

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

Manufacture de Tissus et Treillages Métalliques

Usines Guilbert

Meirelbeke

Belgique

Teias e redes metálicas de todos os generos em
cobre, latão, galvanisadas e pintadas. As mais
perfeitas e mais acreditadas em toda a Europa.
Executa-se qualquer pedido de malhas especiais.

PREFERIR SEMPRE
AS REDES E TEIAS

GUILBERT

Agentes gerais para Portugal

BELLO & BRAVO

RUA DOS FANQUEIROS, 122 TELEFONE
2 5141

LISBOA



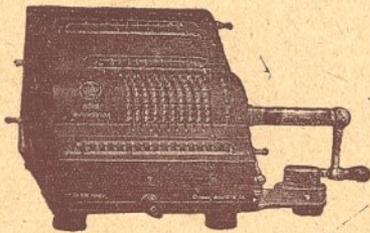
UNDERWOOD
COMERCIAL



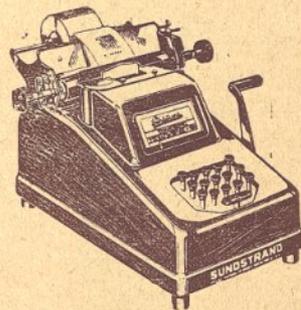
UNDERWOOD
PORTATIL



MADAS
MAQUINA DE CALCULAR



BRUNSVIGA
MAQUINA DE CALCULAR



SUNDSTRAND
MAQUINA DE SOMAR

Agentes Geraes

DUNKEL & ANTUNES, L.^{DA}

Rua Augusta, 56 – LISBOA

**INDICAÇÕES
:: UTEIS ::**

A Gazeta dos Caminhos de Ferro, a mais velha das revistas portuguesas, no desejo de dar aos seus assinantes e leitores o maior numero de indicações uteis, recomenda-lhes a leitura desta pagina e das informações mais completas dadas adiante na secção de anuncios.

Advogados - O exito das acções judiciais depende, em grande parte, dos advogados que encarregamos da defesa dos nossos interesses.

Dr. Castilho Chamico R. Garrett, 74, s/l.

Agua Termal - Devemos preferir as aguas nacionais não só por patriotismo mas porque temos aguas melhores que as mais famadas do estrangeiro.

Alfaiates - Toda a gente póde vestir com economia e elegancia.

Old England - R. Augusta - R. de S. Nicolau.

Automoveis - Um automovel deve ser bom, elegante e barato.

Leiam sempre adiante os anuncios das casas que indicamos.

Bancos - Para segurança do capital, do commercio, da industria, deve escolher-se sempre um bom banco.

Cafés - Uma hora passada num bom café, dispõe-nos bem para o trabalho.

Dentistas - Sem bons dentes não póde haver saude perfeita e sem um bom dentista não póde haver bons dentes.

Leiam sempre adiante os anuncios das casas que indicamos.

Electricidade - A vantagem, de dia para dia mais evidente, de utilizar a electricidade nas mais variadas applicações torna-se tanto maior quanto maior for o escrupulo na escolha da energia, do material e dos encarregados da installação.

Hidro Electrica Alto Alentejo - Rua dos Douradores, 150, 1.º.

Farmacias - Se em tudo se torna necessario escrupulo, ele é sobretudo indispensavel na escolha dos preparados pharmaceuticos.

Fundições - Para o desenvolvimento lucrativo da agricultura e da industria e para tudo o que seja aparelhagem metalica, ha que escolher o melhor fabrico aliado ao melhor preço.

Hotels - Uma das preoccupações maiores de quem viaja é o hotel. Sem um bom hotel toda a viagem é um supplicio.

Inseticidas - Temos que nos defender dos insectos, com frequencia transmissores de doenças graves.

Pós de Keating - R. dos Fanqueiros, 106, 1.º.

Louças - Um importante factor da comodidade domestica são as louças. Não é necessario gastar muito dinheiro para se ter louça de boa qualidade.

Fabrica de Louça de Sacaem - 126, R. da Prata, 132 - Lisboa.

Maquinas - A maquina póde substituir em muitos casos o homem com interesse dele mas é preciso que o homem saiba escolher a maquina, a melhor maquina.

Leiam sempre adiante os anuncios das casas que indicamos.

Materiais de construção - Para que a construção, seja solida é preciso que os materiais sejam bons.

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd. - Madriças, - Praia do Ribatejo.

Material electrico - Gasta-se muito em material electrico porque não se procuram as casas que o vendem bom e barato.

Medicos - Quando não pudermos evitar as doenças temos que procurar quem as cure.

Dr. Armando Narciso - P. dos Restauradores, 48, 1.º - Lisboa.

Mercearias - A saude e as dificuldades da vida exigem que procuremos generos de alimentação bons e baratos.

Mobilia - A mobilia é uma das condições da felicidade domestica. Quem não possa ter mobilia cara, artistica poderá ter mobilia barata, comoda e de bom gosto.

Navegação - Para as viagens por mar ainda mais que para as viagens por terra, é indispensavel o maior escrupulo na escolha do transporte.

Royal Mail Steam Packet Company - R. do Corpo Santo, 47, 1.º, Lisboa - R. dos Inguezes, 28, 1.º - Porto.

Marcas e Patentes.

Leiam sempre adiante os anuncios das casas que indicamos.

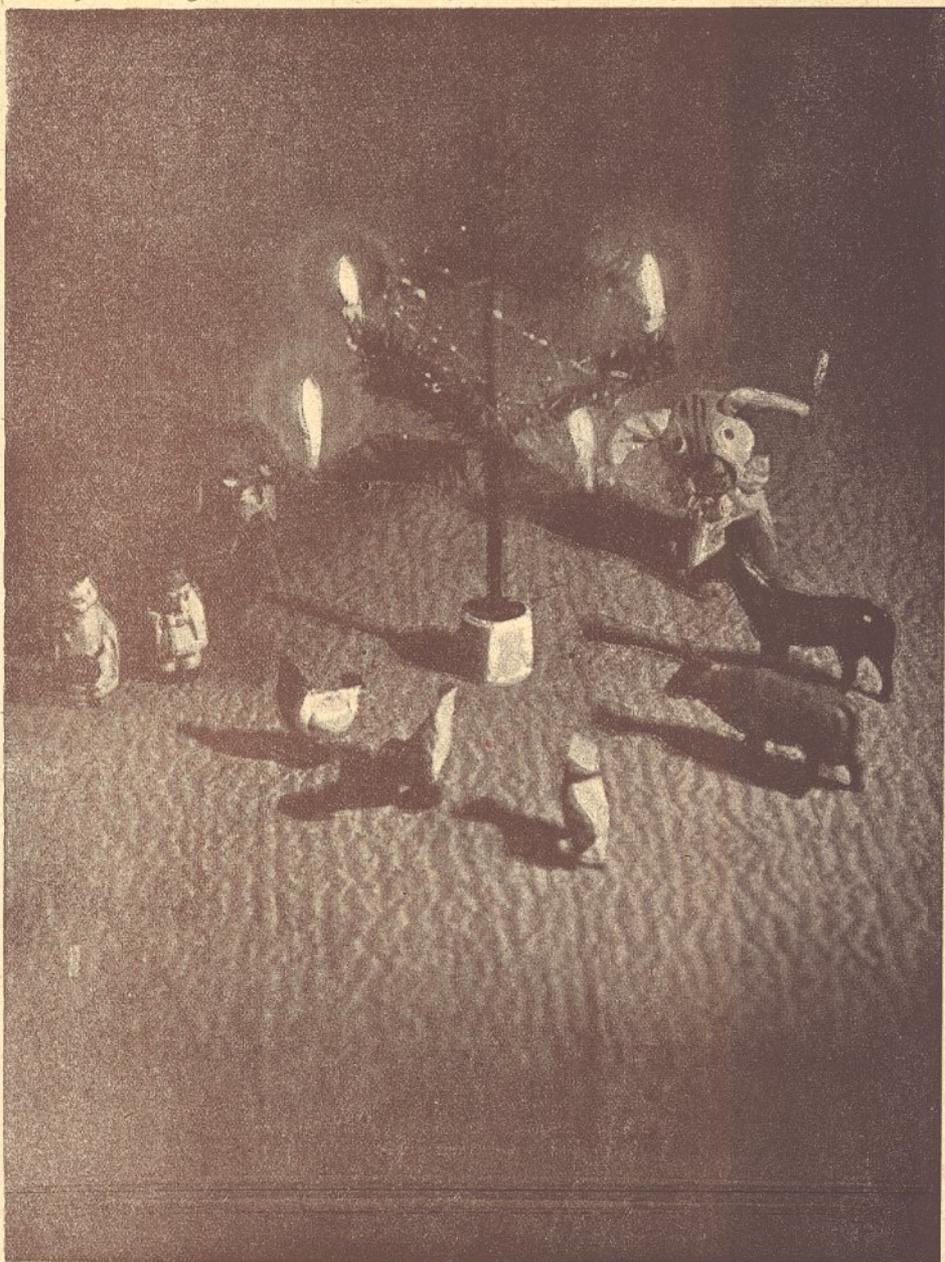
Telefonia sem fios - Um bom aparelho de T. S. F. é hoje uma necessidade das maiores para quem tenha uma certa cultura e a queira aumentar.

Tinturarias - A economia e o acio nos tecidos impõe o recurso ás boas tinturarias.

Tinturaria Cambournac - Largo da Anunciada, 11 e 12 - Lisboa.

CALENDARIO PARA 1932

JANEIRO		FEVEREIRO		MARÇO	
Domingo.	— 3 10 17 24 F	Domingo.	— 7 14 21 28 —	Domingo.	— 6 13 20 27 —
Segunda.	— 4 11 18 25 —	Segunda.	1 8 15 22 29 —	Segunda.	— 7 14 21 28 —
Terça.	... — 5 12 19 26 —	Terça.	... 2 9 16 23 —	Terça.	... 1 8 15 22 29 —
Quarta.	... — ✕ 12 20 27 —	Quarta.	... 3 10 17 24 —	Quarta.	... 2 9 16 23 30 —
Quinta.	... — 7 14 21 28 —	Quinta.	... 4 11 18 25 —	Quinta.	... 3 10 17 24 31 —
Sexta.	... F 8 15 22 29 —	Sexta.	... 5 12 19 26 —	Sexta.	... 4 11 18 25 —
Sabado.	... 2 9 16 23 30 —	Sabado.	... 6 13 20 27 —	Sabado.	... 5 12 ✕ 26 —
ABRIL		MAIO		JUNHO	
Domingo.	— 3 10 17 24 —	Domingo.	1 8 15 22 29 —	Domingo.	— 5 12 19 26 —
Segunda.	— 4 11 18 25 —	Segunda.	2 9 16 23 30 —	Segunda.	— 6 13 20 27 —
Terça.	... — 5 12 19 26 —	Terça.	... F 10 17 24 31 —	Terça.	... — 7 14 21 28 —
Quarta.	... — 6 13 20 27 —	Quarta.	... 4 11 18 25 —	Quarta.	... 1 8 15 22 29 —
Quinta.	... — 7 14 21 28 —	Quinta.	... 5 12 19 26 —	Quinta.	... 2 9 16 23 30 —
Sexta.	... 1 8 15 22 29 —	Sexta.	... 6 13 20 27 —	Sexta.	... 3 F 17 24 —
Sabado.	... 2 9 16 23 30 —	Sabado.	... 7 14 21 28 —	Sabado.	... 4 11 18 25 —
JULHO		AGOSTO		SETEMBRO	
Domingo.	— 3 10 17 24 31	Domingo.	— 7 14 21 28 —	Domingo.	— 4 11 18 25 —
Segunda.	— 4 11 18 25 —	Segunda.	1 8 15 22 29 —	Segunda.	— 5 12 19 26 —
Terça.	... — 5 12 19 26 —	Terça.	... 2 9 16 23 30 —	Terça.	... — 6 13 20 27 —
Quarta.	... — 6 13 20 27 —	Quarta.	... 3 10 17 24 31 —	Quarta.	... — 7 14 21 28 —
Quinta.	... — 7 14 21 28 —	Quinta.	... 4 11 18 25 —	Quinta.	... 1 8 15 22 29 —
Sexta.	... 1 8 15 22 29 —	Sexta.	... 5 12 19 26 —	Sexta.	... 2 9 16 23 30 —
Sabado.	... 2 9 16 23 30 —	Sabado.	... 6 13 20 27 —	Sabado.	... 3 10 17 24 —
OUTUBRO		NOVEMBRO		DEZEMBRO	
Domingo.	— 2 9 16 23 30	Domingo.	— 6 13 20 27 —	Domingo.	— 4 11 18 F —
Segunda.	— 3 10 17 24 31	Segunda.	— 7 14 21 28 —	Segunda.	— 5 12 19 26 —
Terça.	... — 4 11 18 25 —	Terça.	... ✕ 8 15 22 29 —	Terça.	... — 6 13 20 27 —
Quarta.	... — F 12 19 26 —	Quarta.	... 2 9 16 23 30 —	Quarta.	... — 7 14 21 28 —
Quinta.	... — 6 13 20 27 —	Quinta.	... 3 10 17 24 —	Quinta.	... F ✕ 15 22 29 —
Sexta.	... — 7 14 21 28 —	Sexta.	... 4 11 18 25 —	Sexta.	... 2 9 16 23 30 —
Sabado.	... 1 8 15 22 29 —	Sabado.	... 5 12 19 26 —	Sabado.	... 3 10 17 24 31 —



NATAL DE BONECOS

(Cliché MENDES DA COSTA)

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

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

S U M A R I O:

Ecos e comentários, por SABEL.—O ano de 1931.
Um Decreto importante, pelo Eng.º J. FERNANDO
DE SOUSA.—Imprensa.—O Conflito Sino-Ni-
ponico, por C. MENDES DA COSTA.—Tópicos
colhidos da «Railway Gazette» de 11 de Dezem-
bro de 1931, pelo VISCONDE DE ALCOBAÇA.
A 1.ª Feira Técnica da Indústria Moderna Alemã
em Portugal.—Alguns Monumentos Nacionais, por
CARLOS D'ORNELLAS.—Homens de Ferro,
por NATIVIDADE GASPAS.—Provincias Ultra-
marinas, por JULIO DA COSTA PINTO.—Sana-
torio para Ferroviários em Paredes de Coura.—
Os Transportes em Caminho de Ferro na Guerra,
por DUARTE DA COSTA PEREIRA.—Haquarenta
anos.—Comemoração do Quinto Centenário do
descobrimento dos Açores em 1432, pelo DR. AR-
MELIM JUNIOR.—O Arrendamento dos Cami-
nhos de Ferro do Estado, pelo Coronel J. C.
DE CARVALHO TEIXEIRA.—A Assembleia Ge-
ral da C. P.—Linhas estrangeiras.—A electrifi-
cação de caminhos de ferro em todo o mundo.—
Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide, carta
de GERALDO LOPES.—Parte Oficial.—Mapas.
—Linhas portuguesas.—Aviação.—Brindes e Ca-
lendarios.

1932

ANO XLV

1 DE JANEIRO

NUMERO 1057

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

JULIO DA COSTA PINTO

COLABORADORES

Brigadeiro JOAO D'ALMEIDA

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Coronel JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão MARIO COSTA

CARLOS MENDES DA COSTA

Engenheiro ARMANDO FERREIRA

RAPHAEL LOPES DE ANDRADE

JOSÉ NATIVIDADE GASPAR



PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS AVULSO

Portugal (semestre)	30\$00
Estrangeiro (ano) £	1.00
Espanha () pesetas.	35.00
França () francos.	100
Africa ()	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2 7520

Ecoss e comentários

Por SABEL

Ano Novo

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» entra hoje no seu 45.º ano de publicação e por esse motivo vêm saudar todos os seus presados amigos, colaboradores, assinantes, anunciantes e a tóda a família ferroviária, organização formidável que bastante têm marcado no nosso país, desejando a todos um feliz ano novo e que a família portuguesa continue sempre unida para poder vencer os obstáculos que as circunstâncias da vida nos proporcionam.

Festas felizes e ano novo prospero.

Um fiscal modêlo

Em 24 do mês findo a imprensa diária ocupou-se de uma ocorrência passada no lugar de Sabugo, freguesia de Almargem do Bispo, concelho de Cintra, motivada pela antipatia do povo do referido lugar e dos outros lugares circunvisinhos, pelo fiscal de *conservação*... de estradas José Brás que se tornou célebre pelas suas constantes proezas.

Há dois anos, mais ou menos que o referido senhor veio transferido de Montelavar para o Sabugo salientando-se a ponto de criar inimizades por motivos fúteis arrançados pela sua arrogância e excesso de autoridade.

Há dias tentou o sr. fiscal cortar uma árvore tri-secular, árvore que o povo desta terra considera histórica por ser o sitio onde as carruagens reais de D. Luís e D. Carlos mudavam as parelhas para depois seguirem viagem para as caçadas em Mafra.

A referida árvore dava uma certa vida ao lugar e servia, durante o verão para os veraneantes passarem um bocado agradável à sombra da sua formosa ramagem. Então o povo começou murmurando ao ponto de se exaltarem os ânimos o que obrigou o fiscal a não mutilar mais a árvore partindo êle para Cintra para requisitar autoridades afim de conseguir levar àvante o seu intento.

Realmente no dia 24 do mês findo compareceu no Sabugo uma fôrça de 18 praças da Guarda Nacional Republicana sob o comando do sr. tenente Colaço.

Ao mesmo tempo que o guarda chegou a creada do fiscal José Brás, espalhava, junto ao chafariz, que a árvore ia ser arrancada o que provocou ruidosos protestos que levaram os sinos a tocar a rebate afim do povo se agarrar à árvore e a não deixar cortar.

Foram prêsas várias pessoas e detidas outras para averiguações sendo a indignação total do povo contra a attitude do fiscal José Brás que o persegue em parte assediado com a mulher que anda constantemente em questão com as visinhas.

Por três vezes foi lançado fogo ao carrascal do referido fiscal e foram disparados alguns tiros contra a propriedade ilegalmente adquirida pelo mesmo por escritura recentemente feita e que parece vai ser anulada. Também apareceram derubados no pomar pertencente à mesma propriedade algumas árvores de fruto.

Está a organizar-se uma representação que deve atingir cerca de mil assinaturas entre os povos de Morlena, Montelavar, Pêro Pinheiro, Lameiras, Sabugo, Vale de Lobos, Serração, Olêla, Almornos, Fontarenha, Almargem do Bispo, Arnil, D. Maria, Telhal, e Meleças, no sentido daquele fiscal ser dali transferido afim de evitar qualquer conflito grave que porventura se venha a dar.

O povo respeitou sempre as autoridades sendo a indignação geral contra o fiscal José Brás.

(Continua na página 13)

O ANO DE 1931



É uso recapitular, no primeiro numero da *Gazeta* de cada ano, os factos da vida ferroviaria nacional durante o ano anterior. Dificil tarefa quando não ha quasi nada que recordar. O ano de 1931 pouquissimo acrescentou á obra dos que o precederam.

A providencia mais importante a lançar ao seu activo foi o D. n.º 20.618 de 4 de dezembro de 1931, que auctorisou o dispendio de 100.000 contos com os melhoramentos mais necessarios nos antigos C. F. E., devendo essa quantia ser obtida pela emissão de emprestimos. O mesmo diploma destinou as receitas do fundo especial livres de encargos á conclusão de varios troços complementares dos C. F. E..

Importa designa-los, o que fazemos noutro logar.

Prevê-se, portanto, a conclusão, em 6 anos, de cerca de 85 quilometros de via estreita: total 227, a que se juntarão as linhas concedidas, ácerca das quais o Estado pode e deve respeitar os seus compromissos.

Em 1931 nenhum troço novo se abriu á exploração.

Trabalhou-se porem com grande actividade na linha da Trofa á Senhora da Hora e no troço da do Tamega, da Chapa a Celorico, que ficaram concluidos e vão ser inaugurados dentro de poucos dias.

Proseguiu com a maior celeridade a construção, iniciada em 28 de Outubro de 1930, do troço da Boa Vista á Trindade, de curta extensão mas notavel pelo tunel da Lapa da extensão de quasi 500^m, cuja galeria de avanço se acha inteiramente perfurada.

Quanto ao troço da Povia a Fão, apesar de contratado ha muito e de aprovado o respectivo projecto, mantem-se preso por pretextos burocraticos destinados manifestamente a protelar a construção.

Alem dos trabalhos de construção tão activamente efectuados, devemos mencionar, para elogio da Companhia do Norte, a entrada em serviço de novas locomotivas *Mikado* e de carruagens magnificas dotadas de todo o conforto.

Em toda a rede portuguesa se acentuou por forma assustadora a depressão de receitas.

A crise conomica mundial, que o nosso país compartilha, conta, entre as suas multiplas manifestações, a consideravel depressão do movimento em toda a rede ferroviaria e a conseqüente quebra de receitas, que teve o seu inicio em 1930, acentuando-se, porem, consideravelmente nos ultimos sete meses do corrente ano.

Concorre para essa depressão o desvio do trafego operado pela desenfreada concorrência dos carros automoveis, de passageiros principalmente e tambem de carga, por estradas paralelas ás linhas ferreas.

Essa concorrência feita em condições privilegiadas, sem sujeição a tarifas nem horarios, sem obrigação de servir todo o trafego que se apresente, sem o encargo de conservação das estradas utilizadas, sem regulamentação e fiscalisação apertadas, vai avultando com prejuizo das linhas ferreas. Mantem-se íntegros para estas os encargos e peias que resultam do monopolio que lhes foi conferido, exactamente quando este deixa de existir.

E' um periodo critico, mas passageiro, desde que se restabeleça a igualdade de situações e se ponha termo á falta de ordem e metodo, características da situação presente.

Os caminhos de ferro estudam a modificação dos processos de exploração, de modo que os transportes se acelerem e os comboios se multipliquem em condições de economia e celeridade, que hoje não podem ter.

Estão sendo ensaiados novos meios de transporte, como as *Michelines*, os *Ro-railer*, as automotoras e outros que tornarão possivel a transformação radical necessaria.

As primeiras são omnibus sobremodo leves, que circulam velozes sobre os carris, com rodas de pneumaticos e sem o minimo ruido ou trepidação.

Os segundos são vagões de carga ou de passageiros, que alem das rodas proprias de caminho de ferro, teem outras com pneumaticos, que sobem ou descem, permitindo ao veiculo circular sobre carris ou nas estradas e realizar assim o transporte misto continuo de ponta a ponta.

Ha porem outras causas alem da concorrência e essas mais graves, pois acusam e reflectem a crise geral da menor produção e diminuição de circulação de pessoas e coisas.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses propoz, ha cerca de um ano, uma reforma das tarifas de pequena velocidade para as unificar em toda a rede que explora, estabelecendo um formulario que exclua erros de taxa e simplifique a applicação das tarifas, efectuando-se consideravel redução de varios preços nos antigos C. F. E..

Para obviar á correlativa diminuição de receitas pediu um adicional até 10 % sobre a pequena velocidade nos C. F. E.

Entretanto acentuou-se a diminuição de receitas, pelo que foi pedido o adicional sobre todo o trafego, ao mesmo tempo que se procurava realizar economias consideraveis na exploração.

Esse pedido foi atendido pelo D. n.º 19.718 de 14 de Maio de 1931.

As outras companhias, que lutam com as mesmas dificuldades e exploram linhas de menor rendimento quasi todas, pediram imediatamente que a concessão do adicional se lhes tornasse extensiva, como era justo.

Por diversas vezes reiteraram o pedido e em 18 de dezembro formularam-no perante o illustre Presidente do Ministerio, mostrando com frisantes dados esta-

tísticos as dificuldades com que lutam. As quebras de receitas, de 1 de Janeiro a 31 de Outubro, foram as seguintes:

Beira Alta	851 contos	ou	7 %
Companhia Nacional	351	"	" 7 "
Vale do Vouga	748	"	" 16 "
Norte de Portugal	899	"	" 16 "

Calcula-se que em 31 do corrente as diminuições atingirão:

Beira Alta	1300 contos	ou	9,4 %
Companhia Nacional.	470	"	" 12 "
Vale do Vouga	957	"	" 16,5 "
Norte de Portugal	1079	"	" 16,8 "
Sociedade Estoril	708	"	" 9 "

Estas diminuições teem-se dado principalmente no periodo desde 1 de Maio. As Companhias alegavam nas suas representações que as suas taxas foram incompletamente actualizadas; que actualmente os preços de muitos materiais se tinham agravado consideravelmente por efeito do cambio; que pagavam o adicional á C. P. nos percursos dos seus materiais nas linhas desta, tendo que manter os preços sem adicionais para os que a ela eram destinados; que pediam apenas a autorização para o aumento nos transportes que o comportassem, o que seria prudentemente regulado; que chegára a ser lavrado o decreto que deferia tão justo pedido, mas que não viera a ser promulgado.

A sua situação vai-se agravando, a despeito das economias realizadas, sem que as que se preparam possam remediar a quebra de receitas.

Seria pois injusto recusar-lhes, um adicional que pediram ha sete meses e que recai apenas sobre uma parcela minima do trafego.

Devemos mencionar o estudo, efectuado em 1931, do problema de estações do Porto e de que demos conta na *Gazeta* de 1 e 16 de Maio.

Entrou na segunda fase de estudo o ante-projecto da ponte mixta para caminho de ferro e estrada sobre o Tejo entre o Poço do Bispo e os Grilos, tendo-se já iniciado as sondagens. Esperemos que o ano de 1932 será assinalado pela solução pratica de tão momentoso problema.

Teve andamento, que se espera que seja decisivo, o projecto de convenção da C. P. com os seus obrigacionistas de que se occupou a *Gazeta* de 16 de Novembro a 1 de Dezembro e que foi aprovado pela assembléa geral. Aguardemos o desenlace das negociações.

Passou mais um ano sem que a Companhia Tejo-Oceano-Sado lograsse ver entrar em execução o seu contrato.

Quanto á linha de Cantanhede, apenas se conseguiu, após multiplas diligencias, a concessão do troço da estação de Aveiro ao canal de S. Roque e ainda assim com caracter provisorio. E como essa construção se liga com as obras da barra e o contrato só agora foi assinado, não se entrou na fase de construção.

Fraco ano ferroviario foi, na verdade, o de 1931.

Esperemos que 1932 fará melhor figura.

FOI publicado o D. n.º 20.618 de 4 de Dezembro ultimo, pelo qual se providencia acerca das melhorias mais urgentes nos Caminhos de Ferro do Estado e da conclusão de alguns troços complementares dos mesmos.

O assunto interessa a boa parte do paiz e por isso importa versa-lo.

Por esse diploma o Tesouro Publico dá, como subsidio ao fundo especial de caminhos de ferro, 100.000 contos levantados por emprestimo, em quatro prestações anuais de 30.000, 25.000, 25.000 e 20.000 contos e mais encargos do emprestimo nesses quatro anos.

Segundo o juro de 7% e a amortização em 40 anos, esses encargos, relativos ás entregas semestrais, somarão cerca de 20.000 contos, o que eleva o subsidio ao fundo especial a 120.000, que suporemos amortizado por elo em 40 anos, a partir de 1935-1936 ao juro de 7%. A anuidade será de 9.000 contos.

Nos anos subsequentes, 1935-1936 e 1936-1937 poder-se-ão acrescentar mais 40.000 contos ao subsidio, o que o eleva ao total de 160.000 contos, a que corresponde, ao mesmo juro, e prazo de amortização, o encargo anual de 12.000 contos.

Até 1934-1935 apenas se deduzem do fundo especial os encargos já contraidos, aos quais se somam em 1935-1936 os 9.000 contos anuais correspondentes ao subsidio recebido e elevados no fim de dois anos a 12.000 contos.

Os encargos actuais, com exclusão dos compromissos tomados com as linhas do Norte de Portugal, do Tejo-Oceano-Sado e do Vouga, somam 7.000 contos.

Os dessas três linhas somarão 8.500 contos, ou 12.000 se nele se incluemem os encargos do troço Guimarães-Braga-Arcos.

A soma é de 15.500 contos ou 19.000, que só se tornam integralmente efectivos ao cabo de alguns anos.

Durante os quatro primeiros anos economicos os saldos disponiveis para novas construções, supondo constante a dotação de 27.000 contos do fundo especial, somarão cerca de 60.000 contos para gastar na construção de troços dos C. F. E.

Juntando-se-lhes os 40.000 contos do subsidio previsto, serão 100.000 contos para essas construções, gastos em 6 anos.

No ano 1935-1936 os encargos mensais serão:

Encargos actuais	7.000
Garantias de novas linhas	8.500
Anuidade do subsidio.	9.000
	<hr/>
	24,500

A partir de 1937-1938 as garantias elevam-se a 12.000 contos e a anuidade de subsidios a 12.000, o que soma tudo 31.000 contos.

Nessa data estarão porém em exploração novos troços, de extensão muito superior a 200 km., cujo trafego terá dado ao fundo especial avultado acrescimo de impostos.

Este calculo grosseiro, mas suficientemente aproximado, mostra que é possível, só com os recursos do fundo especial, aproveitados em garantias e encargo de emprestimos:

1.º — continuar solvendo os encargos de 7.000 contos anuais;

2.º — dispendir 100.000 nos melhoramentos mais urgentes dos C. F. E.;

3.º — honrar os compromissos tomados acerca das linhas concedidas ás Companhias do Norte, Tejo-Oceano-Sado e Vale do Vouga, construindo-se no prazo maximo de 6 anos todos os troços concedidos (conta-se esse prazo reservando para segunda etapa Guimarães-Braga-Arcos), a saber:

Lousado-Trofa-Senhora da Hora; Boavista-Trindade; Povoá-Fão; Guimarães-Braga-Arcos; Cacilhas a Sesimbra e Setubal, com um ramal para a Costa de Caparica; Aveiro-Cantanhede.

4.º — Aplicar 100.000 contos nos troços dos C. F. E. em construção, a saber:

Linha de circunvalação do Porto; Viana a Ponte da Barca; Celorico ao Arco de Baulhe; Regua-Lamego; Mogadouro-Vimioso; Fronteira-Portalegre; S. Tiago-Sines; Ramal de Serpa.

Assim, não é necessário construir desde logo todos os edificios das estações em troços em que é de prever trafego exiguo, como são todos os troços em construção na rede do Sul e Sueste e alguns do Minho e Douro. O essencial é ter a linha e deixar previstas as instalações definitivas das estações pelas expropriações necessarias. Deste modo, o que se aconselha para as linhas concedidas é igualmente recomendavel para as construidas pelo Estado.

Vejamos agora que troços se pretende concluir:

Na zona tributaria das linhas do Minho e Douro acham-se em construção: de via larga, a linha de circunvalação do Porto; de via estreita, as dos Lima, do Tamega, da Regoa a Lamego, de Miranda.

Na zona tributaria do Sul e Sueste mencionaremos a linha de Portalegre, o troço de Santiago do Cacem a Sines.

A linha de circunvalação devia ha muito estar construida á americana, sem a preocupação de construir as estações intermedias nem a de Leixões, de modo que rapidamente chegasse aos cais do molhe Sul.

Um

Decreto importante

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

Cometeu-se o erro de mandar fazer desde já as terraplanagens da segunda via, que só tarde ou nunca serão utilizadas. Bastava expropriar integralmente a faixa de terreno precisa para a segunda via.

Passemos agora á via estreita:

Linha do Lima—Ha a intenção de a construir rapidamente até Ponte da Barca para aproveitar o material circulante adquirido ha cinco annos e que importou em mais de 10.000 contos.

Como esse material foi subordinado na sua estrutura á tracção electrica, surge o problema da dispendiosa electrificação ou a sua substituição pela tracção a vapor, sem aproveitamento dos veiculos automotores.

Seja como fôr, depois de se ter cortado o nó gordio e adoptado a solução racional da linha em leito proprio, importa concluir-la quanto antes.

Linha do Tamega—Está concluido o troço da Chapa a Celorico.

Urge prolongar a linha ao Arco de Baulhe, onde convergem diversas estradas, para que desempenhe a sua função, servindo quasi toda a região de Basto. O troço do Arco ás Pedras Salgadas só se torna util quando se ligue a linha de Guimarães com a do Tamega no Arco e se construa a transversal de Valpaços de Vila Pouca a Mirandela.

Linha de Lamego—Está tão adiantada a construção do troço da Regoa a Lamego, que se deve concluir para não ficar desaproveitado o capital dispendido.

Parece que se pensa em prolongá-la desde já a Vila da Ponte. Quando mais util e razoavel seria levá-la de Lamego por Castro Daire á Regoa, solução que o mais sumario exame da carta sugere.

Linha de Miranda ou do Sabor—Essa linha, de

exiguo movimento, é todavia destinada a ser, quando completa, valiciso instrumento do progresso economico do vasto planaltomir andês. Por pequeno que seja o seu tributo á linha do Douro, dá logar nela a sensível aumento de receita.

Tem-se alvitrado o seu prolongamento immediato de Mogadouro ás Duas Igrejas, não longe de Miranda. Melhor será, porem, levá-la desde já a Vimioso, ficando assim completa. São cerca de 60 km., de facil construção.

Na zona do Sul e Sueste encontra-se quasi concluida até S. Tiago do Cacem a transversal de Sines. O seu ultimo troço, de S. Tiago a Sines, já foi iniciado, e por isso é proposta a sua conclusão.

Será uma linha deficitaria, sem trafego correspondente ao seu custo.

Linha de Portalegre—Está quasi concluida até Fronteira. Importa levá-la, por Cabeço de Vide, não só á estação de Portalegre, como há quem alvitre, mas á propria cidade, que é hoje das capitais de distrito a unica sem contacto immediato como o caminho de ferro.

São todavia cêrca de 40 km. de construção, quasi toda facil, salvo as proximidades de Portalegre.

Toda a linha, de incontestavel utilidade regional, será deficitaria.

Ramal de Serpa—Cometeu-se o grave erro de iniciar a construção, que não é barata, deste curto ramal, suprido pela estrada.

Pretende-se concluí-lo para não ficar perdido o capital já dispendido.

E fica desta vez por iniciar o troço de Lagos a Aljezur, que teria acção de fomento mais valiosa que outros que vão ser concluidos.

Imprensa

«Diário de Noticias»

No dia 29 do mês findo passou o 67.º aniversário da publicação deste jornal, pelo que felicitamos todos os nossos presados colegas que ali trabalham.

«Associação Portuguesa da Imprensa Technica e Profissional»

Muitas pessoas se convenceram que a fundação da «Associação Portuguesa da Imprensa Technica e Profissional» aprovada por alvará de 17 de Janeiro do ano passado e publicada no «Diário do Governo», 2.ª serie, n.º 19 de 23 do mesmo mês, tinha sido fogo de vistas mas podemos dizer hoje que não foi.

Estavamos dependentes do prometimento do sr. coronel Lopes Mateus que esteve oito mezes sem dar solução á pretensão desta Associação.

Por intermedio de S. Ex.ª o sr. Presidente da Republica solicitamos duas vezes que fosse satisfeito o pedido que havíamos feito e que estava prometido, mas, infelizmente não fomos felizes.

Estamos aguardando que o novo ministro do Interior nos faça justiça.

«Forum»

Iniciou a sua publicação o quinzenario da vida juridica e forense de que é editor o sr. Armando Rodrigues e redactores principais os srs. drs. Cesar Abrantes e Filipe Ferreira.

Apresenta-se esta revista com um aspecto grafico moderno-futurista e propõe-se agitar os varios problemas juridicos.

Contem documentação recente sobre leis, decretos e portarias de interesse no foro portuguez.

O primeiro numero trás artigos dos drs. Luís Osorio, Armando Gonçalves Pereira, Palma Carlos e Fernando Lopes.

Desejamos longa vida ao illustre colega.



O CONFLITO SINO-NIPONICO

Por C. MENDES DA COSTA

A solução da desinteligencia existente entre os dois grandes povos do Extremo Oriente, Chinezes e Japonezes, continua no mesmo pé. O territorio da Mandchuria, apesar de não haver guerra, é todos os dias teatro de operações militares, travando-se combates com mais ou menos violencia. Não sabemos até onde irá o conflito e que resultados trará para a humanidade uma nova conflagração certamente derivada pelo choque de interesses internacionais em jogo, pois é ponto de fé que, se não limita unicamente a uma simples questão de soberania para uns e de comercio e industria para outros. Ha sob isto tudo conveniencias politicas de outros paizes, tais como Russia, Estados Unidos, Inglaterra, etc.

O que é facto é que, o caso apresenta-se serio e a Sociedade das Nações nada tem feito porque para nada serve.

Isto é, serve sómente para aquilo que já dissemos aqui, nas colunas da Gazeta. Este organismo tem dado tamanhas provas de cretinice que, melhor seria ter já fechado as portas e fazer a distribuição dos rios de dinheiro que anualmente custa ás nações que a mantem, pelos pobres desempregados existentes por esse mundo fóra.

E quando a sua acção quere proteger os peque-

nos povos? Isso então é para nos encher de riso, pois os grandes continuam a fazer o que lhes dá na gana, tendo sempre por base o estafado lema da *«Liberdade, Justiça e Direitos dos pequenos povos»*.

Mas vamos ao que pode interessar os nossos leitores

Para que se avalie o que é a Mandchuria, o que vale e o que deve aos japonezes, damos a seguir indicações claras e sobre os quais calculamos não existirem duvidas.

Este territorio que, no campo das actividades humanas é uma criação dos japonezes, tem de superfície 941.700 quilometros quadrados, com uma população calculada em cerca de 30 milhões de habitantes dos quais perto de 1.330.000 ocupam a zona japoneza.

A densidade normal da população é de 76 habitantes por milha quadrada, mas na zona japoneza atinge 875 habitantes por milha quadrada.

No total o numero de residentes japonezes eleva-se a mais de um milhão, estando neste numero incluidos perto de 800.000 coreanos.

É muito importante a influencia dos japonezes em todo o territorio mandchú, que por assim dizer pacificaram e onde se acolhem todos os chinezes amigos de viver em paz e fora das lutas fratricidas

que constantemente ensanguentam e desmoralizam por completo o seu paiz.

Tem os japonezes importantes capitaes em actividade na Mandchuria, cuja soma atinge aproximadamente 22 milhões de contos, assim divididos: Companhia do Caminho de Ferro do Sul da Mandchuria, 716.201.000 yens; empresas filiadas na Companhia, 318.392.000 yens; empréstimos do governo japonês ao governo chinês, 98.731.000 yens; sociedades e particulares, 554.277.000 yens.

No que se refere a caminhos de ferro o seu desenvolvimento é notavel pois que, desde 1887 construíram-se muito perto de 6.000 quilometros, dos quais 1.750 são sino-russos, 1.104 japonezes, 140 sino-japonezes e 2.880 chinezes.

Neste ultimo numero estão incluídos 650 quilometros construídos com capitaes ingleses e 990 com capitaes japonezes.

O pórtio de Dairen, o segundo do Extremo Oriente, importou em 68 milhões de yens, atingindo em 1929 o seu movimento de entradas 14 milhões de toneladas de navios.

As suas riquezas mineiras são muito valiosas e tem sido exploradas: assim as importantes minas de carvão de Fushman Ventai produzem cerca de 30.000 toneladas diárias e as de ferro de Penhsihu e Prishau podem dar annualment e 250.000 toneladas de fundição.

Tem tambem poços de petroleo com uma produção bastante elevada.

Sob o ponto de vista agricola o seu solo é fertilissimo, produzindo em abundancia trigo e algodão, culturas estas introduzidas e postas em pratica pelos japonezes.

Pelos dados acima expostos, verificamos que os japonezes tem trabalhado, e como todo o trabalho merece recompensa querem agora colhêr os frutos de uma semente que lançaram á terra; por isso defendem os seus interesses.

Os chinezes estão tambem neste momento despertando o seu nacionalismo adormecido pelas lutas civis, e apesar de serem governados por dois governos, querem impôr a todo o seu territorio uma unidade e soberania impossivel de conseguir, pelo menos enquanto não restabeleçam a ordem dentro de sua casa.

E é um problema destes que o Sr. Briand quer resolver em Genebra com discursos cheios de palavreado ôco e a atirar para a lagrima?

Em todos os assuntos debatidos nos ultimos anos, tal como o do desarmamento, não acreditamos nas boas intenções deste senhor que, certamente andará fazendo um frete a terceiros mesmo em prejuizo do seu paiz.

Andamos com esta na cabeça desde a sua famosa ideia da formação dos Estados Unidos da Europa.

Ecoss e comentarios

(Continuação da 6.ª pagina)

Os automóveis e os doentes

A Câmara Municipal de Lisboa, na sua última reunião, aprovou uma postura estabelecendo o seguinte:

«Os automóveis, carroças e outros veiculos, quando transitem junto dos hospitais, nas artérias abaixo designadas, deverão afrouxar o seu andamento ao mínimo, e não fazerem uso de quaisquer sinais sonoros, evitando todos os ruídos que possam incomodar o socôdo dos enfermos.

«Os locais a que se refere esta postura são os seguintes: Hospital de Santa Maria, rua Sociedade Farmacéutica e travessa de Santa Marta; Hospital de Santo António dos Capuchos, rua de Santo António dos Capuchos e rua Luciano Cordeiro; Hospital de D. Estefania, rua de D. Estefania e rua Joaquim Bonifácio; Hospital de S. José, rua José António Serrano; Hospital do Destêrro, calçada do Destêrro; Hospital do Régo, rua da Beneficência e Azinhaga da Torrinha; Hospital de S. Lazaro, rua Vinte de Abril; Instituto do Cancro, estrada de Bemfica e estrada das Laranjeiras.

«A infracção de qualquer destas disposições será punida, pela primeira vez, com a multa de 250\$00 e, em caso de reincidência com a mesma multa e 15 dias de prisão».

Tudo isto está certo desde que nos sitios principais, junto a estes estabelecimentos onde com frequência passem essas viaturas, ponham letreiros bem visíveis a exemplo do que se faz no estrangeiro como por exemplo em Londres que os hospitais e estabelecimentos de ensino têm grandes «placards» que de noite são iluminados a electricidade, caso contrário,

desde que não haja qualquer aviso todos estão sujeitos a infringir facilmente a nova postura da Câmara.

Na Alemanha os hospitais que ultimamente se têm construído acham-se em locais bastante distantes dos frequentados assiduamente por meios de transporte que provocam enormes ruídos.

Ao que se sujeita certa imprensa

Em geral na imprensa diária aparecem uns anúncios réclames que chamou, com facilidade, a atenção do público, se não vejamos.

A última vontade de um condenado: — S. FRANCISCO (California), 21. — John Simpson, o célebre criminoso, autor de um sem número de delitos graves, condenado recentemente á morte, está preses a sentar-se na cadeira eléctrica, expandindo deste modo todos os seus crimes. Interrogado hoje sobre qual é a sua última vontade, Simpson, sorridente, declarou que o seu maior desejo seria ser transportado a Lisboa, a fim de poder aplaudir, no Trindade, «O Aldrabão». — (E.)

A girafa morreu com frio: — O pobre animal, habituado e criado nos sertões africanos, onde a temperatura nunca é inferior a vinte graus, não resistiu ao frio que se sentiu, ontem, em Lisboa. Apesar do carinho e conforto com que era tratado, o animal succumbiu, ontem, á tarde.

A Girafa não será embalsamada, como era de prever nestes casos, pois não se trata, como o leitor supõe, da girafa do Jardim Zoológico, mas sim de uma imaginação do Rei das Meias, do Largo da Abegoaria, 32, que quiz prender a vossa atenção para vos dizer que continuava a vender mela, peúgas e culotes por preços sem concorrência.

Antigamente estes anúncios traziam o sinal de pago; hoje vêm publicados como sendo noticia de origem e muitas vezes, até se publicam na secção «Ultima Hora».

É, com franqueza, de mau gosto a publicação nos jornais destes anúncios que só servem para ludibriar o público.

E... ficamos por aqui.

A reorganização dos Caminhos de Ferro Francezes

Os caminhos de ferro francezes, afrontados com déficits crescentes, propõem-se efectuar mudanças drásticas nos sistemas de exploração.

Acaba de ser publicado um livro, pela Direcção des «Grands Réseaux de Chemins de fer français», um relatório minucioso, dando conta da causa e da natureza das dificuldades actuais dos caminhos de

ferro francezes, seguido de uma clara exposição das reformas que são propostas para as atenuar.

Apezar deste relatório dizer só respeito aos caminhos de ferro em França, contém o mesmo muita coisa que pode servir de auxílio na consideração e estudo do problema de transportes em outros países, sobretudo com referencia á reorganização de serviços, tendente ao melhor aproveitamento e combinação dos serviços ferroviários e automobilísticos. Foi este problema estudado a fundo neste relatório e apesar da solução proposta envolver inovações, que se poderão apelidar de revolucionárias, — a solução foi estudada de modo a ser executada praticamente.

Fases do desenvolvimento

Desde 1823, o ano de inauguração de caminhos de Ferro em França, o desenvolvimento destes passou por quatro fases ou periodos. O primeiro foi caracterizado pela criação de numerosas companhias que, por alturas de 1859, se fundiram nas cinco grandes companhias ainda existentes e a empresa do «Ouest» (comprada pelo Estado em 1908). As concessões dadas a estas companhias eram para ou de um periodo de 99 anos.

A extensão da rede explorada em 1859 era cerca de 8.700 quilometros e tinham-se gastos 4.124 milhões de francos em construção durante o periodo decorrido entre 1823-59. O segundo periodo, de 1859-83, foi evidenciado por uma determinação mais exacta da posição financeira das companhias, uma associação mais efectiva entre o Estado e as referidas companhias, a criação de uma rede de Caminhos de Ferro do Estado e as Convenções de 1883. Estas Convenções, actuando no terceiro periodo de 1883 a 1921, desenvolveram a base estabelecida em 1859 de associação financeira entre o Estado e as companhias, com respeito a despesas de construção e de material e a remuneração de capital.

Pela compra da Companhia de l'Ouest, em 1908,

Topicos colhidos da "Railway Gazette" de 11 de Dezembro de 1931

Pelo VISCONDE DE ALCOBAÇA

francezes constituem uma das industrias principais do paiz, pois empregam cerca de 500.000 pessoas e representam um capital de 50.000 milhões de francos. Em 1928 transportaram 760 milhões de passageiros e 342 milhões de toneladas.

Os quilometros das sete redes são os seguintes:

<i>Estado</i> — Alsacia e Lorena . . .	2.292 km.
Estado	9.134 »
<i>Companhias</i> — Est.	4.975 »
Midi	4.292 »
Nord	3.830 »
P. L. M.	9.870 »
Paris-Orléans	7.520 »

O total de quilometros em exploração em 1930 era de cerca de 41.913. As redes do Estado representavam 10,5 % do total em 1883, 20,3 % em 1913 e 27,3 % em 1930. Apezar da organização geral e dos serviços tecnicos serem identicos nas redes do Estado e das companhias, as ultimas são empresas comerciais com capital em acções acrescido de capital a juro fixo. Tanto umas como outras, estão sujeitas á Convenção de 1921, que tem por base o seguinte: — (1) Coordenação das redes em materia de interesse comum, resultando a criação do Conselho Superior e do Comité de Direction; (2) um plano de balanço do dever e haver anual de exploração por meio de um fundo comum; (3) balanço obrigatório das finanças pelo ajuste de tarifas, segundo a necessidade.

Capital e Dividendos

Em 1913 o capital das principais linhas de França era 19.810 milhões de francos; em 1930 era 53.770 milhões, incluindo a rede da Alsacia-Lorena e 50.570 milhões excluindo esta rede. Referindo estes valores ao valôr do franco antes da guerra—teremos 10.754 milhões de francos, incluindo o grupo da Alsacia

a rede do Estado ficou sendo a segunda, quanto aos quilometros em exploração. Ao terminar a Grande Guerra, os caminhos de ferro francezes acusavam um déficit excedente de 5.000 milhões de francos, ficando as redes nas zonas de operações militares seriamente estragadas, e todo o material bastante gasto. A Convenção de 1921, abrindo o quarto periodo, foi projectada de modo a remediar a situação anterior.

Os caminhos de ferro

Lorena e 10.114 milhões não incluindo este grupo, — deprehendendo-se portanto que o valôr absoluto do capital por quilometro de exploração, baixou em 46 e 48,2 por cento respectivamente desde 1913. Em 1930 só era 7 por cento maior do que em 1883.

Não ha portanto razão para alegar que o capital nos caminhos de ferro foi aumentado a um ponto perigoso e tambem não se poderá dizer que o Estado contribuiu desmedidamente para a construção e para o material. Em 1929, as companhias tinham subscrito 82,2 por cento (comparado com 73,6 por cento em 1913) do capital colocado e tambem 84 por cento (contra 74,4) do capital para as rêdes de companhia e 77,9 por cento (70,8) do capital para as rêdes do Estado.

As despesas ou encargos de amortização são muito mais pesados de que nas linhas estrangeiras e importavam em 12.015 milhões de francos em 1930, um aumento de 151 por cento comparado com 1913. O capital colocado antes de 1921 será amortizado antes da terminação das concessões. Quasi metade dos titulos e de 80 por cento ou mais de acções estão na posse de pequenos proprietários (de 1 para 10), de modo que varios milhões de pessoas em França estão directamente interessadas na prosperidade dos caminhos de ferro. Presentemente, os possuidores destes titulos e acções já foram alvo de graves sacrificios. Além das condições menos favoraveis e de redução de regalias que lhes foram impostas na Convenção de 1921 e não contando com o agravamento de contribuições, tiveram que sofrer rudemente reduções no capital. Tomando por base monetária — o franco d'ante-guerra, — o dividendo por acção em 1930 é 79 % inferior ao de 1913 e a receita liquida de titulos diminuiu 82 %, depois de se lhe abater a contribuição em todos os casos.

O valôr-ouro de uma acção em cada uma das cinco companhias é 72 % inferior ao de 1913.

Pessoal

Os empregados do caminho de ferro gosam vantagens apreciaveis. Em 1930, havia 90.000 reque-rentes para 15.000 vagas.

O numero actual de empregados á data de 31 de Dezembro de 1930, era de 505.103 comparado com 355.612 em 1913, um aumento de 32,4 por cento, excluindo a Alsacia-Lorena.

O aumento foi em parte devido ao desenvolvimento das rêdes e aumento de trafego, mas sobretudo a medida de legislação sociais. O dia de 8 horas trouxe um aumento de 80.000 ou 20 por cento no pessoal. Excluindo a Alsacia-Lorena, houve um aumento de 27,9 por cento em pessoal empregado por milha explorada (uma milha = 1.609 metros) e 26,4 por cento em pessoal por 1.000 trem-milhas em 1930 comparado com 1913. Em 1921 esta percentagem era de 74,7 maior de que em 1913 e a redução subsequente de 27,6 foi realizada por medidas de racionalisação. O exito destas medidas, demonstra-o o quadro seguinte:

«Numero de empregados por quilometro»

Em França	12,05
Na Alemanha	13,25
Na Belgica.	21,70
Na Grã-Bretanha.	19,77

As pensões tambem são um grande encargo dos caminhos de ferro em França.

Os empregados contribuem com 5,5 por cento dos seus salários, as companhias com 15 por cento e o Estado zero. Havia 189.500 pensionistas em 1930 ou 37,1 por cento dos empregados ao serviço, comparando com 24,8 por cento em 1913.

(Continua)

A 1.ª Feira Tecnica da Industria Moderna Alemã em Portugal

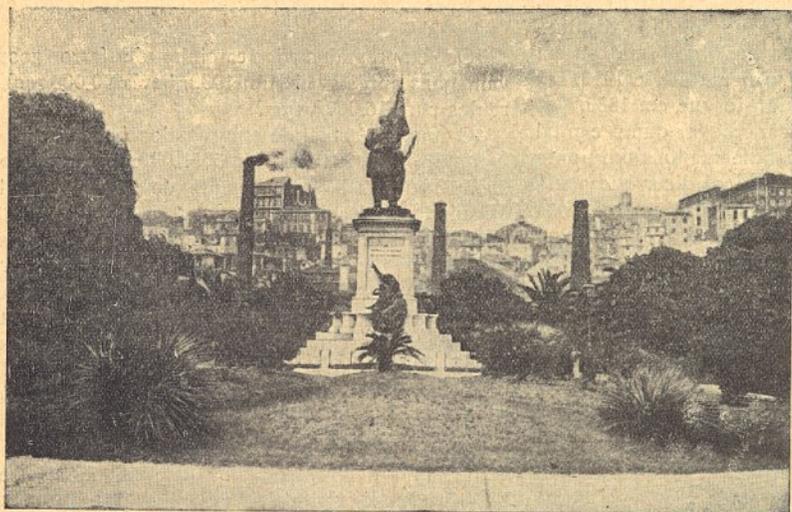
Continuam em marcha os trabalhos preparatorios para a realisação em Portugal da 1.ª Feira Tecnica da Industria Moderna Alemã, no corrente ano.

Nas salas do Club Alemão realisou-se já a segunda reunião da comissão organisadora da Feira, tendo assistido os srs. Hans Wimmer, consul da Austria e Presidente do Club Alemão; engenheiros srs. Kuno Weltzien, Alfredo Gosmann e Martin Peter, os agentes comerciais José de Sousa e Carl Schuldt e o sr. Manoel José Gomes gerente e o sr. Alberto Gomes, director da «Revista Portuguesa de Importação, Exportação e Turismo».

Presidiu o sr. Hans Wimmer, tendo sido tratados assuntos que se ligam com a efectivação do projectado certamen. Não podendo o sr. Wimmer, pelos seus muitos afazeres, continuar a presidir á comissão organisadora, passou o cargo a ser desempenhado pelo engenheiro sr. Kuno Weltzien.

Na reunião ficou assente serem dirigidos convites ao Chefe do Estado, aos srs. ministros das Finanças, dos Negocios Estrangeiros, do Comercio, da Agricultura, Ministro e Consul da Alemanha, para constituirem a comissão de honra da Feira.

O sr. Alberto Gomes, illustre director da «Revista Portuguesa de Importação Exportação e Turismo» e que é o grande animador do certamen parte em breve para o Porto, a fim de organizar a comissão daquela cidade, a qual deverá ficar composta do Consul da Alemanha e dos representantes das mais categorisadas casas alemãs.



Estatua de Sá da Bandeira

TINHAMOS prometido em tempos aos leitores da *Gazeta* publicar algumas linhas de interesse sobre turismo nacional assim como fazer a propaganda dos monumentos nacionaes, inserindo tambem algumas gravuras para muitos dos nossos leitores que porventura não conheçam aquilo que é nosso, verem que no nosso país há muito que vê, principalmente monumentos historicos que, muitos ignoram a sua representação.

Publicamos hoje referencias ás estatuas de Sá da Bandeira, Luiz de Camões, Marechal Duque de Saldanha e Affonso d'Albuquerque.

A estatua do Marquez Sá da Bandeira está situada fronteira ao mercado de Santos, na praça D. Luiz. Foi inaugurada em 31 de Julho de 1874, sendo de bronze e o pedestal de marmore de Carrara.

Nas faces lateraes do pedestal, em relevo lê-se «o nobre e heroico Sá, em quem o brio português vivia» (O. Martins):

O escultor foi o italiano Giovanni Ciniselli e o arquiteto Germano José Sales.

Os donativos para a criação deste monumento foram recolhidos por uma comissão de liberaes que bastante trabalhou para alcançar a importancia precisa para a sua construção.

Sá da Bandeira (Bernardo de Sá Nogueira de Figueiredo), Visconde e depois Marquez de Sá da Bandeira nascido em Santarem foi um estadista portuguez que bastante se distinguiu na guerra Peninsular, principalmente no combate do Alto da Bandeira, renhido recontro entre as tropas miguelistas e as constitucionaes, no sitio do Alto da Bandeira perto de Gaia em 8 de Setembro de 1832 e ali perdeu um braço.

Bastante contribuiu para a extinção da escrava-

tura nas colonias portuguezas onde ali prestou relevantes serviços durante longo tempo, considerado depois um estadista de nome, foi varias vezes no-

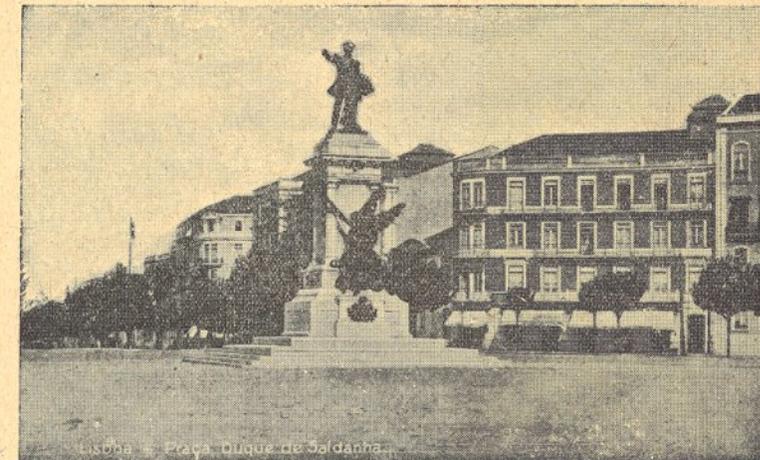


Estatua do glorioso épico Luís de Camões

ALGUNS MONUMENTOS NACIONAIS

Por

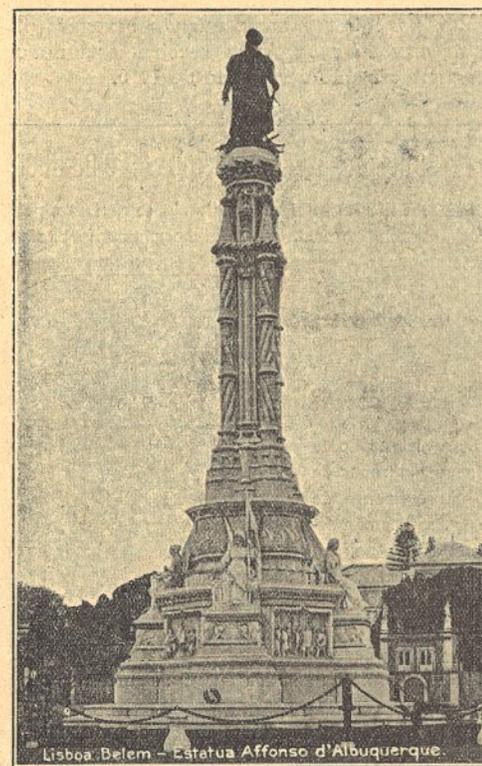
CARLOS D'ORNELAS



Praça Duque de Sandanha

meado ministro da Marinha, da Guerra e presidente do conselho.

Ao cimo do Chiado, passando o Largo das Duas Igrejas está a estatua de Luís de Camões, do escul-



Estatua Afonso d'Albuquerque

tor Vitor Bastos, inaugurada em 9 de Junho de 1867.

A figura é de bronze e tem 4 metros de alto assente sobre um pedestal octogono rodeado por oito estatuas de Fernão Lopes, Pedro Nunes, Gomes Eanes de Azurara, João de Barros, Fernão Lopes de Cantanhede, Vasco Mousinho de Quevedo, Jeronimo Côrte Real e Francisco de Sá de Menezes.

Luís Vaz de Camões nasceu em Coimbra em 1524.

Frequentou a côrte de D. João III, partindo para Ceuta em 1547, perdendo ali o olho direito numa escaramuça com os moiros, regressando a Portugal três anos depois.

Compoz o primeiro canto dos «Lusiadas», durante o tempo que esteve na prisão (um ano) condenado pelo tribunal em virtude de uma das muitas desordens em que se envolveu.

Em Gôa e Macau tomou parte em varias expedições salientando-se como militar valente.

Naufragou na Costa do Camboge, junto á foz do rio Mekong, salvando-se nadando com um só braço por trazer o outro fóra das vagas empunhando o manuscrito dos «Lusiadas».

D. Sebastião, depois de sahida a primeira edição do maravilhoso livro concedeu-lhe uma tença de quinze mil reis anuais que de nada lhe serviu pois a miseria que por ele passava era enorme ao ponto de morrer miseravelmente numa enxerga em 10 de Junho de 1580.

Ao fim da Avenida Fontes Pereira de Melo está a estatua ao Duque de Saldanha, inaugurada em 1909.

A parte escultural é de Tomás Costa e a arquiteonica de Ventura Terra.

Duque de Saldanha (João Carlos de O'iveira Daun) nasceu em Lisboa onde foi educ. do fazendo-

-se militar e comandando aos 23 anos uma divisão no cerco a Bayona. Militou no Uruguay e no Brazil.

Dedicou-se á causa de D. Pedro IV, e quando este ascendeu ao trono português veio de Inglaterra com Palmela a bordo do vapor «Belfast» para dirigir o movimento constitucional que rebentara em 25 de Abril de 1828, quando o Senado proclamou rei D. Miguel, reembarcando por julgar perdida a causa que teve início no Porto, onde se revoltou a guarnição militar, que formou uma junta militar provisoria de governo, marchando depois para Coimbra.

Fez triunfar a imortal campanha pela causa de D. Pedro IV, obrigando o inimigo a levantar o cerco do Porto, derrotando-o depois em Almoester.

Em 1851, depois das eleições gerais, eleito deputado Costa Cabral, elevado a Conde de Tomar que assumiu a presidencia do ministerio em 18 de Junho de 1849, começou as devirgencias entre este e Saldanha, o que resultou este ser dimitido do cargo de mordomo-mór da casa real.]

Seguidamente Saldanha pedia a exoneração dos altos cargos que occupava e rodearam-no os antigos desidentes carlistas e a antiga opposição setembrista.

Ao mesmo tempo a imprensa fazia uma enorme campanha contra o conde de Tomar.

Saldanha sahio de Lisboa de sublevar caçadores 1 de que era comandante Joaquim Bento, barão do Zezere, e caçadores 5, comandados por Cabreira, mais tarde nomeado barão da Batalha; conduziu o marechal estas forças para a Beira, aguardando que a elle se fossem reunir outros corpos de exercito o que não aconteceu e fugindo para Hespanha onde se refugiou, julgando perdida a revolta.

Os amigos do Marechal e os setembristas do Porto, Salvador de França, Victorino Damasio, Faria Guimarães e outros, sublevaram infantaria 18, que aderiu á revolta, depois da morte de um official em virtude do grande tiroteio, retirando da cidade o general da divisão conde do Casal que era fiel ao governo.

Para Lobios, aldeia na raia da Galiza, partiram emissarios que foram chamar o marechal que retrocedendo passou por Braga, trazendo consigo o regimento de infantaria 8, caminhando tambem a a essa hora para o Porto dois batalhões de caçadores que andavam perdidos pela Beira.

Sob o comando de D. Fernando marchou contra os revoltosos, a guarnição de Lisboa que ao passar por Coimbra, lhe desertaram dois regimentos de infantaria e um de lanceiros, retirando depois disto D. Fernando para Lisboa com as restantes tropas.

A 13 de Maio entrou Saldanha em Lisboa, depois de já dimitido o Conde de Tomar, e tomou conta do poder. Foi tambem embaixador de Portugal em Londres e em Paris.

Na Praça Afonso de Albuquerque está o monu-

mento ao grande navegador Afonso de Albuquerque erigido por um legado de Luz Soriano e inaugurado em 3 de Outubro de 1902, sendo a parte architectonica de Silva Pinto e a escultural de Costa Mota.

E' uma estatua pedestre, de bronze, fundida no Arsenal do Exercito, com 4 metros de altura. Assenta sobre uma coluna manuelina e tem na base quatro baixos relevos representando: Entrega das chaves de Gôa pelo Vice-rei da India, Derrota dos Moiros em Malaca, Recepção do Embaixador dos Reis de Narcinga, e Resposta de Albuquerque a oferta de dinheiro que lhe fizeram, significada na frase «é esta a moeda com o que Rei de Portugal paga os seus tributos».

Afonso de Albuquerque, que nascera na quinta do Paraizo, perto de Alhandra substituiu D. Francisco de Almeida no governo da India em 1509, e, dotado de uma formidavel energia, começou a por em pratica a fundação de um imenso imperio português no Oriente. Apoderando-se de Ormuz em 1507, Gôa em 1510, e Malacca em 1511, victorias estas ganhas com um reduzido numero de soldados e de navios.

O Rei D. Manuel I, dando ouvidos a intrigas dos inimigos de Afonso de Albuquerque, tirou-lhe o governo da India, substituindo o grande navegador por Lopo Soares de Albergaria e Afonso Albuquerque, ao entrar a barra quando navegava para Goa na nau *Flor da India* recebeu esta noticia, vindo a falecer a 16 de Agosto de 1516.

Os Transportes em Caminhos de Ferro na Guerra

Com este titulo iniciamos hoje n'esta revista a publicação de uma interessante e bem elaborada conferencia da auctoridade do sr. alferes Duarte da Costa Pereira, conferencia esta feita recentemente no Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro.

O sr. alferes Costa Pereira é um rapaz de muito merecimento de quem muito temos a esperar, notando no seu primeiro trabalho que é «Os Transportes em Caminho de Ferro na Guerra» a sua vocação para os assuntos da especialidade de transportes em tempo de guerra.

Felicitemos esse novo talento assim como o seu illustre Comandante Raul Esteves que escolhe sempre para o seu quadro de officiaes, homens de valor e esperanças para o futuro.



E já velha a afirmação de que todos os officios têm os seus ossos, considerados em geral mais duros na profissão de cada individuo quando é esse que os avalia em comparação com outros mestres. É como a curiosa e sempre interminável discussão entre músicos, para quem o instrumento mais difficil é sempre o que o próprio que sustenta a polémica, toca. Porque, se o pianista declara que é elle o executante de mais pesadas responsabilidades, que aponta na complexidade da leitura de duplas pautas, em geral escritas em grafias diversas; o clarinetista não se poupa a inumerar no seu instrumento difficuldades de embocadura; ou o timpaneiro a salientar a finura de ouvido que necessita ter.

Igualmente, no campo das profissões, o médico colocará em tão alta importância as responsabilidades do seu cargo, como o militar os riscos da sua carreira, como o advogado os artificios da sua habilidade, como o engenheiro a precisão dos seus cálculos, como o mineiro os perigos do seu officio, como o negociante o seu tacto comercial.

Qual a profissão mais árdua? Qual o officio de ossos mais duros?

É difficil a qualquer responder, porque, por muito que se conheça da própria profissão, nunca sufficientemente se pode avaliar a importância das dos outros.

Contudo, sem pretender ir apontar com a citação mais árduo dos mestres, ousa porém considerar como a occupação de mais responsabilidades, das mais absorventes, das mais fatigantes, a carreira ferroviária.

«Homens de Ferro» chamou um dia alguém aos trabalhadores do caminho de aço, e a definição foi uma das mais exactas que lhes têm sido dadas.

Nessa ciclópica força mundial, que é o combóio, traço de ferro que cinge o mundo, de quem a rêde de parallelas de aço são os aros que sustentam essa barreira dentro da qual está a civilização, nessa universal potência está congregada a soma das maiores energias da humanidade.

Recordemos um pouco, dentro dos amefadados va-gões, quando no egoísmo do conforto vamos com a volúpia do bem-estar para onde é nossa vontade irmos, que esse bem-estar, esse conforto, essa satisfação do nosso desejo é o resultado do esforço magnificamente anónimo duma falange grande e obscura de gente que paga a nossa comodidade com um sacrificio nem sempre devidamente compensado.

São realmente homens de ferro aqueles seres que parecem estreitamente identificados com os corcéis de aço das locomotivas, como que uma peça mais a acrescentar a essas maravilhas de engenharia que correm por todos os cantos do globo.

São homens de ferro esses seres, essas salamandras humanas, que vivem no fogo das fornalhas, na treva do carvão, no fumo das caldeiras, na monstrosidade dos óleos e que talvez muitas vezes sejam desprezivelmente olhados por aqueles que se esquecem de que as nódoas dos lubrificantes e as mascarras de fuligem são as verdadeiras condecorações do maquinista.

São homens de ferro esses entes, sentinelas do progresso, perdidas no isolamento das estações, muitas vezes isoladas do mundo entre as quatro paredes duma

barraca nem sempre confortável, que a nortada enrola de silvos gelados e fustiga nas noites de inverno com o azorrague de frio. E os homens da estação, mesmo que a neve lhes engele o corpo e a chuva os enxarque não podem furtar-se ao dever de á hora própria estarem vigilantes quando na noite se percebe ao longe o trepidar e o assobio dum

combóio e da treva surge um ponto luminoso que cresce esfuracando a escuridão. E a essa luz e a esse ruído, o homem da estação não pode deixar de atender mesmo que na noite outros ruídos mais atemorizadores, como os uivos das feras, ou outros pontos de luz mais de assustar, como os olhos cintilantes dos animais ferozes, lhe ameacem a vida.

Mas é que, presas a essa vida anónima, estão outros milhares de vidas, cuja responsabilidade corre a cargo do homem da estação, que acendê o sinal orientador, que marca no fechar duma agulha o caminho seguro ao combóio.

Idênticas responsabilidades, têm o homem da máquina, em cuja mão está empunhado o regulador de milhares de existências, em cujos olhos, que furam a treva está a bússola de todas aquelas vidas.

E ao lado do maquinista, outro herói ignorado, o fogueiro — vulcano dos nossos dias — enche a bôca rubra do monstro sempre faminto e sempre insatisfeito, que sem bem o alimentaram do negro cibo, não obedece ao enérgico domador que o atrelou aos carros de ferro.

E, dia e noite, de verão e de inverno, nos feriados ou nos dias comuns, os heróicos homens de ferro, em magnifico anonimato, servem a civilização e a humanidade, numa obscura dedicação que raras vezes é notada pela indiferença daqueles que do seu serviço se utilizam.

Recordemos-nos, porém, alguma vez deles, e agora, nesta quadra santa em que toda a Humanidade vibra no amorável culto do lar, em que ecoam por todo o mundo os cânticos de paz dum Deus que desejou na terra a paz entre os homens e que pela sua felicidade se sacrificou, lembremos agora, no limiar do Novo Ano, os trabalhadores da via e ergamos um brinde de louvor e gratidão a toda a familia ferroviária, aos valerosos homens de ferro.



PROVINCIAS ULTRAMARINAS

ALGARVES D'ALEM-MAR

POR JULIO DA COSTA PINTO

A Grande Guerra, com os sofrimentos que gerou no seu seio; com a fúria de vencer, creou uma mentalidade nova no mundo, tendo alterado todas as velhas noções da justiça, do Direito, da Liberdade.

Se a guerra foi cruel, porque era preciso vencer; a paz não o tem sido menos porque os vencidos também têm direito à vida e por ela lutam sem quarter; e os vencedores exigem as indemnizações aos sofrimentos espantosos que a vitória lhes impôs.

No tratado de Versailles onde os 14 pontos de Wilson são utopias aceitas por sonhadores anestesiados; do tratado de Versailles que é uma troca autentica ou um desconhecimento profundo das necessidades dos povos.

Do tratado de Versailles, chegámos á Sociedade das Nações, reunião alegre de pessoas bem intencionadas e... nada mais.

Portugal, com o seu vasto domínio colonial; uma das mais antigas potências coloniais. Portugal, creador doutros povos, animador da vida doutros continentes, precisa manter-se em alerta permanente porque têm um cubicado patrimônio ultramarino que é preciso manter através de todos os sacrificios.

E nos momentos graves da nossa nacionalidade todos os portugueses se levantaram como um só homem para manter intacta a velha nacionalidade europeia; a mais admirável criação da audaciosa e scintilantemente inteligente raça latina.

As nuvens que se acastelaram no horizonte político português no final do século XIX, nuvens desfeitas pelas armas empunhadas pela pleiade admirável dos homens da ressurreição colonial, como Mousinho e Ayres d'Ornellas; Couceiro e João d'Almeida; nuvens dissipadas pela lúcida inteligência de António Ennes e Marquês do Soveral; essas nuvens podem acastelar-se de novo, porque as ambições não se apagaram, porque as necessidades de expansão dos grandes povos, das grandes potências, são cada vez maiores.

Surgem de vez em quando, no nosso meio, movimentos pró-colónias; mas êsses movimentos sin-

ceros, cheios de entusiasmo, não têm seqüência; morrem rapidamente sem deixar o mais leve vestígio da sua eclosão.

Porque não têm ponto de apoio; não têm um fulcro em torno do qual girem e se congreguem todas as energias, todos os esforços, canalizando-os no sentido colonial.

E no entanto, há uma figura sob a égide da qual devemos congregarmos todos os nossos esforços; orientar toda a nossa acção para que nunca haja a menor veleidade de mutilação de qualquer das nossas províncias que através dos séculos constituíram os Algarves de Além-Mar.

Essa figura grandiosa, verdadeiramente nacional, ainda quasi desconhecida; essa figura de gigante, à sombra da qual deve aninhar-se a grey, é a do «inclito e alto»

INFANTE D. HENRIQUE

Filho do Rei D. João I, alçado ao Trôno, vago pela vontade nacional, por ser «o mais digno»; Rei porque foi o defensor do povo; Rei porque creou uma elite, a mais completa, que foi a sua Família, o Infante D. Henrique foi o creador de Portugal gerado com Afonso Henriques, dando-lhe as raízes poderosas que permitiram resistir ao vendaval de 580 sem se desarreigar; e aurir durante 60 anos as forças que desencadearam 640.

D. Henrique foi o estudioso frio e cuidadoso; o homem que na Europa de então soube rodeiar-se dos mais eminentes sábios; o homem que se isolou no seu sonho, não numa inercia inútil, mas num sonho fecundo, fazendo vibrar os homens do seu tempo nas audaciosas viagens scientificamente concebidas, virilmente executadas e prosseguidas.

Vibração tão profunda que se projectou através dos séculos até aos nossos dias.

Os mandatos coloniais, peregrina invenção da Sociedade das Nações, não devemos aceitá-los.

A Guiné e Cabo Verde; Angola e Moçambique; a Índia e Macau. Finalmente, Timôr são províncias

portuguesas povoadas por diversas raças, mas fazendo parte do património comum.

Abandonámos Marrocos, onde o Infante D. Henrique organizou em Tanger a verdadeira Escola de Soldados; e, séculos depois, a França de Lyautey e Mangin, para citar dois dos mais ilustres coloniais do mundo, na exposição de Vincennes vai explicar ao mundo a sua acção ali, reproduzindo como novidades a admiração dos franceses, as velhas fórmulas seculares da colonisação portuguesa.

Chegou pois esse abandono de Marrocos, que foi dos maiores desastres portugueses, porque ainda foi a repercussão de Alcácer Kibir.

Não podemos reincidir nesse erro mas também não devemos adormecer à sombra dos louros de Vasco da Gama, não vamos acordar com qualquer brado de Ipiranga que foi o despertar doloroso dos que adormeceram à sombra dos louros de Pedro Álvares Cabral.

São províncias ultramarinas; são Algarves de Além Mar; e como tal devem ser tratadas; fez-se a ocupação efectiva que levou dezenas de anos das mais árduas campanhas, dos mais tenazes esforços; semeou-se de cadáveres o seu vasto perímetro para que ficassem como sentinelas nos pontos onde

tombaram para sempre, os filhos de Portugal, num acto de vigilante posse.

Correu muito rutilo sangue que tingiu de vermelho vivo os desertos sem fim. Rasgaram-se estradas e caminhos de ferro.

E' preciso não perder tamanho esforço e prosseguir o caminho iniciado ao dilatar a «Fé e o império».

Se o nome de Armindo Monteiro, um dos mais inteligentes e conhecedores ministros das colónias, pode apresentar em Vincennes, João d'Almeida e Eduardo Marques; Gago Coutinho e Vieira da Rocha, a magia do nome do Infante D. Henrique, certamente congregará tudo, quanto em Portugal têm a noção das responsabilidades do momento presente.

Continuaremos nos números seguintes.



Sanatorio para Ferroviarios em Paredes de Coura

Estão quasi concluidas as obras para o sanatório aos tuberculosos ferroviarios em Paredes de Coura, devendo ser inaugurado em fins do corrente mês ou principios do mês de Fevereiro.

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000.000\$00

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

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes		Vapores	
NYASSA	8965 ton.	LUABO	1385 ton.
ANGOLA	8315 "	CHINDE	1382 "
QUANZA	6639 "	IBO	884 "
LOURENÇO MARQUES	6535 "	AMBRIZ	858 "
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 frigoríficos, sexteto e todo o conforto moderno, proporcionando aos senhores passageiros, viagens rápidas e comodas

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

Telefones: — Lisboa, PBX 2 3021 a 2 3026

Agentes no Norte da Europa e Mediterraneo

GLASGOW: Davidson, Park & Speed, Ltd.; 200, St 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 Hamburg, 11 — ROTTERDAM: H van Krieken & Co.; P. O. Box 653 — ANVERS: Effie & Co.; 43, Longue Rue Neuve — HAVRE: Agence Maritime L. Strauss; 25, 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

OS TRANSPORTES EM CAMINHO DE FERRO NA GUERRA

POR DUARTE DA COSTA PEREIRA

Com o invento da locomotiva de Stephenson, a famosa «Rockete» de que muitos aristocratas ingleses se riram, acostumados como estavam ao reboque dos seus possantes cavalos, tal como Napoleão troçou de Fulton que apodou de doído, invento êsse que ocorreu no ano de 1814 — e sobre tudo com o rápido desenvolvimento que em breve tiveram os Caminhos de Ferro, a estratégia — essa sciência do deslocamento como alguém já lhe chamou, encontrou um novo e potente elemento de mobilidade e logo se dispoz a utilizá-lo.

Para se compreender bem o papel dos Caminhos de Ferro na guerra moderna, o melhor ainda é, mesmo para acompanhar a par e passo a evolução do seu emprego, cumprir aquela máxima que Napoleão apontava a todo o principiante de estudos militares. Lêde e relêde, dizia, as campanhas de Alexandre, de Aníbal e de César, de Gustavo Adolfo e Turano, do Príncipe Eugénio e de Frederico, e só depois conseguireis penetrar nos segredos da arte da guerra.

Assim, procurarei, mui sucintamente, falar do emprego dos Caminhos de Ferro como transportadores militares, nas várias campanhas em que foram usados, com as várias modalidades que foram surgindo na sua utilização, até chegarmos á guerra de 1914-18 que pode-se dizer, nós dá a imagem vívida, das suas possibilidades actuais, com a simples citação de alguns exemplos da campanha.

Remontando já a uma relativa antiquidade na era do carril, vamos encontrar o mais antigo transporte de tropas por via férrea, na guerra da Hungria (1848-1849). Então, de Cracóvia seguiram 15.000 rusos e 48 canhões para auxiliar os Austriacos contra os Magyares. Assombro ou logo êste transporte, todos os estrêtegus, pois que estas forças pela via férrea ordinaria teriam levado 18 dias de marcha, gastaram unicamente graças á novidade do transporte, 5 dias, sendo esta economia de tempo do mais alto valor então.

A guerra da Crimeia (1854) é o primeiro exemplo, que costuma ser apresentado do emprego dos transportes ferroviários na guerra.

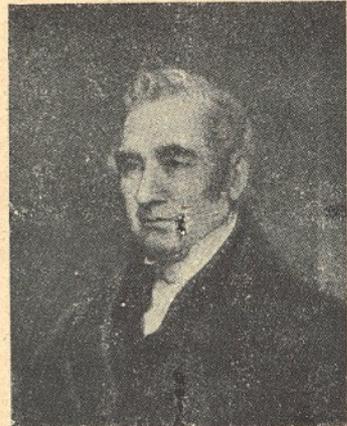
Nesta campanha demonstrou-se, á evidencia, o grave inconveniente da falta dos Caminhos de Ferro para os deslocamentos estrêtegus, porquanto a França, com uma rêde ferroviária já então apreciável, alimentava com toda a facilidade Marsella e Toulon de soldados para Sebastopol, enquanto que a Rússia, com uma rêde deficitária, se via em sérios embaraços para socorrer aquella praça.

Na campanha de Itália em 1859 usase pela primeira vez o caminho de ferro nos grandes transportes de concentração, e como é natural, para manobra estrêgica subsequente.

Os francezes faziam afluír os seus combóios ordinários e mesmo os especiais á sua vertente alpina, que depois as tropas atravessavam a pé, pois que os Caminhos de Ferro, embora já com quasi meio século de existencia, ainda não tinham lutado com as entranhas dos gigantescos Alpes, para saírem vencedores como em S. Gotardo e em Simplon.

Já nesta campanha fez Napoleão III, o que marca uma verdadeira era nos transportes em Caminhos de Ferro, um rápido e atrevido movimento de surpresa depois da batalha de Montebello, deslocando por via férrea as suas tropas, á vista do flanco Austriaco num percurso de 140 kilómetros, tendo conseguido envolver a direita do adversário, e batê-lo em Palestros e Magenta, batalhas estas que levaram os Austriacos a evacuar a Lombardia.

Era isto já, o prenúncio de movimentos de tropas, feitos em Caminhos de Ferro, já dentro do campo de batalha, ideia nova, que nova pareceu de novo, quando em 14-18 foi empregada em movimentos de locade, em ensaios de resistências das frentes, para ocorrer aos pontos mais ameaçados, ou mesmo para tapar brechas perigosas, produzidas durante a acção.



STEPHENSON

Na guerra da cessação (1861-1865), aparece pela vez primeira a importancia das destruições nas vias ferreas, importancia esta, lógica consequencia do prestígio que já então gosavam pelo seu valor como elementos de transporte.

Tendo nesta guerra os beligerantes de percorrer enormes distancias, viram-se obrigados a seguir nas operações o traçado das suas linhas ferreas e daqui resultou que as principais operações em alguns períodos da luta foram, por um lado o ataque e a destruição, por outro lado a defeza e conservação, das linhas, cuja existencia se demonstrou então preciosa.

As destruições eram em geral feitas pela cavalaria e tornaram-se tão frequentes e incomodas que houve a necessidade imperiosa de criar pessoal especializado em destruições.

Êste pessoal o germen dos actuais Sapadores de Caminhos de Ferro que as vicissitudes desta campanha obrigaram a criar, bem como o serviço militar dos Caminhos de Ferro em campanha.

Organiza-se então o corpo dos constructores que atinge a perfeição em 1864, quando Lincoln Grant generalissimo dos estados do Norte em luta com os do Sul.

Era formado por divisões de 777 homens com 5 secções especializadas das quais a mais importante era a das pontes, que comportava 500 carpinteiros.

O aprovisionamento do Exercito de Skerman (100.000 homens e 400 cavalos) chegou a fazer por via férrea a 500 kilómetros da sua base e dumá forma continua.

Para conseguir êste milagre trabalhavam por seu lado, dum modo exaustivo os constructores que chegaram a reparar uma brecha continua de 41 kilómetros em 7 dias e meio. Na guerra da Austria com a Prusia em 1866, foram os Caminhos de Ferro que como base permitiram a Moltke elaborar completamente o seu plano, Moltke que já fizera

um aturado estudo de qualidades dos Austriacos e que soubera colher grandes ensinamentos do emprego cómodo e seguro dos Caminhos de Ferro, na guerra da Dinamarca.

Nesta guerra já se tinha conseguido uma grande perfeição no serviço dos Caminhos de Ferro em campanha, a ponto de, até o pão para as tropas em operações seguir todos os dias de Berlim em linha férrea.

Na guerra da Dinamarca como detalhe curioso, appareceu a cavalaria transportada em amplos vagões plataformas, munidos de grades, em que os cavaleiros seguiam montados nos seus cavalos.

Mas tornando a Moltke, êste dividiu o seu exercito de invasão da Austria em três columnas, porque a cada uma podia, como fez, attribuir uma linha férrea independente.

O resultado é conhecido—Sadowa—porque tudo chegou a tempo.

Moltke que brilhara em Sadowa, ofusca na campanha de 1870, na guerra Franco-Prussia, e demonstra eloquentemente o enorme partido, que se pode tirar dos Caminhos de Ferro para a guerra quando, note-se bem, o seu emprego é preparado a tempo.

Em 1870, a rêde alemã obedecia sómente a critérios de interesse local e apesar disso Moltke conseguiu elaborar completamente sobre essa rêde inadequada, o plano duma campanha com a França, em toda a minucia, e sobejamente se provou, que tinha sido bem previsto, pois que declarada a guerra, passaram-se 17 dias e logo se soube que estavam na fronteira franceza 384.000 homens, grupados em 3 exercitos e completamente prontos para começar as operações.

Do lado dos francezes, embora a rede fosse bastante densa já então, embora todas as linhas estivessem nas mãos de 5 companhias, o que facilitava o seu eficiente emprego militar, sob o ponto de vista de codernação e unificação do serviço, como nada estava previsto, foi pasmosa a confusão da utilização das linhas, a contrastar com o frio e sereno plano Moltkiano.

Corpos houve que ao terminar a campanha, não tinham ainda completado os seus effectivos e esta anarquia de organização vinha mesmo do Ministerio da Guerra donde saía a conhecida fraze

—*«Debrouillez vous»*—, bem significativa de momento.

A desorganização era tremenda nas gares, onde se apresentavam ao chefe desde o militar isolado, ao official de alta patente comandando nucleos importantes de tropas, reclamando afflictivamente transporte, dizendo todos á uma que o seu—era o mais urgente.

O resultado não deixou de se fazer sentir—dos 380.000 homens que os francezes pensavam reunir a toda a pressa, para tomar uma energica offensiva, apenas conseguiram 260.000—e destes ainda alguns com o material incompleto e os serviços desorganizados.

Não é difficil relebrar o triste fim da campanha, com Mars-la-Tours, Saint Privat, Metz e Sedan.

Para demonstrar por exemplo, a influencia que os Caminhos de Ferro podem ter numa operação de guerra, basta apontar nesta campanha o transporte do exercito de Bourbaki do Alto Loire ao Dubs.



A PROCISSÃO CINZENTA (desenho de Carlos Carneiro)

Por razões varias, entre as quais figura uma obstrução da via de 16 kilometros de extensão, feita com vagões carregados, o transporte do 18.º e 20.º corpos de Exército, cuja duração tinha sido, calculada em 24 horas, gastou 9 dias para chegar ao seu destino. Quando Bourbaki chegou á vista de Belfort, já lá estava o prussiano Wertz...

Os alemães na rêde conquistada aos francezes, montaram as suas secções de Caminhos de Ferro de campanha, reforçadas com pessoal civil alemão, os mesmos requisitados em França, e trabalharam continuamente, certos como estavam de que as linhas férreas como a rêde vascular dum organismo devem existir e permitir continuamente a circulação que der a vida.

Apesar dos continuos golpes de mão dos franco-atiradores, de indomável coragem e pertinácia, contra os quais se usou levar nas máquinas pessoas conhecidas e importantes da região que fôsses as primeiras vítimas dos accidentes provocados—o serviço funcionou sempre admiravelmente.

Na guerra Russo-Japoneza, a Rússia com enormes recursos de toda a espécie para antepor ao Japão, nada

pôde fazer porque as suas tropas para irem para o teatro das operações, unicamente possuíam o Transiberiano, cujos combóios levavam um mês a chegar á Mandchúria, que tinha via simples a partir do lago Baikal e que dava pouco rendimento, devido a imperf. ita construção da via.

O Japão senhor do controle do mar, em seguida a acção de Porto Artur, tinha a via livre para os seus reabastecimentos de toda a espécie e o resultado não se fez esperar.

Nesta campanha o raid de Nitchenko encontrou bem o valor das linhas férreas nas operações.

Depois destas amostras do emprego sucessivo da via férrea na campanha, somos chegados á grande guerra, durante a qual os transportes militares em caminhos de ferro se patenteiam em toda a exuberancia das suas qualidades e em todas as modalidades do seu emprego, algumas absolutamente novas como na artilharia na via férrea.

Os transportes militares em Caminhos de Ferro têm propriedades especiaes e características bem marcadas, que os separam dos outros géneros de transportes militares.

Por essa razão, antes de analizar varios exemplos do seu emprego moderno, servindo-me de imagens da grande guerra, para melhor se compreender da sua importancia, vou-me deter numas breves palavras de generalidades sobre este meio de transporte.

Os transportes por via férrea têm um grande rendimento podendo ser utilizados por todas as armas com a vantagem de permitirem que as unidades marchem com todos os meios de acção.

Uma circumstancia porém limita o seu emprego; a sua utilização, e essa circumstancia é o que se pode chamar a *tiranía do carril*—a rigidez do traçado.

Estando pois a sua utilização dependente do traçado, require-se um criterioso estudo e preparação da marcha do transporte, do embarque e desembarque, para se chegar proximo do rendimento óptimo.

Este estudo é particularmente difficil se no estabelecimento das vias férreas não se a'ender de forma alguma, á importancia que elas poderiam vir a ter numa campanha futura.

(Conclui no próximo numero)

HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Janeiro de 1892

Recargas das todas as linhas portuguezas até 31 de dezembro de 1891

Conforme é nosso costume dos annos anteriores, damos hoje, poucas horas depois de terminado o anno, um calculo approximado quanto possível do que produziu a exploração de todas as linhas ferreas do nosso paiz até 31 de dezembro.

Não são, infelizmente, tão lisongeiros esses resultados como os que temos registado nos annos anteriores.

O anno de 1891, verdadeiro *anno terrível* para a nossa economia, como para a nossa finança, abalando com seus desastres successivos o nosso viver, depauperando a nossa produção, difficultando, pela elevação dos cambios, o nosso commercio, espalhando um malestar geral, fazendo re sentir, paralisar ou pelo menos restringir todas as operações, devia reflectir-se nas linhas ferreas por uma diminuição de transportes que affecta grandemente os seus productos.

D'este decrescimento apenas se salvou a réde do Sul e Sueste, que deve fechar o anno com um augmento de receitas pouco inferior a 10 por cento.

O rendimento d'estas linhas em 1890 foi de réis 681.699\$700

Pelo ultimo boletim semanal que adiante damos, e alcança a 2 de dezembro o producto d'este anno está em réis 681.501\$681

Se a este producto augmentarmos as 4 semanas e 1 dia restantes, pela media d'aquelle producto, réis 58.802\$809
teremos um total de 740.104\$490
os mais do que em 1890. 58.504\$790

O augmento do movimento n'estas linhas foi proporcional em todos os artigos de trafego, o que nos prova que o seu desenvolvimento começa agora a accentuar-se de uma fôrma notavel.

O movimento annual pôde estimar-se em 558.000 passageiros e 160.000 toneladas de mercadorias.

As linhas do Minho e Douro, como aquellas pertencentes ao Estado, não foram tão felizes.

O seu rendimento deve encerrar-se com um *deficit*, resultado de uma diminuição geral em todos os transportes.

Renderam estas linhas em 1890 réis. 982.956\$460

Em 1891, até 9 de dezembro os productos fixam-se em

Linha do Minho 595.765\$253
» » Douro 468.076\$891

Total réis 863.842\$144

Se a este producto juntamos mais 3 semanas e 1 dia, pelo producto da ultima, que foi 17.452\$583 ou réis 54.850\$546

acharemos o total annual de 918.692\$490
ou menos do que em 1890 64.265\$950

Esta diminuição é mais proveniente da linha do Douro do que das do Minho, o que nos faz crer que, além das causas g'raes, para ella deve ter influido a redução nos transportes para a linha de Plasencia-Astorga e a de todos para além da fronteira, por motivo da interrupção que ultimamente se deu-na linha de Barca d'Alva.

Com effeito, pelos dados que temos á vista emquanto que no Minho a tonelagem de mercadorias augmentou, na do Douro diminuiu 14.000 toneladas o que na differença de productos é representado por uma diminuição de 36 contos.

O movimento d'estas linhas deve orçar durante o anno por 635.000 passageiros e 250.000 toneladas de mercadorias.

Da mesma forma, as linhas da companhia real accusam

uma diminuição de productos, como passamos a demonstrar, tendo já os elementos necessarios até fim de outubro de 1891.

As receitas definitivas das linhas exploradas por esta companhia até o fim de outubro foram as seguintes:

Linhas	1891	1890
Leste e Norte	2.066.733\$557	2.138.647\$889
Ramal de Caceres	45.267\$288	41.407\$425
» » Coimbra	11.104\$555	10.407\$731
Cintra Torres	248.557\$818	258.541\$688
Urbana	56.770\$755	21.173\$927
Cintura de Lisboa	11.699\$533	16.020\$350
Cascaes	71.502\$880	51.139\$666
Total das linhas não subsidiadas	2.489.635\$986	2.517.138\$668
Torres Figueira Alfarellos (subsidiada)	178.111\$070	181.155\$452
Beira Baixa (idem)	27.230\$364	
Total geral	2.695.027\$420	2.698.274\$120
A menos em 1891	5.246\$700	

Houve, portanto, uma diminuição de 72 contos nas linhas de Leste e de 5 na de cintura que em parte foi compensada pelo augmento de 2 contos no ramal de Caceres, 1 no de Coimbra, 10 em Cintra-Torres, 16 na linha Urbana e 20 na de Cascaes dando no total das linhas não subsidiadas uma quebra de 28 contos.

Nas linhas não subsidiadas a differença na de Torres-Figueira foi de 3 contos.

Em relação aos diversos generos de transporte excluindo a linha da Beira Baixa que não tem ponto de comparação no anno anterior, visto que só em 1 de setembro d'este anno abriu á exploração, temos que o serviço de passageiros produziu em todas as linhas mais 68 contos, o de grande velocidade mais 13 e o de mercadorias deu menos 112 contos.

Tomando pois como base o producto supra de 10 mezes e augmentando $\frac{2}{10}$ ao que se refere a todas as linhas menos á Beira Baixa, e o duplo para esta, visto que de dois mezes é aquella conta, e 2 mezes temos que juntar para completar o anno, achamos:

Total até 31 de outubro	2:695 contos
Mais $\frac{2}{10}$ de 2:668 contos	535 »
» da B. B.	27 »
Total	3:255 »
O rendimento em 1890 foi de	3:275 »

Ha portanto, apesar do producto da Beira Baixa, uma diminuição de receitas de réis 18 »

A linha da Beira Alta tambem teve uma forte diminuição das suas receitas.

Não lhe bastou o cuidado com que a sua exploração é feita, os esforços que emprega para adquirir trafego; teve que obedecer á lei geral e fatal que por toda a parte fez descrever os rendimentos d'esta industria, no nosso paiz.

Até 30 de novembro a sua receita effectiva elevou-se a:

	Réis
Passageiros	106:644\$033
Grande velocidade	29:277\$252
Pequena velocidade	156:246\$710
Total	292:167\$995
Receita de 1 a 20 de dezembro	18:041\$871
Receitas provaveis de 21 a 31	12:000\$000
Receita total	322:209\$866
Receita de 1890	375:651\$165
A menos em 1891	53:441\$299

As causas da diminuição foram a crise financeira por que estamos passando e n'uma pequena parte as linhas da Beira Baixa e Torres que tem desviado alguns transportes d'aquellas linhas.

Resumindo, podemos calcular, em numeros redondos a receita das quatro redes de via larga de Portugal, em 1891 em réis. 5:236 contos

contra réis, em 1890 5:314 »

diminuição no anno findo. 78 »

Comemoração do Quinto Centenário do descobrimento dos Açores em 1432

Pelo DR. ARMELIM JUNIOR

QUIZ a delicada e gentil amabilidade e a velha e firme amizade da Direcção efectiva, superior e tecnica da interessante e util *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, endereçar-me convite para colaborar no numero especial, comemorativo da aurora do Novo Ano, fixando-me, desde logo, o assunto, constante da epigrafe deste artigo.

Tentei, mas debalde, esquivar-me ao encargo, e declinar o convite; por duplo motivo: *primò*, porque me convenci da impropriedade e do triplice erro histórico, geográfico e filológico, de tal comemoração e em tal data; e não me tendo querido envolver, embora insistentemente solicitado, na discussão apaixonada, e, consequentemente, já azeda, irritante e incorrecta, entre os dois grupos adversos, que opinam pró e contra, e onde conto amigos, que muito preso; *secundo*, porque, notando que predomina, nos Açores, a opinião pró, não tenho querido ser *desmancha prazeres*... Se bem que a grande massa da população, continental e açórica, se mostra completamente indiferente ou estranha ao assunto; e com sobrada razão, porque — além da manifesta impropriedade e inoportunidade de tal comemoração e em tal data, — avulta o facto, incontrastável, de não ser proficuo este grave momento historico de gravissima crise económica, nacional e internacional; e tal comemoração, mormente no brilhante plano e admirável programa, traçados pelo grande Português e grande Patriota Marechal Gomes da Costa, sempre querido, saudoso e lembrado Amigo, importa e comporta enormes despesas.

Objectar-se-á, porventura, que eu, em tempo, opinara, incidente e superficialmente, que os Açores tinham sido *descobertos* por Gonçalo Velho Cabral em 1432.

E' verdade.

Confesso-o, com aquela sinceridade, franqueza e lealdade, que são timbres do meu character, e bem conhecida e honrada tradição de toda a minha vida.

Reconsiderar, corrigir-se, emendar inexactidões e erros, é inconcusso e indeclinável dever de *Probidade*.

Nunca faltei a esse sacrosanto e irrepagável *dever*; sem falsos respeitos humanos, sem frageis e improbas considerações pessoais ou sociais, nem mingua de coragem moral.

Não vacilei, pois, logo que — após mais aprofundado, detido e consciencioso estudo — me convenci do grave erro histórico, geográfico e filológico, expresso na epigrafe do presente artigo.



INFANTE D. HENRIQUE, o iniciador dos descobrimentos maritimos

— Duplo erro histórico e geográfico, atribuindo a Gonçalo Velho Cabral o **descobrimto** dos Açores em 1432, quando ha muito, já estavam descobertos; ignorando-se, porém, por *quem* e em que *data*. Antigos *Portulanos* e o genuino e autentico *Atlas Catalão* de 1375 já mencionavam as Ilhas Atlanticas.

— Crasso erro filológico, confundindo e baralhando os termos **descobrimto e reconhecimento** dos Açores, quando só este é que, legitima e incontroavelmente se pode atribuir a Gonçalo Velho.

Pode, pois, comemorar-se este **reconhecimento**.

Mas o que constitue os legitimos e indubitaveis *direitos históricos e geográficos* de Portugal aos Açores, não é esse simples **reconhecimento**, mas sim a **Posse**, efectiva e real, pela sua **Colonição**.

Não ha fugir, com sofismas e tergiversações, a esta luminosa evidencia.

Precisar e fixar, com toda a exacção e verdade, a data dessa *Colonição*, e comemora-la, é o que se me antolha mais sério, verdadeiro, legitimo e justo.

Terminarei, afirmando que, com dois dos nossos mais illustres Professores, sabios Geografos e Cartografos, debati; por vezes, este assunto, chegando á mais completa concordancia sobre a materia que venho de expôr.

Refiro-me aos meus velhos, queridos e saudosissimos amigos, Almirantes Ernesto de Vasconcelos e Vicente de Almeida d'Eça.

Na data em que fui nomeado para o cargo de Ministro do Comércio e Comunicações, o meu antecessor, tenente coronel Passos e Sousa, tinha já posto concretamente

O ARRENDAMENTO DOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

PELO CORONEL J. C. DE CARVALHO TEIXEIRA

Em presença destas e outras críticas, contra as bases do concurso, e do pouco tempo de que eu poderia dispor para o seu estudo completo e para promover a

perante o Governo e o País o problema dos Caminhos de Ferro do Estado, certamente para satisfazer quaisquer compromissos tomados a esse respeito no programa inicial do movimento de «28 de Maio» que aliás eu não conhecia. Assim, tinham já sido publicadas as bases para a realização dessa operação e estava aberto o respectivo concurso, cujo praso terminaria cerca de 40 dias depois da minha nomeação.

Várias críticas foram apresentadas publicamente sobre aquelas bases. Citarei, como exemplo, em 1.º lugar, as que foram feitas numa reunião efectuada em 14 de Dezembro de 1926, por iniciativa do Engenheiro Francisco de Vilhena, em que tomaram parte diversos representantes de Câmaras Municipais, sob a presidência do Governador Civil de Portalegre, e cujas conclusões mais tarde me foram apresentadas por escrito, mais ou menos nos termos seguintes:

«— A construção e estudo de novas linhas férreas não deveriam ser confiadas à empresa adjudicatória (Base XXIV).

«— No «défice» de exploração não deveria participar o Estado (Base VII).

«— A adjudicação não deveria fazer-se a qualquer empresa industrial que tivesse interesses nas regiões atravessadas pelos Caminhos de Ferro do Estado.»

Citarei também, por serem dignas de nota, algumas críticas publicadas nos jornais de 15 de Dezembro de 1926, atribuídas a um Engenheiro dos mais graduados dos Caminhos de Ferro do Estado, que podem resumir-se da seguinte forma:

«— O pessoal ferroviário desejaria que o arrendamento se não fizesse, por uma questão de brio profissional. No caso, porém, de o arrendamento se fazer, o pessoal veria com simpatia que a adjudicação fosse feita ao industrial Alfredo da Silva, cujas longas vistas garantiriam que as regalias do pessoal não seriam cerceadas e que, por não pertencer a nenhuma empresa ferroviária, seria uma segurança de que o material da rede do Estado não seria desviado para outras linhas.

sua modificação, tinha-se formado no meu espírito o propósito de propor oportunamente aos meus colegas do Governo que se não fizesse qualquer adjudicação e se usasse para isso da faculdade concedida pela base XXVIII, por «assim convir aos interesses do Estado». Propria seguidamente, nesse caso, que se abrisse novo concurso com outras bases, a elaborar mediante consulta às entidades competentes, especialmente sobre os pontos mais criticados. Creio mesmo ter comunicado essa minha intenção a alguns amigos e colegas, que mais activamente tinham combatido as bases adoptadas, não tendo por sinal alguns deles guardado sobre o assunto a reserva que lhes foi pedida e que era absolutamente necessária e conveniente.

Começaram porém a chegar ao conhecimento do Governo informações, que se julgavam bem fundamentadas, sobre uma grêve de carácter revolucionário, projectada pelos ferroviários do Estado como protesto contra a operação do arrendamento das linhas e para impedir a realização de tal operação.

O adiamento da operação seria então considerado como uma transigência do Governo perante aquelas ameaças do pessoal ferroviário e por isso me julguei obrigado a manter os compromissos tomados pelo Governo anterior, para prestígio da autoridade de que deverião rodear-se todos os Governos da República. Modifiquei assim as minhas primeiras intenções, passando a procurar a forma de tirar o melhor proveito possível para o meu País as bases já estabelecidas e introduzir no contrato a efectuar algumas condições que satisfizessem, tanto quanto possível, às críticas feitas àquelas bases.

Assim, terminado o prazo do concurso, procedeu-se a 7 de Janeiro de 1927, com o devido cerimonial, à abertura das propostas dos concorrentes, que eram os seguintes:

- Sociedade Geral do Comércio, Indústria e Transportes, e Companhia União Fabril.
- Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães.
- Banco Burnay.
- Companhia Industrial Rezineira.
- Companhia Geral de Construções.

Nessa mesma ocasião, o representante da C. P.,

Dr. Rui Ulrich, apresentou um protesto contra os restantes concorrentes, que ficou junto ao processo do concurso.

Apareceram logo na imprensa as primeiras apreciações sobre as propostas, sendo as de «O Século» de 12 nos termos seguintes:

«Há propostas que devem merecer ao Governo todo o crédito e devem impôr a todos a maior confiança, mas há outras que, se forem preferidas, poderão acarretar surpresas desagradáveis a evitar.

«Há que proceder a um estudo minucioso das propostas, para se averiguar qual a melhor, para ser a preferida. Não se concebe que o Estado, por intermédio dos seus organismos competentes, delibere efectuar uma operação desta natureza e procure eximir-se a ela, quando lhe oferecem meios práticos de a realizar.

«Não precisa ser anulado o concurso porque uma das propostas, que se diz mais vantajosa, é de uma empresa em que não predomina o capital nacional, pois basta a base XXVIII, pela qual o Governo se reserva a faculdade de não fazer a adjudicação ou escolher as propostas que forem consideradas mais vantajosas e idóneas, pelas garantias técnicas e financeiras da sua execução, embora não sejam as que oferecem mais vantagens».

Mandei ouvir sobre as propostas o Conselho Superior dos Caminhos de Ferro, vendo-me obrigado a dar-lhe um prazo que de facto respeitou, à custa de um trabalho intenso e metucioso, digno de registo, pois apresentou a 17 de Janeiro um parecer, assinado por vinte e sete dos seus membros.

O parecer daquele Conselho pôde resumir-se da fôrma seguinte:

São classificadas as propostas em três grupos:

1.º — Concorrentes à exploração de toda a rede em conjunto (único concorrente C. P.).

2.º — Concorrentes à exploração de toda a rede, em propostas separadas para o Minho e Douro e Sul e Sueste (maioria dos concorrentes, seis na totalidade).

3.º — Concorrentes só ao Minho e Douro (C. F. Guimarães, Banco Burnay e Companhia Industrial Resineira).

No primeiro grupo, a proposta única registada não têm termo de comparação com qualquer das outras propostas, por ter a concorrente uma organização completa e perfeita da indústria que explora e propôr ampliar as redes do Estado, oferecendo, além de todas as condições técnicas de boa eficiência, percentagens e outras vantagens importantes ao Estado.

No segundo grupo, considera as propostas da C. U. F. com maior número de preferências em relação às outras do mesmo grupo.

No terceiro grupo, não considera nenhuma proposta

digna de ser aprovada, pelos erros a que pôde conduzir a fórmula apresentada para o cálculo de percentagem da partilha de lucros pela C. C. F. G. e por falta de garantias técnicas ou financeiras das restantes.

Postas em confronto das duas únicas propostas escolhidas — C. U. F. e C. P. — conclui «ter ficado demonstrado que é em favor da proponente, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que militam em maior número as razões de preferência, o que conduz logicamente a dar a preferência à sua proposta».

Em parecer separado, o único dos membros discordantes, Engenheiro Fernando de Sousa, manifestou em resumo a seguinte opinião:

«— O concurso deve ser anulado, usando o Governo da faculdade que lhe dá a base XXVIII.

«— Não se fazendo a adjudicação a nenhum dos concorrentes, conviria negociar directamente com a C. P. e C. C. F. G. o arrendamento respectivamente das linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro, procurando-se melhorar, tanto quanto possível, as propostas apresentadas por aquelas empresas.

«— Não se fazendo aquela adjudicação directa, deverá abrir-se novo concurso com novas bases, em que se introduziam determinadas alterações, a saber: base de licitação, separação das linhas do S. S. e M. D., admissão exclusiva de empresas que ofereçam garantias bancárias da obtenção do capital 4:000 contos, affecto exclusivamente à exploração de cada rede.

«— Discorda da entrega a uma só companhia de toda a via larga do País, embora reconheça que essa empresa — C. P. — seja digna de elogio pela administração das linhas que explora».

Tinha também sido consultada a Procuradoria Geral da República, que deu o seu parecer, dentro daquele mesmo prazo, julgando improcedentes as reclamações apresentadas pela C. P. e outros concorrentes.

Depois de recebidos aqueles pareceres, passei a estudá-los, juntamente com as propostas apresentadas, sendo auxiliado nêsse trabalho apenas pelo Engenheiro Carlos Duque, que passou a desempenhar mais tarde as funções de chefe do meu gabinete. Com todas as reservas para o próprio pessoal do meu gabinete, elaborei com aquele meu valioso auxiliar e meu amigo e discípulo, um relatório, que em data de 20 de Janeiro fiz distribuir pelos meus colegas do Governo, juntamente com um resumo das propostas e de uma cópia do parecer do C. S. C. F., para os habilitar à discussão do assunto, que se effectuou nos Conselhos de Ministros realizados em 21 e 22 de Janeiro.

Constava em resumo dêsse meu relatório o seguinte:

Começava por apresentar e apreciar as seguintes observações publicamente feitas às bases do concurso:

«BASE III! — Mereceu reparos a aceitação de propostas em conjunto para as duas redes e propostas separadas para cada uma delas.

«Estas observações não são de grande impor-

tância, tendo-se em consideração o direito conferido ao Governo pela base XXVIII, e só o futuro poderá indicar se haveria ou não vantagem em entregar as linhas a uma única empresa, se porventura se tomar essa resolução.

«**BASE IV** — Não se estabelecem sanções, que poderiam ir à rescisão, para os casos de notáveis deficiências, donde resultassem prejuízos para o Estado nas linhas arrendadas, sanções que têm de ser introduzidas nos contratos a efectuar.

«**BASE VII** — É prejudicial aos interesses do Estado o princípio, consignado nesta base, de o Estado suportar os encargos do «déficit» de exploração, quando o houver, na mesma proporção da sua participação de lucros.

«A única justificação para esse preceito será não terem as empresas ferroviárias liberdade plena de fixar as suas tarifas, e não haver por isso o direito de lhes impôr o encargo de um «déficit» que resultasse da aplicação de restrições do Estado às suas receitas de exploração.

«As reclamações contra esta base não foram apresentadas em tempo competente porque, por um lapso lamentável, as quatro linhas em que este preceito foi estabelecido no «Diário do Governo» não figuravam no extracto do respectivo decreto, publicada anteriormente nos jornais para ser discutido pelos interessados e pelo público.

«**BASE IX** — Receia-se que sejam desviados pelos concessionários, para serviço permanente de outras linhas, estranhas, à rede do Estado, alguns vagões e locomotivas, ficando prejudicado, em qualidade e quantidade, o material circulante em serviço nas linhas arrendadas.

«No contrato de arrendamento e no regulamento da respectiva fiscalização deverá ser tomado em consideração este assunto.

«**BASE XIV** — Assumindo integralmente o Estado o encargo do pagamento do pessoal adido, proveniente dos seus caminhos de ferro, e facilitando a reforma do pessoal das redes arrendadas, sobrecarregará excessivamente a Caixa de Reformas e Pensões, cujo «déficit» terá que ser coberto pelo próprio Estado.

«Atribui o Estado apenas aos concessionários 50 % dos encargos resultantes dos vencimentos do pessoal que por eles for dispensado do serviço do início da sua exploração.

«Como justificação, poder-se-há dizer que é esta a solução proposta para o problema do excesso do pessoal, que têm sido notado nos C. F. do Estado, como noutros serviços públicos, dando-se às empresas arrendatárias a participação nos encargos correspondentes, apenas na proporção que parece justa e equitativa.

«**BASE XXIV** — Dá-se aos concessionários, sem concurso, o direito exclusivo de construção das linhas e ramais já classificados, podendo elles adoptar a ordem de procedência e os detalhes da execução que mais lhes convierem.

«Na base ficam garantidos ao Estado a precedência e o custo dos trabalhos.

«No contracto deve incluir-se qualquer clausula que taxativamente estabeleça o princípio de que cada construção será regulada por um contrato especial.

«**BASE XXV** — Critica-se que a substituição dos carris seja feita durante os primeiros 15 anos, por conta do Estado, ficando os arrendatários possuidores do material substituído, sem qualquer encargo.

«**BASE XXVI** — É insufficiente o pessoal indicado nesta base, em relação aos complexos serviços de uma fiscalização intensiva.

«Este inconveniente deve ser tomado em consideração nos contratos a efectuar, analogamente ao que está estabelecido para os actuais comissários do Governo junto das empresas de caminhos de ferro.

«**OMISSÕES DAS BASES** — Sobre sanções e condições de rescisão, é insufficiente, como já foi dito, o que consta das bases XXI e XXII. Nos contratos deverão ser incluídas as clausulas que habitualmente se estabelecem em contratos desta natureza.

«Sobre o activo, não consta concretamente das bases o destino a dar à parte representada por créditos a liquidar, sendo por isso necessário incluir nos contratos as clausulas respeitantes à liquidação dos créditos não litigiosos, que deverão ficar a cargo da concessionária e a beneficio do Estado, e sobre os créditos litigiosos, que deverão ficar a cargo do Estado».

Comentando em globo estas observações às bases do concurso, afirmava que algumas das deficiências ali apontadas seriam fáceis de corrigir nos contratos de adjudicação, como consequência de negociações directas a estabelecer com os concorrentes que fossem preferidos. A's observações feitas acerca da divisão do «déficit» de exploração entre os arrendatários e o Estado, não seria porém tão fácil aplicar aquele processo de correcção.

Concluía esse preâmbulo textualmente da seguinte forma:

«Se razões poderosas não justificassem a immediata adjudicação da exploração dos C. F. do Estado aos concorrentes preferidos nos termos das bases decretadas, o problema do arrendamento dos caminhos de ferro do Estado ficaria resolvido não aceitando nenhuma das propostas, ao abrigo no disposto no art.º 4.º do Decreto N.º 12:684 e na base XXVIII, e abrindo em seguida e rapidamente novo concurso com outras bases, que seriam as do Decreto n.º 12:694, devidamente corrigidas.

O resto do relatório foi publicado nos jornais diários de Lisboa, do 23 de Janeiro, e na «Gazeta dos Caminhos de Ferro» de 1 de Fevereiro de 1927, onde poderá ser apreciado por todos os que a este assunto desejarem dedicar a sua atenção.

A ASSEMBLEIA GERAL DA C. P.

Pelas 14 horas realiso-se, sob a presidencia do dr. Bustorff Silva no dia 28 do mez findo a assembleia geral extraordinaria da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, convocada para apreciar o projecto de reforma dos estatutos em harmonia com o decreto publicado recentemente.

Secretariaram os srs. João Bréa e José Parreira assistindo os membros do Conselho de Administração e o Fiscal do Governo dr. Ginestal Machado.

Estavam presentes perto de cincoenta accionistas que representavam um capital de 40.000 contos.

Abriendo os trabalhos o sr. presidente faz saber á assembleia que o resumo do projecto dos estatutos havia sido publicado, mas que isto não havia sido da iniciativa da administração da Companhia.

Foi dispensada a leitura do projecto falando em primeiro logar o sr. José Lucas Coelho dos Reis, que disse ser uma exigencia do pagamento em francos-ouro por parte dos obrigacionistas, quando toda a gente pensava que o capital accionista ia principiar a ser remunerado, falando seguidamente o sr. José Parreira.

Em nome do Conselho de Administração o sr. dr. Rui Ulrich manifestou a sua satisfação pelas palavras do primeiro orador e ao mesmo tempo agradeceu a maneira sensata e intelligente como a assembleia encarou a necessidade da remodelação dos estatutos. O novo estatuto põe a C. P. no caminho que todos apeteçam. Referindo-se ao julgamento que resultou a condenação da C. P. a pagar, em ouro, os coupons das obrigações, disse que, a despeito das leis francesas não serem executorias em Portugal, se impusera a modificação do pacto social nos termos que iam ser discutidos, de acordo com os autores do processo, todos tendo a ganhar com o novo estado de coisas.

Depois de encerrada a discussão na generalidade entrou-se na discussão, na especialidade, do projecto de estatutos, documento este que, artigo por artigo foi posto á apreciação da assembleia.

O sr. dr. Rui Ulrich respondeu sempre satisfatoriamente na discussão em que intervieram os srs. dr. Guilhermé Moreira, José Parreira, Mario Loureiro, dr. Campos Figueira e Coelho dos Reis, tendo sido, finalmente aprovado o projecto com resumidas alterações.

O sr. dr. Campos Figueira requereu que á mesa fosse dada auctorisação para proceder aos trabalhos complementares, considerando-se logo aprovada a acta.

O sr. Fausto de Figueiredo felicitou o sr. dr. Rui Ulrich pelos relevantes trabalhos prestados ao seu paiz e á C. P., considerando-os de serviços patrióticos, salientando tambem as suas qualidades de intelligencia e actividade, terminando por propôr á assembleia que fosse lançado na acta um voto de louvor a S. Ex.^a e ao sr. Ministro das Finanças.

Esta proposta foi aprovada no meio de gerais aplausos.

O sr. dr. Rui Ulrich agradeceu as palavras do orador e antes de encerrar a sessão o sr. dr. Bustorff Silva perguntou á assembleia se auctorisava o Conselho de Administração a assignar as escripturas e a preencher outras formalidades requeridas pela nova reforma, o que foi auctorisado e aprovado por unanimidade.

Damos a seguir os topicos essenciaes do documento aprovado pelos accionistas da C. P.:

Acções e Obrigações. O capital é elevado a quantia de 82.952.000 francos franceses moeda corrente, correspondendo a 559.751 acções privilegiadas de 100 francos cada uma, e mais 65.915 acções de 500 francos cada uma, que são as anteriormente em circulação e que passam a chamar-se acções ordinarias.

As acções ordinarias estão liberadas e serão emitidas as 559.751 acções privilegiadas, para serem distribuidas da seguinte forma:

a) 466.671 aos portadores de igual numero das novas obrigações a distribuir aos portadores das anteriores obrigações do 1.^o e do 2.^o grau.
b) 76.080 á liquidação de cupões vencidos desde 1 de Janeiro de 1928 e titulos sorteados para reembolso, na proporção de 10 accções por cada 3.500 francos de cupões ou titulos sorteados.

c) 17.000 aos encargos resultantes do processo instaurado em Paris contra a Companhia.

As obrigações da Companhia ficam sendo do valor nominal de 500 francos franceses do juro de 6%.

No respeitante a este capitulo foi aprovado um acrescimo proposto pelo sr. dr. Ulrich determinando que deve manter-se para a Companhia a facilidade de reembolsar antecipadamente ou converter as mesmas obrigações, não podendo, todavia, tais operações realizarem-se antes de 1 de Janeiro de 1940.

Emissão das novas obrigações. Fica proibido criar obrigações que venham prejudicar as mencionadas.

Todavia para fazer face a despesas de primeiro estabelecimento na sua propria rede, poderá emitir novas obrigações, contanto que o encargo annual resultante de tais emissões não exceda 8% da receita bruta da exploração.

Conselho de administração. Foi reduzido de 21 para 11 o numero dos seus membros: sete eleitos pela assembleia geral dos accionistas; desses sete tres terão sempre de entre os membros da assembleia em Portugal, podendo os restantes ser estrangeiros e podendo tres de entre estes residir no estrangeiro.

Quatro serão livremente nomeados pelo Governo de entre cidadãos portuguezes.

O conselho funcionará em Lisboa, mas terá uma delegação em Paris denominada «Comité de Paris», constituído por trez de entre os administradores eleitos pela assembleia.

Cada administrador terá de justificar a propriedade dum capital de 50.000 francos em acções.

Haverá um commissario de nomeação do Governo, junto da administração e podendo ter um adjunto no Conselho Fiscal.

Por proposta do sr. Campos Figueiredo, ficou deliberado que os accionistas só possam ser eleitos de entre os membros da assembleia geral, evitando-se assim que sejam escolhidas pessoas de entre as que não são accionistas.

Retribuições. Modificando o que estava estabelecido no artigo 15.^o do projecto, foi aprovado que os honorarios dos vogais do Conselho de Administração e Fiscal, do commissario do Governo e Commissario Adjunta, sejam fixados em globo por uma comissão de trez accionistas, eleita na sessão ordinaria periodica da assembleia geral, e cujas deliberações são validas por um periodo de trez anos.

Renovação. Os representantes da assembleia no Conselho serão renovados annualmente, podendo, contudo, ser reeleitos.

Comissão executiva. A comissão executiva para os negocios correntes, que era composta de 8 administradores, passou a 5. Tres escolhidos pelos administradores e dois pelo Governo. Cada um dos seus membros receberá mais uma retribuição mensal votada pela assembleia.

«Comité de Paris». Será constituído por 3 administradores e funcionará em Paris sendo-lhe as funções determinadas pelo Conselho.

Conselho Fiscal. Por sugestão ultima do sr. ministro das Finanças passou de 6 membros a ser de 5, eleitos em assembleias. Cada um deverá possuir um capital de 25.000 francos em acções. A remuneração será fixada pela assembleia. Reunir-se-á, pelo menos, em Janeiro, Abril, Julho e Outubro.

Assembleias gerais. Compor-se-ão dos accionistas possuidores dum capital igual ou superior a 50.000 francos em acções, correspondendo um voto a cada 25.000 francos de capital. Os possuidores de menor numero poderão agrupar-se.

Introduziu-se um preceito novo: Os estabelecimentos de crédito designados para receber os depositos de titulos poderão, como mandatarios dos accionistas, tomar parte como accionistas, embora o não sejam.

Foi elevado de 60 para 100 o numero necessario de presentes para a assembleia se constituir, e com a quinta parte do capital. Outras alterações dando satisfação a reclamações feitas: Não podendo reunir-se em primeira convocação, terá de ser feito novo convite, no prazo maximo de 8 dias e effectuar-se num prazo não inferiores a 15 nem superior a 30. A constituição da mesa respeitará os preceitos do artigo 182.^o do C. C.

Nenhum accionista poderá delegar mais de 25 votos, seja qual for o numero de acções que possuir.

«Exceptua-se o Governo portuguez, ao qual se contará o numero de votos correspondente ás acções que lhe pertencerem, em nome da Fazenda Nacional ou de qualquer Serviço Publico dela dependente, com o maximo de 500 votos» (O Governo actualmente podia votar com 600).

Passa a haver acta, assinada pela mesa, e todas as praticas que a lei estabelece a esta entidade, comitadas por ela.

Amortização e dividendo. Enquanto os productos anuais da Com-

panhia não cheguem a quantia necessaria para o serviço completo de juro e amortização das obrigações, nada poderá ser aplicado para amortização ou dividendo de acções de qualquer natureza.

Aplicação do producto liquido. Será para amortização regular das obrigações e pagamento do seu juro; reintegrar a reserva especial; até 5% para fundo de reserva ordinaria; o saldo será distribuido como dividendo ás acções, pertencendo 85 % ás acções privilegiadas e 15 % ás ordinarias, a não ser que a assembleia resolva dar ao saído, ou a parte, outro destino especial ou amortização de acções.

Os portadores designados pelo sorteio por amortização receberão o numerário e em troca outras especiais ao portador. Estas acções e as já existentes da mesma natureza não terão nenhuma participação nos lucros anuais.

As reservas da Companhia. São constituídas: Ordinaria, até ás deducções previstas até a concorrência de 10 % do capital social; especial, pelos 500 contos ouro da antiga reserva agora representados por escudos 7.535.555\$35 com a equivalencia em ouro determinada pelo decreto n.º 19.869, de 9 de Junho de 1951; extraordinaria, constituída por 10.566 obrigações de 6 %, resultantes da troca das que a Companhia tinha em carteira.

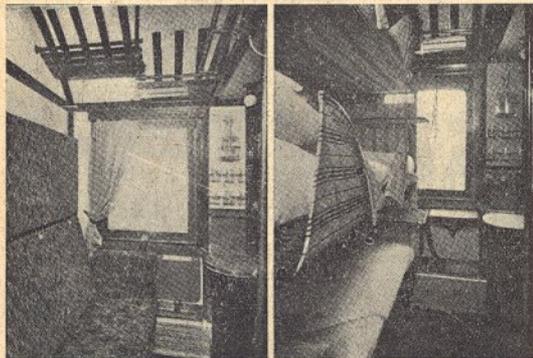
Homologação na Convenção. Homologadas entre a Companhia e os seus credores a convenção, que resulta dos Estatutos e que se traduz nas respectivas disposições, que vão ser apreciadas e votadas, o Conselho de Administração convocará, dentro do prazo de três meses, a assembleia para, em face dos novos Estatutos, proceder á eleição dos corpos gerentes.

Os coupons vencidos. Os portadores de cupões vencidos desde 1 de Janeiro de 1928, inclusive, ainda não cobrados, com ou sem reserva, desde que possam fazer a prova dessas cabranças, e bem assim os portadores dos titulos sorteados para reembolso têm direito a receber por cada 5.500 francos de cupões ou titulos sorteados, uma obrigação de 500 francos do juro de 6 % e 10 acções privilegiadas do valor nominal de 100 francos. Este direito caduca quatro meses depois da data da aprovação dos Estatutos.



Linhas estrangeiras

Suecia Os caminhos de ferro do Estado Sueco acabam de pôr ao serviço carruagens-camas de 3.^a classe, bastante comodas e



relativamente luxuosas.

Cada carruagem comporta treze compartimentos onde se podem alojar 3 passageiros.

Nas cabinas, que tem aquecimento, existem colocados ao cantos pequenos toucadores com agua en-canada e outras comodidades.

Inglaterra O caminho de ferro electrico sub-urbano de Londres está substituindo os seus carris por outros de 28 metros que são os mais compridos da Europa.

Estados Unidos No caminho de ferro de Pensilvania foi ordenado que na sua rede tenham viagem gratuita os cães dos cegos permitindo-se que acompanhem seus donos nas carruagens.

A Comissão Central de Comercio dos Estados Unidos recusou uma petição da Companhia dos Comboios de Luxo, no sentido de ser autorizado um aumento sobre as tarifas das Carruagens-Camas.

Chili O Governô chileno autorizou a construcção de um caminho de ferro transandino, de Anto-fogasta a Salta.

Nos meios economicos a noticia causou regosijo, pois os productos do Oeste argentino encontrarão uma mais facil saída, prevendo-se que de futuro Anto-fogasta seja um grande entreposto de productos da Argentina.

Estas obras resolverão em parte o problema do desemprego estando o Governô Argentino a estudar as possibilidades de concorrer tambem para o empreendimento.

Brazil Pela secretaria da Viação do Estado de S. Paulo, foi aprovado o projecto da electrificação da linha de Jundiáhy, da Companhia Paulista.

Russia O governo Sovietico destituiu o Comissario do trafego geral ferroviario, applicando-lhe forte castigo, por haver dado motivo, com a sua incompetencia ou desleixo, a varias Conjestões de trafego.



A electrificação de caminhos de ferro em todo o mundo

As linhas de caminho de ferro electrificadas em todo o mundo, compreendem 16.157 quilometros, assim distribuidos:

	Kilómetros
Austria	715
França	1.686
Alemanha	1.565
Holanda	155
Italia	1.630
Noruega	250
Espanha	595
Suecia	1.168
Suissa	2.481
Canadá	64
Cuba	251
Mexico	127
Estados Unidos	3.009
America do Sul	875
India inglesa	245
China	50
Japão	346
Marrocos	241
Africa do Sul	312
Nova Zelandia	24
Australia	412

VAMOS entrar no novo ano de 1932 que deve trazer á grande familia ferroviaria portuguesa, novos progressos dentro da sua marcha progressiva novas ideias devem surgir para o desenvolvimento moral e intelectual dos ferroviários e que abraçam com orgulho o progresso e a ordem.

Pois esta Empresa, se assim se lhe póde chamar, a que tenho a honra de pertencer envia a todos sinceras saudações, desejando a todos os meios collectivos que dirigem e outros que procuram constituir-se as maiores prosperidades.

Ao iniciar-se o novo ano não podiamos nem de-viamos esquecer a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, e o seu illustre director Sr. Carlos d'Ornelas, que tanto tem pugnado pelos interesses da nossa colectividade onde um punhado de socios, amigos da velha *Gazeta*, acompanham sempre os artigos de interesse, reconhecendo n'ella o amor pelas coisas ferroviarias e pelos ferroviarios em geral que muito beneficiam acompanhando o desenvolvimento progressivo que insere a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Uma coisa nos acompanha neste mundo a qual nos tem orgulhado que é o reconhecimento e a gratidão por aquelas pessoas ou entidades que dentro da razão nos defendem com o orgulho e a nobreza de que somos merecedores. Creio que todos os componentes e dirigentes das instituições ferroviarias deverão sentir a mesma gratidão por esta revista pois é ella que nos ilumina e que nos encaminha, que nos anima e que nos auxilia nas missões associativas que sempre procuramos tirar-lhes o melhor exito possivel. Pois á *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, e ao seu director e nosso presado amigo, o Grupo Instrutivo Ferroviario de Campolide, apresenta as suas saudações, desejando-lhes um ano prospero feliz, esperando que continue ao lado dos ferroviarios do Norte e Sul de Portugal e das suas instituições.

O nosso Grupo Instrutivo Ferroviario que durante o ano findo alguns beneficios prestou aos seus associados, ás creanças e á sociedade em geral, não atingiu ainda o seu ponto desejado pelos seus dirigentes e associados, com a rapidez que desejava, não por falta de vontade e trabalho, mas sim por outros motivos de ordem particular. No entanto ha 4 anos que preparam a construção da sua séde oficial e apezar das muitas dificuldades que surgiram algumas foram demovidas junto da camara municipal de Lisboa.

Graças á audacia e tenacidade do grupo de rapazes que aqui trabalham conseguimos a auctoris-

ção para a edificação da nova séde oficial do grupo o que não haviamos conseguido em virtude do bairro não ser ainda municipalisado. O sr. General José Vicente de Freitas, illustre Presidente da Camara Municipal de Lisboa, por despacho de 9 de Outubro ultimo poz termo a todas estas dificuldades que nos atormentavam diariamente.

Estamos trabalhando com actividade para conseguir a documentação necessaria para que durante este mes possamos lançar a primeira pedra e proseguirmos com o edificio o qual vai ser posto a concurso e para a sua construção, recebendo-se, desde já, propostas em carta fechada, depois de examinar as condições que se encontram patentes todos os dias uteis das 18 ás 21 horas na séde do Instituto. Esta agremiação, instalada na sua pequena casa, sem comodidades higienicas, ou outras quaesquer, conseguiu, mesmo assim que no ano findo fossem leccionados, com regular frequencia 132 creanças de ambos os sexos, dos quaes 72 prestaram provas para os seus exames e passagens de classe, obtendo todas classificações muito satisfatorias. N'este numero é incluido passagens da 1.ª, á 2.ª classe, da 2.ª á 3.ª, da 3.ª á 4.ª e da 4.ª classe ao exame de 2.º grau.

Conseguiu preparar para os mesmos exames de 2.º grau 8 alunos adultos do curso nocturno e o bom aproveitamento profissional dos seus associados o que felizmente se tem notado em todos aqueles que procuram ser bons empregados, conhecedores a fundo dos seus deveres profissionaes e alguns ha que até se dedicam a um curso especial de francez, que tambem é leccionado nos nossos cursos nocturnos.

No ano que findou tambem foi creada uma caixa escolar com o fim de socorrer as creanças pobres alunos das escolas deste grupo, sendo agregada a esta Caixa uma comissão de beneficencia, creada especialmente com o fim de obter donativos. Esta comissão é composta por senhoras, pessoas de familia de ferroviarios as quaes auxiliam com muito boa vontade a Caixa de Beneficencia, o que é digno de registo. Para o seu inicio foi promovida uma festa escolar com a alta colaboração da Ex.^{ma} Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Bastantes foram os benemeritos, destacando-se o sr. Carlos Rodrigues Parreira, Chefe da 2.ª Circunscrição de Tração que provou, com o seu valioso auxilio, o grande amor que tem pela instrução, como sempre foi e é um asserrimo defensor da Instrução dos ferroviarios.

Esta caixa escolar que tem a simpatia geral de-

Grupo
Instrutivo
Ferroviario de
Campolide

Carta de
Geraldo Lopes

verá ser inaugurada dentro do nosso novo edificio do Grupo Instrutivo Ferroviario, durante o corrente ano de 1932, e é este um dos progressos que deixamos traçado em 1931.

O Grupo Instrutivo Ferroviario de Campolide, entra no 6.º ano de existencia o que demonstra, que, sem vaidade sabemos vencer, creando a simpatia d'aqueles que com a sua amizade nos vão creando animo, dos benemeritos que sempre nos auxiliam e dos nossos superiores que conhecem as aspirações nossas que é marchar por caminho direito para o engrandecimento do nosso Grupo e finalmente da nossa Patria.

A todos os nossos associados, amigos, e ferroviarios em geral a expressão do vosso agradecimento e o desejo de um feliz ano.

Parte Oficial

Ministério do Interior

Portaria n.º 7:248

Approva o Convenio, celebrado em 16 de Novembro de 1931 entre o Ministério do Interior e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para regular as taxas e condições dos transportes por conta do referido Ministério e respeitantes à Guarda Nacional Republicana.

Ministério do Comércio e Comunicações

Decreto n.º 20:600

Autoriza o Governo da República Portuguesa a aderir à Convenção sobre a unificação da sinalização das estradas, concluída em Génèbra em 30 de Março de 1931 e resultante da Conferência europeia da circulação nas estradas.

Decreto n.º 20:621

Autoriza a Direcção Geral de Caminhos de Ferro a dar acòrdo provisório a tarifas especiais, as quais deverão depois ser submetidas ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

M A P A S

Da Direcção Geral do Instituto Geográfico e Cadastral, recebemos um exemplar da folha n.º 28 e (Alportel) da Carta de Portugal na escala de 1/50.000, magnifico trabalho no genero, oferta esta que reconhecidamente agradecemos.

Este numero foi visado
pela Comissão de Censura

Linhas portuguesas

Linha da Senhora da Hora á Trofa Foi transferida para Fevereiro por motivo de o Governo não poder comparecer na data anunciada, a inauguração oficial desta linha.
Os trabalhos estão completos.

Companhia dos C. F. N. P. *Bonificação transitoria applicavel a remessas de trigo nacional provenientes de linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para as estações de Vilar do Pinheiro e Senhora da Hora.*

A bonificação transitoria a que faz referencia o Aviso ao Publico n.º 142 de 28 de Julho proximo passado e que devia terminar em 31 do corrente, é prorogada até determinação em contrário, continuando, portanto, em vigor, as disposições do referido Aviso ao Publico.

A V I A Ç Ã O

Acrobacia aerea materializada

A «Royal Air Force», britanica, na sua festa anual em Hendon, ofereceu um dos mais belos espectaculos aereos, vistos até hoje.

Consistiu em três aparelhos deixarem um rasto de fumo quimico, um branco e dois côr de laranja, nas evoluções que faziam, deixando por alguns segundos bem marcada a pericia dos pilotos.

Brindes e Calendarios

Da conhecida Papelaria da Moda da rua do Ouro, recebemos uma interessante colecção de folhinhas de bom gosto.

— Da Schell recebemos dois calendarios com a estampa da Torre de Belem.

— Da Companhia de Seguros «A Nacional» da Avenida da Liberdade recebemos 6 exemplares de um interessante, comodo e portatil «Atlas», muito util para as pessoas praticas.

— Da Vacuum Oil Company, recebemos 100 calendarios afim de serem distribuidos, como é costume, pelas estações dos Caminhos de Ferro de 1.ª classe.

— Da «Portugal Previdente» com séde na Rua do Alecrim, recebemos 10 exemplares do seu calendario para 1932.

— De Pedro Franco & C.ª L.ª, Rua de Belem, recebemos um calendario.

A todos, reconhecidamente agradecemos.

ADVOGADOS

DR. CASIMIRO CHAMICO

RUA GARRET, 74, S/L.

TELEF. 2 0524

LISBOA



AÇOREANO NA GRANDE GUERRA.

POR

CARLOS D'ORNELLAS

ENCONTRA-SE Á VENDA EM TODAS
 AS LIVRARIAS

ALFAIATES

OLD ENGLAND

Sortido colossal de fazendas inglesas e nacionais. Todas as
 secções de vestuário.
 Mestre de corte diplomado pela

ACADEMIA MINISTER DE LONDRES
 CAMISARIA, CHAPELARIA E LUVARIA
 FATOS PARA CRIANÇAS

DESC NTO 5%, AOS FERROVIARIOS Á VISTA DO CARTÃO DE IDENTIDADE
 R. Augusta, 109 e R. de S. Nicolau (Predio todo)
 LISBOA

BANCOS

Banco Português do Continente e Ilhas

RUA DO OURO E RUA DE S. NICOLAU

LISBOA

CAFÉS

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 construída e em exploração:

Desde o Lobito á Fronteira, quilómetros 1.347

Distancia do Lobito á região mineira da Katanga:

Quilómetros 1.800

ELECTRICIDADE

Hidro Electrica Alto Alentejo

RUA DOS DOURADORES 150, 1.º — LISBOA

Produção, transporte e distribuição
 ::: de energia eléctrica ::: :::

POTENCIA INSTALADA 3.200 HP.
 EM INSTALAÇÃO 6.000 HP.

FARMACIAS

INSECTICIDAS



LOUÇAS

FABRICA DE LOUÇA DE SACAEM
(FUNDADA EM 1850)

LOUÇA SANITARIA - LOUÇA DOMESTICA - LOUÇA DE FANTASIA - AZULEJOS BRANCOS E DE COR - MOSAICOS CERAMICOS - TIJLOS REFRACTARIOS.

Lisboa: 126, R. da Preta, 132 Porto: R. das Carmelitas, 40

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

F. H. D'OLIVEIRA
AVENIDA 24 DE JULHO, 142
LISBOA

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

REVISTAS

Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de propaganda dos Arquipelagos dos Açores e da Madeira e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração de cotados escritores

Redacção e Administração: R. DA HORTA SÊCA, 7, 1.º -- Lisboa
Telefone (P B X) 2 0158

Royal Mail Steam Packet Company

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



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

Agentes em Lisboa **JAMES RAWES & C.º**
RUA DO CORPO SANTO, 47, 1.º

No Porto **TAIT & C.º**
RUA DOS INGLESES, 28, 1.º

MARCAS E PATENTES

MARCAS E PATENTES

Para a sua obtenção em Espanha e no Bureau Internacional de Berne (Suíça)

DIRIJA-SE A

The Union

Agencia fundada em 1916

DIRECTOR GERENTE: D. Rodolfo de la Torre Roselló

Professor Comercial e Agente Oficial da Propiedade 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

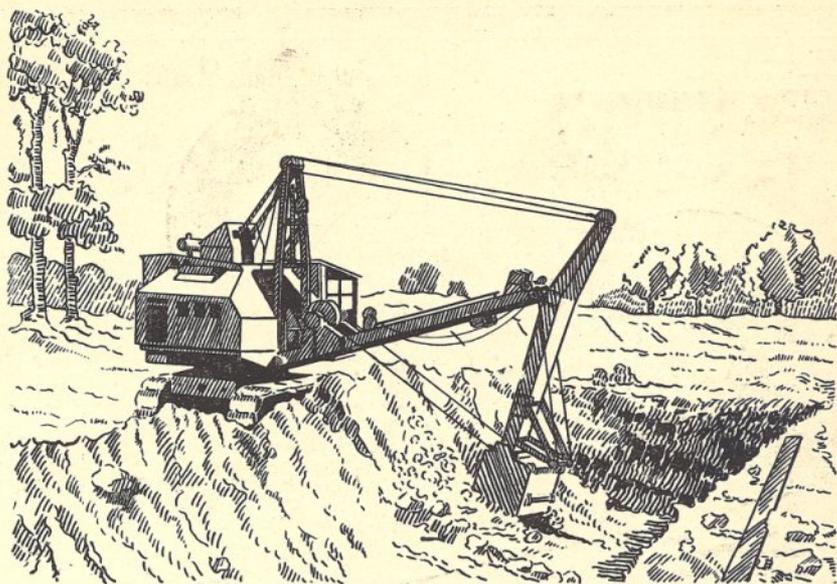
Officinas a vapor - RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades

::: rivalizando com as dos fabricantes :::

::: ::: ingleses, allemães, e outros ::: :::

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



As principais vantagens da Draga de colher **MENCK** para dragagem profunda

Modelo II (0,45 metros cúbicos)

GRANDE PROFUNDIDADE DE DRAGAGEM (5,9 m)

GRANDE ALCANCE DE DRAGAGEM (10,3 m)

A draga de colher pode facilmente ser mudada para trabalhos de dragagem alta, terraplanagem, dragagem com balde accionado por cabo, ou para draga de garra, guindaste ou bate-estacas



MENCK & HAMBROCK
ALTONA-HAMBURG



Representante Geral para Portugal:

Carlos J. Michaëlis de Vasconcellos
ENGENHEIRO

PORTO—Praça da Liberdade, 114

Telefone 4481

Telegramas: **DIPLING**

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos
Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE
ÉTLBAISSEMENTS DE FREINVILE
SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA



Uma das locomotivas para rápidos, 2 D (4-8-0), de 4 cilindros, compound, a vapor sobreaquecido, (para bitóla de 1670 m/m) da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da

BEIRA ALTA,
fornecidas em 1930 por
HENSCHEL & SOHN A. G.

Há já mais de meio século

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

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

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



HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA

REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS
Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA