

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1906; Porto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-5.º—Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

GUIMARÃIS, Monumento a D. Afonso Henriques.
— Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. —
A soldadura dos tipos de carris, pelo Eng.º J. FER-
NANDO DE SOUZA. — Uma grave situação consti-
tue a exploração das linhas férreas do Minho e Douro
e Sul e Sueste pela C. P. — Assentamento de via fér-
rea, por ANTÓNIO GUEDES. — Os serviços aéreos
combinados com os caminhos de ferro. — Na Associa-
ção Comercial de Lisboa foi homenageado o professor
Vitorino Moreira, presidente, da Embaixada dos Portu-
gueses do Brasil. — Caminhos de Ferro do Norte de
Portugal. — À Tabela, pelo Eng.º ARMANDO FER-
REIRA. — Portugal Turístico. — Um verdadeiro caso
de hostilidade contra o director de «A Voz». — Linhas
estrangeiras. — No país vasco fez-se o restabelecimento,
nos caminhos de ferro, dos direitos de armazenagem de
mercadorias. — Caminhos de Ferro. — Imprensa. — Ecos
& Comentários, por SABEL. — Há quarenta anos. —
1.ª Exposição de Trabalhos dos Artistas Combatentes.
— Livros novos. — Crónica Internacional, por PLÍNIO
: : : BANHOS. — Casa da Imprensa e do Livro. : : :

1 9 3 7

ANO XLIX

1 DE MAIO

NÚMERO 1185



GUIMARÃES—Monumento a D. Afonso Henriques

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
DR. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ DA COSTA PINA

EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
General RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS RÔMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENI) DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
FRANÇA () fr. ^{os} . . .	100
ÁFRICA () . . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone P B X 2.0158
DIRECÇÃO 2.7520

Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

À sua interessante festa assistirão
os srs. Ministro das Obras Públicas
e o General Raul Esteves, antigo
comandante da unidade

Há 250 inscrites

Os combatentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que seguiram para França em 1917, regressando a Portugal dois anos depois, vão celebrar, na histórica cidade de Guimarães, em 2 de Maio, num ambiente de grandesa e patriotismo, a sua festa anual de confraternização, que há-de decorrer com brilhantismo.

Assistirão ao almôço os srs. Joaquim Abranches, ministro das Obras Públicas e Comunicações, e general Raul Esteves, antigo comandante da aludida unidade.

Os festejos comemorativos serão organizados por uma comissão de antigos combatentes. Neles tomarão parte cerca de 300 pessoas, entre militares e civis, todos combatentes da Grande Guerra: oficiais, sargentos, cabos e soldados.

É este o 3.º banquete de confraternização.

A histórica cidade de Guimarães, que perpetua em pedra, a grande figura de D. Afonso Henriques, O Conquistador, prepara-se para uma grandiosa recepção aos combatentes que souberam honrar a Pátria-Mater.

Assim a comissão organizadora tem recebido calorosas adesões e incitamentos à sua iniciativa.

Sob a regência do maestro Armando Fernandes a Banda do R. S. C. F., composta, por 42 figuras, dará um concerto, cujo programa é o seguinte:

1.ª PARTE

«Esse és el mio», P. D.	R. Oropeza
«Maximilian Robespierre», Overture	Henry Litolf
«Kattuscka», 2.ª fantasia	P. Sorozabal
«Boris Godunow», Fantasia	M. Mussorgsky

2.ª PARTE

«La Torre del Oro», Prelúdio sinfónico	Gimenez
«Rapsódia Portuguesa»	José S. Marques
a) — Maia de Cantigas.	
b) — Sombras do Choupal.	
c) — Sol no Adro.	
«Cadetes do Diabo», Marcha do concerto	José S. Marques

Também a banda executará a marcha «Sempre Fixe», da autoria do sr. capitão Manuel Gomes (músico amador), e a qual é dedicada aos ex-combatentes do B. S. C. F., expedicionários a França, em 1917.

* * *

Consta mais da parte oficial do programa o seguinte:

Os combatentes serão recebidos pelas autoridades locais, colectividades, corporação dos Bombeiros Voluntários, três bandas de música, que num grandioso cortejo os acompanharão até à Câmara Municipal, sendo-lhes, no salão nobre dadas as boas-vindas. Também no Pôrto haverá recepção aos combatentes.

O almôço efectuar-se-há no Hotel da Montanha, seguindo-lhe o aludido concerto da Banda S. C. F. no Jardim Público, que estará vistosamente engalanado.

Das 21 às 23 horas, no mesmo Jardim, realizará a Banda dos Bombeiros Voluntários um novo concerto.

A SOLDADURA

DOS

TOPOS DE CARRIS

III

(Vidê «Gazeta» de 1 e 16-4-37)

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

No final do último artigo desta série — em que tenho procurado resumir e condensar os esclarecimentos acêrca da aplicação da soldagem dos carris contidos no relatório de M. Ridet para o próximo Congresso de Caminhos de Ferro em Paris — referi os comprimentos excepcionais de carris soldados, que se têm empregado em via corrente.

Esse emprêgo suscita naturalmente a questão da dilatação.

Entende-se geralmente que os carris de comprimento ordinário devem dilatar-se e contrair-se livremente entre as temperaturas extremas a que são submetidos.

As folgas entre carris devem ser tais que as temperaturas altas os não façam chegar ao contacto, nem sejam submetidos a tensão por intermédio dos parafusos de talas às temperaturas baixas.

Nas juntas ordinárias, com folga máxima de 20^{mm} e talas, o comprimento não pode exceder 24^m.

Certas rêdes admitem que para comprimentos de 30 a 60^m os topos dos carris cheguem ao contacto a temperaturas inferiores à máxima de 60^{oc} e sejam postos em tensão por temperaturas superiores à mínima de 20^{oc}. O esforço de compressão exercido com o calor tende a deformar a via, que precisa portanto de ter a suficiente rigidez.

À dilatação e compressão oferecem certo

estôrvo a pregação nas travessas e a acção do balastro, o que torna menos importantes os movimentos. Esse estôrvo pode ser desprezado para comprimentos até 60^m. Taes carris dilatam-se quasi como se estivessem livres.

Os mais compridos, até 300^m, estão sujeitos a um estôrvo da dilatação uniformemente repartido de 300 quilogramas por carril e por metro, que reduz as variações de comprimento determinadas pelas da temperatura.

Parece recomendável, para reduzir ao mínimo os riscos de deformações transversais das vias com carris muito compridos, que as juntas estejam de modo que os topos dos carris nunca cheguem ao contacto, nem estes sejam submetidos a tensões.

A folga dos topos não deve exceder 20^{mm} para que a passagem das rodas não dê lugar a choques violentos. Para folgas maiores teria lugar o emprêgo de aparelhos de dilatação análogos aos empregados nos extremos das vias das pontes metálicas.

O custo da soldagem de uma junta varia muito com o processo e as circunstâncias. Em geral o processo alumino-térmico por fusão é um pouco mais barato que o processo por pressão.

A SOLDAGEM NOS APARELHOS DE VIA

Tem-se feito recentemente experiências da aplicação da soldagem, sob o receio porém de deficiência na resistência dos aparelhos, sujeitos a choques repetidos. Por isso essas experiências tem-se limitado a vias acessórias.

Tem-se soldado em placa de assento os diversos elementos de carris aplainados que formam a crossima e os contra-carris, assim como se tem soldado as barras de ligação que mantêm o afastamento dos carris, que assim se não deslocam, assegurando-se melhor e mais fácil conservação dos aparelhos.

As reparações limitam-se à reconsrituição, com o arco eléctrico, das superficies de rola-

mento no coração e nas patas de lebre das crossimas e dos contra-carris.

A soldagem simplifica a construção dos aparelhos. As ligações transversais podem ser feitas com troços de tubos de aço.

O processo de soldagem é o do arco eléctrico.

A reconstituição, pela soldagem, das partes principais dos aparelhos de via (coração e patas de lebre) não está ainda muito vulgarizada.

* * *

O *Boletim* de Abril de 1936 da Associação Internacional dos Congressos dos Caminhos de Ferro publicou uma nota de M. Servais, chefe dos ensaios do material de via na Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro belgas, à cerca do tratamento térmico das extremidades dos carris, que vamos resumir por ter afinidade com a matéria dos artigos que temos publicado.

Segundo refere a nota, mais de 80 % das fracturas de carris dão-se nas extremidades apertadas por talas. Essa cifra não compreende os carris retirados por aparecerem fendidos. A percentagem global de fracturas e avarias nas extremidades eleva-se a 90 % do total dos carris retirados acidentalmente.

Essas avarias são originadas pela avaria do topo do carril, devida aos choques das rodas e dão lugar ao desnivelamento das superfícies de rolamento. Os choques vão-se amplificando e originam o deslocamento do conjunto das juntas e a folga nas talas.

Agravam-se as reacções e afinal aparecem fendas junto da cabeça, na sapata ou nos furos das talas, até que se produz afinal a fractura.

Tem-se procurado reconstituir as talas, *in loco*, os topos dos carris, o que só abrange pequena extensão.

O melhor é actuar durante o fabrico do carril, o que permite eliminar os que o tratamento não melhora suficientemente.

Os Caminhos de ferro belgas, num propósito de economia e simplificação, têm ensaiado certo número de carris, que só nas extremidades sofreram o tratamento térmico.

Consiste este em resfriar rapidamente os extremos do carril à saída do laminador ou em aquecer os extremos de carris frios (novos ou usados) e resfria-los em seguida rapidamente para obter a temperatura desejada. Esse aquecimento dá lugar ao recosimento, que afina o grão e melhora a estrutura antes da têmpera. Varia-se o grau de temperatura dos diversos elementos do perfil.

Escolhe-se de preferência, como fluido refrigerador, o ar comprimido, que dá melhores resultados de segurança e regularidade.

Em Setembro de 1933 foram tratados nas extremidades 58 carris de perfil de 50 quilos e 27^m de comprimento. Em três anos de uso não apresentaram alteração sensível, nem fendas, enquanto em carris ordinários se notaram desnivelamentos e rebarbas.

Em 1934 assentou-se nova série de 60 carris de 27^m numa via de circulação intensa. Notou-se acentuada superioridade sobre os carris sem tratamento.

Em vista desses resultados a Sociedade assentou em 1935 cerca de 3.000 carris de 27^m com os extremos tratados e em 1936 deve ter empregado igual quantidade.

Os ensaios mecânicos e micrográficos vieram confirmar os bons resultados obtidos. Os de tracção mostraram aumento do limite elástico e da resistência à rotura com diminuição do alongamento e da estricção.

Tudo mostra que aquele tratamento faz diminuir consideravelmente os esmagamentos e os desgastes do plano de entalamento. Não se deve porém exagerar a velocidade do resfriamento, nem partir de excessiva dureza inicial do aço. É digno de especial recomendação o equilíbrio estrutural determinado pelo recosimento dos topos de carris frios antes de se lhes dar têmpera.

UMA GRAVE SITUAÇÃO

constitue a exploração

das linhas férreas do

Minho e Douro e Sul Sueste

pela C. P.

É do sr. José Lucas Coelho dos Reis o artigo que, com a devida vénia, transcrevemos do nosso presado colega A Voz, e o qual pela sua oportunidade deve fazer ponderar ou meditar, sobre o grave assunto, as entidades oficiais.

No *Diário do Governo* n.º 65 (2.ª série) de 25 de Março de 1927, foi publicado o termo do contracto entre o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de adjudicação da exploração das linhas férreas do Minho e Douro e Sul e Sueste, cujo contracto havia sido assinado a 11 do referido mês, estando portanto já decorridos 10 anos depois da sua assinatura.

Creio ter sido eu a única pessoa que ataquei as bases do referido contracto de arrendamento, na minha qualidade de accionista da C. P., por as julgar desde o primeiro momento ruinosas para a Companhia e o tempo veio provar que tinha razão em tudo quanto disse.

Na verdade bastava saber-se que a antiga rede da C. P. com os seus 1169 quilómetros de via, a pesar de produzir uma receita três vezes mais do que a linha do Sul e Sueste, não podia remunerar o Capital accionista e já não pagava juro algum às obrigações privilegiadas do 2.º grau desde 1918, para se prevê desde logo que o arrendamento das linhas do Estado, nas bases em que era feito tinha fatalmente de ser um péssimo negócio para a Companhia, tanto mais que já se esboçava a concorrência feita por meio do automóvel.

É interessantíssimo saber-se que os 1169 quilómetros da antiga rede da C. P. produziram de receita em 1955 a quantia de 162.064.549\$57, enquanto que os 940 quilómetros da linha do Sul e Sueste apenas renderam 50.713.328\$05.

É que as linhas da antiga rede da C. P. atravessam as regiões mais ricas, férteis e populosas do país, o que não sucede às do Sul e Sueste.

Se se juntar à receita dos 364 quilómetros das linhas do Minho e Douro, que no referido ano de 1955 renderam 35.950.563\$54, verifica-se que toda a rede do Sul e Sueste e Minho e Douro, com uma extensão de 1351 quilómetros, rendeu apenas 84.665.801\$59, enquanto que a antiga rede da C. P. com os seus 1169 quilómetros produziu a soma de 162.064.549\$57; e contudo a situação da C. P. e de tal ordem, que não remunerava o capital accionista há muitos anos, com a circunstância ainda, de em vez das suas receitas aumentarem de ano para ano como era indispensável, pelo contrário, têm-se visto cair fortemente, também de ano para ano.

Por aqui se faz já uma pequena ideia, em que condições se pode fazer a exploração das linhas do Estado, principalmente no momento que passa.

É certo que a passagem das linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro para a C. P. foi de incalculáveis vantagens para o Estado sob todos os pontos de vista que se queira encarar, e muito útil para o público que passou a ser melhor servido,

mas o que é inegável é que foi ruinosíssimo para a C. P., pois contribue poderosamente para o agravamento da sua situação financeira.

No concurso a que se procedeu nos termos do Decreto-Lei n.º 12684 publicou no *Diário do Governo* n.º 253 (1.ª série) de 18 de Novembro de 1926, para adjudicação das linhas do Estado, concorreram como é sabido a C. P. e o grande industrial sr. Alfredo da Silva, tendo sido preferida no referido concurso a C. P., por esta Companhia ter accite todas as bases do mesmo concurso, e oferecer portanto a sua proposta mais vantagens ao Estado.

Eu faço ideia quantas vezes o sr. Alfredo da Silva se deve ter rido e esfregado as mãos de contente, por se ter livrado de tal negócio — e o facto vem provar mais uma vez, que sua Ex.ª, sendo inegavelmente um grande industrial, é também dotado de muita sorte, ou então tem Deus por seu lado a protege-lo, o que parece não suceder à C. P.

Quem se der ao cuidado de lêr com atenção o contracto de arrendamento das linhas do Sul e Sueste e Minho Douro, como eu tenho feito por várias vezes, fica desde logo, depois da sua leitura, com a impressão, de que ele havia de ser fatalmente ruinoso para a C. P., e ainda mesmo que não tivesse aparecido a tremenda concorrência feita, não só pelos automóveis particulares e de aluguer, mas muito especialmente pelas caminhetas para o transporte colectivo de passageiros e de mercadorias, nas estradas paralelas ao caminho de ferro.

Com esta concorrência que aumenta todos os anos, a situação dos caminhos de ferro agravou-se de tal forma, que se torna absolutamente indispensável modificar por completo as bases do referido contracto de arrendamento, de maneira que a Companhia em caso algum possa sofrer prejuizos, ou então entregarem-se as linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro ao Estado, para que o Governo faça novamente por sua conta a exploração destas linhas.

Se não estou em erro, foi em 10 de Maio de 1927 que a exploração das linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro se começou a fazer por conta da C. P., faltando portanto poucos dias para se completar os primeiros 10 anos a que se refere o art. 5.º do contracto de arrendamento que diz:

«A adjudicação é feita pelo prazo de 30 anos a contar da data da exploração pelo seguudo outorgante, podendo qualquer dos outorgantes pedir a revisão das suas cláusulas no fim dos primeiros 10 anos e em períodos subsequentes de cinco em cinco anos, reservando-se o primeiro outorgante (O Estado) o direito de rescindir o contracto a partir do décimo quinto ano e bem assim o de proroga-lo até à data do termo de qualquer concessão de caminhos de ferro com a qual lhe convenha englobar a das suas linhas.

§ único — No caso de revisão as cláusulas do contracto, não havendo acordo entre as partes, será o litigio resolvido por arbitragem, organizada como se estipula no art. 35.º».

É chegado pois o momento de se fazer a revisão das cláusulas do indicado contracto de arrendamento como preceitua o referido art. 5.º, parecendo-me porém que antes disso se deve proceder primeiro à devida coordenação dos transportes por via férrea e estrada, dando-se a Deus o que é de Deus e a Cesar o que é de Cesar.

A não se proceder à urgente coordenação dos transportes por via férrea e estrada, com a coragem necessária que o Bem da Nação requiere, a revisão das cláusulas do contracto de arrendamento das linhas do Estado deve fatalmente trazer ao país um encargo anual de muitos milhares de contos, em face da grande quebra de receitas que os caminhos de ferro têm sofrido, com a agravante de se estar a preparar um mau futuro para os seus muitos milhares de empregados e suas respectivas famílias.

== ÉSTE NÚMERO FOI VISADO ==
== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

PREÇOS PARA ELABORAÇÃO DE ESTIMATIVAS

Por ANTONIO GUEDES

(Conclusão)

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PREÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	TOTAL
337	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,55 e incluindo balastragem	38.846\$38,7	1.522\$24,2	76\$11,2	22\$83,4	40.467\$87,5
338	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,60 e incluindo balastragem	38.916\$58,6	1.526\$97,4	76\$34,9	22\$90,5	40.542\$81,4
339	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,65 e incluindo balastragem	38.960\$45,7	1.531\$08,2	76\$55,4	22\$96,6	40.591\$05,9
340	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,70 e incluindo balastragem	39.030\$67,8	1.537\$99,5	76\$90,0	23\$07,0	40.668\$64,3
341	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância para entrevia de 2 ^m ,75 e incluindo balastragem	39.074\$54,9	1.542\$10,2	77\$10,5	23\$13,1	40.716\$88,7
342	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,80 e incluindo balastragem	39.144\$77,0	1.546\$21,0	77\$31,0	23\$19,3	40.791\$48,3
343	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância para entrevia de 2 ^m ,85 e incluindo balastragem	39.183\$41,9	1.550\$94,2	77\$54,7	23\$26,4	40.840\$17,2
344	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,90 e incluindo balastragem	39.258\$72,9	1.555\$05,0	77\$75,2	23\$32,6	40.914\$85,7

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PREÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentés (1,5 %)	TOTAL
345	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,95 e incluindo balastragem	39.528\$92,9	1.559\$78,2	77\$98,9	23\$39,7	40.990\$09,7
345	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 3 ^m ,00 e incluindo balastragem	39.372\$79,9	1.565\$11,7	78\$25,6	23\$76,7	41.039\$93,9

Consideramos terminada a publicação dos preços para elaboração de orçamentos por estimativas.

Parece-nos que alguma coisa de útil fornecemos aos leitores que a esta especialidade se dedicam. Faltas, omissões e erros, certamente serão encontrados por todos que conhecem este assunto, mas esses são sempre tolerantes.

A intenção do autor, publicando os pre-

ços para elaboração de estimativas referentes aos trabalhos de assentamento de via férrea foi exclusivamente no intuito, dos mesmos terem mais larga utilização, evitando aos outros dificuldades que teve de remover.

Houve o cuidado de discernir o preço de aplicação em três grupos: materiais, jornais e percentagens.

Assim, julgamos ter facilitado a sua aplicação.

OS SERVIÇOS AÉREOS

COMBINADOS COM OS CAMINHOS DE FERRO

É no próximo mês de Junho que se reunirá, em Berlim, o Congresso da Câmara do Comércio Internacional. Dentre as teses a defender há uma que sobremaneira interessa os ferroviários de todo o mundo: *os serviços aéreos combinados com os Caminhos de Ferro*.

Uma pequena taxa será paga do serviço auxiliar aéreo, o qual corresponderá às chegadas e partidas fixadas nos horários das principais estações.

Os gananciosos, que vêm nesta iniciativa uma perda para as suas morosas encomendas, já fazem guerra sem tréguas às expedições *ferro-aéreas*, por causa dos *ilimitados desastres*. O sublinhado define bem a consciência desses tão honrados comerciantes ou industriais.

Aqui é que fica ôtimamente registada a já percorrida frase inglesa: *times in monys*.

O regime tarifário, que após o Congresso deve entrar em vigor, está sendo estudado, e deve concernir com o estabelecido pelo movimento tráfico dos serviços internacionais, combinados com os caminhos de ferro e serviços aéreos.

Mais de espaço nos referirêmos a este momentoso assunto.

Na Associação Comercial de Lisboa

foi homenageado o professor Vitorino Moreira, presidente, da Embaixada dos Portuguezes do Brasil

Foi homenageado pela Associação Comercial de Lisboa — Câmara de Comércio — o sr. Vitorino Moreira, presidente da embaixada dos portuguezes do Brasil, na sua qualidade de presidente da Câmara Portuguesa de Comércio e Indústria do Rio de Janeiro.

Ao banquete, a que presidiu o sr. Roque da Fonseca, dando a direita ao prof. Vitorino Moreira e a esquerda ao sr. Embaixador do Brasil, assistiram cêrca de cem pessoas, entre as quais os membros da embaixada e os srs. eng. Sebastião Ramires, dr. Fernando Emídio da Silva, José Maria Alvares, dr. Fernandes de Oliveira, Alvaro de Lacerda, dr. Pestana Reis, director do «Diário da Manhã», dr. Castro e Almeida, eng. Fernando de Sousa, Alberto Spratley, Vitor Guedes, Gonçalves Pereira, eng. Lima Basto, Carlos Xafredo, prof. Cincinato da Costa, etc.

O sr. Raul Vieira leu o expediente, entre o qual cartas de saudação das Associações Comerciais do Pôrto e de Lojistas de Lisboa.

Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

O GOLPE VIBRADO NA COMPANHIA

e o labeu infligido aos seus corpos gerentes,
sem que haja acusação em juízo,
que implique responsabilidade sua

O nosso querido director sr. engenheiro Fernando de Sousa, uma das grandes auctoridades em assuntos ferroviários, ampliando as suas interessantes considerações sobre Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, honra hoje as colunas da *Gazeta* com o seguinte artigo, que, com devida vénia transcrevemos do *Jornal de Notícias*, do Pôrto.

«Na entrevista anterior recapitulei a história acidentada da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e referi o inqualificável assalto de que foi vítima.

A publicação do decreto-lei de 15 de Março último constituiu o início da liquidação da Companhia, como que o golpe de misericórdia na sua existência autónoma, derivada do decreto de 5 de Agosto de 1933, há quarenta e três meses promulgado.

Dois preceitos essenciais continha esse diploma. O primeiro era o inquérito às actas da Administração suspensa, obrigada a prestar a assistência e esclarecimentos que determinasse a famosa Comissão Administrativa. É omissa o novo decreto sobre esse ponto. Continua, pois, pendente o labeu infligido há quasi quatro anos aos Corpos Gerentes, sem que haja acusação séria em juízo, que implique responsabilidade sua.

O outro ponto era o acôrdo com os credores, que deveria ser elaborado e no proposto «prazo máximo de seis meses». Trinta e sete meses depois declara-se que a Comissão fez oportunamente — e eu direi tarde e a más horas — as suas propostas aos credores, os quais aceitaram quasi todas as ofertas recebidas, isto é, o pagamento immediato de 50% em dinheiro ou de 60% em obrigações de 5% com o valor nominal, ao par, de 100\$00.

Este caso fica para futura ilucidação que o harmonize com recentes recusas ou aceitações condicionais que apelavam para a honestidade do Estado.

Não se diz se esses créditos, a que se applica a percentagem de redução e comprehendem ou não os juros, que são devidos, salvo estipulação em contrário, não existente, salvo prova em contrário.

Esses juros, no tempo decorrido desde o fim do prazo dos seis meses, representam considerável agravamento da dívida ocasionada pela demora havida. E importa notar que segundo o plano da Companhia todos os créditos seriam pagos sem redução.

Assim a Comissão prejudicou gravemente tanto a Companhia como os credores.

Determinou o novo decreto que até 31 de Março estivessem pagos os créditos reduzidos a 50%. Fez-se esse pagamento? Com que recursos, pois, deveriam vir da conversão e essa depende do voto da Assembleia Geral cuja reunião tardia? Negociou-se algum suprimento, que não vemos previsto nem autorizado no decreto, como foram outros autorizados, anteriormente, por decreto?

Está negociada a conversão com algum estabelecimento bancário, mediante suprimento por conta de lucros da operação e prescindir-se,

para isso, da intervenção da Assembleia, a meu vêr necessário, para votar a operação?

O que vemos é a perpetuação do domínio de certa individualidade sobre a Companhia amparada pelo Governo que a desviara, anteriormente, de um cargo de confiança. A comédia, que se prepara de uma assembleia geral com a grande maioria das acções distribuídas a testas de ferro, fará a sabotagem dos contratos anteriores. Tornar-se-á definitivo o prejuizo causado aos credores pela redução dos seus créditos à Companhia pelo encargo de juros proveniente de tanta demora na liquidação.

Há, sobretudo, um caso gravíssimo que tem sido votado, ao que parece ao mais lamentável abandono, com grave prejuizo para a Companhia. A êle me referi já ao de leve, na entrevista anterior. A Companhia recebeu por arrendamento da C. P. a linha do Tâmega e construiu o seu prolongamento da Chapa a Celorico, esperando vê-la atingir em breve o Arco de Baulhe. Seria construída ao mesmo tempo a linha do Ave e de Basto, de carreiras ao Arco, prolongada mais tarde às Pedras Salgadas e por Valpaços a Mirandela para ligar todas as linhas de via estreita ao norte do Douro, teria essa providência grande alcance de ordem económica e militar e vantagens consideráveis para a exploração pelas trocas de material circulante e possibilidades da sua afluência a oficinas comuns. Tratava-se de linhas deficitárias ou que pudessem, quando muito, ocorrer com as receitas às despesas de exploração, sem que a receita líquida compensasse os encargos do capital? É certo, mas não é isso razão suficiente para se não construírem. Pois, não se encontram com «deficit» de exploração os serviços de Correios, Telégrafos e Telefones que tem a avultada renda de cerca de nventa e cinco mil contos, sem que se possa aspirar a auferir remuneração directa do considerável capital immobilizado nas instalações? E, todavia, vão-se dispendir com aplauso geral quatrocentos mil contos em as melhor, sem que se possa aspirar a receita líquida avultada e muito menos ao juro e amortização do capital.

Porque se não ha-de applicar o mesmo critério a construção de linhas férreas necessárias e altamente benéficas para a economia da vasta região transmontana e melhoria da exploração das linhas existentes?

A linha do Tâmega e as outras a que me referi, construídas pelo Estado, deviam encorporar-se por arrendamento nas da Companhia do Norte, com os «deficits» a cargo do Estado e partilha das receitas líquidas.

Nada se tem feito para modificar o ruinoso e justo contrato celebrado, nem mesmo para utilizar a participação, nele prevista, do Estado nos «deficits» mediante juro arbitral. É uma das principais causas da crise financeira da Companhia.

A conversão feita em devido tempo conjugada com vantajosa mobilização das acções e a supressão dos encargos da linha do Tâmega junto à pronta abertura do trço Boa Vista-Trindade à exploração provisória teriam desafogado a situação.

A abertura desse trço para trazer os combóios ao centro da cidade e a independência das linhas do Minho-Guimarães assegurada entre Lousado e a Trofa dariam a maior intensidade ao movimento suburbano, livre de peias.

— Como é que se assegura essa independência?

Vou dizer-lo, pois é um caso interessante, que não foi versado na entrevista anterior. Conforme referi nela, consentiu-se, em tempos, que a Companhia da Guimarães economisasse a construção da infra-estrutura do Lousado à Trofa, com a respectiva ponte sobre o Ave. Assentaram-se, pois, entre os carris da via larga os de via estreita naquele trço com grandes sujeições para a circulação nas duas linhas.

Desde 1909 deligencieei, em diversas situações officiais e privadas que se puzesse termo a essa inconveniente confusão de vias até que a lei de 20 de Julho de 1912 determinou a supressão desse trço comum. Os decretos com fôrça de lei n.º 12.563, de 26 de Outubro e n.º 12.988 de 23 de Dezembro de 1926 impuzeram essa cláusula à Companhia que se formasse pela fusão das da Póvoa e Guimarães e concedeu garantia de juro a esse novo trço. Era essa a condição obrigatória das concessões feitas.

A Companhia cumpriu o preceito elaborando vários projectos e ficou aguardando a escolha e aprovação de um deles e a celebração

À TABELA

Os combóios da "exposição"

Aproxima-se a inauguração da exposição internacional de Paris. O acontecimento nesta Europa, mexida, desconfiada, barulhenta e confusa, tem qualquer coisa de estranho e quasi irónico: uma exposição internacional!!

Mas, como todas as manifestações artísticas da França, ela não deixará de ser um triunfo; triunfo para todos, os que a organizam e põem em pé, e para os que lá vão marcar sua presença altiva e orgulhosa.

A-pezar das horas amargas e incertas porque os povos passam, multidões vão afluír às margens do Sena. Aparecem já pelos jornais, pelos *ecrans*, pelas montras das agências de viagem, os cartazes, os panfletos anunciadores. A organização turística aparece com todas as facilidades a fazer cocegas no mais tranqüilo burguês, no mais singelo artista pequeno proprietário...

«Ir à exposição de Paris!!»

Tudo são atrações; o custo barato, as diversões, as excursões adicionais, os festejos da cidade luz...

Só uma pequena nuvem turva essa cavalgada para o centro da França; a viagem para lá e para cá.

As agências de navios bem aproveitam a ocasião, mas o pretenso viajante, a-pezar-de ser descendente dos descobridores dos oceanos, não gosta

muito dos balanços do mar; sempre preferiu o rolar embalador e cantante das rodinhas do rápido ou do *Sud*.

Ora a travessia por terra, até França, está um pouco comprometida, e por isso o portuguêsinho sente a primeira contrariedade nesse projecto de ida até à exposição.

Repara então na importância que tem para a vida social e económica dum país a rede ferroviária.

Um combóio que se suprime, um serviço desorganizado, quantos transtornos e prejuizos!

Uma malha que se rompe nesta teia de ligações internacionais e quantos males consequentes.

Quando será que a Espanha Nacionalista nos unirá novamente à vida europeia? Quando será que a França estenderá o seu braço de aço e carvão, e, até ao extremo ocidental da Europa?

Quando voltará a sentir-se entre os povos civilizados a fraternidade de que os expressos internacionais são os traços de união?

A exposição de Paris exige o rápido restabelecimento do *Sud*; a confiança nos caminhos de ferro, é muito mais firme do que no turismo náutico... A-pezar dos túneis, das trepidações, os homens ainda preferem as paisagens rápidas, fugitivas, o galopar noite e dia, com a matraca dos verdugos nos carris, à serenidade higiénica, à calma das viagens por mar.

Façamos votos para que os portugueses que vão a Paris este verão, tenham a sua condução predilecta: os expressos para a exposição.

A R M A N D O F E R R E I R A

do contrato adicional que fixava o custo de'le ao qual se applicava o juro garantido de sete e meio por cento.

Asseguravam-se-lhe, assim, os recursos precisos.

Apesar disso nem se aprovou o projecto nem se celebrou o contrato com prejuizo do público e da Companhia. Entretanto, promoveu-se a renovação da parte metálica da ponte do Ave. Impunha-se, portanto, que o seu estudo se conjugasse com o do taboleiro privativo da via estreita. Três soluções podiam ser adoptadas: taboleiros sobrepostos com a via estreita no superior; taboleiros justapostos pelo prolongamento dos pilares e assentamento da terceira viga ou aproveitamento do taboleiro velho para as menores cargas de via estreita se o seu estado de conservação o comportasse.

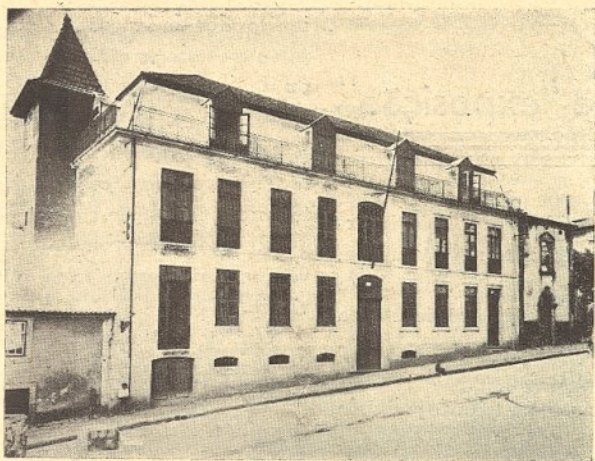
Pois, que me conste nada se fez. Projectou-se a ponte nas condições da anterior sem que nenhuma das entidades que no assunto intervieram se recordasse que era obrigatória por ter a separação das

duas vias que a renovação da ponte a tornava possível com a máxima economia e que a Companhia do Norte, a ela obrigada, tinha a garantia do juro para o dispêndio necessário.

Construiu-se e assentou-se o novo taboleiro sem a mínima demonstração de que ia cumprir a lei e lá ficou esse aleijão de via comum em quatro quilómetros, de duas linhas de intensa circulação.

Se os corpos gerentes da Companhia não tivessem sido substituídos, indefinidamente, por uma Comissão intrusa, tal não teria sucedido, seguramente.

Também o nosso presado colega *A Voz na Página Vida Científica e Industrial* transcreveu este artigo que tão bem põe a claro o lamentável caso da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

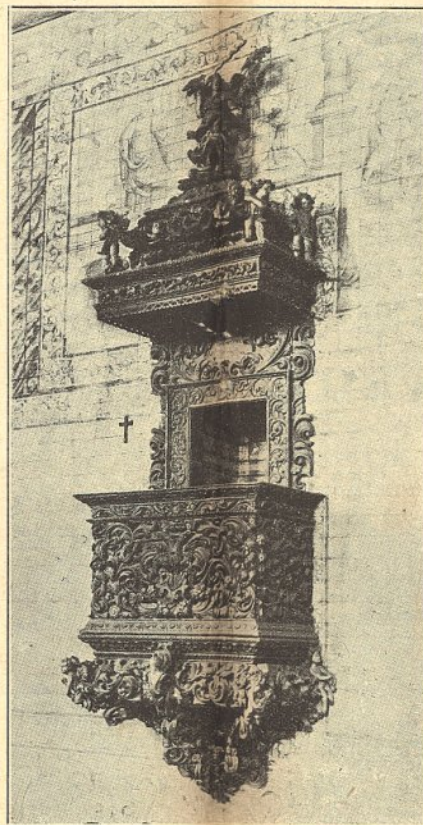


BARCELOS—Escola Central Elementar e Escola Infantil

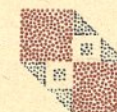
PORTUGAL



BARCELOS—Creche de Santa Maria



BARCELOS—Púlpito do Têrço



BARCELOS

Aspecto da Feira

TURISTICO



BARCELOS

Largo da Porta Nova

UM VERDADEIRO C A S O DE HOSTILIDADE

CONTRA O DIRECTOR DE "A VOZ"

Pela pena auctorizada do sr. engenheiro Fernando de Sousa, cujas câns brancas devem infundir respeito à nossa engenharia, *A Voz* publicou uma carta do administrador delegado dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, que denunciava o contrato de publicidade celebrado com o jornal em fins de 1933, já sob a gerencia da Comissão administrativa delegada do Governo, que desde Agosto desse ano substituiu os Conselhos de Administração e Fiscal, suspensos pelo mesmo diploma.

A consequência dessa rescisão — que, a tornar-se efectiva, surtiria efeito a partir de 25 de Maio próximo — seria a supressão do transporte de massas de jornais e dos passes concedidos a 4 vendedores.

O assunto vai ser entregue ao Grémio Nacional da Imprensa Diária. Entretanto, são oportunas algumas reflexões que frisem o character e o alcance desse acto administrativo.

A Voz cumpriu sempre fielmente o contrato, observando as suas clausulas, como a Comissão Administrativa cumpriu as que lhe diziam respeito. Nenhuma infracção houve que justificasse o acto praticado agora.

Uma providência genérica, pela qual se pusesse termo a todos os contratos de publicidade, poderia ser tomada, embora sem justificação.

Todas as empresas celebram contratos dessa natureza, que facilitam a difusão dos jornais e satisfazem mais cabalmente o público, ao qual são ministrados na troca profusos e frequentes esclarecimentos de interesse para as companhias acêrca de horários e tarifas, compras e vendas de materiais, tudo publicado gratuitamente.

Não são, nem podem ser celebrados esses contratos, conforme caprichos e preferencias pessoais; estendem-se às empresas jornalísticas dispostas a cumpri-los.

Tomar para com uma delas medidas de excepção, implica favoritismo ou inimizade que não são licitas em serviço de interesse público.

Em harmonia com os seus contratos há muitos anos celebrados, organiza uma empresa a distribuição dos seus jornais. Como pode vir prejudicá-la profundamente quem, rescindindo o contrato que para os outros jornais mantem, cria assim *ad odium* uma situação de desfavor?

Nenhum motivo se encontra de ordem administrativa.

Procurando a razão de ser de tal desigualdade só a podemos pois encontrar num propósito de vingança pela série de numerosos artigos que desde 1933 *A Voz* tem publicado acêrca da situação da

Companhia, estudando os decretos-leis, à sombra dos quais foi entregue a sua administração a uma comissão.

Esses artigos versavam uma grave questão de interesse público e nunca foram contrastadas, nem refutadas, as suas afirmações devidamente fundamentadas. A sua publicação foi autorizada. Nunca a comissão administrativa as refutou. Nunca usou do direito de fazer publicar comunicados, nem recorreu à lei de Imprensa. Nenhum agravo pessoal se fez nesses escritos ao administrador-delegado.

Como é então que ao cabo de quatro anos se priva *A Voz* de ter contrato análogo ao dos outros jornais e a submetem a um regime de excepção?

O Sindicato Nacional da Imprensa foi criado para a defesa dos interesses e direitos comuns.

A sua Direcção verá se é lícito criar situações de excepção, retirar a uns regalias que a outros são mantidas.

A exploração dos caminhos de ferro é um serviço público que não pode estar à mercê de caprichos e rancores pessoais, impondo injustificados desfavores a determinada empresa que desagrada os dirigentes desse serviço.

Acima do caso individual de *A Voz* ha uma questão genérica de principios de igualdade que têm de ser respeitadas.

Levaremos pois esta questão até onde fôr preciso para evitar providências arbitrarias e desigualdades injustas e inadmissíveis.

A Gazeta cumpre conscienciosamente o seu dever publicando na integra a prosa do sr. engenheiro Fernando de Sousa, nosso querido director.

Comentários, para quê?

* * *

Já a nossa fôlha se referiu ao assunto nos seguintes termos:

«E a vingança consistiu numa perseguição imperdoavel à «Gazeta dos Caminhos de Ferro» por parte de determinadas pessoas que lhe fazem uma campanha surda. Nem um passe, nem uma viagem, nem uma assinatura, nem um favor. E nós não morremos. Estamos aqui no mesmo lugar que tinhamos quando Eduardo Plácido era o Chefe dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Agora que êle morreu, prudência senhores.

Saibam vencer na vida como o soube o homem que acabamos de perder, isto para bem da humanidade».

A memória de Eduardo Plácido, foi há dias recordada pela *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

* * *

Reproduzimos na integra a seguinte notícia publicada, na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* em 16 de Maio de 1898.

Bilhetes de assinatura

«As companhias vão compreendendo que muitas vezes os seus interesses são harmonicos com os interesses do público.

A Companhia de Oeste (França) propôs à administração superior a concessão de novas facilidades aos seus assinantes. Tais como:

Assinaturas fraccionadas por 1 mês, 3 meses, 6 meses e um ano.
Pagamentos em prestações. Assim, a assinatura de ano, paga-se em 3 prestações.

Os assinantes de 2.^a classe na linha dos arrabaldes, e de 3.^a nas grandes linhas, podem pagar em prestações mensais.

Assinaturas de familia. Fazem-se reduções, segundo o número dos membros, de 10 a 25 % sobre o preço das assinaturas ordinárias.

Com estas disposições, que serão aprovadas seguramente pelo governo, presta a Companhia um grande serviço ao público, favorece a desacomulação das cidades, promove o habito das viagens e aumenta as suas receitas e lucros».

E esta?!... — há 39 anos!

LINHAS ESTRANGEIRAS

INGLATERRA Os serviços explorados pelos Caminhos de Ferro Britânicos, com os combóios rápidos de mercadorias, têm já uma grande extensão quilométrica. É verdadeiramente considerável o movimento de tráfego, desde manhã à noite. As expedições são numerosas.

Desde já se pode anunciar que tais meios de transportes são uma realidade de Londres até Bristol. Outrora fizeram-se experiências neste sentido (em 1905), por *étapes*, mercê da iniciativa da *Great Western Railway*.

Nesta hora de velocidades compreende-se bem que os combóios rápidos de mercadorias resolvem o problema das chamadas pequenas e grandes velocidades. O material existente, na Gran-Bretanha, é suficiente, pelo número, a satisfazer os desejos urgentes de comerciantes e industriais.

Um factor importante há a registar-se: é que os combóios de mercadorias acelerados são inteiramente compostos por material moderno e adaptável, bem como pessoal adestrado.

O quadro seguinte representa bem os progressos realizados praticamente para o movimento de expedições:

Companhias de Caminhos de Ferro	Número de Combóios rápidos de mercadorias	
	1931	1936
G. W.	82	120
L. N. E.	73	186
L. M. S.	173	303
Southern	10	26
Totais	338	635

Verifica-se, pois, que a *Great Western Railway*, tende a prosperar, pondo a coberto os desastres, morais ou materiais.

Deve-se esta iniciativa, inspirada numa hora feliz, à super-produção de transportes automóveis. A concorrência foi de tal ordem, após o período da grande guerra, que a Direcção dos Caminhos de Ferro consultou in-continenti as sumidades mais em evidência na engenharia nacional.

Resultado: hoje tódas as administrações britânicas afixaram editais, demarcando as *étapes* e quilometragem por horas, a preços reduzidos.

O número máximo de *wagons* autorizados variam segundo a coteria do combóio.

Todo o comerciante, industrial ou proprietário de lavoura será reembolsado — se porventura as suas mercadorias não chegarem ao devido destino, por qualquer motivo de desastre.

NO PAÍS VASCO

Fez-se o restabelecimento, nos caminhos de ferro, dos direitos de armazenagem de mercadorias

A revista quinzenal *Informacion*, órgão oficial da Câmara do Comércio, Indústria e Navegação, de Bilbau, insere, dentre outras disposições ditas pelos departamentos do Governo do País Vasco, a seguinte ordem:

De acôrdo com o dispôsto da *Ordem Municipal* publicada na *Gaceta de la República*, o Departamento de Bilbau há por bem dispôr o seguinte:

Art. 1.º — Restabelecer em todas as linhas ferroviárias os direitos de armazenagem e paralisação de material, assim como os prazos de entrega das expedições e da retirada das mesmas por parte dos consignatários.

Art. 2.º — Enquanto duram as circunstâncias actuais e até nova ordem, consideram-se ampliados os prazos legais de mercadorias num número de 50 por 100.

Art. 3.º — Os chefes de estação ficam facultados, quando assim o requeiram as necessidades de serviço, a proceder à descarga de vagões e armazenagem de mercadorias por conta dos consignatários.

Art. 4.º — Quando seja decorrido o prazo legal da retirada de mercadorias com o augmento eventual consignado no art. 2.º desta Ordem, desde que ellas não tenham sido retiradas pelo consignatário, em que os chefes das estações não procedam à sua descarga, comunicar-se-á oficialmente aos consignatários que o prazo é improrrogável de 3 dias e retirada. Terminado o prazo, proceder-se-á à venda de mercadorias com as formalidades estabelecidas por as disposições vigentes.

El Consejero de Obras Públicas,
J. ASTIGANABIA

Comércio e Abastecimento

O *Diário Oficial* publica um decreto, segundo o qual o café cru é tabelado, dado ao seu alto preço. O Departamento de Comércio e Abastecimento disporá das existências de café na quantidade necessária para cobrir as requisições da Intendência Militar, Assistência Social, Sanidade e demais serviços oficiais.

O mesmo Departamento fixará os preços de venda e se as circunstâncias assim o aconselharem imporá a distribuição de maneira igual à que se emprega com os outros produtos alimentícios.

É este um grande factor e precioso para a economia do tempo.

O número possível das *étapes* é de 160 a 320 quilómetros e os *wagons* de 45 a 70.

Sabemos, por notícias publicadas na imprensa francesa, que outros Caminhos de Ferro vão seguir o exemplo dos da Inglaterra; como seja a Holanda, a França e a Bélgica.

E nós ficaremos parados... com o andamento progressiva da nossa velha aliada?

CAMINHOS DE FERRO

Nova dotação destinada à construção de casas para o pessoal do Sul e Sueste

O sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações concedeu à Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais a dotação de mais duzentos contos, destinada à construção de casas para o pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado, nas linhas do Sul e Sueste.

S. N. dos Ferroviários do Sul de Portugal

Por iniciativa do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal — Pessoal dos Serviços Centrais, — vai ser oferecido um almôço de homenagem aos srs. dr. Miguel de Sá e Melo assistente do Instituto Nacional de Trabalho e Previdência e Restituto José Coelho, procurador dos Ferroviários à Câmara Corporativa.

As inscrições são feitas na sede do Sindicato promotor ou pelo telefone 26368 todos os dias úteis das 14 às 19.

Uma determinação oficial

Ao abrigo do § 3.º do artigo 4.º da lei n.º 1.952, o sr. sub-secretário de Estado das Corporações

determinou que os guardas das oficinas gerais da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses sejam classificados como assalariados, atendendo à natureza do trabalho prestado, no qual não existe predomínio de esforço intelectual, nem tão pouco, colaboração directa com a empresa.

Camionetas da C. P.

Entrou em vigor no transporte de passageiros, por camionetas da C. P., entre Évora e Reguengos, uma nova tarifa para bilhetes inteiros e meios bilhetes, para crianças de 4 a 10 anos de idade.

Caminho de Ferro de Arganil

Vai ser brevemente entregue ao sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações uma representação no sentido de se tornar em realidade o grande melhoramento do Caminho de Ferro de Arganil, problema êste que constitue o sonho dourado do sr. conselheiro Afonso de Melo e que tem merecido as atenções dos elementos de maior relevo da colónia arganilense de Lisboa.

Caminho de Ferro de Tete

O sr. engenheiro Lopes Galvão concluiu já o seu parecer acêrca da construção do caminho de ferro de Tete, devendo êsse parecer ser apreciado na primeira reunião do Conselho Superior de Fomento Colonial.

Ligação ferroviária entre o Brasil e Paraguai

Segundo as últimas notícias telegráficas do Rio de Janeiro recebidas em Lisboa, está sendo estudada a ligação ferroviária entre o Brasil e o Paraguai.

ASSENTAMENTO I M P R E N S A DE VIA FÉRREA

«OS RIDÍCULOS»

Festejou o seu 33.º ano de existência o popular bi-semanário *Os Ridículos*, a cuja redacção endereçamos felicitações, ao mesmo tempo que lhe desejamos longa e próspera vida.

«JORNAL DE ESTARREJA»

Nêste interessante trabalho em que se fixam preços para elaboração de estimativas, devido à pena do nosso querido colaborador sr. António Guedes, funcionário superior da C. P., há matéria suficiente para interessar os que se dedicam ao magno problema das linhas férreas. Trabalho consciencioso que termina nêste número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro». A António Guedes consignâmos nestas modestas, mas sinceras linhas o preito da nossa admiração por tão proveitoso estudo de orçamentos por estimativas.

Felicitando-o, felicitamos os nossos leitores.

Um dos mais antigos jornais da província é o *Jornal de Estarreja*, que acaba de completar 50 anos e do qual é proprietário há largo tempo o sr. Carlos Alberto da Costa, católico praticante, a quem efusivamente abraçamos. *Jornal de Estarreja* tem sido orientado no sentido patriótico, regionalista e religioso, ideais de que nunca o seu director se afastou. Formulamos sinceros votos de prosperidades.

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

QUANTO CUSTA COROAÇÃO DOS REIS DE

INGLATERRA

OS gastos efectuados pela Corôa britânica com a bôda dos Duques de Kent atingiram a formidável soma de 15 milhões de libras esterlinas.

Agora, com a coroação do rei Jorge VI e da rainha Izabel vai o Tesouro inglês gastar 524 mil libras, das quais, uma grande parte em obras na abadia de Westminster. Com a coroação de Jorge IV gastaram-se 238 mil, com a de Guilherme IV 43 mil, com a da Rainha Vitoria 70 mil, com a de Eduardo VII 193 mil e com a do Jorge V, em 1911, 185 mil.

Claro que os facciosos reivindicadores de tal igualitarismo social (símbolo ousado duma utópica idealização), trataram logo de fazer desprimorosas apreciações ao facto de semelhante dispendio de dinheiro representar, pela sua avultada importância, uma flagrante provocação à necessidade pública.

Atinal é dinheiro que se espalha e que não sai de Inglaterra; voltará ao Tesouro, depois de circular, já refrigerando, já lubrificando toda a mecânica do trabalho e do comércio.

De facto, a despesa a realizar-se poderia antes, de preferência, vir a beneficiar muitíssimos necessitados; mas, — repetimos — também é certo e incontestável que, dessa importância assim movimentada através das mais diversas ocupações, farto proveito resultará, em benefício de milhares de pessoas que prestam serviços, desde as mais importantes e valiosas às mais modestas e insignificantes.

Ao invés, se não houvesse essa enorme despesa, determinada evidentemente para se conseguir em tal solenidade o preciso luzimento que o acto requeria, ou, no Tesouro britânico, ciosamente e fora de todas as regras protocolares limitasse as despesas com a efectivação do acto, o que diriam então os tais censores que só encaram vesgamente o que por ser racional é admissível?

Nada. Se calhar até eram capazes olvidar que os erários públicos são, quasi sempre, os máximos repositórios de onde sai o lucro representativo do pão quotidiano que serve para manter a vida das nações através de todas as fórmulas da actividade social.

AS VALIOSAS JOIAS DO REI DE INGLATERRA

VINTE e cinco milhões de dólares não chegariam para adquirir as insignias e condecorações que ostentará o Rei Eduardo VIII, no dia da sua coroação em 12 de Maio corrente. Quasi se torna impossível calcular o valor destas jóias, pois o seu valor de antiguidade e histórico torna-as valiosíssimas.

Entre essas valiosas jóias figuram a «Ampola», espécie de vaso de ouro onde é deitado o azeite para a unção. A «colher» com que se deita a azeite é de prata e tem no cabo incrustadas quatro perolas. Crê-se que data do século treze. O «Orbe», é uma bola de ouro, sôbre a qual se destaca uma fita de ouro com várias jóias. A cruz que a encima está também cravejada de pedras preciosas. O «Anel», conhecido pelo «Anel nupcial d'Inglaterra», feito em ouro puro, é feito especialmente para cada soberano e quanto mais apertado vier segundo a tradição, maior será o reinado do monarca. Há dois cetros. O «Cetro Real», dividido em três partes, uma de ouro, outra encrustada de pedras preciosas em que figura o diamante Culliman e por último uma cruz com pedras de grande valor. O «Cetro da Pomba» é montado com pedras preciosas e encimado por uma pomba de esmalte branco que se ergue sôbre uma bola de ouro. O «Báculo de Saint Edward» é um comprido bastão incrustado com pedras que tem ao cimo uma bola de ouro e uma cruz. É usado nas procissões.

O tesouro real britânico tem duas corôas. Uma a de «San

Edward» é empregada nas coroações. É de ouro e pedras preciosas. A coroa imperial do Estado, é utilizada nas cerimónias oficiais. Entre as suas numerosas pedras destaca-se um rubi que se crê ter pertencido ao Príncipe Negro, e uma safira que parece pertenceu a um anel de Eduard o Confessor. O trono chamado de «San Edward», é de carvalho e foi construído em 1300. Foi utilizado pela primeira vez na coroação de Rei Eduardo II. A «Pedra de Ecône», é um toco-bloco de pedra vermelha. Era empregada na cerimónia dos reis escoceses em Scône. Foi trazida para Inglaterra pelo rei Eduardo I, e em 1296, depois da derrota dos escoceses.

O uso desta pedra nas coroações remonta aos tempos anglo-saxões, quando todos os reis ingleses eram coroados sôbre uma pedra em Kingston, que ainda se pode observar na praça da dita cidade.

PENAS DESTE NUNDO . . .

EM todas as partes do mundo as penas dos crimes mudam como as do pombo e do pavão.

Ora, vejamos:

Em Nylstroom, na África do Sul, um rapazola de quinze anos, que assassinou um indígena — um homem, para todos os efeitos — foi apenas condenado a oito chicotadas e deixado em paz e em liberdade.

Um tal Albert Fielston, cidadão americano de Denver, roubou 3.000 dólares, que são 72 contos da nossa moeda. Pois a pena que lhe aplicaram foi esta, única e simplesmente: 28 dólares de multa (cerca de 680 escudos). O roubo deu-lhe, de lucros líquidos, mais de 71 contos. . .

Uma menina de Kingston, na Jamaica, apesar de ter só catorze anos, golpeou profundamente o peçoço de um seu colega da escola. E, em vez de lhe darem dois pares de açoites com a mão bem aberta, obrigaram-na a escrever cem vezes: Não devo cortar os peçoços alheios.

Contraste curioso: há juizes benevolos que perdoam aos criminosos e severos em demasia, que aplicam penas cruéis, por dá cá aquela palha, ou seja roubar um pão. . .

O Direito encebolado!

JORNAIS E MAIS JORNAIS

EM França há mais de quatro mil periódicos matutinos e vespertinos. Alguns d'elles são quasi tão velhos como Matusalem. Um a Abelha de Etampes, completou agora 125 anos de existência. O decreto imperial que autorizou a sua fundação foi assinado por Napoleão, em Março de 1815.

Em Lisboa, o decano dos jornais é O Jornal do Comércio e das Colónias, que foi fundado em 1853.

É mais novo, pois, que o seu colega francês quarenta e um anos.

UM HONRADO CONTRIBUINTE

OIÇAM, senhores contribuintes! O que vou contar-vos passou-se em Inglaterra, a fleumática nação de Jorge VI.

Numa repartição de Finanças, em Londres, os empregados ao lançar as contribuições devidas por um cidadão qualquer, enganaram-se.

E deu-se este caso estupendo e inacreditável: enganaram-se contra o Estado e a favor do contribuinte nada menos de 20 libras de diferença.

Pois o honrado contribuinte, que foi incontinenti à repartição, censurou os empregados e exigiu que lhe puzessem as 20 libras que faltavam. Não saíria d'ali sem as pagar.

O chefe de serviços, no cúmulo de assombro, exclamou:

— Vou fazer 70 anos. Pois só agora me convenço de que ainda há homens honrados nesta questão das contribuições.

Haverá cá em Portugal um avis-rara da natureza daquelle filho da velha Albion?

BUSINAS AOS OUVIDOS

DE facto, existe uma determinação do Governo Civil que proibe em redor dos hospitais, o uso de businas fortes nos automó-

veis. Mas, como muito bem disse o *Diário de Lisboa* tal prática não se observa.

Exemplo: desgraçado do doente que vá parar ao Hospital dos Capuchos, em cuja rua onde se instala o incómodo provocado pelo businar dos conductores de automóveis é constante e por vezes affitivo.

Há hospitais que pela sua própria localização estão livres deste mal, Mas, e os outros? A determinação policial devia ser cumprida à risca.

PAZ... ARMADA

UM jornalista de Viena, que anda a estudar a organização pedagógica da Alemanha, apresenta este problema, entre os outros de género idêntico que se dedicam às creanças das escolas:

«Uma esquadilha composta de 46 aviões de bombardeamento, transportando cada um 500 bombas incendiárias de quilo e meio, sobrevôa uma cidade inimiga. Pergunta-se:

a) — Qual o peso da carga total?

b) — Supondo que 30 por cento das bombas atingem o seu fim e que 20 por cento delas provocam um incêndio, qual será o número dos incêndios?

c) — De dia, a velocidade dos aparelhos é de 286 quilómetros a hora; de noite, é de 240. Quanto tempo se gastaria para ir de Breslau bombardear Praga, durante o dia e durante a noite?»

E dá-se isto às creanças das escolas!

Porque é que se cansam, pois, a pregar a Paz, Harmonia e Desarmamento...

Oh! que visionários!

BEM PREGA FREI TOMAZ...

NOS meios científicos conta-se a seguinte anedocta, que, por ser interessante, vamos reproduzi-la aos nossos presados leitores:

«O célebre professor Bilbrock disse um dia aos seus alunos, na sua clínica, que o bom cirurgião não deve ter nojo, mas possuir um profundo espírito de observação. Juntando o exemplo à palavra, mergulhou um dedo numa cuveta de água suja e levou-o à boca.

A seguir, os alunos fizeram o mesmo, para demonstrar que não tinham nojo.»

Quem se riu do facto foi o velho professor, de cãs e barba branca, émulo do que educara o *Estudante Alsaciano*. E esclareceu:

— Vejo que não têm nenhum espírito de observação; é que eu mergulhei na água suja o indicador e meti na boca o médio.

CONTRA O APERTO DE MÃO

O antigo presidente dos Estados Unidos da América Hoover sempre detestou, como o nosso querido colega Rogério Pires, redactor do *Diário de Lisboa*, o cumprimento do aperto de mão.

Um dia ao receber uns turistas estrangeiros, teve de distribuir 750 apertos de mão. Ficou tão furioso que durante 15 dias não recebeu ninguém... para descansar a mão.

E dali em diante passou a conceder audiências apenas uma vez semana, tanto mdo tinha a certos apertos de mão muito expansivos e calorosos, que lhe deixavam os dedos como se tivessem sido apertados num tórno.

Já o sucessor de Hoover, o popular chefe do Estado Roosevelt, é expansivo, democrático e cordial. A maneira efusiva como aperta a mão a toda a gente é um dos segredos da sua nobre amizade para com o nobre povo.

VÍTIMA DA BOA E MÁ SORTE...

A imprensa francesa dá relevo à seguinte interessante notícia: «A telefonista dum grande café da Gare Montparnasse, em Paris, é, em verdade, vítima da boa e da má sorte... Comprara o passado ano um bilhete de uma das emissões da lotaria nacional. No

dia da extracção verificou haver sido premiado com um milhão de francos o seu número. A alegria que se imagina. Todo um plano de gosos e comodidades foi architectado.

Porém, quando procurou o bilhete, este não appareceu. Havia-o perdido.

Ultimamente, todavia, ao por em ordem as suas cousas caseiras, encontrou o famoso bilhete. Ventura de curta duração. Segundo o regulamento da lotaria, o prémio não podia ser pago, porquanto decorreria o prazo de seis meses desde a data da extracção. A pobre telefonista não embolsara pois o seu milhão».

É em verdade ter uma sor com arreliadora sorte.

ESTATISTICAS...

COMO há estatísticas de tudo, esta será verdadeira?

Um inglês acaba de dizer que, após estudos pacientes, averiguou que o homem que se barbeia rapa uma superficie de 367 centímetros quadrados e corta uns 25 mil cabelos. Na Inglaterra há 10 milhões de homens que fazem a barba todos os dias e os cabelos que cortam diariamente devem atingir o comprimento de 80 mil quilómetros.

Este inglês não será algum émulo dum original americano?...?

LER E ESCRVER

SÃO do illustre escritor sr. dr. João de Barros, colaborador do nosso presado colega «Diário de Lisboa» as seguintes palavras, que extraímos dum seu livro recentemente publicado.

«Sem saber ler e escrever o homem é um ser incompleto. Trabalhemos, portanto todos para que o homem seja tão completo quanto possível, ensinando a ler todos os que o não sabem».

Como disse um conhecido educador, «a leitura e a escrita são o nosso sexto sentido».

Um cidadão que verdadeiramente o seja, assim o afirma o sr. dr. João de Barros, que trabalha pelo seu país, que ama a sua Pátria, tem o indclinável dever de saber ler e escrever.

UM RÁDIO QUE DESCONCERTOU A VIDA DUM POLIGAMO

O progresso também tem os seus inconvenientes. Há dias, um parisiense foi vítima dum desastre de automóvel, ficando durante muitas horas sem pronunciar palavra. Na sala de observações do Hospital, o médico impossibilitado de estabelecer a sua identidade, para avisar a família, visto o ferido não trazer consigo qualquer documento, julgou que o Rádio podia servir para os seus desejos.

Minutos depois de uma emissora ter dado todos os pormenores físicos e do vestuário do doente, appareceu no hospital uma senhora que provou ser esposa daquelle. Ainda não havia terminado quando surgiu no gabinete do referido médico outra senhora que, momentos depois, conseguia provar a sua qualidade de esposa do atropelado.

O espanto do médico já não era pequeno. Mas ainda tinha de passar por esta: uma terceira senhora provava, também, ser esposa do doente em questão.

A vantagem ou inconveniência da existência da radiofonia foi, simplesmente, esta: o atropelado, por ser polígamo, saiu do Hospital para a cadeia!

BANQUETE MONSTRO

CELEBROU-SE em Paris um banquete monstro, comemorando o jubileu das associações de beneficência dos operários franceses. Presidiu o chefe do governo. Consumiram-se entre outras iguarias, 200 porcos, 52 vitelas, 5.000 galinhas, 65.000 pãesinhos, 85.000 garrafas de vinho e 32.000 charutos.

E não se registou, sequer, uma congestão!...

Porque esta noticia se verifica que os operários franceses não são frugões, como pinta a *Oeuvre*.

HÁ QUARENTA ANOS 1.^a Exposição de Trabalhos

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Maio de 1897

Data lutuosa

1.^o de Maio. A *Gazeta* perde um dos seus mais solícitos e inteligentes colaboradores: Alberto Urban, nosso redactor na Belgica. Engenheiro distintissimo, chefe de serviço — director da mais importante Companhia de Caminhos de Ferro daquele país. Os pequenos ócios que um tão alto cargo lhe permitia empregava-os em profundos estudos sobre engenharia, sobre ecónomia política e outras ciencias, na parte que se relacionam com a viação acelerada.

Redactor do antigo *Ingénieur-Conseil*, mais tarde *L'Industrie*, de Bruxelas, o nosso saudoso amigo, ali deixa publicados os mais completos trabalhos sobre todas as questões científicas e industriais, em numerosos e sucessivos artigos.

Entre outras obras suas, o seu último livro analisando a convenção de Berne sobre o transporte de mercadorias, *Le nouveau droit internationale en matière de transport de marchandises*, é um estudo que tornaria distintos a um tempo um advogado e um engenheiro.

Empréstimo sobre as linhas do Estado

Insistem jámais do país e do estrangeiro em que o govêrno está negociando um empréstimo com a garantia do rendimento das linhas do Estado, depois de ter aberto negociações para um arrendamento destas linhas a um grupo estrangeiro.

Novas linhas no Alentejo

Foram concedidas, por alvará do Ministério das Obras Públicas, ao sr. Barão de Matosinhos, três novas linhas férreas no Alentejo, para serem exploradas pelo sistema americano com tracção a vapor.

Ponte da Cruz Quebrada

A Companhia Real vai construir uma *passerelle* para serviço do público ao lado da ponte sobre o rio Jamor, a-fim-de evitar aos passageiros que vão ao lado do Dafundo ou para ele se dirigem, terem que dar a grande volta pela estrada.

Pontes de Leste

Foram montados os taboleiros metálicos da linha descendente das pontes de Vila Nova e Armazens, entre as estações do Carregado e Azambuja, ficando em seguida restabelecido o serviço pelas duas vias que estava interrompido pela via descendente, em consequência destes irralhos.

Companhia Viação Funicular

Constituiu-se em Lisboa esta Companhia que veiu substituir a Viação Urbana proprietária do elevador de S. Sebastião da Pedreira, cujos trabalhos de construção da linha devem começar segunda feira próxima,

Caminho de Ferro Americano

Em Outubro de 1887 foi pedida ao govêrno, por três empregados superiores da Companhia Real, a concessão de uma linha férrea, assente, parte sobre estrada, parte sobre leito

DOS

ARTISTAS COMBATENTES

Visitámos, há dias, a Exposição dos Artistas Combatentes, nas salas da respectiva Liga, e ficamos otimamente impressionados com os trabalhos apresentados, mormente os de frisos da autoria do tenente coronel sr. Brusck.

A propósito devemos dizer que este brioso e valente militar, nas trincheiras era, de facto, *brusco* de mais para com os seus subordinados. Não deixa, porém, de ser uma alma bem formada e de compleição artística. Os nossos parabens.

Desde a Pintura a oleo, em que primam os quadros do Mestre Sousa Lopes, aos «Azulejos» do coronel sr. Victorino Pereira, no «Pastel» do falecido capitão Menezes Ferreira, à «Aquarela», de Sá Chaves, ao «Desenho» à pena e à «Escultura» respectivamente de António Soares e do tenente coronel Vasco Lopes de Mendonça, «Artes Decorativas e Aplicadas», como seja a «Filigrana», de Candido Malafaia, à «Gravura» e «Esmalte», de Elder Cunha, «Ourives de Prata», de António Cabral e José Maria Matos, com aplicações em ébano de Jaime Fernandes Ribeiro, desde os «objectos de cobre» (trabalho manual), de Domingos Orrico, aos trabalhos executados na Tipografia da Liga dos Combatentes, tudo é digno de ver-se e comentar-se favoravelmente.

No Museu encontra-se exposto, com profusão, muitas recordações da Grande Guerra, tais com emblemas militares, cartuchos, placas de identidade, estilhaços e espolêtas de granada, distintivos, medalhas, carregadores ingleses e franceses, azagaia, chapéus e capacetes, sabres, granadas de mão, etc. etc.

próprio, entre a estação da linha do norte, em Paialvo, e a cidade de Tomar.

A ligação desta com a linha férrea do norte é a de mais absoluta necessidade que actualmente se reconhece.

Devemos acrescentar, para concluir, que a ideia dos concessionários é formar-se uma empresa genuinamente portuguesa, absolutamente portuguesa.

Carris de Ferro de Lisboa

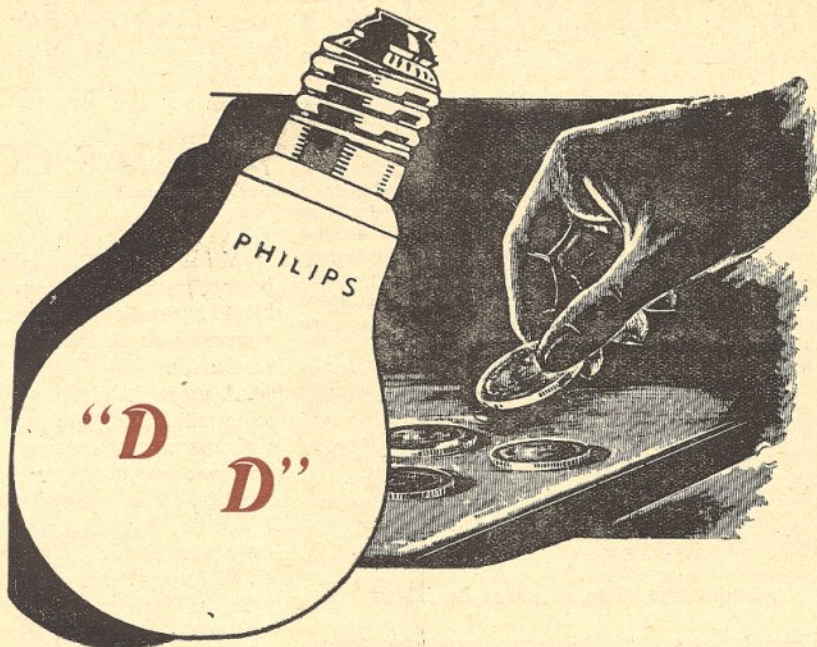
O govêrno aprovou o contracto feito pela câmara com a Companhia para tracção eléctrica dos carros com as cláusulas de se atender às prescrições feitas pela direcção geral dos correios e telégrafos do Ministério das Obras Públicas no modo de organizar e colocar os aparelhos necessários para as correntes eléctricas e de estabelecer-se o sistema de tracção.

POUPAM

dinheiro

ao

Consumidor



as Lampadas PHILIPS

CASA AFRICANA

SÉDE SUCURSAL
RUA AUGUSTA, 161 R. 31 DE JANEIRO, 220
LISBOA PORTO

Alfaiataria e Camisaria para Homens e Rapazes,
Modas e roupa branca para Senhoras e Criaças,
Sedas e Veludos, Lãs, Malhas, Algodões, Decorador
e Estofador, Cintas e Soutiens, Retrozaria, Luvária,
Perfumaria e todos os artigos para Homens, Senhoras
e Criaças

PREÇOS FIXOS E MARCADOS

EM TODOS OS ARTIGOS

ON PARLE FRANÇAIS—ENGLISH SPOKEN

ADRIANO SEIXAS

OCULISTA

Execução rigorosa de receituário dos Ex^{mos} Médicos
oftalmologistas

MÁQUINAS E MATERIAL FOTOGRÁFICO

Reparação de óculos, binóculos e aparelhos de precisão
Trabalho de laboratório fotográfico para amadores

TUDO AOS MENORES PREÇOS

Rua Augusta, 188—LISBOA

CASA CREOULA 41, R. D. Pedro V, 43

Telef. 2 0350 LISBOA

CASA ESPECIAL DE CAFÉS, CHÁS, CHOCOLATES, CACAOS
E FARINHAS

Cafés mistura 5\$60 7\$60 10\$00

ESTES CAFÉS SÃO PARA QUEM NÃO PUDE TOMAR
CAFÉS PUROS

Cafés combinados, só Café 12\$00—14\$00—16\$00

ACEITAM-SE VENDEDORES AO DOMICÍLIO
COM BOA PERCENTAGEM

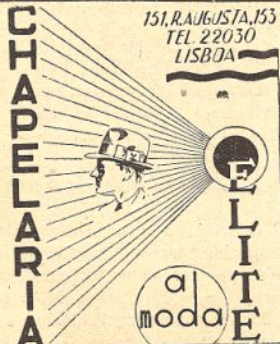
Um bom

Chapeu

significa

Um Chapeu

da

ELITE**Automóveis com e sem Chauffeur**Das melhores marcas e de todos os modelos
ALUGAM-SE a preços convencionais.

Ensino rápido e médico na condução de Auto-Ligeiros

BLOCO CENTRAL, L.^{da}—Rua Rodrigues Sampaio, n.º 29

Telefone 4.1439

NOVA GERENCIA

L I V R O S

N O V O S

«O GALÃ DE ALCANTARA»,
por Armando Ferreira

Discípulo dilécto do saudoso humorista Gervásio Lobato é o nosso secretário de redacção sr. Armando Ferreira. Deu-nos ultimamente a lume um triptico de costumes em três níveis: *O casamento da Fifi Antunes*, (Sociedade Burguesa); *O Baile dos Bastinhos*, (Sociedade «Chic») e *O Galã de Alcantara*, (Sociedade Popular).

O triptico intitula-se *Lisboa sem camisa*, actualização do inolvidavel romance *Lisboa em camisa*.

Armando Ferreira trabalha os seus livros, segundo declarou numa entrevista concedida a um jornalista, «à janela, a ver passar os tipos e lembrando o caso de todos os dias. Mas estou a pensar, prossegue, que me vai perguntar qual o perfume que prefiro, o autor que admiro e a flor de que mais gosto — e respondo já: o perfume de que não gosto é o dos carros eléctricos do Lumiar, o meu autor preferido é meu pai, auctor «dos meus dias», e a flor de que mais gosto é a couve flor com mólho branco...»

Sempre irónico, sempre bem disposto, êste succedaneo de Gervásio.

Muito bem observado em *Galã de Alcantara* a maneira de Jorge de Mascarenhas viver, sem canceiras e à larga—*Um homem de vida fácil*. Bem talhado também o *corte... literário do fígaro* Ernesto e dos vestidos da *Maria Rosa*, caixa do *Grandela*, e da *Fifi Antunes*.

Enfim: *O Galã de Alcantara* é o melhor brinde que se póde dar aos neurasténicos e aos hipochondríacos. Ha alegria sã em todas as suas páginas, ilustradas com a natural graça de Botelho. A capa de Valença é bastante expressiva.

Armando ferreira promete-nos para breve um novo trabalho, ao qual já auguramos um novo êxito de livraria: *O Testamento da velha*.

«MADRID-MOSCOVO»,
por Armando Boaventura

Com uma interessante capa de Stuart Carvalhais, acaba de sair a lume da publicidade mais uma obra literária dedicada à guerra civil de Espanha: *Madrid-Moscovo*, firmado pelo ilustre jornalista sr. Armando Boaventura, chefe de redacção do nosso presado colega *Diário de Noticias*.

É obra que se lê dum fôlego, pois está escrita em linguagem fácil e persuasiva. Dir-se-há que estamos vendo projectado no *écran* um *filme* dos trágicos acontecimentos passados no país visinho.

A documentação gráfica é primorosa e auxília o leitor a meditar... Há ainda céticos que descrêm dos horrores porque passam as chamadas clásses remediadas e certos vultos políticos que actuaram na Ditadura até à queda da Monárquia. Isto é: não contando com os suplicios que os marxistas infligem às mulheres e crianças indefesas.

Madrid-Moscovo deve figurar em todas as estantes, não só como um apreciável documentário, como ainda tratar-se duma obra de grande relêvo literário.

Armando Boaventura, companheiro nas ingratas lides da imprensa, dedica ao sr. dr. Oliveira Salazar, Presidente do Conselho e Chefe da Revolução Nacional as seguintes sinceras e patrióticas palavras:

«a quem todos nós, portugueses, devemos mais do que o ressurgimento financeiro político, moral e social da nossa Pátria, a Independência de Portugal — porque foi o Estado Novo, pela sua força, pelo seu prestígio nacional e internacional, pela sua autoridade, em regime de absoluta Ordem nos espíritos e nas ruas, que, em grande parte, impediu o marxismo espanhol, às ordens de Moscovo e da Maçonaria Internacional, de subverter inteiramente a Península Ibérica e de destruir a Civilização Cristã Ocidental.»

«ALMAS NEGRAS»,
por João de Lemos

A África tem dado ensejo a que os nosso escritores façam sôbre ela — a Misteriosa — vários estudos geográficos, económicos e sociais, monografias, descrição de viagens, contos e novelas. Deve-se, em parte, aos concursos literários, abertos pela Agência Geral das Colónias e pelo Secretariado de Propaganda Nacional. Estímulos que dão aos concorrentes não só a honra de ver os seu trabalhos nos escaparates das livrarias, como também o prémio monetário.

Cabe, agora a vez, de sair do prélo um livro de contos: «*Almas Negras*», da autoria de João de Lemos, que ensaia os seus primeiros vãos literários.

Edição cuidada da Livraria Clássica Editora A. M. Teixeira & C.^a Filhos. Capa sugestiva, a sépia, de Galvão, do Porto.

«O Antoninho», primeiro conto que abre o trabalho do já esperançado escritor, é de *fino joio moral*... Mas, não a atenta!

Verifica-se que um trabalhador incansável, commerciante atrevido, medrara rápido, abarcando as concessões dos visinhos individoados, com manobras subteis de agiotagem. A mulher embora tivesse contribuido também para a prosperidade da fazenda fôra má e *bôa* com os capitais de navios que ficaram dias seguidos a meter lenha, e as visitas a bebericar *Wisky* em orgias ruidosas, afundados nos *maples* enquanto o marido vigiava a grafonola ou falcatuava na praia a contagem da madeira que lhes vendia.

O sr. João de Lemos no *Prólogo* confessa que nas *almas Almas Negras* compilou notas, concretisou factos passados, respigou cartas indímas etc. Lubricidade,

CRÓNICA

INTERNACIONAL

Por PLÍNIO BANHOS

A Abissínia e a sua história

O escritor sr. António Sergio, escreveu, na *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, o seguinte notável artigo fazendo a história da Abissínia, o império, em parte, conquistado pelo Exército italiano:

«A Abissínia parece ter devido uma parte importante da sua civilização a sequazes da religião judaica, vindos da Arábia. Foram homens dessa origem que ocuparam o trono desde os princípios do século X até 1262. O cristianismo foi ali prègado por um jovem chamado Fulgêncio, que um naufrágio deitou à costa, e que foi o primeiro bispo do país. O cristianismo que os abissínicos reclamam foi o de Entiqués, que apenas reconhece em Jesus a natureza humana, e, por estarem ês muito distanciados da Europa, em tal doutrina se mantiveram, enquanto na Europa os concílios a condenavam como herética.

Quando a invasão dos bárbaros derrubou o império romano, perdeu-se na Europa a memória dêsse povo de fé cristã, ficando apenas a ideia vaga dum rei cristão que vivia em terras remotíssimas, rei que a lenda rodeava de esplendores maravilhosos, e que recebia o nome de Preste João. Nesse soberano pensaram os portugueses, mal planejaram descobrir o caminho marítimo para as Índias. Entretanto um dos monarcas abissínicos, Zara Jacob, desejando estabelecer relações com o resto da cristandade, de que o seu reino estava separado havia tanto, enviou embaixadores que apareceram no concílio de Florença, onde causaram grande impressão. O Infante D. Henrique chegou a receber um enviado de Négus. Mais tarde um embaixador do rei de Bennis, chegado a Lisboa, informou D. João II, de que, cêrca de duzentas e cinqüenta leguas para leste dos Estados daquele rei, havia um príncipe poderosíssimo chamado Oguáé, do que o de Benin era vassalo. Da suspeita de que seria êsse o Preste João a notícia de que o rei sentia desejo de o conhecer e tratar com êle amizade. Ao mesmo tempo enviava D. João II emissários que deviam seguir através o Egipto e da Síría em demanda do Négus. O primeiro dêsses parece ter sido um frade, António de Lisboa, o qual por desconhecer o árabe, não pôde passar de Jerusalém. Seguiram-se-lhe outros sem melhor êxito, até que em 1847, partiram para o Oriente, Pero da Covilhã e Afonso de Paiva. Êste entrou finalmente na Abissínia e foi recebido pelo Négus com a maior benevolência, mas teve de ficar na região onde faleceu depois em 1515.

Entretanto, chegava a Lisboa um enviado que encheu de contentamento D. João II: Lucas Marcos, sacerdote etiope, que fôra a Roma beijar o pé de Inocêncio III, e a quem a Papa mandou a Lisboa com recomendação para o rei.

Tardando notícias de Covilhã e Paiva, D. João II expediu dois judeus, o rabino Abraão de Beja e José Lamego. Covilhã encontrou-se com ambos na capital do Egipto muçulmano e,

despachando para o reino José de Lamego, mandou por êle cartas a D. João II, a informá-lo de que, contornando a África, sem dúvida, se chegaria à Índia, e que o Preste João não podia ser outro senão Négus, da Abissínia. Durante o período de oito anos, que decorreu desde a chegada de Covilhã à Córte do Preste até a de Vasco da Gama a Calicute, houve ainda outras expedições em demanda do Preste, segundo se conclue das palavras de Garcia de Rezende: «depois foram outros com muitos gastos que o rei nisto fêz».

Na sua viagem do descobrimento do caminho marítimo para a Índia, Vasco da Gama obteve notícias do Preste João em Moçambique. Lê-se no Roteiro da viagem: «Disseram-nos que o Preste João estava dali cêrca, e que tinha muitas cidades ao longo do mar, e que os moradores delas eram grandes mercadores e tinham grandes naus, mas que o Preste residia muito no interior, aonde se não podia ir senão em camelos».

Alvares Cabral e Tristão da Cunha desembarcaram em Melinde exploradores para que tentassem chegar à Abissínia; êsses emissários não lograram por então, penetrar no interior. Em 1508, Afonso de Albuquerque encontra-os e transporta-os ao Cabo Guardafui, de onde, por fim, conseguiram chegar à côrte do Négus. Governava então a Abissínia a Imperatriz Helena, regente durante a menoridade de seu filho David. A ida dêsses emissários determinou a vinda a Portugal do embaixador Mateus, que trouxe a D. Manuel uma carta da Imperatriz, escrita em 1509.

Em 1515, Mateus partiu de Portugal para a Índia, acompanhado pelo cronista Duarte Galvão, embaixador do rei. Embarcado em Goa, Galvão morreu no caminho para Massuá (1517); os seus dois companheiros Mateus e o Padre Francisco Alvares, esperaram durante três anos os meios e o ensejo de continuar a viagem da Etiópia. Finalmente em 1520, Mateus desembarcava em Massuá na companhia do novo embaixador Português D. Rodrigo de Lima. Chegou D. Rodrigo à côrte da Abissínia em Abril de 1520.

Em 1526, os portugueses da embaixada puderam embarcar na armada de Heitor da Silveira, que os viera receber ao Mar Vermelho. D. Rodrigo de Lima e o Padre Alvares partiram logo para a Europa, desembarcando em Lisboa no dia 21 de Junho de 1527.

Entretanto, procuravam os sacerdotes portugueses ligar a Abissínia ao catolicismo no que trabalhou êsse mesmo padre Francisco Alvares. Alguns obtiveram de vários pontífices bulas que os constituíam patriarcas da Etiópia. D. João Bermudes que pretendeu obter tais bulas, veio a Portugal por ordem do Négus, pedir auxílio contra os muçulmanos que ameaçavam invadir a Abissínia; porém o próprio rei de Portugal D. João III, declarou numa carta que nunca vira as bulas de nomeação; o que não impediu de aceitar de princípio a ideia do socorro.

Achava-se Bermudes na armada em que o governador da Índia, D. Estevam da Gama, filho de Vasco da Gama, regressava dum expedição a Suez, quando veio a Massuá, onde surgira a frota, o «bahr nagax» (governador da região costeira) com uma embaixada da rainha Sambla Vaugel, mãe de Asuaf Sagad, rei da Etiópia. O governador mandou armar tendas em terra e recebeu-o com muita honra, tendo consigo o Patriarca João Bermudes, todos os fidalgos e capitães, e os soldados e marinheiros da frota postados em formatura diante da sua tenda. O «bahr nagax» disse-lhe, perante todos, que a rainha lhe mandava parabens da sua vinda, e lhe fazia saber que o imam de Zeilá Ahmad ben Ibrahim Al-Gazhi, mais conhecido pelo sobrenome de Grapelo (canhoto à frente dum exército composto de muçulmanos de Adal e de turcos mercenários, invadira o reino da Etiópia, vencera o seu rei em numerosos recontros; assenhoreara-se de quasi todas as provincias do seu reino, e vendia como escravos aqueles que se não convertiam ao islamismo e se não submetiam ao seu domínio, destruindo as igrejas, incendiando os mosteiros, vexando os monges, pelo que estava em risco de se perder aquela cris-

tandade; e que pois Deus s' trouxera ali em tempo de tanta necessidade, por Cristo lhe pedia que o socorresse.

Despedido o «bahr nagax», o governador chamou a conselho todos os capitães, e assentaram que se prestasse ao rei da Etiópia o socorro pedido. Confiou o comando da Expedição a seu irmão Cristovam da Gama; e designou-lhe quatrocentos homens, dos melhores da armada, que se lhe foram oferecer; deu-lhe oito peças de artilharia, cem mosquetes, muitas munições e a 9 de Julho de 1541, iniciou D. Cristovam da sua marcha para o sertão, indo com ele o Patriarca João Bermudes e o «bahr nagaz» com 200 abexins para serviço do arraial.»

O general Franco elevou-se a êsse posto com 32 anos de idade

O generalissimo Franco é o mais jovem dos generais do exército espanhol, tendo sido elevado ao posto de general com a idade de trinta e dois anos. Deve contar, pois, quarenta e cinco. Nasceu na Galícia, num lar pequeno-burguês e depois de terminar os estudos militares ingressou na Legião Estrangeira de Marrocos. Aos trinta anos foi comandante desta unidade do exército espanhol.

Trata-se de um indivíduo de extrema audácia, que tomou parte na guerra contra os mouros chefiando pessoalmente os ataques de seus soldados, com tal felicidade que jámais foi ferido. Em certa época gozou de grande popularidade no exército, havendo-se destacado como eficiente organizador das tropas activas em Marrocos. Nos tempos da ditadura militar de Primo de Rivera, mostrou-se um intermediário hábil entre as diferentes fracções do exército que se dividiu inteiramente. Participou da organização de uma escola de oficiais, destinada a unificar tôdas as armas do exército e a destruir rivalidades.

Desde o advento da República dizia-se sempre partidário do Governo e durante a insurreição de 1934, comandou as tropas enviadas contra os mineiros rebeldes das Astúrias. Após as últimas eleições em Janeiro, o Governo destacou-o para as Ilhas Canárias como governador militar. Esta transferência foi uma medida disciplinar por suas accentuadas tendências conservadoras. Fugiu das Canárias para Marrocos a fim de dirigir a actual rebelião.

Franco é um indivíduo de estatura baixa, forte, dotado de grande fôrça de vontade e de muitos recursos.

Os trágicos acontecimentos espanhóis

Eis aqui uma lista dos principais acontecimentos que tiveram lugar na Espanha desde a abdição de S. M. o Rei Afonso XIII, até ao início da guerra civil actual:

1931

12 de Abril — Pela primeira vez desde 1925, recorre-se ao sufrágio universal. As eleições da Espanha dão uma maioria esmagadora aos repúblicanos.

14 de Abril — É proclamada a 2.^a República Espa-

nhola. Afonso XIII assina a abdição. Constituiu-se um governo provisório sob a presidência de Niceto Alcalá Zamora. O coronel Maciá proclama a República Catalã. Realizaram-se manifestações repúblicas em tôda a Espanha.

15 de Abril — Afonso XIII embarca em Carthage na no cruzador «Príncipe Afonso», viajando para França.

27 de Abril — Detenção do general Berenguer.

11 de Maio — Regista-se em Madrid uma ligeira efervescência monárquica. Alguns tumultos.

12 de Maio — Declara-se a grêve geral. Decreta-se o estado de sítio.

14 de Maio — Restabelece-se a calma.

28 de Junho — Eleição das Côrtes. Vitória da coligação repúblicano-socialista.

14 de Julho — Abertura das Côrtes Constituintes. Julián Besteiro é eleito presidente da Assembléa.

1932

21 de Janeiro — Movimento comunista na Catalunha. 15.000 insurrectos ocupam aldeias e cidades.

23 de Janeiro — É sufocada a insurreição catalã.

24 de Janeiro — Greve geral em Sevilha. Efervescência operária.

1 de Agosto — Um «complot» militar dirigido pelo general Sanjurjo fomenta sedições em Madrid e em Sevilha.

11 de Agosto — Abandonado por suas tropas, o general Sanjurjo foge e é prêso em Sevilha. O almirante Magaz e o general Berenguer são encarcerados em Madrid, mas são os donos de Sevilha.

15 de Agosto — Todo o movimento insurrecto foi abafado.

1933

9 de Janeiro — Elementos extremistas fomentam sangrentos motins em Barcelona. Fracassa uma tentativa de greve geral. A insurreição é abafada.

26-27 de Abril — Grêve geral em Barcelona, provocada pelos mesmos elementos extremistas.

Julho — Durante todo o mês, os núcleos da extrema direita fazem agitações em Madrid.

14 de Julho — Organiza-se um ataque contra a sede dos Amigos da U. R. S. S.

De 23 a 26 de Julho — Os partidos da extrema direita provocam efervescência em tôda a Espanha, e rebentam revoltas em Madrid, Málaga, Oviedo, Gijón, Granada e Sevilha, mas são logo reprimidas.

1934

4 de Outubro — Desde a constituição do novo gabinete Lerroux, dá-se ordem de greve geral. Numerosos tumultos.

5 de Outubro — Proclama-se o estado de sítio nos Astúrias.

6 de Outubro — A Catalunha proclama sua independência. As autoridades militares tratam de resistir

ao governo da generalidade. O Estado de sítio é declarado em toda a Espanha. Eferescência e greve geral em Marrocos. Há numerosos conflitos e motins em todo o país.

1935

7 de Julho — Companys, presidente da Generalidade da Catalunha, é preso assim como os membros do Governo provisório. Dá-se ordem aos grévistas de voltar ao trabalho.

8 de Julho — Recrudescimento dos movimentos anarco-sindicalistas e comunistas. A repressão começa nas Astúrias e dura várias semanas. A Legião Estrangeira e os atiradores marroquinos são atirados sobre os revolucionários.

1936

Fevereiro — Durante todo o mês, a direita provoca numerosos incidentes e motins.

12 de Julho — O tenente dos guardas de assalto, José Castilho é assassinado.

13 de Julho — O «leader» monarquista Calvo Sotelo é assassinado em Madrid, provocando cargas de fuzilaria em Sevilha: há um morto.

18 de Julho — Insurreição militar em Marrocos. As forças insurretas desembarcam em Cádiz.

Uma linda sinopse, não há dúvida!

20 milhões de francos para os marxistas espanhóis

Segundo o jornal *O anti-religioso*, de Moscovo, órgão da Liga dos Ateus da Soviécia, o auxílio monetário fornecido pela «Federação dos Livres Pensadores de França» à Espanha vermelha é de vinte milhões de francos.

Foram os «camaradas» Galperine e Lorulot que levaram esta declaração oficial à recente sessão anual da União dos Sem-Deus na Rússia, de que *O anti-religioso* se faz eco.

No Japão suicidam-se vinte mil pessoas por ano

O problema dos suicídios no Japão revestiu um caracter tão grave que o governo acaba de ordenar a abertura duma repartição especial, cuja missão será a de fazer desaparecer da ideia do suicida o desejo de acabar com a vida.

Ou por contrariedades amorosas ou por não poderem resistir à morte do so ser amado, suicidam-se, lá no Extremo-Oriente, cerca de vinte mil pessoas por ano.

A policia de Tóquio emprega todos os seus esforços para impedir que os desesperados da vida se suicidem atirando-se para a rua, do cimo dos edificios mais altos da capital. Há pouco tempo três pessoas suicidaram-se empregando este sistema.

A Sociedade Contra o Suicídio abriu, recentemente, uma secção especial à frente da qual se encontra um funcionário conhecido com um «técnico em suicídios». A sua principal missão será a de dissuadir dos seus propósitos os presumíveis suicidas.

Kobayashi, que conta actualmente quarenta anos e tem uma grande experiência destes problemas, receberá todos os desgraçados que atravessaram uma situação na vida que lhes faça crêr que a única solução para o seu mal é o suicídio. Aconselha-os-à e procurará despertar nêles novas ilusões e esperanças. Tratará evitar principalmente os suicídios por amor, a maior parte dos quais se registam na Ilha de Oshima.

Já se realizaram várias reuniões de professores e de outras pessoas especializadas em trabalhos sociais, a-fim-de empreenderem uma intensa campanha de conferências contra a mania do suicídio.

== ÉSTE NÚMERO FOI VISADO ==
== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==

TELEFONE 2 7303

== ISIDRO ==

Vende por conta dos proprietários e com sua Autorisação: Prédios Modernos, Prédios Antigos, Moradias; Bonitas Quintas e grandes herdades; trespassa lojas de todas as qualidades, em todos os bairros da capital. Todos os negócios são fechados na presença dos proprietários e os respectivos sinais são também recebidos pelos Proprietários. Negocia com a maior lealdade. Dá informações Comerciais e Bancárias, a todos os clientes que desejarem.

ISIDRO SILVA

Comerciante Registrado no Tribunal do Comércio

Rua Eugénio dos Santos, 39-3.º — LISBOA



Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!