickel
Pedras de esmeril
Pegamoides
Pontes e outras construções metalicas
Rails d'aço de qualquer perfil
Tintas em pó e preparadas
Tornos mecanicos
Tornos-revolver semi automaticos
Tornos verticais
Travessas metalicas
Tubos de ferro, pretos e galvanisados e d'aço para caldeiras
Ventiladores
Vapores de qualquer tonelagem
Vias ferreas portateis, wagonetes, etc.
Wagons de qualquer tipo e tonelagem
Zarcão
Zinco em lingotes ou laminado

Endereço telegrafico: BEBRA — LISBOA **Telefone: 2 5141**

Não viage sem consultar o MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL á venda em todas as livrarias de Lisboa, Porto e Coimbra.

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000.000$00

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

FROTA DA COMPANHIA

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

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

Vapores de carga

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

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

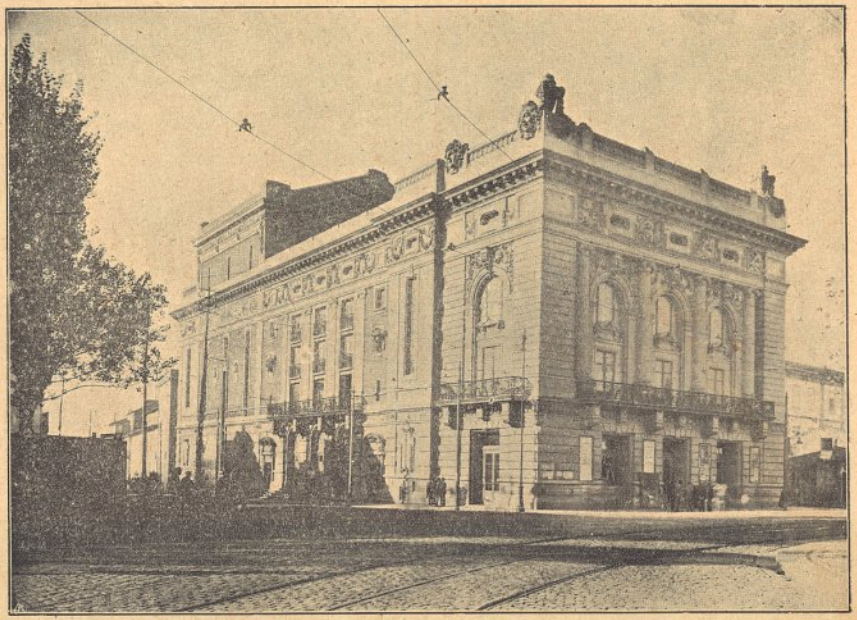
Todos os paquetes desta Companhia dispõem de frigorificos, sexteto e todo o conforto moderno, proporcionando aos senhores passageiros, viagens rápidas e comodas

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

Telefones: – Lisboa, P B X 2 3021 a 2 3026

Agentes no Norte da Europa e Mediterraneo

GLASGOW: Davidson, Park & Speed, Ltd.; 200, St. Vincent Street – LIVERPOOL: A. Barbosa & Co.; The Albany – LONDON: Tatham, Bromage & Co., Ltd.; Exchange Chambers, 28, St. Mary Axe, E. C. 3 HAMBURGO: Gustav Rohlsen; Moenckedamm, 7 Hamburgo, 11 – ROTTERDAM: H van Krieken & Co.; P. O. Box 653 ANVERS: Eiffe & Co.; 43, Longue Rue Neuve HAVRE: Agence Maritime L. Strauss; 28, Rue J. B. Eyriès – PARIS: Agence Maritime L. Strauss; 11, Faubourg Poissonnière – BORDEAUX: Henri Ferrière; Place Jean Jaurès GENOVA: Burke & Capelino; Piazza Cinque Lampadi, 84 – LIVORNO: Ersilio Vivaldi; Livorno – MARSELHA: Société du Madal; 9, Rue St. Jacques – BARCELONA; Juan Salvador; Rambla Santa Monica, 2 – MALAGA: Picasso & Co.; Alameda Alfonso XIII – NEW-YORK: Garcia & Diaz; 17, Battery Place – VIGO: Llorente & Von Jess Ltd.: Garcia Olloqui, 19



PORTO — TEATRO DE S. JOÃO

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54 — Madrid

SUMARIO:

A nossa gravura de pagina: Porto, Teatro de S. João. — Propaganda de turismo no estrangeiro, por A. DE MELO E NIZA. — Os Caminhos de Ferro da Beira Alta. — A camionagem ao serviço do Caminho de Ferro e não sua concorrente, pelo VISCONDE DE ALCOBAÇA. — O Sétimo Comboio-Misterio, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR. — Viagens e transportes. — O «Rail» e a Estrada, por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS. — Publicações recebidas. – Parte Oficial. – Colonia balnear dos aprendizes dos Caminhos de Ferro. — A Conferencia Radio-Telegrafica. — Á Tabela, pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA. — O que todos devem saber. — Linhas estrangeiras. — Linhas portuguesas. — Questões economicas, pelo Eng.º Agronomo FRANCISCO PALMA DE VILHENA. — Portugal e Espanha. — Cambios. — Revista Insular e de Turismo. – Ha quarenta anos. — Contos Amargos da Guerra, por CARLOS D'ORNELLAS. – Ecos & Comentarios por SABEL. :—: :—: Aviação. – Figuras do dia. :—: :—:

1932

ANO XLV — 1 DE SETEMBRO — NUMERO 1073

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR
L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES
Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO
CARLOS MENDES DA COSTA

REDACÇÃO
Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
Eng.º ARMANDO FERREIRA
AUGUSTO FERREIRA GOMES
DR. GEREMIAS SILVA (Medico)
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

COLABORADORES
Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MARIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
JOSÉ DE ESAGUY

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .	30$00
ESTRANGEIRO (ano) £. .	1.00
ESPANHA (») ps.as	35.00
FRANÇA (») fr.os	100
AFRICA (») . .	72$00
Empregados ferroviarios (trimestre)	10$00
Numero avulso.	2$50
Numeros atrazados.	5$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone **P BX 20158**
DIRECÇÃO 27529

Propaganda de turismo no estrangeiro

Com vista ao Conselho Nacional de Turismo

POR ocasião de uma recente visita que fizemos à ridente cidade de Vigo tive ocasião de visitar a bem instalada delegação do *Patronato Nacional de Turismo* naquela cidade.

Num pequeno edifício próprio, situado próximo do cais de desembarque do Pôrto de Vigo, com um pessoal atencioso e de requintada amabilidade, os turistas encontram tôdas as informações que possam desejar, tanto sôbre a cidade e arredores como sôbre viagens em Espanha.

Em enorme profusão são ali distribuidos folhetos de propaganda, artísticas *plaquetes*, guias de preciosa informação sôbre as belezas artísticas e naturais de um dos países mais ricos em motivos de turismo.

Ali tivemos ocasião de encontrar uns folhetos de propaganda da nossa linda cidade de Viana do Castelo.

O distinto funcionário que dirige os serviços da delegação D. Xavier Ozores Pedrosa, lamentou-se da escassez de material de propaganda que recebia de Portugal, que graciosamente aquela delegação teria satisfação de distribuir pelas numerosas pessoas que a visitam.

Referiu-me que muitas vezes os itinerários de Portugal ali eram procurados e manifestou a sua opinião de que uma mais intensiva propaganda contribuiria para que muitos visitantes daquele pôrto e cidade se dirigissem a Portugal, desde que se usassem os meios adequados a despertar-lhes interesse pelas belezas da nossa terra.

É lamentável que o intercâmbio de turismo que começou a ser tentado entre os dois países, que nele teriam interesse correlativo, e que chegou a ter um princípio de realização com a nomeação de um delegado oficial do Patronato, em Portugal, tendo sido feitas diligências para uma reciprocidade de representação, não tenha prosseguido.

A proximidade dos dois países, que traz já normalmente um grande número de espanhois às nossas praias e justificaria a vinda a Portugal de muitos outros, aproveitando ao mesmo tempo os estrangeiros que visitam a Espanha, merecia que uma acção mais intensiva de propaganda ali se exercesse, utilizando, por meio de acôrdo, os serviços oficiais de turismo espanhois.

A. DE MELO E NIZA

OS CAMINHOS DE FERRO DA BEIRA ALTA

O 50.º ANIVERSARIO DO COMEÇO DA EXPLORAÇÃO

FOI ha dias celebrado com solenidade na Figueira o 50.º aniversario do inicio da exploração da linha da Beira Alta para a qual se visionava avultadissimo trafego internacional, avolumado pela função comercial do porto da Figueira.

Não correspondeu a realidade ás exageradas previsões, o que não tem impedido a Companhia de fazer uma exploração cuidadosa, mantendo a via e o material em bom estado, reforçando a via, melhorando o material circulante.

Naquela sessão comemorativa depois do elogioso discurso do sr. engenheiro Teixeira de Queiroz, que representava o sr. Ministro das Obras Publicas, pronunciou o sr. engenheiro Joaquim Abranches, inspector geral da Companhia, um notavel discurso que é uma resenha completa e proficiente da acção da Companhia.

Reproduzimo-la pois na integra, pois deve a *Gazeta* arquivar tão valioso documento.

Antes de iniciar as breves considerações que vou fazer a proposito do cinquentenario da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, permita-me v. ex.ª, senhor Director Geral, que em nome desta Companhia eu saude sua ex.ª o ministro das Obras Publicas e Comunicações, que v. ex.ª tão dignamente representa nesta sessão – a que sua ex.ª não poude vir presidir por motivo de serviço – pedindo a v. ex.ª transmita a sua ex.ª estas nossas saudações e bem assim o testemunho da nossa mais alta consideração e respeito.

Em boa hora o mui ilustre Presidente do actual Governo, – Estadista insigne a que Portugal já tanto deve, e de quem tanto espera ainda — confiou a importante pasta das Obras Publicas e Comunicações, á competencia, zelo e notavel senso pratico do seu actual titular, a quem v. ex.ª se dignará transmitir, tambem, as considerações que passo a fazer.

* * *

Como v. ex.as sabem, comemora a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta o seu cinquentenario, ou seja o decorrer de meio seculo de trabalhos persistentes, continuos, honestos e uteis á economia da Nação, levados a cabo através de vicissitudes varias, e findo o qual todos os que nesta Companhia trabalham desde os de mais alta categoria, até aos mais humildes, se sentem satisfeitos por a sua consciencia lhes dizer que têm bem cumprido o seu dever, e cheios de fé e entusiasmo para continuarem a trabalhar como até aqui; dentro da maior harmonia, completa de disciplina e bem compreendida solidariedade, titulos de que se orgulha esta numerosa, prestante e unida familia dos ferroviarios da Beira Alta, cuja divisa sempre foi e continua a ser «Bem servir».

* * *

Em 3 de Agosto de 1878, foi assinado o contracto de concessão da linha ferrea destinada a ligar Pampilhosa com Vilar Formoso, com 202 quilometros de extensão, nele se consignando que os respectivos trabalhos deviam ser iniciados em 3 de Novembro de 1878 e terminados por forma que a exploração começasse em 3 de Agosto de 1882.

Os respectivos trabalhos foram iniciados em Outubro de 1878, antes, pois, da data para tal imposta no contracto de concessão, mostrando assim esta Companhia, logo de inicio, a boa fé e escrupuloso rigor com que cumpre os seus contractos, o que nos seus cincoenta anos de vida jamais foi desmentido.

A adjudicataria dos trabalhos de construção da concessão de que se trata foi a «Societé Financière de Paris» tendo o Estado concedido o subsidio para a construção de 25.837.579 francos, que seriam pagos em 3 prestações a saber:

a 1.ª — no fim da execução de todas as terraplanagens e obras de arte;

a 2.ª — no fim do assentamento da via;

a 3.ª — na data do inicio da exploração.

Os trabalhos iniciados foram decorrendo com toda a regularidade, sendo as terraplanagens executadas á razão de 297.734 metros cubicos por mês, de começo, e por fim á de 308.923 metros cubicos por mês, o que permitiu a execução dos seus 6.416.250 metros cubicos de terraplanagens totais, antes do periodo para tal fixado, não obstante se tratar de abrir trincheiras em granito duro e de se ter de perfurar 11 tuneis com 2.778 metros de extensão total um dos quais, o do Salgueiral em 1.104 metros.

Em 3 de Setembro de 1879, 13 meses depois de assinado o contrato de concessão da linha de Pampilhosa a Vilar Formoso, foi assinado o contrato provisorio para a construção da linha com 50 quilometros destinada a ligar Pampilhosa com Figueira da Foz, sendo o contrato definitivo assinado em 31 de Março de 1880.

A concessão era feita sem qualqner subsidio por parte do Estado, devendo a construção estar terminada ao mesmo tempo que a anterior.

Os trabalhos que foram adjudicados á mesma Empresa que tomara conta dos da linha de Pampilhosa a Vilar Formoso, foram iniciados em 10 de Agosto de 1880, tendo as suas terraplanagens com o volume de 761.000 metros cubicos compreendendo um tunel com 500 metros de comprimento avançado a razão de 37.500 metros cubicos por mês.

Esta linha estava completamente terminada no dia 31 de Janeiro de 1882, chegando a primeira locomotiva a esta cidade de Figueira da Foz no dia 1 de Fevereiro do mesmo ano.

Por concessão de 29 de Março de 1882 foi a Companhia autorizada a abrir a linha ao serviço de mercadorias em vagões completos, serviço que foi iniciado em Maio desse ano, sendo tambem, a partir de Julho, autorizado o serviço de passageiros, a titulo provisorio, até que no dia 3 de Agosto de 1882, com a assistencia dos Reis de Portugal, foi solenemente inaugurada a linha ferrea de Figueira a Vilar Formoso.

* * *

A linha ferrea da Beira Alta estabelecendo uma ligação entre o mar e a Espanha, e tendo hoje o seu troço de Pampilhosa a Vilar Formoso encorporado na linha directa Lisboa-Paris, na qual circula o comboio de luxo internacional «Sud-Express», não tinha, á data da sua inauguração, seguimento atravez da Espanha, por não existir a linha ferrea de

Vilar Formoso a Medina del Campo, que só veio a ser inaugurada em 24 de Maio de 1886, o que teve uma benefica repercussão nas receitas da Companhia que tiveram um aumento de 20 %.

A sua ligação com a via maritima, porém, é que lhe não deu o aumento de trafego que era licito esperar, por não terem sido executados no porto da Figueira da Foz, as obras absolutamente indispensaveis e que com o decorrer dos anos se tornaram cada vez de maior vulto e mais dispendiosas.

E' interessante vêr o que diz o relatorio da Assembleia Geral dos Acionistas da Companhia da Beira Alta, realizada no dia 10 de Abril de 1880 justificando o pedido de concessão da linha destinada a ligar Pampilhosa com a Figueira da Foz, que passamos a transcrever:

— «Frappés des l'origine des avantages considérables qui vendrait á notre entreprise son prolongement jusqu'á la mer, nous avons solicité du Gouvernement la concession de la ligne de Pampilhosa á Figueira, *troisiéme port* du Portugal». E mais adiante:

— «La ligne sera construite en une année, de telle sorte que nous pourrons recevoir par l'océan et transporter sur nos propres rails toute le matériel nécessaire á l'achevement de la Beira Alta, en meme temps que nous serons assuré un debouché important du commerce avec l'Angleterre et avec l'Amérique.»

Os estrangeiros que estudaram a linha ferrea da Beira Alta e o porto da Figueira sob o ponto de vista de trafego, afirmaram o que acabamos de indicar, mas como as obras de que o referido porto necessitava se não executaram, a partir de 1886 a Companhia da Beira Alta consigna nos seus relatorios anuais distribuidos, a imperiosa necessidade de tais obras, sem que os seus clamores que são os da região central do País servida pela sua linha ferrea fôssem tomados na devida consideração.

Manda a justiça que se abra uma excepção a favor do insigne Estadista que felizmente para o País preside ao seu actual Governo, e a quem saudamos com o maior respeito e admiração, o qual, como ministro das Finanças, tendo verificado as enormes vantagens que resultariam para a economia nacional a abertura á navegação do porto da Figueira da Foz, tem habilitado a respectiva Junta Autonoma com quantias importantes que permitiram a execução de trabalhos que já consentem a vinda a este porto de barcos que antes o não podiam demandar.

E esses trabalhos não têm produzido todos aqueles resultados que se esperavam, porque à referida Junta não tem sido dadas pelas estancias oficiais competentes aquele auxilio que era de esperar.

A Companhia da Beira Alta tem, por lei, um vogal seu na Junta Autonoma do Porto da Figueira e pelas informações suas é que afirmamos o que acabamos de dizer e pode ser verificado por S. Ex.ª o ministro na acta da ultima sessão da referida Junta.

Confiamos absolutamente em que um tal estado de coisas será imediatamente modificado, pelo actual e ilustre titular da pasta das Obras Publicas e Comunicações, a quem peço ex.mo sr. Director Geral, sejam transmitidas estas considerações.

* * *

Tendo sido a linha da Pampilhosa à Figueira, construida para servir o respectivo porto de mar, é fundamental que este exista, para que o trafego seja o que deve ser, com vantagem para a região central do País e para a economia da propria Companhia, mormente nas actuais circunstancias, em que a quebra de receitas toma proporções alarmantes.

Para o desenvolvimento do trafego é tambem indispensavel sejam construidas algumas estradas de acesso ás estações, o que esta Companhira vem reclamando desde 1884.

E' formidavel a obra da Junta Autonoma das Estradas, mas sob a questão de vista que referimos, ainda não obtivemos o que ha tantos anos solicitamos.

Ha produtos que não têm qualquer saida, e outros que são onerados com percursos enormes, muitas vezes pela falta de alguns quilometros de estrada de ligação com estações que lhe ficam perto.

Terá chegado agora o momento de ver resolvido este assunto?

Temos fé de que assim seja.

E já que falamos de estradas, seja-me permitido chamar a atenção para o que se está passando com a camionagem que as aproveita, e que em vez de ser utilizada para, cooperando com os caminhos de ferro, melhor fomentar a riqueza nacional, está de preferencia a ser posta em oposição a estes, que são um indispensavel instrumento para a economia da Nação que a esta pertencem, pois as Empresas concessionarias são méras usufrutuarias das proprias linhas que construiram.

Ainda hoje muita gente ignora que as linhas ferreas, com todos os seus edificios e instalações, embora feitas à custa das Empresas, são pertença do Estado, nos termos da lei de 1863, e por esse facto, creio eu, se admiram que as Empresas ferroviarias apelem para o Estado, pedindo-lhe que regule os serviços de camionagem, por forma a que não sejam feridos os interesses das mesmas Empresas que são os do proprio Estado.

Ha muito que tenho a opinião que o serviço de transportes publicos utilisando os automoveis, deve ser regulado por meio de concessões, tal e qual como sucede com os caminhos de ferro, sendo pois objecto de inquerito publico, só aberto para aqueles que o Estado reconheça como necessarios.

Aos que objectam que ha já interesses criados, eu responderei que quando esses se criaram já outros mais antigos existiam, os dos caminhos de ferro, os quais, além de tudo o mais, estão consignados em contratos, cuja letra e espirito teem de ser respeitados.

Tudo se pode fazer, porém, á boa paz, e sem lesão de interesses legitimos e é urgente que se faça, para não deixar um mal que cada dia toma maiores proporções.

Esta Companhia, só à sua parte emprega 1.100 agentes de todas as categorias, o que representa o interesse de, pelo menos, 4 400 pessoas.

* * *

A Companhia da Beira Alta tem tido uma Administração que por todos é reconhecida como Boa, o que lhe tem permitido fazer face à grave crise economica mundial, que nas suas receitas se reflete, com uma quebra em 1931, de 1.300 contos em relação a 1929. quebra que se está acentuando em 1932.

A exploração feita em moldes de uma absoluta economia sim, mas que não envergonham o País, antes contribuem com o seu quinhão, para o bom nome que lá fóra têm os caminhos de ferro de Portugal.

Seria impossivel e fastidioso em caso contrario, expôr, embora resumidamente, o que a Companhia tem feito nos seus 50 anos de existencia.

Os melhoramentos de toda a ordem estão bem patentes; novas estações, grandes ampliações de outras; ampliação e remodelação das suas oficinas que têm hoje um valor notavel; reforço da via em todo a sua extensão com maior numero de travessas e balastro de pedra, e a sua renovação em 165 quilometros, ou seja em 63,48 % da sua extensão total; aquisição de potentes locomotivas; unificação do seu material circulante para o transporte de mercadorias; construção nas suas oficinas desta cidade, de carruagens de todas as classes, que honram a Industria Nacional, para só citar as mais notaveis.

* * *

Neste capitulo de melhoramentos eu permito-me chamar a atenção de V. Ex.ª, sr. Director Geral, para dois pontos da maior importancia.

O primeiro é o que diz respeito à renovação da via.

Esta Companhia embora pelo seu contrato seja apenas obrigada a conservar a via tal como ela foi construida, isto é, com carris de 8 metros e 30 quilos de peso por metro, já renovou à sua exclusiva custa 165 quilometros, empregando carris de 12 metros e pesando 40 quilos por metro.

Livremente, pois, tem feito um trabalho importante, que hoje lhe custa à razão de 100 contos por quilometro, valorisando o que ao Estado pertence.

Com a actual crise, é evidente que a Companhia não pode continuar a proceder por forma identica.

Mas, como é indispensavel continuar com um tal trabalho suspenso ha dois anos por falta de recursos, e como o mesmo reverte a favor do Estado, a unica forma de se prosseguir, é o Estado tomar à sua conta a diferença do custo entre a renovação da via com carris de 8 metros, unica a que a Companhia é obrigada, e aquela que convém seja feita, isto é, com carris de 12 metros, o que é bem facil de calcular.

O segundo ponto, para o qual me permito chamar a atenção de Sua Ex.ª o ministro por intermedio de V. Ex.ª, o seguinte:

Necessita esta Companhia de carruagens para o transporte de passageiros, as quais tem feito nas suas oficinas.

Assegurando a boa conservação do material motor e circulante, naquelas boas condições que V. Ex.ª como Director Geral muito bem conhece, pelos relatorios dos seus engenheiros fiscais, podem ser feitas nas nossas Oficinas Gerais da Figueira da Foz, 6 carruagens por ano.

O que são as carruagens feitas nas nossas oficinas, tambem V. Ex.ª e o publico o sabem bem, sendo a sua solidez e bom acabamento superiores aos de carruagens do mesmo tipo feitas no estranjeiro.

O que V. Ex.ªs talvez não saibam porém, é que não obstante as casas construtoras estranjeiras estarem especialmente preparadas para tais construções, e as nossas oficinas não o estarem, nós construimos por preços inferiores.

As carruagens de 1.ª classe de 2 eixos custam no estranjeiro, segundo os ultimos preços que nos deram, 215 contos; nas nossas oficinas fazemo-las por 150, ou sejam menos 65 contos.

As de 2.ª classe custam no estranjeiro 210 contos e nas nossas oficinas 130, ou sejam menos 80 contos.

As de 3.ª classe custam no estranjeiro 200 contos, e nas nossas oficinas 115 contos, isto é, menos 85 contos.

Se lançassemos nas nossas oficinas a construção de 6 carruagens de 3.ª classe, de todas as mais urgentes, dispenderiamos 690 contos; se as mandássemos vir do estranjeiro, 1.200 contos.

No primeiro caso, porém, teriamos de dispender num ano os 690 contos, o que é materialmente impossivel; no segundo caso, como as casas estranjeiras nos facilitam o pagamento em largos prasos, já é possivel prever a operação.

Os inconvenientes, porém, de se recorrer ao estranjeiro, são bem notorios para a Companhia, porque compra quasi pelo dôbro o material, abstraindo da qualidade; para o País, porque deixa de se dar trabalho á mão de obra nacional.

Não quererá o Estado, que tão empenhado anda em combater a falta de trabalho, conceder-nos o credito que as casas estranjeiras nos concedem?

Creio bem que o assunto merece ser devidamente estudado.

* * *

Pelo que respeita á assistencia ao seu pessoal, tambem a Companhia alguma coisa tem feito.

Aos agentes e pessoas de familia é prestada assistencia medica gratuita.

Existe um Fundo de Socorros, destinado a auxiliar os agentes em casos de doença sua e das pessoas de familia, em casos de falecimentos, quando do nascimento dos seus filhos, e ainda e finalmente a fazer-lhes adeantamentos em casos de absoluta necessidade.

Está funcionando uma Caixa de Reformas na invalidez e na velhice, que põe por completo os agentes ao abrigo da miséria e cujas pensões revertem a favor de seus filhos e viuvas.

Esta mesma Caixa de Reformas vai construir casas economicas de renda baixa para moradia dos agentes e que estes podem adquirir a prestações, para o que já adquiriu em Pampilhosa o terreno para dar inicio a esta tão util obra.

* * *

Vou terminar esta minha já longa e fastidiosa exposição em que tratei de assuntos que poderão parecer descabidos numa sessão comemorativa desta natureza, mas que a mim, pelo contrario, se me afigurou util versar, visto interessarem a economia nacional.

V. Ex.ªs perdoar-me-hão a forma como abusei da sua paciencia, atendendo a boa intenção com que o fiz.

A V. Ex.ª Ex.mo Sr. Director Geral, eu peço mais uma vez a fineza de agradecer em nome da Companhia da Beira Alta, a Sua Ex.ª o Ministro, a sua delicada atenção fazendo-se representar nesta comemoração, agradecimentos que são extensivos a V. Ex.ª a quem esta Companhia aproveita a oportunidade para lhe manifestar toda a sua elevada consideração.

A todas as altas e distintas individualidades e entidades presentes, em nome da Companhia da Beira Alta endereço os meus melhores agradecimentos, pela honra que nos concederam, acedendo ao nosso convite.

A toda a Imprensa igualmente eu endereço os nossos cumprimenios e agradecimentos pelo auxilio valioso que sempre nos tem prestado, durante estes 50 anos de trabalho que hoje aqui comemoramos.

ESTE NUMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos
Amortecedores de **choques** para os ganchos de engate dos caminhos de ferro
WESTINGHOUSE
ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE
SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

A CAMIONAGEM AO SERVIÇO DO CAMINHO DE FERRO E NÃO SUA CONCORRENTE

Pelo VISCONDE DE ALCOBAÇA

NO numero de 1 de Agosto, da *Gazeta*, no artigo subordinado á ponte sobre o Tua e o seu acesso á estação do mesmo nome, diziamos que seria interessante citar o caso de cooperação de transportes na Africa do Sul.

Em virtude de uns apontamentos que podemos recolher, numa revista técnica de Londres, temos hoje a facilidade de reproduzir, algumas passagens interessantes contidas no Boletim n.º 172 da Administração Geral dos Caminhos de Ferro da Africa do Sul e referentes á boa e judiciosa cooperação de transportes, nesse paiz novo.

O problema de coordenação de transportes merece tanta importancia na Africa do Sul, que o que segue é parte do discurso proferido e do relatorio apresentado, ainda ha bem poucas semanas, na Assembleia Legislativa Sul-Africana, pelo ministro de Caminhos de Ferro e Portos:

— «Referindo-me aos serviços automoveis explorados pela administração dos caminhos de ferro, — disse o ministro no seu discurso, — desejo comparar os doze mezes findos em Dezembro de 1931 com egual periodo de 1930.

Posso afirmar, que houve uma melhoria no trafego, apezar de a distancia percorrida ter sofrido uma pequena redução de perto de 10 %.

Quanto ao numero de passageiros transportados por estes serviços, houve um aumento de 59.453 passageiros ou sejam 2.530.771 passageiros em 1931 contra 2.471.318 em 1930.

Egualmente, pode a administração geral dos caminhos de ferro da Africa do Sul felicitar-se com a tonelagem de mercadorias transportadas por estes serviços, acusando um acrescimo de 26.470 toneladas ou sejam 245.721 toneladas em 1931 contra 219.251 em 1930.

Nos nove mezes findos em Dezembro de 1931, houve um lucro de Libras 1.700 contra um prejuizo de Libras 22.000 em 1930.

Além destes serviços fornecerem transporte para generos que se deterioram, a administração dos caminhos de ferro forneceu transporte especial para as suas estações; das colheitas de milho, aveia, lã e frutas. Em 1931, transportaram-se 167.000 sacas de milho e já este ano, ha compromissos para se transportarem 200 a 300.000 sacas de aveia.»

A coordenação inteligente que se está operando em muitos paizes, entre os diversos sistemas de transporte, fazendo com que a camionagem traga novo trafego de passageiros e de mercadorias aos caminhos de ferro, demonstra de uma maneira absoluta a possibilidade de dar a cada categoria de transporte, uma esfera de acção mais adequada aos seus fins, em lugar de se guerrearem mutuamente numa luta prejudicial á boa economia.

Ha pontos de vista muito interessantes neste sentido e se o problema em Portugal tem revestido uma certa acuidade, haverá egualmente muito a ganhar com uma nova orientação que congregasse todos os esforços dispersos e criando uma harmonia, que até aqui quasi não tem sido possivel, em vistr da diversidade dos pequeninos interesses dos transportadores e emprezas individuais que pululam em todo o Paiz.

Na mesma ordem de ideias e na revista espanhola *Ferrocarriles y Tranvias* em um artigo firmado pelo Conde de Sierragorda, discute-se com superior critério a conveniencia das boas relações que devem existir entre os caminhos de ferro e os agricultores em Espanha, que deve indubitavelmente 80 por cento da sua riqueza, á fertilidade do sólo.

O conde de Sierragorda tem viajado por outros paizes, com o fim de se inteirar e estudar este assunto e está convencido de que as companhias espanholas ainda se não capacitaram das vantagens a advir de uma organisação, tendente a resolver este problema de alto beneficio para as duas entidades.

No seu artigo, o conde refere-se ao empreendimento dos caminhos de ferro em França, nomeadamente ao P. L. M. e á companhia de Orleans e á maneira como cooperam com a agricultura, numa crientação mutuamente benefica.

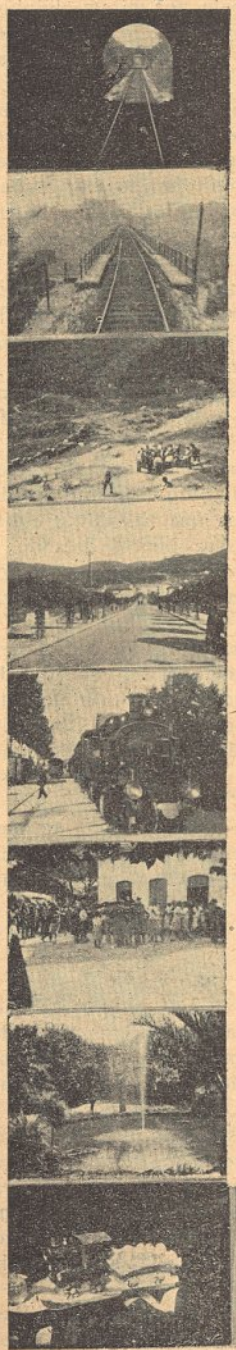
Já em 1877 a P. L. M., organisando a distribuição de produtos quimicos necessarios aos agricultores, teve uma parte importante na luta contra a filoxera das vinhas.

Durante os ultimos 10 anos, a companhia, teve a recompensa dos seus esforços, com o aumento de 300.000 toneladas de produtos transportados.

A companhia de Orleans teve um aumento de trafego de 650 por cento entre 1905 a 1927.

A organisação de conferencias, exposições e feiras, comboios-mostruarios e a propaganda feita perante o agricultor das alfaias e utensilios que precisa para melhorar a sua exploração agricola, tem dado como resultado a gratidão da classe agricola e ao mesmo tempo tem trazido trafego suplementar aos caminhos de ferro, evitando que o mesmo seja dado a outros concorrentes de transporte.

Consta que a Companhia do Oeste em Espanha, decidiu inaugurar agora um serviço de cooperação com os agricultores, semelhante ao que já existe nas linhas francezas.



O SÉTIMO COMBÓIO-MISTÉRIO

CRÓNICA DE DOIS DIAS ENIGMÁTICOS

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

ESTAVA um dia radioso, doirado. Pouco após as 7,30, a imponente «502», magnífica Henschel, pujante de magestosa beleza e dominadora como uma rainha do rail, encostava devagar o seu tender ao furgão já engatado à cómoda carruagem de 1.ª classe, que, com um vagão-restaurante e outra carruagem de 2.ª, formavam a composição do 7.º combóio-mistério.

A cada lado do cabeçote da locomotiva, contorcem-se dois brancos pontos de interrogação, alvinitentes sôbre o fundo negro do corsel de aço. Pontos de interrogação! Quem naquela ocasião os não tem fixados na mente, naquele momento de incerteza em que, pontualmente, às 7,55, o apito do chefe da estação, a corneta do condutor e o silvo da máquina marcaram a partida!

Desaparece o combóio-enigma no túnel e começa, em velocidade crescente, a marcha para o ignoto.

Eu levava o secreto palpite de que esta viagem seria para Oeste, para as Caldas, Alcobaça, Batalha, Nazaré, Leiria, mas, quando logo ao desembarcar do túnel, metemos pela linha de cintura, reconheci mais uma vez que isto de palpites é uma das coisas mais falíveis do mundo.

Em Entre-Campos, parámos uns segundos e, depois continua a marcha com rumo ao Norte. Lezírias, margens do Tejo, terras do Mondego. Na gentilíssima Coimbra, há uma paragem mais demorada para receber um simpático jornalista, representante do *Diário de Coimbra*.

Prossegue a corrida, desta vez directa até Gaia, em marcha sempre vertiginosa, por vezes marcando 120 à hora.

Entretanto, as hipóteses de viagem para o Alentejo, Leste ou Beira-Baixa, Figueira, Beira-Alta haviam caído à medida que ultrapassavamos Setil, Entroncamento, Alfarelos e Pampilhosa.

Após um breve túnel, atravessa-se a ponte D. Maria Pia, enquanto almoçamos. Em Campanhã, muda-se de máquina.

E a marcha segue pela linha do Minho até que, em Ermezinde, se mete pela do Douro.

O encanto da paisagem aumenta sempre, o verde bronzeado dos vinhedos esmalta a paisagem, a particular beleza da região duriense acentua-se de quilómetro em quilómetro.

Depois, são as trincheiras ásperas da serra do Valongo, amenizadas mais além com os sorrisos do risonho vale do Soura.

...após um breve túnel... —...atravessa-se a ponte D. Maria Pia...—...um magote de gente desce à encosta dum talude... —Desce-se a alameda...—Na manhã seguinte às 9...—No largo da estação, vários pares dançam...—Vidago—...os *œufs mollets mystérieuses*...—...Acabado o opíparo repasto...—...paragens em chafarizes...—...e locandas, onde o vinho verde é tentador

Passava-se Recarei quando a certa altura, o combóio trava de repente e pára. Alarme em todos os rostos, que se debruçam das janelas. O maquinista salta à linha e desencrava das rodas uma bandeira vermelha, que a locomotiva colhera da via, onde se encon-

trava cravada. Em breve se explica a razão daquele sinal de paragem. Era o caso que mais adiante trabalhavam, na linha, alguns operários que, precavendo-se contra qualquer perigo, se haviam escudado com aquela defesa.

Tranquilizados os ânimos, prossegue a viagem. Em Paredes, o disco fechado e petardos na via impõem outra paragem.

Em Ermida, a máquina toma água e nós também, uma água cristalina, fresquíssima, deliciosa.

Próximo das 15 horas, chega se à Régua, onde trocámos o nosso confortável combóio pela miniatura que alinha na via reduzida da linha do Vale do Corgo.

*

Um apito agudíssimo indica a continuação da viagem, viagem cada vez mais linda, pois o combóio borda a orla de precipícios em sinuosos torcícolos, subindo cada vez sempre mais pela escarpada e pitoresca margem esquerda do Corgo, perfilando-se com a encosta dos montes, virando por vezes em contra-curvas que nos mostram defronte, do outro lado dos montes, lá em baixo, dois minúsculos fios de prata à borda duma carinha de boneca que afinal é a estação junto da qual poucos momentos antes haviamos passado.

A primeira paragem desta segunda parte do percurso é em Vila Real. Poucos ficam nas carruagens, assediando um rapaz que vende água e que não tem mãos a medir para atender à todos os sequiosos. Matos Sequeira ajuda-o fazendo alguns capilés que os da sua roda muito parecem apreciar.

Outra paragem é na camiliana Samardã. Lá se vê, na encosta do monte, na margem de lá do rio, o agregado de casas escuras onde o imortal prosador começou a cruciante existência a que lustres depois, a alguns quilómetros de ali, a bala dum revólver pôs o ponto final.

Como a locomotiva desengatou para ir, metros adiante, enfiar no cano a mangueira da toma de água, salta-se à linha e enquanto um magote de gente desce à encosta do talude, a encher, numa fonte, cântaros, bilhas e garrafas, outros, e eu com êles, dessedentamo-nos na infusa duma graciosa moçoila, sorridente e cantante na fala, fala dum encanto tam atraente como tôda a subtil simpatia que dimana da rapariga. Maria se disse chamar — Maria, flor de entre as fragas, nos dizia ao coração a música da sua voz, evocando-nos as mulheres campesinas que Camilo cantou.

Ás 17,17, deixa-se o combóio nas Pedras Salgadas e encaminhamos com rumo ao Parque, enquanto estrondeam nos ares amáveis morteiros e uma atenciosa cavalgada de gente local nos espera no largo da estação, em pomposa guarda de honra.

Desce-se a alameda, penetra-se no umbroso parque e chega-se finalmente ao elegante Hotel de Avelames, onde curiosamente nos miram olhinhos feiticeiros que envergonham êstes peregrinos que trazem sôbre si o pó duma viagem de mais de quatrocentos quilómetros.

Após um banho reparador e indispensável, os excursionistas perdem-se em grupos pelo parque. Uma das visitas que a todos se impõe é do estabelecimento onde raparigas uniformizadas de branco nos dão a provar, em copos especiais, a água termal que repara anualmente as vísceras de centenas de enfermos.

Cai a tarde. O sol manda do alto do muro, que veda o norte do parque, um foco de luz que cintila em certo trecho dum lago paradisíaco, onde repousam barcos, e destaca, em lucilações luminosas, o brilho assetinado das comas das árvores compreendidas no beijo solar com que Febo se despede do dia.

Eu e Maurice Laumann, o hábil operador cinegráfico, subimos às cercanias do observatório do parque em cata das últimas imagens daquele dia. Recolheu-as Laumann no seu kinamo, focando o arquitectónico observatório, ainda luminoso ao sol poucos metros acima, e enquadrado entre dois gigantes de verdura.

Descemos novamente às proximidades do hotel, onde alguns colegas regateam com um vendedor de loiça negra. Matos Sequeira compra uma elegante ânfora, que receia não chegue inteira a Lisboa. Eu adquiro um serviço de chá, com doze peças e que tudo junto cabe na palma da mão e ainda sobra espaço.

Depois do jantar, vai-se até ao casino. Dança-se e assiste-se a um espectáculo de cinema, cinema anacrónicamente silencioso, onde revemos Anny Ondra, em *Filhas de Eva*.

*

Na manhã seguinte, às 9, está tudo na estação em amena e jocosa conversa, apenas entristecida quando se recorda, que um jornalista da excursão, ficou contorcendo-se num leito do hotel, nas torturas duma cólica hepática.

Mas uma nota alegre distrai-nos. Um galhofeiro excursionista grita prolongadamente: «Partida!» e a maioria dos descuidados passageiros, em palestra na plataforma, tomam o aviso a sério e correm em tropel para as carruagens. Riram todos quando compreenderam o logro, da inegàvelmente espirituosa *partida*.

Finalmente, efectua-se a valer a largada. Mas ainda se dá, logo a seguir, outro episódio cómico.

Ficara um passageiro em terra e lá pára o combóio, à saída das agulhas, esperando o retardatário que vem a correr esbaforido.

Ás 9,55 desce-se em Vidago. No largo da estação, vários pares dançam em animado bailarico.

Encaminhamo-nos para o sumptuoso «Vidago Palace Hotel» onde nos é servido um almoço primoroso e adaptado às circunstâncias e onde a idéia ferro-viária domina, não só na forma das peças culinárias, como nos nomes dos pratos onde não faltam os *Oeufs mollets mystérieuses* e o *Darne de merluche express.*

Os convivas ovacionam os promotores da Excursão, o Engenheiro Augusto Costa Murta inexcedível em dedicação pelos excursionistas e hábil director de tôda a viagem, a direcção do hotel, a imprensa, e finalmente o cosinheiro, que veio à sala, com o seu alvo uniforme, agradecer a manifestação.

*

Acabado o opíparo repasto, voltámos à estação e tomámos lugar nos auto-carros e eu e Laumann, no alto do tejadilho duma camioneta, local de onde os inconvenientes das queimaduras dum sol canicular e o cuidado em não batermos com as cabeças nos ramos das árvores do camínho, são compensados com a magnífica perspectiva, que dêsse ponto se gosa.

É longo o percurso. Nada menos de 160 quilómetros, que consomem seis estiradas horas salpicadas de inúmeras paragens em chafarizes e locandas, onde o vinho verde é tentador.

E sempre subindo montes, ladeando barrancos, espreitando precipícios, ladeando despenhadeiros, transpondo rios, descendo encostas, galgando subidas, olhando o carrancudo Marão, admirando o magestoso Gerez, atravessando matas, cortando vinhedos, roçando quebradas, entrámos finalmente na arquiepiscopal Braga, pelo lado de Peões. Por alturas de Senhora-à-Branca, cruzamos uma procissão. Passa-se a Avenida da Liberdade, chamamos às portas dos cafés da Arcada a mocidade que neles estagia, paramos breves minutos defronte da Sé e depois marchamos para a estação.

Ás 20,10, parte-se para Lisboa. O jantar, iniciado logo após a partida, concluiu-se em Campanhã. Daqui, saímos às 21,30 para uma corrida louca, impetuosa, invulgar que, ao fim de quatro horas e meia, nos depõe na gare do Rossio.

Esta velocidade espantosa, esta embriaguez de celeridade, este «record» de rapidez foi o último e nao menos interessante atractivo do 7.º Combóio-Mistério, maravilha de interesse, curiosidade e economia que uma iniciativa inteligente, numa hora feliz, criou.

Viagens e transportes

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro Desde 8 de Agosto de 1932, que foram feitas as seguintes alterações aos horários dos combóios a seguir indicados:

Linha de Santa Comba Dão a Viseu — Combóio n.º 55 — Efectua-se ás 3.as, 5.as feiras e sábados. Combóio n.º 57 — Efectua-se ás 2.as, 4.as, 6.as feiras e domingos, excepto nos 2.os e 4.os domingos de cada mês.

Linha do Vale do Córgo — Combóio n.º 36 — Efectua-se ás 2.as, 4.as e 6.as feiras, só até 1 de Outubro. Combóio n.º 38 — Efectua-se ás 3.as, 5.as feiras, sábados e domingos, só até 1 de Outubro.

— As alterações indicadas nos aditamentos acima na parte respeitante á linha de Santa Comba a Viseu, só começam a vigorar quando a Companhia da Beira Alta estabeleça ligação aos combóios n.os 52 e 55 da Companhia Portuguesa.

Transporte de doentes em Caminho de Ferro Pela pasta das Obras Publicas e Comunicações vai ser publicádo um decreto determinando que o passageiro que, por impossibilidade de viajar em condições normais, em caminhos de ferro, seja apresentado em maca ou cadeirinha, para ser transportado nos furgões sempre que se dê algumas das seguintes circunstancias:

Quando seja amputado ou apresente deformidade, que o obrigue a só poder viajar naquelas condições; quando apresente sinais visiveis de lesões ou acidentes, que necessitam de pronto socorro; quando esse transporte seja requisitado pelas autoridades que tomarem conta de qualquer ocorrencia que o tenha tornado necessário ou seja justificado por doença, devendo em qualquer dos casos ser apresentado certificado médico comprovativo de que não se trata de doença contagiosa.

Estes transportes, nos furgões far-se-ão nas seguintes condições:

Cada passageiro doente pode ser acompanhado apenas por uma pessoa, ou, excepcionalmente por duas, se uma delas fôr médico ou enfermeiro.

O preço das passagens do doente e de quem o acompanhe é o correspondente a 3.ª classe. As vitimas de acidentes ferroviários que tenham de transitar em maca ou cadeirinha serão nas linhas onde se deu o acidente transportados nos furgões, gratuitamente.

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

O "RAIL" E A ESTRADA

A PROPOSITO DA RIVALIDADE ENTRE A CAMINHETA E A LOCOMOTIVA

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

Os 3416 quilometros de via ferrea existentes no país, devem ter custado ao Estado, a acionjstas e obrigacionistas, o melhor de 103.480 contos (ouro), calculando o custo de cada quilometro via, em 30 contos (ouro).

Aplicando-se a esta importancia, o coeficiente da desvalorisação da nossa moeda, verifica-se sem muito trabalho, que o seu valor em escudos papel, deve andar á roda duns 2.500.000 contos «dois milhões e quinhentos mil contos!»

Se adicionarmos a esta quantia, o valor dos edificios e dependencias que fazem parte integrante do caminho de ferro, e que no fim da sua concessão que se aproxima, tem de ser entregue ao Governo pelas emprezas de caminhos de ferro juntamente com as suas linhas e outro material fixo em bom estado de exploroção e de conservação sem que estas tenham direito a receber a mais pequena indemnisação, poder-se-ha avaliar a importancia que representa para o Estado a defesa dum dos maiores valores que a Nação possue e que numa ocasião dificil para qualquer governo, pode com vantagem servir de garantia a uma larga operação financeira, a exemplo do que já sucedeu na Belgica e na Alemanha.

Verifica-se portanto, que as emprezas de caminhos de ferro entregam ao Estado no fim da concessão, valores que lhes custaram muitos milhões de libras, sem receberem a mais pequena indemnisação. E o que entregam ao Estado as emprezas de caminhetas, quando por qualquer motivo suspendem as suas carreiras? Absolutamente nada!!!

E' isto que o país necessita saber, para poder avaliar, a desigualdade que existe perante a lei, entre o caminho de ferro e a camionagem.

Não são só os valores que representam os 3.416 quilometros de via ferrea com os seus edificios e dependencias, que teem de ser defendidos.

Outros muito importantes estão tambem ligados á vida do caminho de ferro. São aqueles que estão representados em acções e obrigações na posse do Estado e dos particulares, titulos êstes emitidos em moeda forte, num montante superior a 20 milhões de libras — Vinte milhões de libras!

E, necessario que o País saiba tambem, que o caminho de ferro com todos os seus edificios e dependencias e em geral todo o seu material fixo ficou desde a sua construção pertencendo ao dominio do Estado para todos os efeitos juridicos e que o material circulante que é composto de locomotivas, carruagens, vagons e outros artigos mais, não pode ser alienado senão para efeito de substituido —enquanto que os edificios e outras dependencias pertencentes ás emprezas de camionetes, e bem assim todos os seus carros, quer para transporte de passageiros quer para transporte de mercadorias, estão completamente livres da mais pequena tutela do Estado, podendo portanto sobre eles, os seus proprietarios fazer as operações que entenderem. A desigualdade é flagrante, entre os dois meios de transporte.

E' necessário lembrar igualmente que a consessão dos caminhos de ferro foi feita numa época em que não existia viação acelerada — e como o caminho de ferro ficava de facto com o monopolio dos transportes de mercadorias e de passageiros, as condições estabelecidas foram dracronianas, figurando entre elas, uma que proibe os preços dos transportes que se fixaram serem aumentados, sem autorização do govêrno. A' camionagem porêm é concedido o direito de fixar preços.

Que desigualdade de tratamento!

O caminho de ferro, em harmonia com os contratos, não pode interromper total ou parcialmente a sua exploração — se o fizer, incorre na pena da rescisão dos contratos, perde o direito a todas as concessões, resultando do facto, o govêrno entrar imediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependencias, sem indemnização alguma!

Para as carreiras de caminhetas, quando suspendam as suas carreiras, não ha sansões desta natureza. Ao caminho de ferro impõe-se a obrigação de transportar toda a especie de mercadorias com a agravante ainda de uma grande parte das chamadas mercadorias pobres, serem transportadas por exigencia do Estado, por um preço irrisorio!

Ao automovel é, porem, concedido o direito de escolher as mercadorias que lhe apraz transportar e de lhes fixar os preços que entender.

A desigualdade portanto é flagrantissima — e dentro dos principios da mais elementar justiça, esta diferença deve acabar.

Ha mais ainda. O caminho de ferro possui uma caixa de reformas e pensões para todos os seus empregados, para a qual contribui por ano com muitos milhares de contos. Este encargo não existe para a camionagem.

Não fica ainda por aqui. No caminho de ferro aplica-se o regime do horario do trabalho que muito agravou a despesa da sua exploração. Na camionagem este pezadissimo encargo não existe. O condutor do carro automovel considera horas de presença e não de trabalho o tempo em que o seu carro permanece parado entre o espaço compreendido na ida e regresso da viagem.

Por outro lado, se formos a analizar qual dos dois meios de transporte oferece mais segurança, comodidade e pontualidade, reconhece-se imediatamente que as vantagens estão todas do lado do caminho de ferro. Para isso impoz-se ás empresas de caminhos de ferro a obrigação de estabelecer estações de partida com todas as acomodações necessarias para passageiros, mercadorias e empregados. Mais — todas as estações intermediarias entre os pontos estremos das suas linhas, que forem julgadas necessarias e bem assim para o serviço das localidades atravessadas pelo caminho de ferro, portos secos destinados ao estacionamento, carga e descarga das mercadorias.

Para passageiros encontra portanto o publico em todas as estações salas de espera para descansarem esperarem pelos comboios e abrigarem-se das tempestades e calor. Nos percursos e localidades servidas pelas caminhetas em concorrencia com o caminho de ferro, o publico espera-as com as suas bagagens, muitas vezes debaixo de grandes tempestades, à torreira do sol e ao vento!

Nos comboios o numero de lugares oferecidos ao publico é, em regra, sempre muito superior ás necessidades, e quando a afluencia de passageiros sucede por vezes ser grande, ha quasi sempre carruagens em todas as estações em numero suficiente, para que os passageiros que extraordinariamente apareçam possam seguir aos seus destinos. Nas caminhetas não sucede assim, ficando os passageiros em terra quando não levam lugares disponiveis.

Em pontualidade, o comboio não teme a concorrencia. Os seus horarios são geralmente rigorosamente cumpridos. Nas caminhetas não sucede o mesmo, sendo constantes os atrazos e interrupções nas suas carreiras, chegando muitas vezes ao termo das suas viagens depois de acidentes graves.

Pelo lado de segurança, não se pode igualar a caminheta ao caminho de ferro, os desastres pessoais são rarissimos, havendo anos seguidos em que não se regista o mais pequeno acidente no transporte de passageiros. Nas caminhetas, porém, os desastres são frequentes, não havendo um unico dia em que não tenhamos a lamentar a morte de varias pessoas e dezenas de ferimentos graves noutras.

Em comodidade o caminho de ferro suplanta muito a caminheta.

Os lugares oferecidos ao publico são mais espaçosos e confortaveis e mais resguardados da chuva e poeira—mas para que tudo isto se tivesse conseguido no caminho de ferro, unicamente para beneficio do publico, foi necessario dispenderem-se somas colossais, na suposição que não seria consentida livre concorrencia nas estradas paralelas ás suas linhas, á camionagem ou a outro qualquer meio de transporte acelerado, atendendo a que sobre o caminho de ferro incidem encargos e deveres especiais umas poucas de vezes superiores aos que sobrecarregam todos os outros meios de transporte e, apesar disso, os preços igualam-se.

Atendendo a todas as circunstancias expostas, é absolutamente necessário que o tratamento a dar-se aos dois meios de transporte seja pelo menos *em tudo igual*. E' o que os acionistas e obrigacionistas de todas as companhias de caminhos de ferro do país apenas pedem.

Não é de estranhar também, que peçamos leis especiais de protecção para o caminho de ferro, a que incontestavelmente teem direito os capitais que nos mesmos se empregaram, para valorização do País e aumento da sua riqueza.

Temos porém fundadas esperanças em que os interesses dos dois meios de transporte serão defendidos e regulados dentro dum espirito de justiça.

As pessoas que fazem parte da comissão a que se refere a portaria de 15 de Abril ultimo, são justamente consideradas justas, rectas e sabedoras.

Além disso, está na pasta das Obras Publicas, Transportes e Comunicações, um homem. Esse homem é o sr. dr. Duarte Pacheco, considerado entre todos os engenheiros, um dos mais distintos.

Novo ainda, tem dado provas de competencia e ponderação, sem deixar de ser energico.

Em toda a parte as caminhetas teem feito e estão fazendo uma concorrencia temivel ao caminho de ferro, em virtude dos encargos que oneram a sua industria serem muito inferiores aos daquele meio de transporte, mas lá fóra, essa concorrencia começa a ser regulada no sentido dela não prejudicar o caminho de ferro e passar a ser um seu auxiliar, não só para defeza dos capitais nos mesmos empregados, como ainda por se reconhecer que o caminho de ferro satisfaz plenamente as necessidades do publico.

Na União Sul Africana, por exemplo, os caminhos de ferro designados pelas iniciais S. A. R. pertencem ao Estado e por quem são explorados.

Tendo-se começado a sentir duma forma assustadora que as suas receitas baixavam constantemente, devido á concorrencia das caminhetas, o seu govêrno determinou, que todo o trafego de mercadorias, quando não seja feito em carros dos próprios donos das mercadorias, e bem assim o transporte colectivo de passageiros, passasse a ser feito em caminhetas e camiões por conta do Estado, em cooperação com o caminho de ferro, com o fim unico de afluir o trafego ás suas linhas e evitar pre-

juizos incalculáveis, sem que daí resultasse qualquer beneficio para o grande Estado da União Sul Africana.

Na America do Norte, vários estados desta grande Republica como os de New-York, Kentucky, Virginia, Texas etc., acabam de publicar várias medidas tendentes a dificultar o transito de caminhetas que fazem concorrencia ao caminho de ferro, nas estradas paralelas ás suas linhas. Foram criados impostos especiais de transito, fixados limites de velocidade e frequencia de carreiras. A instalação de uma carreira fica dependente de autorização que só será concedida quando se provar a necessidade urgente dessa carreira.

No nosso paiz existe alguma necessidade de se estabelecerem carreiras de caminhetas nas estradas paralelas ás linhas do caminho de ferro, tais como as que partem do Porto, de Tomar, Santarem, Caldas da Rainha, etc., etc.?

As caminhetas, como cooperadoras do caminho de ferro, podem prestar bons serviços, e com mais vantagem para a sua industria. Para isso estabeleçam-se carreiras para os seus carros, de todas as estações do caminho de ferro, para as localidades servidas pelas mesmas estações, fixando-se preços remuneradores para os seus proprietarios. Assim é que está certo.

Tudo isto vem a proposito duma entrevista concedida ultimamente ao *Diario de Noticias* pelo engenheiro sr. Carlos Santos, presidente da Direcção da Camara Sindical dos Comerciantes de Automoveis e a que já me referi nas colunas deste jornal no dia 19 de Julho ultimo.

(Do jornal *A Voz*).

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Itinerário dos vapores e combóios — Linhas do Sul e Sueste e seus ramais — Livro n.º 5 — Por este itinerário verificamos com prazer que a marcha dos combóios do Sul foi bastante acelerada.

E' para louvar, pois representa um grande beneficio para todos os viajantes, sendo digna de todos os elogios a C. P., empresa arrendatária das linhas do Sul e Sueste, que nos ultimos anos tem procurado bem servir o publico.

O ultimo dia do condenado — Encontra-se á venda em todas as livrarias ao preço de 3$00 o drama em 1 acto. (Episodio dramático passado na Grande Conflagração Europea) cujo titulo sugestivo é «O ultimo dia do Condenado», da autoria do nosso director Carlos d'Ornellas.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas e Comunicações

Decreto n.º 21.599

Concede aos exportadores de toros de pinho para entivação de minas, com destino a Inglaterra, uma redução, por meio de reembolso de 40 por cento do imposto ferroviário cobrado pelas companhias de caminhos de ferro.

COLONIA BALNEAR DOS APRENDIZES DOS CAMINHOS DE FERRO

Não porque tenhamos conhecimento directo mas por vêrmos nos jornaes diarios, transcrevemos a seguinte noticia:

«BARREIRO, 23. — Ha dias, partiram para a praia da Costa de Caparica, onde se foram juntar aos seus camaradas do Minho e Douro, Entroncamento e Santa Apolonia, os aprendizes das oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, que, a expensas da Companhia Portuguesa, ali vão fazer estagio.

Esta importantissima obra, que muitos barreirenses e ferroviarios desconhecem, foi inaugurada o ano passado, por iniciativa dos srs. engenheiros Monteiro e Mendia. No ano findo, apenas foram para aquela praia 25 aprendizes. Este ano o seu numero é de 100. As instalações onde se encontram são modelares, compondo se de duas grandes camaratas, uma sala de jantar, cozinha, arrecadações para os viveres, quartos para duches, etc., tudo armado em madeira.

Nas aludidas instalações, que são ao mesmo tempo desmontaveis, está tambem montado um magnifico aparelho da T. S. F. Ao ar livre os aprendizes recebem lições de gimnastica e praticam jogos.»

A CONFERENCIA RADIO-TELEGRAFICA

A administração das comunicações telegraficas de Espanha enviou um telegrama ao Ministerio das Colonias, pedindo informações acerca da hora a que chegam á fronteira espanhola os delegados portugueses á Conferencia Radio-Telegrafica que vai realizar-se em Madrid, em principios de setembro. Os srs. engenheiros Ernesto Navarro, Paiva de Carvalho e Mario Barata da Cruz, que representam as administrações coloniais na Conferencia, partiram já para aquela capital.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

ENCONTRA-SE Á VENDA

— EM —

TODAS AS LIVRARIAS DE LISBOA

A' TABELA

XIII

UM RELATORIO...

Por ARMANDO FERREIRA

JÁ a *Gazeta* se referiu pela pena autorizada em assuntos ferroviarios do engenheiro Fernando de Souza, ao Relatorio da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, referente ao quadrienio 1927 a 31.

Tambem o *Relatorio* mereceu a nossa atenção, sob aspectos completamente diferentes dos do nosso director.

Um *relatorio* é quasi sempre um documento maçudo, com um fim em vista, e destinado a merecer dos jornais duas linhas nas *publicações diversas* com o classico *recebemos* e *agradecemos* ..

O *relatorio* da Direcção Geral é um volume. Perto de dois centos e meio de largas paginas, num riquissimo papel, *couchet* não só para as gravuras, mas para o texto. E' um livro carissimo com certeza; uma luxuosa edição.

Encerra elementos interessantissimos a par de ridicula documentação, para encher, o que, com papel tão bom, não é lisongeira prova de bôa administração financeira.

Por exemplo, no Capitulo consagrado á *Exploração* ha 26 paginas a detalhar as tarifas, alterações, aditamentos e avisos postos em vigor desde 1927, indice sem interesse num relatorio tão interessante como este é; o mesmo em respeito aos mapas da rectificação da taxa das remessas do Carvão Mineral, expedidas pela The Match and Tobacco Timber Supply C.º ..

A descriminação das verbas pedidas e liquidadas pelo Serviço do Fundo Especial é, apezar de longa, mais curiosa porque se pode encontrar a mais extraordinaria disparidade e mistura de lançamentos; por exemplo, par a par, uma verba de 220$00, outra de 448$00 outra logo de 2131 contos; no mesmo saco o processo para a instalação de uma lampada electrica por 100$00 e a remodelação e ampliação das instalações electricas para força motriz e iluminação dos serviços de Porto, Campanhã, Ermezinde, Contomil, orçada em 1.123 contos, e, é claro, aguardando oportunidade, porque a Direcção Geral é parca no conceder.

A Divisão de Material, Tracção e Serviços Electricos, tambem consome uma duzia de largas laudas a registar com minucia as provas hidraulicas efectuadas dia a dia... o que não tem interesse e se podia resumir no quadro da pagina 133; as experiencias de funcionamento dizem-nos, em outras tantas paginas, que a locomotiva 309 no dia 22 do 12 de 1928 foi experimentada, o mesmo sucedendo em outros dias a cerca de 671 locomotivas...

Mais interessantes, sem duvida, os quadros de trafego nas diferentes linhas, quer de passageiros quer de mercadorias, e as conclusões relativas á receita liquida por trem quilometro. Mais uteis, sem duvida e interessantes que o numero de choques, paragens em plena via, engates partidos, ou o numero de oficios recebidos e enviados pelas diversas secções...

Estas anotações procuram chamar a atenção para um vicio portuguez, nascido da burocracia inveterada: o tempo que se perde a elaborar, a detalhar essas minucias sem utilidade para ninguem. Como prova de trabalho? Mas quem duvida do zêlo e aplicação e esforço dos denodados funcionarios do Estado? Mas não basta, por exemplo, o capitulo V da divisão de construção, com considerações preliminares cheias de bom senso, de inteligencia e uma vasta obra rial, evidente, de engenharia, para provar o trabalho de todos? O mesmo se pode dizer da parte referente á *secção de estudos*.

Nestes *capitulos* o Relatorio merece realmente *couchet* .. E chega-se agora, nesta rapida despretenciosa e ligeira analise, á conclusão das conclusões, á mais interessante afirmação do *Boletim*, que o justifica, que é como o sagrado *mot d'ordre* da sua publicação: «Mostra-se que o preço da execução das linhas ferreas feitas directamente pelo Estado, em regime de empreitadas, regulam por metade das executadas pelas Companhias concessionarias». — Excluindo o atropelamento gramatical a afirmação tirada dos numeros apresentados é gravissima para a administração das diversas companhias! A nós custa-nos a crêr que tal suceda, e embora não sejamos daqueles que ainda julgam o Estado perdulario administrador, tambem não crêmos na sua extrema virtude a ponto de economisar 50 % sobre as administrações particulares. Mas o facto é que de 6 quilometros de linhas novas, construidas pelo Estado em 1927, em 1931 construiu 150, atingindo o maximo do seu trabalho construtivo, enquanto as Companhias de 26 quilometros naquele ano conservam quasi a mesma parcimonia construtiva ou mesmo uma ligeira diferença para menos.

Parece neste caso que as Companhias é que estão seguindo o ajuizado parecer da Divisão de Construção da Direcção Geral, quando escreve que «é de elementar prudencia não se empreender construção de novas linhas cuja eficiencia não esteja assegurada».

E o mapa que a *Exploração* apresenta comparando a receita liquida por trem quilometro nos anos de 1927 a 1930, demonstra que de ano para

ano os numeros diminuem em qualquer companhia, duma forma a causar apreensões ás respectivas administrações...

Em resumo, o relatorio, esbulhado de muito papel que só interessa á propria Direcção Geral, contem valiosissimos elementos para o estudo do passado, presente e possivelmente do futuro dos caminhos de ferro.

Por todos os lados demonstra que da D. G. C. F. fazem parte ilustres e sabedores engenheiros, honra de Portugal, e não menos ilustres burocratas para as minudencias do costume...

Mas tudo e todos tem a sua aplicação.

O QUE TODOS DEVEM SABER

IMPOSTO DO SÊLO

Por ser muito importante inserimos a seguir as alineas do art. 141. da nova lei, que a todos interessa

«Esta taxa é devida pela pessoa ou entidade que cobrar o preço da transacção ou do serviço prestado, sendo obrigatoria a passagem do respectivo recibo em relação a todas as transacções ou prestações de serviço que se efectuarem, de importancia superior a 200$00.

«Tratando-se de importancias inferiores, o recibo será obrigatoriamente passado nos seguintes casos:

«*a*) Quando seja exigido pela pessoa que efectuar o pagamento;

«*b*) Quando a transacção ou prestação de serviço não seja satisfeita de pronto».

«Consideram-se tambem recibos para a incidencia desta taxa as declarações de «vendas a dinheiro, vendas sem lançamento, liquidado, vendido, pago, lancado a credito, nota» ou «aviso de credito» ou quaisquer outras equivalentes apostas em contas, facturas, titulos ou obrigações de dividas.

«Os recibos inferiores a 10$00 são isentos».

UM DECRETO DE AMNISTIA PELA PASTA DA GUERRA

Pela pasta da Guerra foi publicado no «Diário do Govêrno», o seguinte decreto de amnistia:

«Passando no dia 26 do corrente, o aniversário da tentativa sediciosa que visava a prejudicar a marcha regular do ressurgimento da Pátria, iniciado sob os auspicios do movimento nacional de 28 de Maio de 1926, a qual foi, prontamente, sufocada com o patriotico concurso das forças dos Exercitos de Terra e Mar, e desejando o Govêrno da República, comemorando aquela data, relevar algumas infracções de disciplina, cometidas por aqueles que, com o seu espirito patriotico e disciplinado, concorreram para a sufocação rapida da tentativa sediciosa referida, bem como para a repressão dos movimentos revolucionários que tiveram eclosão nos arquipelagos da Madeira, Acores, e em algumas provincias do nosso império colonial, no ano de 1931:

Usando da faculdade que me confere o n.º 2 do artigo 2.º do decreto n.º 12.740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15.331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos ministros de todas ás repartições: Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º—São amnistiadas as infracções de disciplina e seus efeitos, que hajam sido cometidas até á data deste decreto, pelos oficiais e praças de pré dos exercitos de Terra e Mar, que tomaram parte na repressão da tentativa sediciosa que teve o seu inicio em Lisboa no dia 26 de Agosto de 1931 e dos movimentos igualmente sediciosos que, no mesmo ano de 1931, tiveram lugar nos arquipelagos de Madrid, Acores e em algumas colonias do nosso império colonial.

Art. 2.º—São exceptuadas da aplicação da amnistia referida, no artigo antecedente, as infracções disciplinares previstas nos numeros 13, 14, 16, 20, 24, 27, 28, 39 e 40 do actual Regulamento de Disciplina Militar, as equivalentes dos regulamentos anteriores e as penas de multa por falta ás revistas de inspecção.

Art. 3.º—A aplicação da amnistia por infracção de disciplina deve ser feita «ex-oficio» pelos comandantes, directores e chefes de unidades e estabelecimentos onde estiverem arquivadas as folhas de matricula dos individuos abrangidos pela amnistia.

Art. 4.º—Fica revogada a legislação em contrário.

LINHAS ESTRANGEIRAS

POLONIA Segundo o «Kurje Codzienny», a Companhia Caminhos de Ferro Franco-Poloneza obteve 200 milhões de francos por conta da segunda emissão de titulos. A construção da linha Silesia-Gdynia vai ser acelerada e nela trabalham 8 mil empregados.

EST.os UNIDOS As emprezas ferroviarias começam a empregar vagões com caixa cilindrica ou em forma de deposito para o transporte de mercadorias em pó. A carga e a descarga efectua-se mecanicamente por meio de aspiração, trabalho que é feito rapidamente.

BRASIL Para impedir o trafego de comboios nas linhas da Central do Brasil, os revoltosos de São Paulo dinamitaram a ponte do Alto, sobre o rio Parahyba.

Esta ponte fica justamente na divisa dos Estados do Rio de Janeiro e S. Paulo e está situada no quilómetro 219,335, entre a estação de Engenheiro Passos e o posto telegráfico Engenheiro Bianor.

—Foi aprovada a revisão feita no orçamento, pelo decreto de 21 de Junho de 1929, relativo á construção de um triangulo de reversão e aumento de linhas, na estação de Ijuhy, ramal de Cruz Alta a Santo Angelo, da rêde do Rio Grande do Sul.

ARGENTINA O govêrno argentino determinou que os vencimentos do pessoal ferroviário reformado, não sejam pagos fóra do território nacional. Esta medida vem afectar muitos empregados ingleses que ao aposentar-se vão residir para Inglaterra.

LINHAS PORTUGUESAS

Caminhos de Ferro do Estado Em comprimento do acordão do tribunal arbitral, de 5 de Julho findo, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses entregou nos cofres do Tesouro a importancia de 2.284.690$79, quantia esta correspondente a uma prestação do pagamento de materiais de consumo corrente que aquela Companhia recebeu quando do arrendamento das linhas do Estado.

QUESTÕES ECONÓMICAS

A DESORDENADA E DESIGUAL ACTUALIZAÇÃO DE VALORES COMO CAUSA EFICIENTE DO DESIQUILIBRIO ECONOMICO E FINANCEIRO

Pelo Eng.º Agronomo FRANCISCO PALMA DE VILHENA

SEM que se imponha a toda a gente, as precisas e necessarias investigações acerca das causas, pelo menos as mais dominantes, que alteraram profundamente a economia nacional; sem que haja a exigencia de profundas e demoradas lucubrações de espiríto, sobre tão momentoso e interessante assunto, a todas se ostenta, para todos é bem visivel, essa desorganisada distribuição de riqueza, essa conquista imoderada de valores para *o salve-se quem puder*, que consigo transportam o estonteamento geral, como prodomo preparatorio quando das grandes e sempre desgraçadas catastrofes que, por vezes, afectam as sociedades.

Perante a mais ilusorias e fantasticas prespectivas d'uma riqueza ficticia, tão largamente exibida entre nós por um papel apenas representativo de valores variados, que não é rigorosamente *moeda papel* nem *papel moeda*, vamos nós caminhando atravez do tempo e do espaço, numa marcha de desconhecido destino, sem sabermos, portanto definirmos para onde e para quê.

*

Não é preciso vêr muito, nem pensar bastante, para ter a sensação material e palpavel desse prurido de actualização que se tem manifestado em todos que vendem; em todos que teem valores efectivos para troca contra o papel representativo desses montes de escudos virtuais que, mesmo assim, infundem em todos os espiritos a noção duma tão valiosa como incerta riqueza.

E' principio fundamental em economia politica, que a quantidade de moeda em circulação, deverá ser proporcionada á movimentação de valores e, portanto, na razão directa de maior abundancia destes, quer para o comercio interno, quer para a sua exportação para outros paizes.

Essa proporcionalidade, porem, carece de uma ação reguladora do Estado, compreendida e estabelecida com o preciso conhecimento da situação economica, na qual se defina e precise todo o movimento da riqueza criada e daquela que sucessivamente se vá produzindo e desenvolvendo.

E' evidente, que a fixação do valor venal de cada producto obtido, intimamente relacionado está com o quantitativo da moeda existente, cabendo portanto, a cada objecto em transação, um determinado numero de *unidades moeda*. Cresce a producção, sem aumentar a moeda, menor numero de unidades caberá a cada objecto vendido. Cresce a moeda, sem aumento de producção, será, pelo contrario, mais subindo o numero dessas unidades que servirão para a troca dos generos ou artigos produzidos.

E assim se realiza a retribuição do trabalho, na dependencia do seu aumento ou diminuição, em relação com a quantidade de moeda em existencia. Esta é a inalteravel consequencia das mais basilares leis economicas, em que a lei geral da oferta e da procura teem uma ação e efeitos precisos e dominantes.

Esta tendencia, absolutamente natural, da distribuição de *valores moeda*, em que a actualização superintende para o justo e necessario equilibrio na repartição da riqueza em que eles são referidos, mostra-se, evidencia-se, duma forma tão frisante, em todo esse decorrer agitado da vida economica nacional, desde que circunstancias diversas arrastaram os governos para a necessidade de sucessivos aumentos da nossa circulação fiduciaria.

Actualizaram-se os salarios na sua grande maioria; actualizaram-se os preços das produções agricolas, das producções industriais e de todos os artigos necessários á existencia e a todos os meios de conforto e comodidade humana; actualizaram-se os proventos em todas as profissões livres, como a dos advogados, medicos, padres, engenheiros etc. Não se realiza, porem, essa actualização em todas as retribuiçõea, em todos os valores trocados, exagerando-se antes desmedidamente nalguns, onde leis repressivas especiais, poderiam fazer já sentir os seus beneficios, uteis e morais efeitos.

Daí o desiquilibrio, cada vez mais acentuado na vida economica e financeira do Paiz. Não actualisou o Estado ainda, as suas receitas, provenientes dum imposto honestamente distribuido; mas sem um cadastro perfeito de toda a propriedade e de toda a industria exercida, não o poderá fazer. Não actualisados foram tambem alguns dos seus precisos e indispensaveis encargos, taes como os juros da divida publica, pensões vitalicias, vencimentos da maior parte do funcionalismo publico, etc. E, como para que o Estado possa, com auctoridade, actualisar o que recebe, tenha de actualisar o que paga, será este que falta proceder á actualisação já verificada por todos que produzem, por todos que trabalham, por todos que comerceiam.

E, como maiores martires e victimas, aparecem todos aqueles que, tendo colocado os seus capitaes, em natureza, recebendo o juro da lei, *ou fora da lei*, adormeceram com o valor de 1000 e acordaram tendo apenas o valor de 100!

Não carece, pois, demonstrar-se que ninguem encontraria maiores dificuldades na vida, do que aquelas que tinha antes da guerra, quando os seus rendimentos, de qualquer proveniencia, fossem actualisados. na proporção do custo actual da vida, em média de 1 para 20.

E como tão errados são os calculos aritmeticos que por aí correm, confundindo o valor do antigo conto de réis, ou mil escudos, em 1919 por exemplo, com o que esse conto tem na actualidade!

Mas se circunstancias imperiosas, de vária ordem conduziram o nosso Paiz para a situação actual, seja, pois, o Estado que complete a obra dessa actualisação, unica entidade que falta cumpril-a para que manifestada seja a aproximação do nosso equilibrio economico.

É assim e com o necessario e simultaneo impulso dado a todas as actividades productivas, que poderemos caminhar para a situação bem ambicionada, de começar essa já falada deflação da moeda papel, restringindo-a então á sua justa proporcionalidade com a circulação de valores.

PORTUGAL E ESPANHA

MADRID, 26. — O Ministerio dos Negocios Estrangeiros forneceu á Imprensa a seguinte nota oficiosa:

«Os govêrnos de Espanha e de Portugal, com o fim de se evitarem os prejuizos que podia ocasionar a alteração das disposições referentes, aos passaportes, entre ambos os países, resolveram prolongar até o fim do proximo mês de Setembro o regime que tem vigorado até agora, para a passagem, na fronteira hispano-portuguesa, dos cidadãos de ambos os paises.

Pouco antes, o embaixador de Portugal conferenciara com o sr. Luiz Zulueta, ministro dos Negocios Estrangeiros sobre o assunto.»

CAMBIOS

CHEQUE SOBRE	Compra	Venda
Londres	109$80	110$20
Paris	1$24.2	1$24,7
Madrid	2$54.8	2$55,7
Nova Iorque	31$70	31$81.5
Zurich	6$15 8	6$18
Roma	1$62,5	1$63,1
Bruxelas	4$10,2	4$41,8
Amsterdão	12$76	12$80,6
Berlim	7$54,3	7$57,1
Praga	$93,6	$93,9
Rio de Janeiro	2$43	2$43,9
Libra Ouro	151$70	—

REVISTA INSULAR E DE TURISMO

Está publicado mais um numero da «Revista Insular e de Turismo» numero comemorativo ao V Centenário do Descobrimento dos Açores.

Contem este numero 48 páginas de escolhida colaboração dos srs. general Francisco Soares de Lacerda Machado, dr. Manuel V. de Armelim Junior, capitão Rodrigo Alvares Pereira, dr. Armando da Cunha Narciso, António Ferreira de Serpa e Carlos d'Ornelas.

Insere tambem mais de cem gravuras de açoreanos ilustres e paisagens das nossas ilhas, além de uma interessante reportagem sobre a vida do falecido ex-rei de Portugal sr. D. Manuel com bastantes gravuras.

Publica a «Revista Insular e de Turismo» uma desenvolvida comunicação aos seus assinantes, anunciantes e amigos dizendo que com o próximo numero 48 terminará a sua publicação.

A propósito do nosso falecido director Mendonça e Costa diz a referida Revista palavras de justiça que bem merecidas achamos áquele exemplo de trabalho e de dedicação.

Dr. Augusto d'Esaguy
CLÍNICA MÉDICA
Assistente livre da Cadeira de Sifiligrafia
da Faculdade de Medicina de Lisboa
DOENÇAS DA PELE E SÍFILIS
CONSULTÓRIO: Rua do Mundo, 84-2.º
Consultas das 14 ás 17 horas
RESIDENCIA: Av. da Republica, 33-r/c.
TELEFONE: 21483 LISBOA TELEFONE: NORTE 1940
Preços de Policlinica a todos os assinantes desta revista

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Setembro de 1892)

Exigencias fiscaes

Tem-se discutido muito na imprensa, nos ultimos dias, o inconveniente dos rigores alfandegarios exercido pela guarda fiscal com os passageiros entrados do estrangeiro no nosso paiz.

Na actual epocha em que a entrada de banhistas hespanhoes é um elemento de prosperidade para a maior parte das nossas praias e estações d'aguas, tudo que concorra para prejudicar essa corrente deve considerar-se um attaque á prosperidade do nosso paiz.

Attrahir ao nosso paiz o maior numero de estrangeiros tem sido sempre o empenho de todas as nossas linhas ferreas, traduzido, já em variedade de serviços combinados de bilhetes directos, de ida e volta, circulatorios, temporada de banhos, etc.; já por meio de importantes reducções, como nos serviços de banhos em que estas attingem 70 por cento, já, no que se refere aos passageiros mais do centro da Europa, estabelecendo o comboio *Sud-express* que annualmente custa uma respeitavel verba, e o expresso do Porto a Medina, em combinação com aquelle, em que tambem as linhas do Douro e Salamanca dispendem importante quantia.

Para conseguir que o nosso paiz seja o caes da Europa nas relações d'esta com a America, grandes teem sido os sacrificios que temos supportado, e graças a elles, á perseverança de todos que pódem influir para a resolução d'este problema, as nossas prais, no verão e outomno, os nossos portos na primavera e inverno vão sendo preferidos; aquellas, pelos nossos visinhos hespanhoes; estes, pelos passageiros que embarcam para alem-mar.

Pois tudo isto, toda esta somma enorme de sacrificios, de tentativas abortadas, de corajosas investidas, de lisongeiras victorias alcançadas, ficam quasi anniquladas, são, pelo menos, prejudicadas em grande parte pela desagradavel impressão que o passageiro recebe ao ter que sujeitar-se ás rigorosas buscas que, na sua passagem, são feitas a quantos volumes, ainda os mais pequenos e insignificantes, constituem a sua bagagem, sem exceptuar os seus proprios fatos.

Quem estas linhas escreve atravessou differentes fronteiras europeas levando na bagagem, primeiramente uma caixa de charutos portuguezes que o acompanharam em parte da digressão; depois, da Suissa em deante, aquelle fornecimento extincto, foi substituido por um cento de charutos suissos.

Em nenhuma das fronteiras lhe foi feita a menor observação, visto que se via claramente que aquelle abastecimento era para uso pessoal do seu portador.

Nas fronteiras suissas e nas italianas faz-se mais: pergunta-se ao viajante se traz alguma coisa para manifestar aos direitos, e a todos os que respondem negativamente dá-se livre pratica, com todas as attenções.

Compare-se este processo com a revolta que dentro de qualquer malla praticam as mãos só ultimamente enluvadas (e nem sempre) de qualquer guarda portuguez, revolta em que, repetidas vezes o temos visto, não escapam de ser amarrotados os vestidos das senhoras, abertos os menores estojos, etc., e dir-nos-hão porquê muitos viajantes á primeira vez que aqui veem nos chamam selvagens, e á segunda em que poderiam vir, fogem do nosso paiz horrorisados.

Tanto é o empenho que as nossas vias ferreas teem feito em que os banhistas hespanhoes gozem de todas as facilidades no nosso paiz, que ainda no serviço d'este anno, tendo-se reconhecido que o trajecto por Alfarellos para os que se dirigem ás Caldas e á Nazareth era incommodo, por obrigar a uma espera, em Alfarellos, de algumas horas, foi esse itinerario

---

CONTOS AMARGOS DA GUERRA

Por CARLOS D'ORNELAS

(Continuação)

atirados por nós e pelos nossos inimigos, o destemido soldado e valente guerreiro, aproveitando os seus ultimos e já fracos momentos, desenhava ainda no seu espirito aquele seu lar socegado a que ele fôra arrancado para se bater pelos interesses de outros; aqueles momentos felizes que na maioria das vezes consistia em mourejar o pão de cada dia para sustentar os seus; aquele Domingo de Páscoa em que o amargurado jantar de lágrimas anunciava a destruição de um lar feliz e por fim aquela capelinha d'aldeia chamando os fieis á missa das 5 da manhã, onde António se fazia conduzir aos domingos com o costumado fato domingueiro, espreitando os gestos do prégador que de bons conselhos fez leais soldados cheios de nobreza e valentia.

As dôres resultantes dos ferimentos faziam com que António cada vez mais se curvasse e a falta de sangue cada vez mais se fazia sentir, enfraquecendo aqueles pulsos valentes.

Num repente vê-se que António, o 166, tinha os olhos fitos numa fotografia que era do filhito, e sem forças para chorar se revolvia naquele terreno, que não sendo o seu, era o terreno da morte, daquela morte que tanto se espreguiçou contando minutos sem fim. e arrancando aquele desgraçado pedaços de alma portuguesa como pedaços de carne nos arrancavam aqueles malditos arames farpados e pedaços de ferro envenenado. Assim ele que já não pertencia á sua terra, á sua mulher, ao seu querido filho e a nós, aos portugueses, rolou para sempre, manchado de sangue, daquele sangue generoso dos homens que sabem vencer nos seus actos de heroismo, mas que não podem vencer a dôr cruel pelo amor dos seus, dôr que sempre nos acompanha á sepultura.

E enquanto na sua aldeia de casinhas tão brancas como a neve, um dia lindo de sol creador se anunciava com alegria, uma alma se entregava a Deus longe da Pátria querida, conscia do dever cumprido, mas maldizendo cheia de saudades a sorte que lhe desfazia o lar e deixava um filho sem pai.

FIM DO CONTO

VESTIRAM-ME DE COTIM

transferido para Lisboa, sem que, embora o percurso fôsse maior, se augmentasse por isso o preço dos bilhetes.

Pois essa facilidade que foi dada com o fim de contentar os banhistas visinhos, ainda mais os desconten:ou, porque das Caldas acabamos de receber queixas violentas de uma familia que de Badajoz chegou a Lisboa ás 6 horas da manhã e devia seguir ás 7, a qual não teve tempo para descançar nem para tomar uma chavena de café, porque a hora de paragem na estação foi toda invertida em exame minucioso das suas bagagens, dando-se a agravante de que já em Elvas esse exame havia sido feito.

Um cavalheiro d'essa familia pergunta-nos como se explica que depois de um rigoroso exame *em territorio portuguez*, se não tenha posto nas mallas um signal de que esse exame fôra feito, para as livrar de nova revista, ou se acaso já é crime para os estrangeiros comprar qualquer cousa dentro de Portugal e trazel-a na malla até Lisboa.

Responder-lhe-hemos ao segundo ponto que nem é crime nem é possivel porque nas nossas estações, que o nosso interlocutor passou de noite, nada mais se vende do que agua e algum fructo ou detestavel bolo, e emquanto ao primeiro ponto não encontrámos explicação senão o gosto terrivel, sceptico que as instituições portuguezas tem regularmente de se tornar insupportaveis.

Vamos assim, que vamos bem; a estatistica da entrada de viajantes estrangeiros irá diminuindo e não faltará quem attribua este facto a causas differentes sem se lembrar que estão ali n'aquelles guardas mal encarados, sedentos de ver delinquentes nos passageiros mais innocentes que teem o arrojo de trazer 50 grammas de tabaco *escondido na algibeira*, os phantasmas atterradores que afugentam os nossos visitantes.

Congresso dos caminhos de ferro

Segundo noticias de S. Petersburgo, foi inaugurado no dia 20 o Congresso dos caminhos de ferro, proferindo o discurso inaugural o ministro das estradas e correios, fazendo referencias muito amaveis á França. O delegado francez fez depois um enthusiastico elogio dos administradores e engenheiros russos, levantando vivas ao imperador.

O Congresso elegeu seu presidente o general russo Petroff.

O ministro dos correios offereceu n'essa noite uma *soirée* aos congressistas, em numero superior a 200 estrangeiros, achando-se só dois portuguezes, os srs. Guerreiro e E. da Silva.

A secção russa da Commissão Internacional do Congresso, dos caminhos de ferro de S. Petersburgo começou a publicação de um boletim das suas sessões, com o fim de dar aos delegados as informações necessarias sobre o andamento dos trabalhos e destinado a servir de supplemento quotidiano ao jornal «*Géléznodorynoé Délo*», orgão da secção de caminhos de ferro da Sociedade Imperial Technica da Russia.

O programma do boletim é o seguinte:

1) Informação summaria dos assumptos e debates das sessões.

2) Programma dos assumptos a examinar e das excursões a fazer.

3) Nota das excursões realisadas.

4) Differentes informações uteis aos delegados.

A falta de espaço obriga-nos a adiar para o proximo numero a publicação do resultado das sessões já realisadas.

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

A CIDADE DE «PAULONA»

AINDA está, certamente, na memoria de todos os portugueses a balburdia incomparavel que foi a mobilisação de Tancos — a cidade de *Paulona*, por algums humoristicamente chamada.

E o caso é que ficou gravada nos *anais da historia da mobilisação* a malfadada *cidade*, a maior parte da qual constituida de barracas de lôna, esqueletadas de paus, que custaram bom dinheiro ao Estado...

Naquela enorme extensão de terreno não faltou, repito, o pau e lona, que originou o chamarem-aos vastos campos de Tancos a *Cidade de Paulona*.

Ora, esta cidade, tem uma historia muito cumprida e seria necessario remexer muitos papeis, compulsar muitos livros e interrogar centenas de pessoas para, no final se chegar á conclusão de que tudo aquilo .. foi não há duvida, um grande negocio!

Homens, mulheres, creanças, policias fardados e á paisana, *chauffeurs*, carroceiros e militares, com ou sem graduação, todos se *governaram*, nas boas graças, á sombra daquela *pepineira* ridicula, mesmo indecente.

Um pouco de historia, porem.

Era, então ministro da Guerra o sr. Norton de Matos, hoje general do nosso exercito.

Estou a ve-lo a cavalo, no final daquelas *estrondantes* manobras, ladeando o dr. Afonso Costa, a passar revista ás tropas, em exercicio.

Foi o general e o seu governo que arranjou aquela magnifica *passagem de verão* para estafar os pobres *cassanhos*, que tinham as rações aumentadas, com uma boa percentagem de poeira.

Ainda me recordo, quando fui apresentar-me aos Serviços Administrativos do Quartel General, para onde havia sido requisitado como amanuense, de toda aquela desmantelada feira...

Fugi daquelas barracas doentias e aluguei, a preços modicos, um quarto num pequeno e antigo casebre, proximo do Q. G., e cujo proprietario se distraía a ver o movimento constante daqueles exagerados exercicios, os quais não serviram, sequer de honra e de proveito para os portugueses e nem dos aliados ingleses!

Foi em Tancos que as nossas tropas começaram a aprender a passar necessidades, dentre elas a fome, que é das peores.

Se bem me lembro, depois de certo oficial superior (S. M.) ter mandado abonar a determinada unidade de infanteria, uma grande porção de latas de sardinha inutilizadas, (1) as respectivas praças tentaram, e com razão, um levantamento de rancho.

---

(1) As latas de conserva conheciam-se, quando estavam estragadas, pelo levantamento da tampa de folha da parte superior, que dava a impressão de estar a lata assoprada.

(Continua)

ECOS & COMENTARIOS

Por SABEL

ALTO!...

A proposito de um artigo que publiquei o mez passado na «Gazeta», alguns jornais transcreveram alguns periodos do mesmo artigo, claro os que mais lhes interessaram para poderem fazer a sua politica.

Depois dessas publicações apareceram noutros uns «ecos e comentarios» e uns «diz-se» ou «consta» que muito deixaram a desejar por que inclusivamente desceram ao ataque pessoal, não ao auctor do artigo mas ás pessoas que aqui trabalham e pelos quais eu e nós temos uma grande admiração.

Que nos ataquem politicamente com bases seguras, vá, agora que desçam ao ataque pessoal e se metam com a vida particular de cada um, isto é que já deixa de ser boa politica e passa a ser outra coisa que me abstenho de classificar.

O que vai em nossa casa é conosco e não com os das redacções ou administrações dos jornais.

Se quizessemos atacar tinhamos muito por onde, mas a nossa vida não nos permite faze-lo e a nossa maneira de pensar é completamente diversa.

Quando tomei pulso livre nesta redacção entendi, de acordo com os que aqui trabalham que a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» não podia ser uma revista unica e simplesmentente para falar dos caminhos de ferro, mas sim para desenvolvimento dos assuntos mais importantes, tanto económicos e financeiros, como o do turismo no nosso país e fomenta-lo, tratar tambem do desenvolvimento de varias industrias, mas tudo dentro da boa ordem e disciplina, demonstrando desassombradamente e não encapotadamente a opinião, parase poder fazer vêr a quem nos lê, que se exprime com criterio e não com manha.

Por este motivo nós nunca vamos vasculhar as gavetas da comoda, procurando papeis velhos e roupa velha como quem procura um testamento para depois, com base ou sem ela atacarmos as pessoas em todos os pontos que nos apetece.

Portanto que certa imprensa fizesse os comentarios que mais lhe convinha ao artigo publicado, está certo, agora que outros se aproveitassem da ocasião para levantar a cabeça e sacudir a mobilia é que não está certo.

E' muito mais conveniente fazerem alto...

O AUTOMOBILISMO DA MORTE

ASSINADO pelas iniciaes B. C. publica o nosso brilhante colega «O Comercio do Porto» um interessante artigo que suponho ser da autoria do seu ilustre director sr. Bento Carqueja, do qual transcrevo alguns interessantes e curiosos trechos.

Falando do automobilismo diz:

«São numerosos os automoveis particulares e os de praça; numerosos são também os automoveis para transportes colectivos, irradiando de muitos pontos do país para os centros mais populosos.

Este acentuado desenvolvimento do automobilismo cria novos elementos de riqueza, é certo; mas reclama também que se adoptem providencias, a fim de que o automobilismo seja um elemento util e para que se suprimam, o mais possível, as consequencias nefastas que ele possa trazer consigo.

«Queremos referir-nos, principalmente, ás providencias reclamadas pelos excessos cometidos na prática do automobilismo, nessas estradas e nessas ruas, dando origem a sucessivos desastres, alguns deles fateis.

Neste, como em outros problemas da vida social, é indispensável vêr ao longe e adoptar, desde já, providencias para não haver necessidade de, mais tarde, lançar mão de recursos extremos.»

Já nesta Revista temos chamado a atenção para que as entidades competentes adotem medidas energicas para pôr termo a este descalabro, com que os «chauffeurs» andam derrubando em media um candieiro por cada duas horas e derrubando também as pessoas que eles com grande facilidade atiram para os hospitaes e muitas vezes para a morgue.

Também, parte dos desastres que sucedem com camionetes de passageiros são motivados por muitos condutores de automoveis com carta de autos ligeiros, andarem a guiar autos pesados, sem terem o devido averbamento.

Há tempos o Conselho Superior de Viação fez expedir uma circular em que avisava que todos os individuos que não estivessem em condições de guiar carros pesados, ou sejam carros para transporte de passageiros, seriam presos e entregues em juizo.

E, não ha maneira de, mesmo com cautela se andar pelas ruas sem correr o perigo de se ver atropelado por qualquer viatura automobilista.

Ideal deve ser aquela cidade de Radburn em que o seu governo do Estado de New Jersey, votou a soma de cincoenta milhões de dolares para a sua construção, onde os habitantes não poderão ser esmagados pelos automoveis. Todos os edificios desta cidade ideal terão as fachadas sobre as ruas interditas á circulação daqueles veículos. Esta circulação só será permitida nas grandes artérias que cortarão a cidade em todos os sentidos. Os peões poderão transitar, nestas ultimas vias, em passeio abaixo do nivel delas.

No relatorio do governador de New Jersey lê-se que «a America não pode continuar a dar ao mundo o exemplo tragico de *assassinar*, anualmente, com os seus 20 milhões de automoveis, mais de 30:000 pessoas».

PREPARANDO A PAZ

DIZEM os jornaes de Roma que dois oficiaes italianos da arma de artilharia, Deluce e Guerra, inventaram um canhão silencioso e sem fumo, que foi recentemente examinado por uma comissão de tecnicos italianos, nas proximidades de Napoles.

O jornal *Mattino* publica pormenores das experiencias, dizendo que se trata duma peça de campanha de 75 milimetros, que fez varios tiros, quasi se não notando o fumo e mal se ouvindo o som.

Os tecnicos que assistiram ás experiencias ficaram fortemente impressionados e expontaneamente romperam com gritos de «Viva a Italia!»

Experiencias semelhantes, com o mesmo bom êxito, se fizeram com peças de grosso calibre.

Como se vê, a Italia faz o mesmo que as outras Nações, que é, *copiar*.

O RECORD

FALECEU em Londres, recentemente um dos 42 filhos de Madame René Beyer. Toda a gente se convencerá que realmente esta senhora é mãe de tantos filhos mas quiz o respeitavel marido fazer uma linda figura que lhe rendeu dez mezes de prisão a que foi condenado por um tribunal de Paris. E' que o sujeito, sapateiro de seu oficio, era um habil falsario para fazer acreditar na hipotetica existencia de quarenta e um desses filhos, porque só um deles é verdadeiro, no intuito de

receber dos Seguros Sociais subsidios de parto e maternidade.

Para isso tinha roubado daquela repartição do Estado os impressos e os selos necessarios. E recebeu tudo com a maior das facilidades, conforme declarou no tribunal.

O pior é que jogou toda a pequenina fortuna assim obtida e perdeu-a até ao ultimo soldo.

Como era a estreia do juiz no tribunal que o julgou, apanhou apenas oito dias de cadeia por cada filho imaginario.

O «record» afinal não pode ser para o falsario pai que de nada lhe valeu a façanha.

Talvez tivesse inveja do presidente da Alemanha que é padrinho de 3.000 crianças. Tinha, antes de assumir aquelas funções 500 afilhados e mal passou a presidente arranjou 3.000 afilhados e em geral é convidado cinco vezes por dia para padrinho.

Certamente Hindemburgo não conhece os afilhados e muito menos os compadres e comadres.

Este é que é um «record».

COMO SE VENDEM CONDECORAÇÕES

UM antigo oficial russo apresentou-se em Paris, a vender as suas condecorações que ganhara anteriormente, para poder comer umas miseras sopas.

Se a imprensa soubesse não faltariam comentarios, uns a favor outros contra.

E' para admirar que esse oficial só agora se tenha desfeito das suas condecorações, o que demonstra que passsou muita necessidade e que só agora, que a fome mais aperta é que se desfaz daquilo que ele tanto adorava e que de nada vale para os homens que o expulsaram.

Já em tempos as autoridades suecas proíbiram terminantemente o comercio de condecorações, em virtude do acto que eles consideravam escandaloso, cometido pelo principe alemão Carlos Eduardo de Saxe Coburgo e Gotha.

O principe, tendo perdido após a queda do imperio germanico, os seus dominios, encontrava-se naquela altura em graves dificuldades financeiras, pelo que resolveu vender as condecorações que lhe haviam sido dadas outrora. Mas o negocio era mais dificil do que o principe julgava. Recentemente, porém, ele soube que a «Cruz Ernestiniana» era muito procurada por um colecionador sueco, que oferecia por ela a importante soma de 3.500 coroas. Apressou-se o principe a vender essa condecoração, mas com tarta infelicidade o fez que, dias depois o particular que havia adquirido a «Cruz Ernestiniana» era dado por interdito, antes mesmo de pagar a soma estipulada.

O principe apelou, então, para a familia do colecionador, mas esta não só se negou a pagar a condecoração, como apresentou uma queixa á justiça sueca contra o principe que nada sofreu.

A necessidade a tudo obriga.

OS «ELECTRICOS» E O CORREIO

O ano passado o nosso colega «Diario de Lisboa» lançou a ideia interessante de, a exemplo do que se faz no estrangeiro e se não estou em erro no Porto, fazer dos «electricos» um precioso agente complementar do serviço dos correios.

«A Comissão Administrativa do Municipio concorda inteiramente com este jornal. Seria o que propugnamos uma medida de grande beneficio para os municipes e, em particular, para o pequeno comércio instalado em bairros extremos, cuja modestia de recursos em regra lhe impede a utilização do telefone, havendo também, casos em que este é insuficiente.

«A Companhia Carris nada sofrerá com este melhoramento. E embora se trate de um serviço que não lhe aumentará os proventos, por esse mesmo desinteresse se imporá á consideração geral. Não é de admitir sequer, o receio de retardamentos na aplicação do seu horario. Em Madrid, o lançamento de uma carta faz-se em qualquer paragem, aproveitando o curto espaço de tempo que a entrada e saída de passageiros necessariamente absorve.»

Ouviram mais alguem falar no assunto?

E' o ouviste. E nós sabemos bem porquê!

NOVAS DA RUSSIA

NO ideal paiz sovietico a pena de morte é a coisa mais banal que aparece porque pela mais insignificante coisa é ella aplicada, dizem eles como remédio salutar para acabar o mal pela raiz.

As autoridades sovieticas ameaçam punir com a pena de morte os roubos de trigo, justificando a sua acção draconiana com a asserção de que o «roubo de trigo» constitui um crime contra-revolucionário e como tal deve ser punido.

As rigorosas medidas adotadas são atribuidas ao facto de que, em numerosas regiões, os camponezes não forneceram ao Estado as quantidades de trigo requisitadas, escondendo parte das colheitas e trabalhando nos campos muitas vezes durante a noite afim de escaparem á fiscalisação.

Foram mandadas para varias regiões «brigadas de colheitas», encarregadas de dirigir os trabalhos das colheitas de trigo.

* * *

Um telegrama de Riga para a Agencia Offinor diz que o Comité Central da III Internacional (Cik), de Moscovo, inaugurou agora oficialmente uma «Escola de estrategia revolucionaria».

O seu fim é o de preparar instrutores para a guerra civil nos Estados burgueses.

O director da Escola é o celebre Bela Khun, o ex-ditador comunista da Hungria, e professores principais, o chefe comunista alemão Max Hölz e o comunista polaco Lensky.

A inscrição na nova escola é permitida a todos os jovens comunistas que já estejam habilitados com o curso de policia secreta da G. P. U.

* * *

Foram condenadas à morte cinco pessoas, acusadas de fazerem negocios com propriedades socializadas. Eleva-se, assim, a catorze o número de condenações à pena última, pela mesma causa.

Tambem foram condenados onze camponeses, a dez anos de prisão e confiscação de todos os bens, por terem feito um um juramento colectivo pelo qual se comprometiam a não entregar os seus cavalos, mesmo que o serviço local os requisitasse.

* * *

Tem-se feito sentir ultimamente em tôda a Russia a escassez de fósforos, devido ao facto de que a industria russa de fósforos apenas atingiu 60 % da produção prevista.

A qualidade dos fósforos tem tambem dado logar a muitas queixas, visto 30 a 40 % dos fósforos à venda serem impróprios para o consumo.

* * *

Transcrevemos dum artigo da «Krasnaia Gazett», de Moscovo, sobre o salário operário:

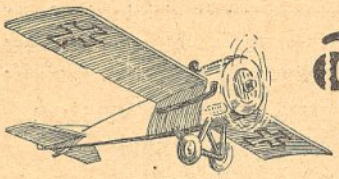
«O Estado arrecada, para o cofre comunista, actualmente, 30 por cento do salário dos operários.

A paga é suficiente, mesmo apezar desta dedução, embora não seja o que é justo.

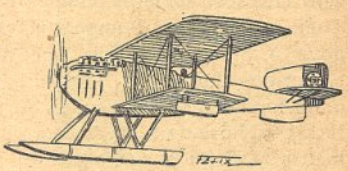
Mas o único meio para o operário poder ganhar mais e elevar o dia de trabalho de 7 horas como é agora, para 9 ou 12 horas. O operário não pode ganhar muito, trabalhando pouco e desservindo assim os mais altos interesses da União Sovietica.»

Que belos exemplos para os bolchevistas que por ahi andam.

E se lh'es falassem em trabalhar 9 a 12 horas?



aviação



SANTOS DUMONT

SENDO nosso intuito homenagear este distinto percursor da aviação moderna falecido há pouco, com a devida vénia transcrevemôs da nossa colega do Rio de Janeiro, *Brasil Ferro Carril,* a sua biografia:

Com a morte de Santos Dumont, o glorioso inventor que tanto elevou o nome da sua patria no estrangeiro, não é só o Brasil que está de luto, mas a aviação universal, o mundo inteiro, cujos continentes ele pôde aproximar graças ao seu genio fecundo.

A solução do problema da navegação aérea, que a ele se deve, marca o inicio da sua ascenção para a gloria do seu renome, do seu triunfo indiscutivel.

Foi em Paris, onde fez os seus estudos tecnicos, que o ilustre aeronauta realizou as principais experiencias. Dedicando-se desde tenra idade a varios generos de sport, cêdo o dominou a ideia de conquistar os ares e, concluidos os estudos que fez em S. Paulo, partiu para a França com o intuito de se dedicar a aviação. Instalado em Paris, mandou construir o primeiro balão, que se chamou «Brasil»; era de forma esferica, cubando 113 metros, podendo levar um lastro de 52 quilos, e tendo em baixo uma barquinha de vime. O «Brasil» subiu ao ar no dia 4 de Julho de 1898, no jardim da Aclimação.

O segundo balão denominado «A Musica» cubava 500 metros. Quando se dispunha a realizar novas ascenções nesta maquina, o Aèro Club abriu um concurso de balões para o estudo das correntes atmosfericas. Concorreram 12 balões, ficando vencedor o «A Musica», que subiu mais alto e mais tempo se demorou nos ares, onde manobrou durante 23 horas.

Sendo reconhecido que os balões de fórma esférica não podiam convir á aerostação moderna, mandou construir um outro, muito diferente; era um cilindro terminado por dois cones, de 25 metros de extensão e de 1,75^{ms} de raio. Cubava 600 metros. O leme era de lona e a helice 1,80 de comprimento. Afectava a forma de um charuto, ou melhor, de um fuso. A propriedade caracteristica deste balão era a de levar um outro interno que tinha por fim compensar a perda de gaz que ocorresse no balão externo. Esse balão tomou o nome de «Santos Dumont n.º 1», e subiu em 18 de Setembro de 1898, rasgando-se na partida por causa duma falsa manobra dos individuos que sustentavam as cordas. Concertadas as maquinas, realizou a sua ascenção no meio de centenas de pessoas que o aplaudiram freneticamente. Em 1899 apareceu o «Santos Dumont n.º 2», mais resistente que os anteriores. A helice tinha duas pás de 4 metros cada uma, feitas de aluminium e dando 180 voltas por minuto.

Como o dia marcado para a experiencia, 16 de Maio, não estivesse de feição, o aeronauta partiu para Nice, onde a atmosfera é mais suave, e ali realizou diferentes ascenções com exito, excepto a ultima, prejudicada com um tufão, que atirou a maquina para cima de umas arvores, despedaçando-a.

Mandou construir, então, o «Santos Dumont n.º 3», de 20 metros de comprimento e cubando 500 m. c. Tinha a fórma de um grosso charuto. A experiencia realizou-se em Paris, a 13 de Novembro de 1899.

No intuito de introduzir novos melhoramentos, mandou construir o «Santos Dumont n.º 4» (Agosto de 1900).

Foi por essa ocasião que o Sr. H. Deutsch. grande entusiasta do problema da navegação aérea, estabeleceu o premio de 100.000 francos para o balão que, partindo do parque do Club de Saint-Cloud, fizesse a volta da Torre Eiffel, regressando por linhas préviamente marcadas como a da ida a Saint-Cloud, no prazo maximo de 30 minutos, sendo esse percurso de 11 quilometros.

O ilustre aeronauta concorreu ao premio, não tendo competidores.

A ascenção realizou-se a 11 de Julho de 1901, gastando a maquina 25 minutos, isto é, menos 5 minutos do que os designados. Não satisfeito, porém, com o seu balão, mandou construir o «Santos Dumont n.º 5» com o qual tentou de novo ganhar o premio Deutsch. A experiencia (8 de Agosto de 1901), ia-lhe custando a vida. O balão, devido a um escapamento de gaz, foi de encontro a umas pedras ficando rasgado, e Santos Dumont suspenso á rêde que sustinha a barquinha, num 4.º andar do boule-

vard Delesert, onde os bombeiros o foram arrancar. Com o «Santos Dumont n.º 6», disputou de novo o premio Deutsch, que não lhe havia sido conferido ainda, por não se haverem observado umas formalidades quaisquer. A nova maquina, em forma deelipse de 32 m. de comprimento por 6 de diametro, realizou a sua ascenção definitiva na presença de numerosissimas pessoas, que o aclamaram com entusiasmo (1901); durante mais de uma hora manobrou com toda a facilidade, dando-se apenas, na descida, um leve incidente.

O prémio estava ganho na opinião de toda a gente; não o entendeu assim o juri, o que deu logar a largas e apaixonadas controversias na imprensa de Paris. Consultado o sr. Deutsch, foi ele de parecer que o premio devia de ser adjudicado ao notavel aeronauta.

Efectivamente, Santos Dumont recebeu os 100.000 francos, soma que ele distribuiu entre os pobres e pelos seus operarios. No Brasil, onde o patriotismo vibrou, como é natural, o Govêrno da Republica votou o premio de 100 contos para galardoar o esforço do já então notavel aeronauta, que tomara a peito resolver o grande, complicado e dificil problema da navegação aérea.

Santos Dumont nasceu no municipio de Santa Luzia do Rio das Velhas, no Estado de Minas Gerais, a 20 de Julho de 1873, e tinha, portanto 59 anos.

A NOVA ASCENSÃO DO PROFESSOR PICCARD Á ESTRATOSFERA

A ultima ascensão deste ilustre homem de ciencia foi novamente coroada de melhor exito. Se bem que não tenha ainda feito declarações de caracter cientifico, em conversas com jornalistas disse algumas coisas interessantes.

Conseguiu atingir a altura de 17.000 metros onde teve dificuldades em se manter, em vista do frio que no interior atingiu 15° negativos e no exterior 55° negativos.

Supunha que os aparelhos e o globo nada tivessem sofrido, pois que a descida fez se serenamente. Tal não aconteceu, posto as avarias sofridas sejam de pouca importancia.

Declarou tambem sentir-se feliz com os resultados obtidos da maxima importancia para a ciencia.

Interrogado por um jornalista confirmou que a intensidade dos raios cosmicos aumentava consideravelmente na estratosfera.

FIGURAS DO DIA

MANUEL RODRIGUES LEAL

Partiu no mez findo para Angola o jornalista distinto e nosso presado amigo Manuel Rodrigues Leal, figura de destaque e moço inteligente que, no jornal «A Epoca» e depois na «Voz» prestou merecidamente o seu valioso e dedicado concurso, conseguindo extraordinarias simpatias.

Rodrigues Leal trabalhou desde o seu primeiro número no «Diário da Manhã», onde a sua pena vibrante e luzidia marcou o logar de combate que ele sempre ocupou com desassombro, honestidade e valentia.

Jornalista moderno e poeta de grande cultura quiz ir mais além, afim de romper a sua carreira e aplicar melhor a sua actividade.

Nós só soubemos da sua partida dois dias depois, e bastante pena tivemos de não abraçar essa figura de Leal e bom camarada, d'aqueles que nunca fugiram, porque Manuel Rodrigues Leal não conhece esse maldito caminho.

Um abraço e boa viágem ao moço companheiro e amigo que nos deixa saudades.

EDUARDO USABIAGA Y LAGUNA

Eduardo Usablaga, antigo Ministro de Cuba em Praga, e actual Subsecretario de Estado, é das figuras mais notáveis da diplomacia cubana. Num momento dificil da vida politica daquele paiz, o General Gerardo Machado, escolheu para seu colaborador Eduardo Usabiaga, que toda a Europa Central admira e estima.

Eduardo Usabiaga não era um desconhecido quando os seus serviços foram solicitados pelo Ministério dos Negocios Estrangeiros. O paiz, toda a encantadora Ilha de Cuba, patria de herois e de poétas, conhecia Usabiaga, advogado cultissimo, e por todos considerado um dos maiores tecnicos de questões internacionais. A sua entrada para a Secretaria do Estado foi um triunfo para a obra nacionalista do Presidente Machado.

Benés, o grande ministro tcheco dos Négócios Estrangeiros, que a Sociedade das Nações escuta religiosamente, autor de uma notável e recente tése. defendida com brilhantismo na Conferencia do Desarmamento, considerava Usabiaga como um dos maiores diplomatas da America latina.

Eduardo Usabiaga é um grande amigo de Portugal, do nosso paiz, que desde a esquecida acção diplomatica de Eça de Queiroz, o primeiro consul de Portugal na Havana, mantem relações com a Republica de Cuba, relações culturais e históricas que brevemente passarão a ser, e de bom grado para ambos os paizes, culturais e económicas, dando desta arte pratica realisação ao recente Convénio Comercial e de Navegação, ultimamente assinado entre ambos os paizes.

INSECTICIDAS

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.ª

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fabricas Mecanicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS — Praia do Ribatejo

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES — Esc. (ouro) 13.500.000$00

CAPITAL OBRIG. — Esc. (ouro) 44.165.070$00

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

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

Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires — Os vapores teem magnificas acomodações para passageiros — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portuguesa, cama, roupa, propinas a creados e outras despezas — Para carga e passagens trata-se com

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

RUA DO CORPO SANTO, 47, 1.º

NO PORTO

TAIT & C.º

RUA DOS INGLESES, 28, 1.º

MARCAS E PATENTES

MARCAS E PATENTES

Para a sua obtensão em Espanha e no Bureau Internacional de Berne (Suiça)

DIRIJA-SE A

THE UNION

Agencia fundada em 1916

DIRECTOR GERENTE: D. Rodolfo de la Torre Roselló

Professor Comercial e Agente Oficial da Propriedade Industrial

MADRID (Espanha)

Barquillo, 18

Telefone, 19329

Caixa Postal 137

Se deseja comprar ou vender em Espanha, anuncie na Revista «THE UNION». Cada um dos seus numeros constitue o reportorio mais util e numeroso dos Importadores e Exportadores espanhoes. (Peça-nos um exemplar gratis).

TINTURARIAS

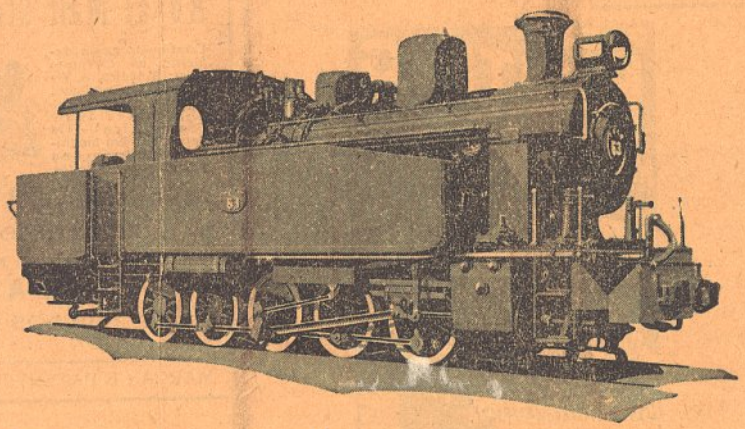
TINTURARIA Cambournac

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

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

Tinge seda, lã linho e aldodão 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.



Há já mais de meio seculo

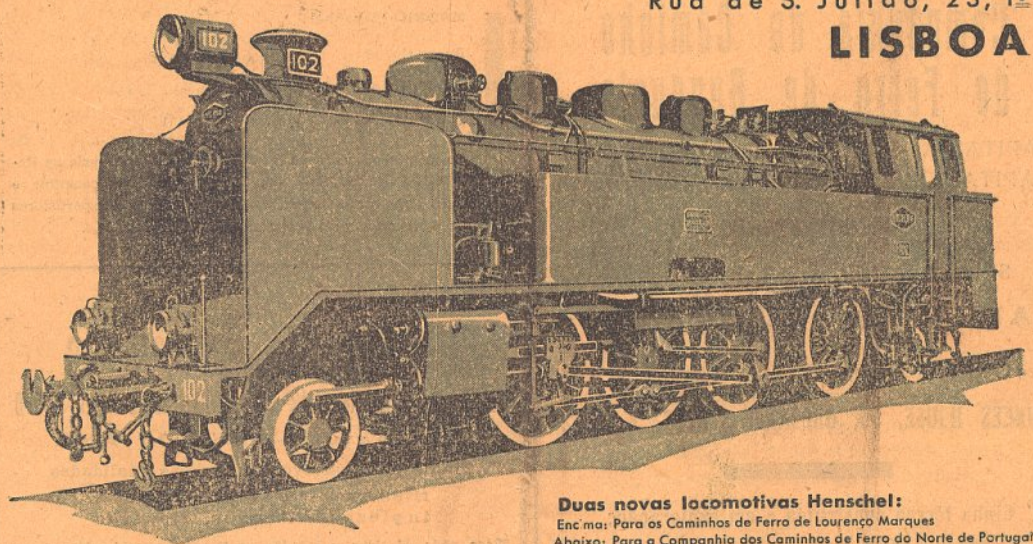
que as locomotivas "Henschel" são conhecidas e preferidas em Portugal e suas Colonias, onde as mesmas se teem qualificado.

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguêsas da Metropole e Ultramar.

REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS
Rua de S. Julião, 23, 1º
LISBOA



Duas novas locomotivas Henschel:
Em cima: Para os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques
Abaixo: Para a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA