

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

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

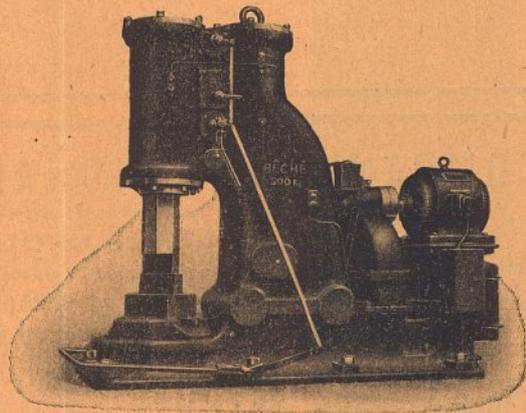
REVISTA QUINZENAL
Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

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

MARTELOS PNEUMATICOS

BÊCHÉ

em todos os tamanhos e
para todos os usos, com
maços de 15 até 3.000 kg.
de peso, sem piston mer-
gulhador D. R. P. e pa-
tentes estrangeiras



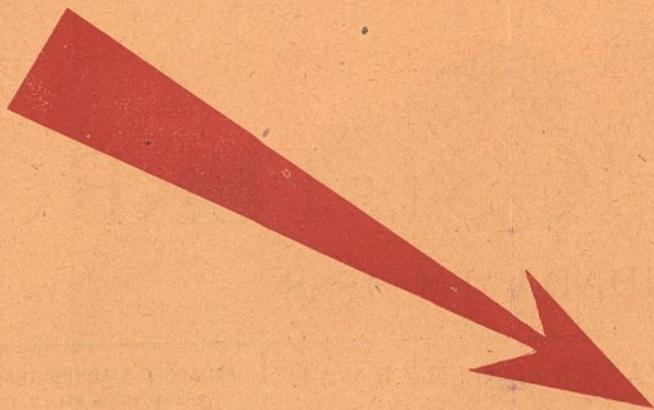
Maximo rendimento, regulção e segurança, assim como
duraçao quasi ilimitada são as principais vantagens do

MARTELO PNEUMATICO "BÊCHÉ"

BÊCHÉ & GROHS

G. M.
B. H.

FABRICA DE MAQUINAS E FUNDIÇÃO DE FERRO
HÜCKESWAGEN (Rhenania)
Representantes: BELLO & BRAVO -- Rua dos Fanqueiros, 122, 1.º -- Lisboa



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

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000.000\$00

Serviço regular entre o Continente e a Africa Occidental 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	384 »
LOURENÇO MARQUES	6535 »	AMBRIZ	858 »
MOÇAMBÍQUE	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, Rua 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 -- ROTTERDAM: H. van Krieken & Co.; P. O. Box 653 -- ANVERS: Eiffe & Co.; 48, Longue Rue Neuve -- HAVRE: Agence Maritime L. Strauss; 28, Rue J. B. Eyriès -- PARIS: Agence Maritime L. Strauss; 11, Faubourg Poissonnière -- BORDEAUX: Henri Ferrière; Place Jean Jaurès -- GENOVA: Burke & Capelino; Piazza Cinque Lampadi, 84 -- LIVORNO: Ersilio Vivaldi; Livorno -- MARSELHA: Société du Madal; 9, Rue St. Jacques -- BARCELONA: Juan Salvador; Rambla Santa Monica, 2 -- MALAGA: Picasso & Co.; Alameda Alfonso XIII -- NEW-YORK: Garcia & Diaz; 17, Battery Place -- VIGO: Llorente & Von Jess Ltd.; Garcia Oloqui, 19



ILHA DA MADEIRA—A VILA DO MACHICO

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. Luís, Estados Unidos, 1904

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

S U M A R I O:

A nossa gravura de pagina: Ilha da Madeira,
A Vila do Machico. — Avelino de Almeida, por
CARLOS D'ORNELLAS. — O Caminho de Ferro
da Rhodesia a Walfish-Bay, pelo Coronel de Eng.^a
LOPES GALVÃO. — A homenagem da Camara
Municipal de Lisboa a L. de Mendonça e Costa.
— O «Rail» e a Estrada, por JOSÉ LUCAS
COELHO DOS REIS. — Livros. — Pelos Caminhos
de Ferro. — Turismo Nacional, por A. DE MELO
E NIZA. — Viagens e transportes. — Eng.^o D. Ga-
bril Urquien. — Noticias várias. — A Sinfonia da
Via Ferrea. — A competencia entre a Estrada e o
Carril, por CARLOS MENDES DA COSTA. —
Figuras do dia. — Ecos & Comentarios, por SABEL.
Parte Oficial. — A' Tabela, pelo Eng.^o ARMANDO
FERREIRA. — Os nossos mortos. — Monumentos
Nacionais. — O que todos devem saber. — Linhas
estrangeiras. — Os porta-aviões por A. F. G. — Ha
quarenta anos. — Contos Amargos da Guerra, por
—: —: CARLOS D'ORNELLAS —: —:

1932

ANO XLV

16 DE AGOSTO

NUMERO 1072

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA

REDACÇÃO

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

COLABORADORES

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

AVELINO DE ALMEIDA

ANTES de partir para França no Corpo Expedicionário Português, colaborei como reporter num modesto jornal que tinha por nome «A Pateada», onde trabalharam Luiz Montes, Carlos Costa e Carlos d'Almeida. Ali escrevi umas desengraçadas crônicas que hoje nem as posso lêr, e, fiz versos de pé quebrado que agradaram ás meninas da época que frequentavam os teatros e salões onde o jornal se distribuía, e me convenceram que eu era realmente um rapaz de grande merecimento e um poeta de valor.

Comêcei depois a atirar-me aos sonetos e então foi fatal a minha tentação.

Avelino de Almeida era o assinante n.º 15 de um jornal que depois fundei chamado «A Mocidade de Lisboa» do qual eu era director e onde colaborou com os seus magestosos artigos teatraes feitos com grandes conhecimentos, como os que realmente possuía Avelino de Almeida

Um dia fui ao «Seculo» pedir-lhe um artigo e ele fez-me notar que eu não tinha geiteira nenhuma para poeta e aconselhou-me a fazer reportagens. Depois ensinou-me a escrever desde a mais simples noticia até á entrevista politica de responsabilidade.

Fui aprendendo até ver a minha colaboração, no então «Seculo» (edição da noite). Recomecei de novo a tomar alento e a ter nova tendencia para o jornalismo. Depois passei a rever as sessões do parlamento e assim aprendi tambem alguma coisa do difficil trabalho de revisão, graças ás lições do meu mestre que foi Avelino de Almeida.

Portanto reservei esta coluna para prestar áquele que foi meu mestre, a minha homenagem sincera e merecida, jurando nunca me esquecer; durante o tempo que viver, que, se não fosse Avelino d'Almeida eu teria tido outra carreira e nunca a do jornalismo que bastante adoro.

Morreu o meu mestre!..

Acompanhei-o da sua morada na Rua da Quintinha 99, para o cemiterio de S. Gonçalo, em Cintra, e tive bastante pena que os seus antigos discipulos não me seguissem as pisadas.

Em Cintra fizeram-se turnos; Direcção do «Seculo», chefes de secção de «O Seculo», redactores de «O Seculo», colaboradores de «O Cinefilo» que é do «Seculo» e todos foram compostos pelo «O Seculo».

O homenzinho que organizou os turnos — e que bem nos conhece — não nos viu, não simpatizou, não nos chamou.

Hoje não somos do «O Seculo», mas tambem somos jornalista, não da mesma categoria mas não nos importamos de ser de 4.ª ou 5.ª classe.

Mas assistimos ao descer do caixão e resta-nos a consolação de prestarmos aqui a homenagem sincera ao mestre, ao chefe e ao amigo, que foi Avelino de Almeida.

CARLOS D'ORNELLAS

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

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



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone **PBX 2 0158**
DIRECÇÃO 2 7520

O
CAMINHO DE FERRO
DA
RHODESIA
A
WALFISH-BAY

Pelo Coronel de Eng.^a LOPES GALVÃO

(Continuação do numero anterior)

Não levou o sr. Jeffares instruções quanto a inclinação dos traineis e ao raio de curvas. O estudo do terreno é que lhe havia de dizer quais as características mais convenientes para a linha e projectos.

Assim, verificou ele que numa extensão de 830 kilometros, os declives medios podiam ser fixados em 4 a 5 por mil, emquanto que para um percurso igual de caminho de ferro de Benguela essas inclinações são, em media de 15 por mil.

As curvas, podiam ser todas com raios muito grandes ao contrario do que acontece no nosso caminho de ferro. E' certo que a linha, já construída, do Sudoeste alemão está em pessimas condições. Vinte e cinco milímetros por metro são declives vulgares nela. Mas a linha de Benguela tem tambem a cremalheira de S. Pedro que ha-de constituir sempre o ponto fraco da exploração, emquanto a Companhia se não resolver a elimina-lo, o que é possível, como os estudos do falecido engenheiro Costa Serrão comprovaram.

DELINEAMENTO GERAL DO TRAÇADO

Depois de reconhecimentos repetidos, facil foi ao chefe da Brigada fixar o traçado da linha entre os dois pontos a ligar.

Para o efeito dividiu o trajecto em 4 zonas a saber:

troço de Matetzi ao rio Botletle;
troço do rio Botletle a Erstrust;

troço de Erstrust a Sandfontein;
troço de Saudfontein a Gobabis.

Segundo o seu relatorio, a região é extremamente facil por ser plana e não tem curvas dagua importantes a atravessar alem do rio Botletle e ainda o Buitserango, mas este ultimo, ao que parece, sem cheias apreciaveis em qualquer epoca.

A maior dificuldade com que o Sr. Jeffares se defrontou foi com a falta de agua. Diz ele que principalmente nos dois primeiros troços a falta de agua, tanto para os trabalhos de estudos definitivos, como para os de construcção deve ser coisa seria. E por isso preconisa a sua exploração previa por meio de poços artezianos em que tem alguma confiança. E o geologo tambem a tem.

Sendo a região desertica, não se teem feito tentativas para pesquisar agua. Mas verificou-se que n'um ponto situado a 50 kilometros de Botletle se encontra um poço com agua, aberto pelos indigenas da região.

E' interessante notar que os Boers fugidos de Angola se vieram estabelecer entre Gobabis e Sandfontein, onde tambem não havia gota dagua. E hoje encontra-se agua por toda a parte.

As caracteriscas tecnicas do traçado foram fixadas em inclinações que não devem ir além de 5 milímetros e em raios de curva que podem ser superiores a 1.000 metros. Será uma linha ideal para grandes expressos africanos.

Com verdade se póde dizer que não haverá em toda a Africa do Sul uma linha que se lhe compare em facilidades de exploração.

Com uma linha de bitola das redes da Europa bem poderiam circular expressos a 120 ou 150 á hora, vencendo-se o trajecto num só dia!

A ESTIMATIVA DA OBRA

O TRAFEGO PREVISTO

Fixado assim o percurso que o caminho de ferro deve fazer e avaliado, pelos reconhecimentos feitos, o custo provavel da construcção, apresentou o Sr. Jeffares a seguinte estimativa:

De Matetzi á fronteira oeste da Rhodesia (88 km.)	£	223.618
Atravez de Becuanalandia (780 km.)	"	1.913.450
De Sandfontein a Gobabis (112 km.)	"	245.000
Total (956 km.)	£	2.382.068

Assim, o quilometro da linha construida deve ficar por 2.500 libras, em media, preço accetavel.

E' claro que este preço comprehende sómente terraplenagens, obras d'arte e material de via.

Ele propõe o emprego de carril de 30 kilos, assentes em travessas de aço.

A quantidade de aço precisa para a construcção da linha anda por 123.100 toneladas, das quais se destinam 590 para a ponte do Botletle e 510 para todas as outras pontes.

O trafego previsto para este caminho de ferro foi computado em 800.000 toneladas anuais.

O ESTUDO COMPARATIVO DOS PORTOS TERMINUS

Tambem o Engenheiro Sr. Jeffares faz o estudo comparativo dos portos para chegar á conclusão de que, sendo os portos naturais, Lobito e Walfish Bay da mesma formação e tendo o mesmo dispositivo, o de Walfish Bay tem sobre o do Lobito a vantagem de ser mais salubre e de clima mais temperado, pois está a escapar-se quasi da zona dos tropicos. Por outro lado, a sua situação geografica é tal que os navios que demandam o Cabo, com um pequeno desvio, podem entrar em Walfish Bay, o que não acontece com o Lobito que obriga a um maior trajecto.

CONCLUSÃO

De tudo o que fica exposto verifica-se que o reconhecimento do caminho de ferro destinado a ligar a rede ferro-viaria das Rhodesias com o porto de Walfish-Bay, no oceano atlantico, exigiu as seguintes operações:

- 1.^a—Constituição de uma brigada de estudos formada por um engenheiro chefe, um agronomo e um geologo.
- 2.^a—Estudo sobre a carta, embora imperfeita, da região, do trajecto provavel, em presença dos objectivos a atingir.
- 3.^a—Estabelecimento de depositos de abastecimento ao longo desse trajecto provavel, em vista de a região ser deserta.
- 4.^a—Exploração da região a atravessar, numa vasta zona, para se apreciar das condições de ordem tecnica e de ordem economica que oferecia ao empreendimento
- 5.^a—Fixação do traçado, no seu delineamento geral, feito a teodolito. Determinação das suas características tecnicas.
- 6.^a—Organização duma estimativa de custo, baseada no que o Engenheiro viu.
- 7.^a—Avaliação do trafego provavel tendo em atenção: as condições economicas das

A homenagem da Camara Municipal de Lisboa a L. de Mendonça e Costa

O saudoso director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e antigo Inspector chefe da reparição da C. P. acaba de ser

homenageado pela anterior vereação da Camara Municipal de Lisboa.

Na sua ultima reunião, a comissão administrativa cessante, sob a presidencia do sr. general Vicente de Freitas, resolveu dar a denominação de *Rua L. de Mendonça e Costa* ao arruamento novo, existente entre a rua Carvalho Araujo, rua actor Vale, travessa das Baldracas e rua dr. Oliveira Ramos.

Justa homenagem que lhe foi prestada, pois o nosso chora-lo director, mantendo-se no estreito circulo, sereno, socgado, sempre foi propenso ao estudo e ao desenvolvimento dos seus planos de acção energica reflectida.



O seu senso pratico e as suas extraordinárias qualidades de trabalho, revelam-se não só na situação folgada que soube criar para a sua vida, mas tambem na maneira como fundou, orientou e fez viver, durante 33 anos, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e a Sociedade Propaganda de Portugal, de que foi fundador.

Dois divisas podia Mendonça e Costa ter escolhido para a sua vida: Pelas suas extraordinárias qualidades e trabalho, repetimos, pela sua incansavel actividade a divisa de Voltaire — *Toujours au Travail* ou a de Walter Scott — *Nunca estar sem fazer coisa alguma*.

Rhodesias; o desvio de trafego para a nova linha em vista das suas características, comparadas com as dos outros caminhos de ferro em concorrência; o desenvolvimento possivel da região atravessada, onde será possivel uma criação intensiva de gados e a fixação duma colonisação ao longo da linha, a qual explorará principalmente a industria dos lactinicos.

Com o interessante estudo do engenheiro Chefe de Brigada, elucidado com os relatorios do Geologo e do Agronomo, ficaram os governos interessados — os das Rhodesias; o de Becuanalandia e o do Sudoeste alemão, habilitado a tomar uma decisão quando as circunstancias financeiras o permitam.

Tal foi o objectivo de estudo empreendido pela Brigada, objectivo que foi completamente atingido.

O "RAIL" E A ESTRADA

A PROPOSITO DA RIVALIDADE ENTRE
A CAMINHETA E A LOCÔMOTIVA

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

É este o titulo duma entrevista ultimamente cedida ao «Diario de Noticias» pelo engenheiro sr. Carlos Santos, presidente da Direcção da Camara Sindical dos Comerciantes de Automoveis e industrias Anexas de Lisboa.

O sr. Carlos Santos é justamente considerado um engenheiro distinto, que além da sua profissão, se dedica tambem ao commercio de automoveis, não sendo por isso de estranhar, que S. Ex.^a defenda os interesses de todos os que exploram este commercio e industria. Não deve, porém, causar a mais pequena surpresa, seja a quem fôr, que aqueles que tem capitais empregados nas empresas de caminhos de ferro, defendam igualmente os seus legítimos interesses. E' o que vou fazer, na qualidade de presidente duma comissão de accionistas e obrigacionistas das companhias de caminhos de ferro de Portugal.

Antes de entrar no assunto que vou tratar, julgo conveniente esclarecer, que poucos dias depois da publicação da portaria de 15 de Abril último, que nomeou uma comissão para emitir parecer ácerca das bases de conjugação dos diferentes sistemas de transporte, a fim de se evitarem concorrências deletérias, nomeavãem-se tambem dois delegados por parte dos industriaes de camionagem e mais ainda o engenheiro sr. Carlos Santos, como representante dos comerciantes de automoveis.

Por parte das companhias de caminhos de ferro, não se nomeava porém ninguem. Esquecimento? Assim o creio — no entanto é para estranhar, que, num assunto de tamanha importancia, fossem esquecidos os caminhos de ferro, inegavelmente um dos serviços de maior interesse publico e onde o Estado tem valores superiores a dois milhões de contos, que são pertença da Nação, e que é necessario defender.

Este facto levou as empresas de caminhos de ferro, segundo se diz, a reclamar do Governo, para terem tambem delegados seus junto da comissão.

Nada mais justo. Assim se fez, tendo sido nomeados dois por parte das companhias de caminhos de ferro.

Dadas estas explicações, vou analizar a referida entrevista.

Diz o sr. Carlos Santos que os caminhos de ferro querem a supremacia absoluta á custa do esmagamento puro e simples da camionagem.

Não querem tal — afirmo-o com a certeza absoluta de dizer a verdade.

Se alguem tem ideia de esmagamento, ella só pode partir da camionagem e dos negociantes de automoveis, visto que os seus sonhos doirados desde ha muito, é ser o caminho de ferro substituido pela camionagem, para que a importação de automoveis se faça em larga escala, no interesse principal daqueles que os vendem, e em prejuizo da Nação, por estar plenamente demonstrado, que o desenvolvimento em demasia do automobilismo, arrasta os povos para uma catastrophe certa.

O sr. Carlos Santos sabe, muito bem, que as empresas de caminhos de ferro, desejam viver em boa harmonia com a camionagem e que apenas fazem questão da concorrência de camionetes, nas estradas paralelas ás suas linhas. Nas restantes estradas do país, é o proprio caminho de ferro que deseja a sua cooperação, como se prova com os inumeros contratos existentes entre as empresas de camionetes e as companhias de caminhos de ferro.

Para que se vem então dizer que o caminho de ferro deseja aniquillar a camionete? O que o caminho de ferro pretende, é defender os seus legítimos interesses, a que lhe dão incontestavel direito, as muitas centenas de milhares de contos gastos, em beneficio publico.

Vamos á questão dos impostos.

Diz o sr. Carlos Santos, que o automobilismo contribuiu para o Estado durante o ano de 1931, precisamente com 108.645 contos, além das contribuições pagas pelos comerciantes de automoveis, oficinas, garages e direitos de importação sobre peças sobressalentes e acessórios, querendo com estes numeros demonstrar, que o imposto da camionagem, rende muito mais que os impostos do caminho de ferro.

O sr. Carlos Santos que é muito inteligente, serve-se de habilidades para convencer e impressionar o publico. Esquece-se porém de dizer, que este facto é devido á rede de caminhos de ferro, ser apenas duns 3.000 quilómetros e que portanto, se em vez de 3.000 quilómetros fossem cinco ou dez mil, como devia ser, a receita para o Estado seria muito maior.

Já declarei que o caminho de ferro, só faz questão da concorrência nas estradas paralelas ás suas linhas. Para que se vem então dizer, que o automobilismo pagou uns 110 mil contos de impostos, quando é certo que esta importancia se refere aos

percursos sôbre todas as estradas do país, incluindo o movimento dentro das cidades de Lisboa e Porto?

O interessante seria poder-se averiguar, qual a importância exacta de impostos que corresponde ao automobilismo, pelos percursos feitos nos 3.000 quilómetros de estrada em concorrência com o caminho de ferro, excluindo da conta, o rendimento dos restantes 6.500 quilómetros de estradas e bem assim o movimento dentro das cidades de Lisboa e Porto, para então se poder fazer o confronto entre a receita para o Estado dos dois meios de transporte. Assim é que estaria certo.

Verifica-se portanto que o sr. Carlos Santos, parece pretender demonstrar, que o automobilismo deve substituir o caminho de ferro, alegando que este não dá tanta receita ao Estado como o automobilismo o que não é verdade como provo.

«Tambem o caminho de ferro paga impostos e custeia a via... diz o jornalista. Pois paga sim senhor, responde o sr. Carlos Santos. Temos em primeiro lugar o imposto ferroviário (pago pelo público) que é de 12 %. Destes 12 %, apenas 2,3 % são receita do Estado, indo os restantes 9,7 % para o fundo de caminhos de ferro, para melhoramentos nos próprios caminhos de ferro. Fixe lá estes números: o imposto ferroviário rende 34.500 contos 7.500 para o Estado e 27.000 para o fundo. Para o fundo...»

Quem conhecer um pouco de assuntos ferroviários, reconhece imediatamente, que o sr. Carlos Santos deu ao jornalista informações que não estão certas.

Principia s. ex.^a por dizer que o imposto ferroviário é pago pelo público. Então por quem devia de ser? Pelos anjos do ceu?

Não é o público sempre, que paga todos os impostos? Porque não diz s. ex.^a tambem, que é o público que pága os impostos que sobrecarregam o automobilismo?

Afirma tambem s. ex.^a, que 9,7 % da importância que rende o imposto ferroviário, reverte para melhoramentos nos próprios caminhos de ferro.

S. Ex.^a deve saber muito bem que isto não é assim. Estes 9,7 % são destinados apenas á construção de novas linhas por conta do Estado e para melhoramentos na rede de caminhos de ferro pertencentes ao Estado, não revertendo portanto absolutamente nada em benefício das companhias de caminhos de ferro.

Diz tambem S. Ex.^a que o imposto ferroviário rende 34.500 contos. Supondo mesmo que rende apenas esta importância, há ainda a acrescentar ao rendimento total, a importância dos direitos de importação sôbre o carvão e outros artigos importados e o que produz a contribuição industrial, imposto sôbre aplicação de capitais, etc., etc.

Não fica por aqui ainda, a receita produzida pelos caminhos de ferro, para o Estado.

Tem de se contar tambem, com uma importância aproximada a 50 mil contos, dispendida anualmente pelas empresas ferroviárias na reparação das estradas do caminho de ferro. Se as estradas por onde transitam as caminhetas são concertadas pelo Estado, porque o não ha-de ser tambem a do caminho de ferro?

Deve-se igualmente adicionar a importância que representa o bonus de 50 e 75 % que se concede aos officiaes e sargentos do exercito, quando viajam nas linhas do caminho de ferro.

Deve-se ainda juntar a importância que o Estado economisa com a condução gratuita das malas do correio e a redução de 50 % no transporte de tropas e material de guerra, e bem assim com o valor dos passes gratuitos concedidos a algumas centenas de funcionarios civis e militares, etc., etc.

O sr. Carlos Santos declara, que as dificuldades do caminho de ferro são filhas da crise mundial e para o demonstrar, diz que tendo ido ha pouco a Madrid, teve como companheiro de viagem apenas duas pessoas, dizendo não ser possível que uma administração possa tirar lucros duma exploração que obriga para transportar três pessoas a deslocar centenas de toneladas, quando o transporte dos três passageiros se podia fazer em automovel. com o dispendio apenas dumas centenas de escudos.

Não ha ninguem que possa acreditar numa informação destas.

O que S. Ex.^a provavelmente quiz dizer, é que na carruagem de 1.^a classe onde viajou, só iam como passageiros mais duas pessoas — agora afirmar que o comboio só transportou três passageiros em todas as carruagens, e que mesmo durante o percurso ninguem se utilisou do comboio, é que me parece não estar certo.

Esta declaração, parece ser feita com o fim de demonstrar que o caminho de ferro deve ser substituido pela caminheta ainda mesmo que tenhamos de suprimir as nossas ligações ferroviárias com o estrangeiro que o Estado a meu parecer tem obrigação de subvencionar, como o faz com a nossa navegação para as colonias e Brasil.

Ha um ponto apenas com o qual estou plenamente de accordo — é aquele que se refere á redução de despesas e para que a exploração se faça dentro das boas normas comerciais.

Se eu fizesse parte da comissão que ha-de emitir parecer àcêrea das bases de conjugação dos dois meios de transporte, apresentaria para resolver a questão, as duas soluções seguintes:

1.^a solução:

A exploração dos caminhos de ferro, continuaria a fazer-se como até aqui, com todos os pesados encargos e deveres constantes nos contractos da concessão, ficando reservado ao caminho de ferro o transporte de mercadorias, e bem assim, o transporte colectivo de passageiros por qualquer sistema

acelerado até ao fim das concessões, nas estradas paralelas ao caminho de ferro, dentro duma area a demarcar, a exemplo do que se procede dentro das cidades de Lisboa e Porto, com os carros electricos.

A segunda solução' consiste no seguinte:

1.º — Liberdade de concorrência entre todos os meios de transportes, com a faculdade das empresas ou pessoas que as escolherem, poderem fixar os preços que melhor entenderem;

2.º — Fiscalização, impostos e deveres semelhantes para todos;

3.º — Conservação das estradas e linhas de caminhos de ferro, á custa do Estado;

4.º — Despesa com o pessoal empregado na vigilância das passagens de nível á custa do Estado, como se faz com a regularização do transitio em todo o país;

5.º — Transporte de material de guerra e tropas, por metade dos preços da tarifa geral, quando efectuados em caminho de ferro ou em caminhetas;

6.º — Transporte gratuito das malas de correio, nas condições do numero antecedente;

7.º — Redução de 50 e 75 % aos officiaes e sargentos do exército e da armada, quando viajarem em caminho de ferro ou em caminhetas.

Haverá alguem que em sua consciencia, reco-

nheça não ser justo o que se pretende? Creio que não.

Antes de terminar, quero tambem referir-me aos telegramas que os industriaes de camionagem do Porto, reunidos a convite da Camara Sindical de Automoveis, enviaram ultimamente ao sr. ministro do Comercio, em que pediam para não serem atendidas as pretensões dos caminhos de ferro, por representarem o prejuizo de milhares de contos e a fome de milhares de familias do pessoal nas mesmas colocado, que seria lançado no desemprego. A industria ligada ao automobilismo e os importadores de automoveis tambem telegrafaram no mesmo sentido ao sr. ministro do Comercio.

E a concorrência das caminhetas nas estradas paralelas ao caminho de ferro, não causa prejuizos incalculaveis, com a agravante de pôr em risco a estabilidade dumas 40 mil familias, visto ser este o numero aproximado de empregados ferroviarios?

Ha ainda a notar que a caminheta tem ás restantes estradas do país para desenvolver a sua actividade, e o caminho de ferro, apenas tem uma estrada que é por onde circulam os comboios. O caminho de ferro não pretende aniquilar a camionagem — o que quere, é que os direitos e deveres sejam pelo menos iguais aos dois meios de transporte.

Não é pedir muito.

(Do Jornal «A Voz»)

L I V R O S

«Coisas que não lembram ao Diabo», por *Raul Costa*

Não lembram ao Diabo... mas lembraram ao Sr. Raul Costa em forma de pequeno livro, que se lê de um folego com algum agrado.

O volume é prefaciado pelo nosso amigo e distinto colaborador, Sr. Armando Ferreira, que graciosamente nos apresenta o autor, e insere alguns contos que, não sendo para nos rirmos às gargalhadas, tem no entanto espirito suficiente para nos deixar antever que, quem os escreveu é bom observador e conhecedor do nosso meio.

Contêm a obra pequenas peças de teatro, mais graciosos que os contos, o que nos demonstra ser êste o género que autor melhor cultiva.

Do lote das pequenas peças, destacamos, «Casa sem filhos» e «Pensão da Morte Lenta».

A obra tem perto de cento e trinta páginas e encontra-se à venda em todas as livrarias.

PELOS CAMINHOS DE FERRO

BANDA DE MUSICA

Da Comissão Organizadora da Banda-Orquestra Orfeão da C. P., recebemos a carta que a seguir publicamos, rectificando a noticia com a epigrafe acima:

Lisboa 4 de Agosto de 1952
Ex.º Sr. Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*,
Rua da Horta Séca, 7-1.º Lisboa.

Na local subordinada ao título «Banda de Musica», publicada em 16 de Julho na *Gazeta* que V. Ex.ª muito proficientemente dirige, diz-se não ter a Comissão contratado, ainda, o maestro.

Houve, certamente, lapso de quem informou V. Ex.ª, pois tendo a iniciativa partido do nosso colega e maestro Sr. Serra e Moura, estava antecipadamente escolhido, por esses predados, para assumir a regencia do grupo musical ferroviario, que deverá constar, tambem, de Orquestra e Orfeão.

Agradecendo, desde já, a rectificação, sou com toda a consideração.

De V. Ex.ª Att.º Ven. e Obg.º
O Presidente da Comissão Organizadora
Augusto Viana de Moraes

A noticia a que nos referimos foi fornecida particularmente á nossa redacção, com o pedido de publicação, tendo ficado retirada por falta de espaço no numero anterior, e é veridica porque todos os jornais da manhã a inseriram exactamente quando ainda a direcção deste novo organismo não havia resolvido nada definitivamente sobre o regente.

TURISMO NACIONAL

Por A. DE MELO E NIZA

BEM merece a C. P. pelos esforços que está empregando com resultados palpáveis para o desenvolvimento desta actividade nacional, o turismo, sobre o qual tem sido gasto muito papel e tinta e havido menos bom senso e realizações práticas.

Com os seus comboios-misterio desvendou já a muitas centenas de pessoas as belezas de algumas das nossas mais pitorescas regiões.

Outras facilidades está dando com os seus bilhetes de excursões, de tarifa reduzida, compreendendo os alojamentos em alguns dos nossos melhores hotéis.

O português, por índole, não é avesso a deslocar-se. Pelo contrario, possui a ancía de conhecer novos horizontes e como não pode já ir descobrir novas terras vae sempre que pode em busca das novas sensações que lhe proporcionam diferentes paisagens e diferentes costumes.

A viagem ao estrangeiro é uma aspiração recon dita no nosso animo e tanto se desenvolveu este sentimento que é vulgar encontrar-se quem conheça a fundo cidades e paizes estranhos e do seu paiz pouco mais conheça do que o percurso internacional do expresso vertiginoso.

A causa que determina esta preferéncia pelas longas viagens, não me referindo ao seu aspecto cultural, e o alheamento do turismo nacional, residem essencialmente nas deploráveis condições em que se viaja no nosso paiz, quere dizer, na falta de elementos de conforto proprios das exigéncias da vida moderna que se observa na quasi totalidade dos locais que seriam aprazíveis se lhes não escasseasse a organização adequada do turismo.

As viagens organisadas pela C. P. asseguram e-se mínimo indispensavel de comodidade que arreda a preocupação que domina geralmente quem se abalança a viajar na nossa terra. Preocupação que muitas vezes é infundada mas que outras é infelizmente verdadeira.

Nas diligéncias officias e extra-officias que se tem feito para desenvolver o turismo em Portugal a ideia dominante é a da atracção de estrangeiros. Conta-se com a amenidade do clima e com as belezas naturais mas cura-se pouco da organização do turismo, especialmente em materia hoteleira.

Está bem que se faça todo o possivel por tornar conhecido o paiz no estrangeiro e se procurem as vantagens correspondentes. Mas o resultado é pouco proveitoso quando dele resulta apenas a passagem de algumas caravanas que se demoram em Lisboa e arredores algumas horas ou quando alguns viajantes de mais requintados habitos nos apreciam e se queixam de lhes faltar... o que tem nos seus paizes.

As dificuldades da crise economica mundial tem feito diminuir o movimento de turistas estrangeiros em todos os paizes, a ponto de estarem lutando com serias dificuldades as organizações de turismo que magnificamente se desenvolveram nos ultimos decénios.

A meu ver, o problema do turismo nacional tem de começar pelos elementos de que dispomos. Além de uma propaganda internacional do nosso turismo, limitado a algumas

estancias melhor apetrechadas, temos de crear o gósto pelas viagens no nosso paiz tornando-o conhecido dos seus naturais, de modo a conseguir se por esse meio a adaptação dos locais de turismo ás exigéncias de um movimento intensivo de forasteiros.

Nisto reside o merito da accção da C. P. e das outras Companhias que nesse trabalho a acompanhem, cujos serviços podem ser considerados perfeitos, não lhes cabendo a culpa das deficiéncias que se apontam na organização turística do paiz.

O seu objectivo ultrapassa as vantagens que lhes pos am advir do aumento que se verifique no numero de passageiros.

A sua posição, contudo, nos factores do turismo, tanto no seu interesse próprio, como no nacional, coloca-as no primeiro plano da accção colectiva a desenvolver neste sentido.

É indispensável que se conjuguem os diferentes elementos do turismo nacional para uma accção comum, orientada e disciplinada pelo organismo de Estado que nesse ramo da actividade nacional superintende e que, com os recursos necessários, precisa de ter uma actividade menos burocrática.

A camionagem que frequente é ser acusada de elemento adverso dos Caminhos de Ferro — e que o pode ser se a sua actividade não for regulada de modo a satisfazer os interesses nacionais — veiu abrir novos-horizontes ás viagens de turismo no paiz, tornando accessíveis os pontos distantes e pitorescos que a via ferrea não alcança. Ela deve ser um elemento accessório e indispensavel dos Caminhos de Ferro, como o permite hoje o trabalho gigantesco da restauração das nossas estradas.

Impõe-se, porém, neste delicado assunto que uma rigida regulamentação obrigue esse modernissimo meio de transporte a obedecer a condições de perfeita regularidade e de conforto, de modo que seja uma continuação que não ofereça contrastes flagrantes com as que proporcionam os Caminhos de Ferro.

Os percursos extensos, superiores pelo menos a dez kilometros devem ser servidos, especialmente nas ligações com os comboios de turismo, por auto-cars espaçosos e cómodos, em que não tenham de viajar comprimidos os passageiros. Nas excursões deve ser essa uma das principais preocupações dos seus organisadores.

O problema hoteleiro reveste-se de maior complicação.

São poucas as localidades do nosso paiz que tem hotéis dignos desse nome. A sciencia hoteleira, então, é um mito em Portugal.

As minimas exigéncias naturais dos viajantes civilisados estão em opposição com a generalidade dos modestos habitos da nossa provincia. Deficiéncia de instalações, deficiéncias de serviço, tudo isso apenas compnáo com a tradicional bonhomia e amabilidade da nossa gente.

A questão hoteleira é posta, em regra, no seguinte dilema: «Não ha hotéis, por que não ha hospedes». A verdade deve estar na inversa.

Mas para haver hotéis é preciso haver hoteleiros. Para haver hoteleiros é preciso haver capital hoteleiro.

O turismo carece, portanto, de uma escola hoteleira. Em seguida da respectiva organização capitalista, de uma orientação superior que metodise a extensão do desenvolvimento necessario e coadjuve o melhoramento e transformação dos hotéis existentes.

Em 27 de Dezembro de 1927 o jornal «O Seculo» publicou um projecto meu de *credito hoteleiro* que chegou a ser examinado pelas estancias officias.

Notavel exemplo pode colher-se na extraordinaria accção exercida em França por uma instituição de natureza bancaria e de caracter semi-particular semi-official, denominada Credit National Hôtelier, que recebeu do Estado um elevado emprestimo, sem juro, e que tem prestado auxilio financeiro e tecnico a um grande numero de hotéis francezes para a sua transformação.

Exemplos de outros paizes mostram os beneficios que resultam de uma boa organisação hoteleira e de turismo.

A' existencia de bons hoteis que dignificam as localidades segue-se a propaganda intensiva que as organisações locais de turismo devem fazer da sua terra e dos pontos interessantes a que dão acesso. Esta propaganda deve fazer-se no paiz e não creio que se esteja fazendo, com poucas excepções.

O aproveitamento das belezas naturais, tornando comodo o seu acesso e adaptando-as a ponto agradável de visita e demora de quem lá vae, estradas marginando os rios ou estendendo-se à beira-mar na magnificente beleza das nossas costas, demonstrações de musica e dansas regionais, campos de jogos, diversões compatíveis com a importancia das terras, limpeza e acção das ruas boa cozinha típica em suma tudo o que possa produzir no visitante uma agradável impressão reflectindo-se nos comentarios feitos, a despertar interesse de lá voltar ou de que outros lá vão, eis um pouco do que é preciso fazer-se para animar o movimento de viagens de turismo no paiz.

Deixar assim Portugal de ser desconhecido dos portuezes e quem se disponha a viajar, levando a certeza de o poder fazer sem incomodos nem surpresas desagradáveis rejubilará ao presenciar os encantos inumeros da nossa terra, de tanta beleza que poucos se lhe igualem.

Estão sendo dados os primeiros passos da conquista de Portugal para o turismo nacional, sendo grande pioneiro a C. P. com a sua brilhante iniciativa dos comboios-misterio que já se cruzam em varios sentidos.

Façam agora os restantes factores do turismo o que lhes compete para, acelerando este movimento, fornecerem os elementos indispensaveis para a existencia de um verdadeiro turismo nacional.



Viagens e transportes

Norte de Portugal Desde 6 de Agosto corrente é applicado nas linhas exploradas por esta Companhia, com excepção da do Vale do Tamega, o multiplicador 6 ás remessas de pequena velocidade constituídas por cebola e hortaliças.

— A partir de 6 de Agosto de 1932 é applicado, na linha do Vale do Tamega, o multiplicador 6 ás remessas de pequena velocidade constituídas por farinhas de centeio, milho ou trigo em barricas ou sacaria ordinaria e toros de pinho nacional por descascar para exportação por via maritima.



Eng.º D. GABRIEL URIGÜEN

De curta visita aos Caminhos de Ferro do Norte, estação de Porto Campanhã e novas instalações da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal é esperado no dia 22 ou 23 do corrente o nosso presado amigo e colaborador sr. D. Gabriel Urigüen, illustre engenheiro do serviço de Movimento da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha, que depois regressará a Madrid.

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

NOTÍCIAS VÁRIAS

DESCOBERTA DOS AÇORES

Pelas 12 horas do dia 10 do corrente partiu para os Açores o cruzador «Vasco da Gama», onde vai tomar parte nas festas comemorativas do centenário da descoberta ou colonização daquele arquipelago. Ao passar no local onde se deu o combate entre o caça-minas «Augusto Castilho» e um submarino alemão, será prestada uma homenagem ao faticoso comandante Carvalho Araujo e áqueles que, com ele tomaram parte na luta.

N'uma das noites da semana do centenário, o secretario geral da Sociedade de Geografia, sr coronel Carlos Roma Machado de Faria e Maia, nosso distincto colaborador, realiza na sala Algarve, daquelle colectividade, uma conferência sobre a origem e as manifestações vulcanicas das ilhas do arquipelago. A conferência será acompanhada de projecções luminosas.

Nos dias 27, 28 e 29, realizam-se em todas as ilhas as festas comemorativas do V Centenario. Em Angra do Heroísmo as festas constam do seguinte programa: dia 27, sessão comemorativa no salão nobre da Camara Municipal, e illuminações; dia 28, inauguração do padrão comemorativo no Pico da Cruzilha, missa campal, exposição de productos regionais, illuminações e concertos musicais; dia 29, lançamento da primeira pedra para a Escola Infante D. Henrique e inauguração da nova sede da Associação dos Bombeiros Voluntários e de lápidas comemorativas: na igreja de S. Francisco, onde repouam os restos de João Vaz Corte Real e Paulo da Gama; festa desportiva, illuminações e concertos musicais.

Será publicado um numero único duma revista illustrada e distribuir-se-ão subsídios pela: instituições de beneficência, etc.

VALE DE LOBOS CLUB

É Vale de Lobos uma pequena terra, aprazível e pitoresca, onde muita gente de Lisboa se acolhe nos mezes quentes de verão.

Com intuito de engrandecer a povoação e ainda de tornar mais agradável a estadia dos vtraneantes, construiu o Sr. Serafim Moreira da Silva, uma propriedade adequada a Club que, amplamente deve tentar os mais exigentes.

Certamente, o proprietário e nosso amigo, não levou a obra a efeito, na intensão de industrializar divertimentos, que numa pequena localidade é industria ingrata e de pequenos recursos. A sua idea é portanto benemerita e deve ser apoiada e defendida por todos aqueles que habitam e frequentam Vale de Lobos.

A sua inauguração effectou-se em 30 do mez passado, e a ella assistiram muitas senhoras de Algueirão, Meleças e Sabugo, subindo á scena a peça em um acto «O ultimo dia do condenado», episodio dramático da autoria do nosso director Sr. Carlos d'Ornellas.

A peça que é bastante interessante, foi brilhantemente desempenhada pelos distinctos amadores Srs. Manuel Fernandes, Afonso Guedes, D. António Pessanha, Luis Mendes e Canarim, e excedeu toda a expectativa, tendo o autor e amadores recebido grandes ovações.

O acto de variedades foi apreciadissimo, tendo sido dita — extra programa — uma poesia do jornalista Ivo de Monforte. Em variações á guitarra foi muito aplaudido o nosso amigo Sr. Mario Graça, acompanhado á viola pelo Sr. Armando Martins.

Terminou a festa por um animadissimo baile que se prolongou até de manhã, tendo sido abrihantado por um excelente Jazz-band.

Após a recita, foi servido aos convidados uma ceia, onde se trocaram brindes pela prosperidade do Vale de Lobos Club, e do seu proprietário Sr. Serafim Moreira da Silva que pela realização desta obra é credor da simpatia do povo da localidade.

DISPENSÁRIO ANTI-TUBERCULOSO

Promovida pela «Comissão Executiva Pró-dispensário», effectou-se o mez passado, no Barreiro, uma reunião de senhoras, da qual saiu aprovada a seguinte lista de corpos gerentes:

Assembleia Geral — Presidente: D. Gertrudes dos Santos.; Vice-Presidente: D. Emilia Resende; 1.º Secretário: D. Adriana Antónia Fares; 2.º Secretário: D. Lucrécia de Carvalho.

Comissão Executiva — Presidente: D. Ester Monjardim da Costa Figueira; Vice-Presidente: D. Victória Simplicio; 1.º Secretário: D. Julieta Estrela; 2.º Secretário: D. Augusta Gomes Prates; Tesoureiro: D. Maria da Piedade B. Santos Cabanas; Vogais: D. Maria Ryder, D. Julia Franco, D. Maria Joaquina da Costa, D. Zélia Peres Guerreiro; D. Maria Perpétua Pacheco Nobre e D. Alice Ribeiro Pacheco Nobre.

Esta proposta foi aprovada por aclamação.

Na sessão que foi muito concorrida, falaram varios oradores enaltecendo o valor da obra, para a qual já há oferta em principio, pela Camara Municipal do Barreiro, do necessário terreno.

É uma iniciativa simpática e necessária, pelo que fazemos votos pela sua rápida effectivação.

COMO SE TRABALHA EM PORTUGAL A SINFONIA DA VIA FERREA

SÃO já longínquos os dias — ha muitos e muitos anos — quando surgiu o primeiro comboio, resfolegando a custo. Os nossos maiores não pensaram, estamos certos, que o mesmo se havia de desenvolver, cruzando a terra em todas as direcções, as mais distantes e inhospitas, levando com o seu progresso — a civilização. Hoje mesmo quando viajamos comodamente — não ha duvida que os modernos comboios são o mais comodo meio de transporte — não pensamos no esforço de titans que é preciso realizar para construir essa luzidia estrada de ferro, de «rails» interminos que nos levam a toda a parte. E tampouco nos lembramos do esforço de inteligencia que engenheiros tiveram em estudos e planos e do gigantesco trabalho dos homens, sob soes e ventanias, alongando os «rails», assentando chulipas alcatroadas e lançando o «balastro» para que o comboio possa passar...

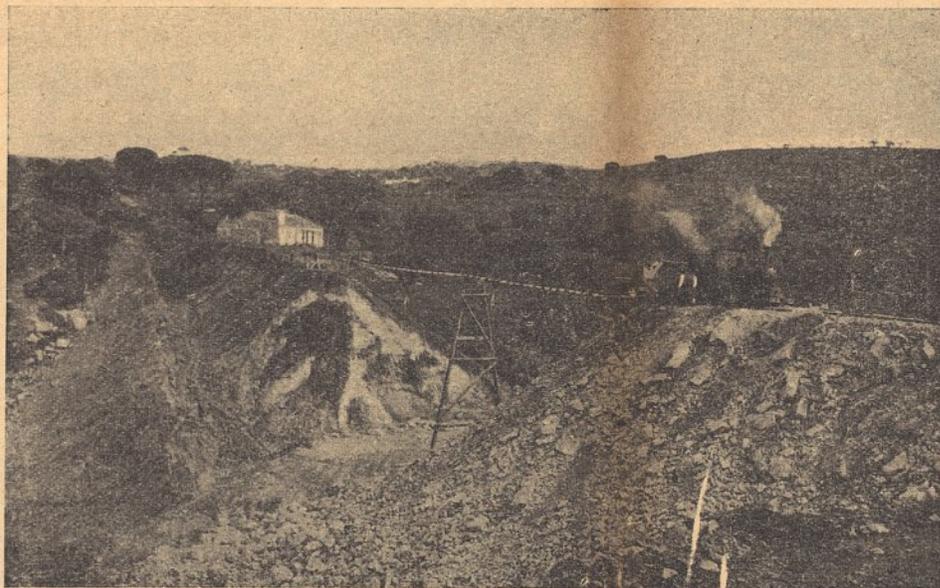
Eis, nas gravuras que hoje damos á estampa, alguns dos aspectos de linhas em plena actividade de construção. Teem, nos seus perfis graficos o que na hora presente se pode chamar «sinfonia da via ferrea». São uma expressão magazinesca com a qual apontamos aos nossos leitores uma das fisionomias do trabalho, na lucta contra a estrada — nessa lucta

em que o comboio vence sempre — antes das locomotivas possantes e o seu séquito de wagons poderem passar.

Não falaremos no trabalho estupendo, ciclopico,

pitaes que se empregam para que um comboio possa passar.

A influencia do



Um aspecto da execução de terreplenagens Transversal de Sines

da fundição dos «rails» nos altos fornos; e depois os laminadores dominando o aço ao rubro — fitas

vermelhas, chispantes — fazendo-o alongar tomar forma. Nem tão pouco falaremos no fabrico dos wagons e no complicado estudo das locomotivas para o qual, diariamente, engenheiros especializados fazem calculos sobre calculos.

Referimo-nos embora em breves linhas, a linhã ferrea e nesta simples mancha pretendemos unicamente evocar o esforço que é necessario, a energia que se gasta e os enormes ca-

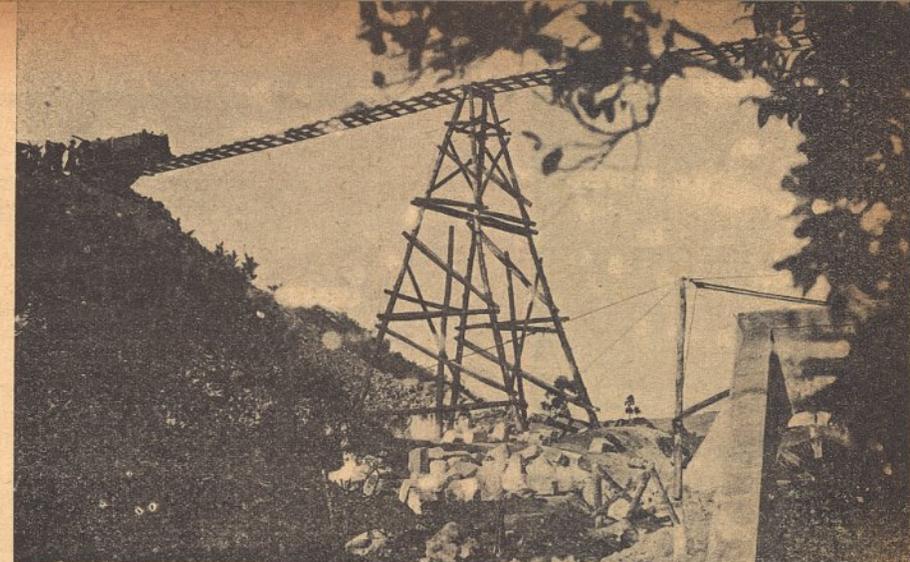
culos alargaram-se, a vida tornou-se mais aberta.

E era só um comboio de via-reduzida, que transportava carvão... Em breve a referida empresa mineira se viu obrigada a fazer transportes de mercadorias. E tempos depois, alem das mercadorias, começou a transportar passageiros.

E era um comboio de via reduzida que atravessava um pinhal sem outras ligações que Batalha e Martingança...

Os leitores já pen-

Outro aspecto da execução de terreplenagens



Outro aspecto da execução de terreplenagens Transversal de Sines

comboio na civilização está de ha muito provada.

Aqui ha anos, uma empresa mineira abriu, através de um pinhal, em alguns quilometros de extensão — entre a Batalha e a Martingança — uma via reduzida.

A pequena locomotiva puxava uns pequenos wagons que só serviam para o transporte de carvão.

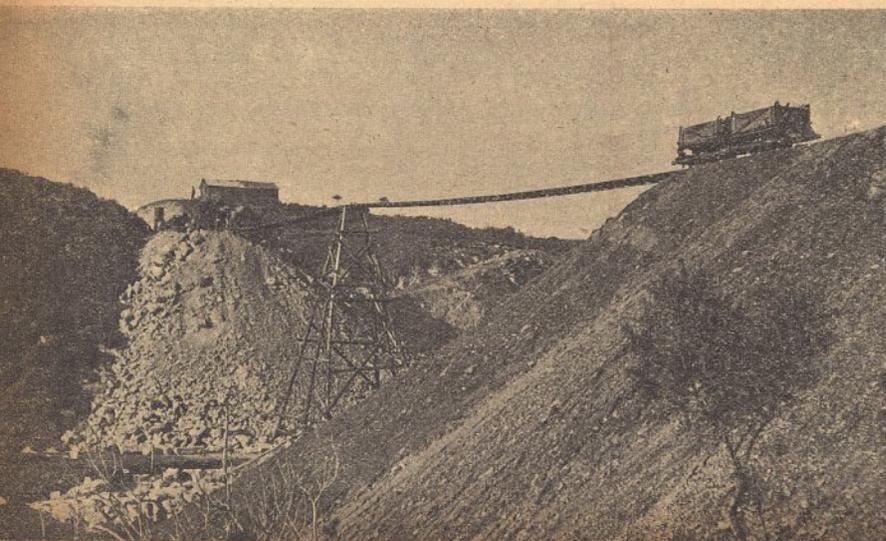
Pois foi o bastante para que as terras proximas — Brancas, Porto de Moz, S. Jorge, Cumeira, e outras, — sentissem o efeito desse melhoramento. Os comercios alargaram-se, a vida tornou-se mais aberta.

saram o trabalho que é necessario para construir uma linha ferrea em volta de uma montanha, ou em regiões acidentadas, com vales profundos, rios, montes e abismos?

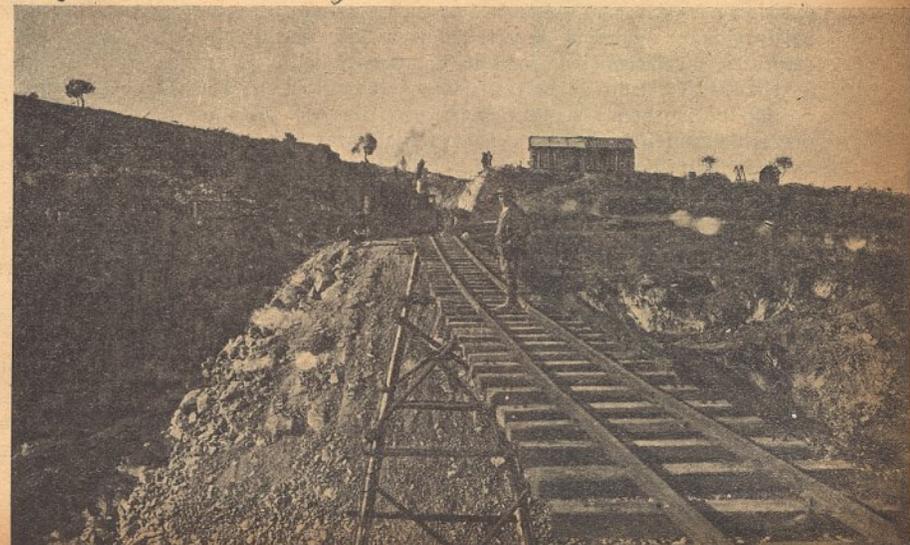
Quando viajarem deem se ao curioso espectáculo de vêr como a mão do homem pode conseguir esses milagres. Não é necessario ser tecnico — a tecnica só interessa aos que a entendem — mas é suficiente olhar com os olhos bem atentos.

E então, estamos certos, concordarão em que ao trabalho herculeo de assentar linhas ferreas se poderá, sem pompa mas com justeza, dar-lhe o simbolico titulo de — sinfonia...

Este artigo é completado com as palavras que o nosso director escreve neste mesmo numero em referencia á Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, e, tambem, ao respectivo relatorio referente a 1927-31.



Execução de terreplenagens



A COMPETENCIA ENTRE A ESTRADA E O CARRIL

Por CARLOS MENDES DA COSTA

NÃO é a primeira vez, nem temos sido os únicos que sobre este problema se teem pronunciado, evidenciando quão nociva é aos interesses do país, a desordenada concorrência que tem sido e continua a ser feita pelos transportes automóveis à indústria ferroviária.

Já tarde, as empresas de caminhos de ferro sentiram de facto na sua exploração, a força e intensidade dessa concorrência que, em especial ataca as suas receitas, diminuindo-as com a baixa de tráfego, não só de mercadorias mas também de passageiros.

Esta diminuição é motivada sobretudo pelo desenvolvimento da camionagem nas carreiras paralelas ás linhas de caminhos de ferro.

Quem friamente e sem parcialismos analisar a questão, concluirá que, é preciso resolvê-la pelo melhor, defendendo o caminho de ferro como indústria montada há muito em Portugal, portanto com direitos já adquiridos por direito de conquista.

Não quiere isto dizer, evidentemente, que pretendamos aniquilar a camionagem ou que, a guerra entre os dois sistemas seja o que dê solução ao caso, deixando ficar senhor do campo um dos competidores.

Como todo, o esforço deve ser aproveitado, ha que coordenar e pôr em concordancia as duas indústrias, para que, não existindo luta entre elas, não haja prejuizos, que alem de affectarem as proprias empresas, affectariam também a economia nacional.

No actual estado de coisas, nem os interesses do publico são bem servidos nem as proprias empresas de camionagem lucram, pois a falta de regulamentação origina a concorrência entre elas, que já são em demasia.

Esta concorrência que actualmente é apavorante, não se cifra unicamente á luta de tarifas; há também a competencia de horários e muitas vezes nos seus percursos a competencia da velocidade entre os variadissimos auto-cars, com intuito de agarrar os clientes que em qualquer ponto esperem transporte.

Para defendermos o caminho de ferro contra a ofensiva da camionagem, não necessitamos de atacar os pontos fracos de pessoas ou empresas, antes

procuramos opôr a ideias, outras ideias que nos parecem mais justas e mais razoaveis do que as que nos apresentam, e ainda procurando um entendimento que traga uma plataforma, em que todos possam viver.

Após estas palavras em que tentamos expôr vagamente a nossa maneira de ver, vamos entrar no outro capitulo que, não tendo importancia de maior, nos merece no entanto alguns reparos.

Queremos referir-nos ao facto de uma revista que se publica quinzenalmente em Lisboa, e que diz defender os interesses automobilistas, (não como mandam as boas regras atacar), inflamadamente o caminho de ferro por todos os meios ao seu alcance, inclusivamente propagandeando que a via ferrea deve acabar para dar lugar á estrada.

Até ao ponto em que defende os referidos interesses, tudo está certo, deixando porém de o estar naqueloutro ponto em que, falha de argumentos, desce á campanha difamatoria contra a administração da mais importante companhia ferroviaria do Paiz. A este processo não é habito chamar-se de defesa, mas sim de *chantage*, ou ainda processo que geralmente adoptam os despeitados por qualquer interesse ferido.

A legitima defesa é louvavel e tanto mais para admirar, sempre que é feita com lealdade, opondo-se argumento contra argumento.

Outros processos não são proprios de uma revista tecnica. Aquella a que nos vimos referindo sem lhe citarmos o nome, e que ataca a mais importante companhia portuguesa, atinge pela forma como é dirigido o ataque, os representantes do Estado que dentro da entidade em questão fiscalizam os actos administrativos, tendo veto sempre que esses actos sejam lesivos ao interesse e bom nome do Paiz.

Já não discordamos, porem, das entrevistas que o mesmo orgão insere, e que, apesar de disparatadas algumas opiniões, outras regista ás quais devemos com justiça dar o devido valor, principalmente por partirem de pessoas com valor e importancia dentro do automobilismo português.

Na ultima que lemos, diz o entrevistado que não ha necessidade de as duas industrias se prejudicarem uma á outra. Uma e outra completam-se e não é difficil que ambas na defesa dos proprios interesses possam beneficiar desde que queiram cingir-se aos seus limites.

E' esta uma opinião de valor que nos apraz registar, pela sensatez e desassombro com que é dita.

Termina o entrevistado declarando que são duas riquezas nacionais, — os transportes mecânicos e o caminho de ferro — que necessitam da atenção dos poderes publicos.

E' claro que nos referimos aos pontos da entrevista que mais nos interessam, não deixando contudo de a apreciar toda, como modelo de correcção e de ponderação. E' assim que se expõem ideias.

FIGURAS DO DIA

BRIGADEIRO RAUL ESTEVES

Raul Esteves, o ilustre comandante do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro e nosso prezado amigo, concluiu brilhantemente, as provas de aptidão para o posto imediato, tendo sido aprovado.

O novo Brigadeiro continuou assim a afirmar as altas qualidades de intelligencia e preparação técnica, que lhe têm grangeado — através duma carreira brilhante de serviços á Pátria — a categoria de um dos mais distintos e cultos officiaes do Exército portuguez.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não só se honra publicando esta noticia como se orgulha de, com justiça, prestar homenagem a um seu valioso e indispensável colaborador que, por competencia, bravura e talento, tanto tem honrado o nome do velho brio portuguez pelos exemplos de alevantada galhardia e bem marcada honradez.

Ao ilustre official, pois, a expressão sincera e aberta das nossas felicitações.

GENERAL AMILCAR MOTA



Continua ainda em tratamento, na casa da sua residencia, onde centenas de pessoas de todas as categorias sociaes afluem a informar-se do seu estado e a deixar cartões de visita, o nosso querido

amigo sr. general Amilcar Mota, um dos mais ilustres militares do nosso Exército.

O sr. general Amilcar Mota tem passado os dias relativamente socegado, facto com que se congratulam todos quantos nesta casa trabalham.

Tambem o padecente recebeu, ha dias, a visita do sr. Ministro da Guerra e doutras entidades officiaes.

Cumprimentando o sr. general Amilcar Mota, fazemos votos pelas suas rapidas melhoras.

BRIGADEIRO AZEVEDO E CASTRO

Foi, ha dias, promovido ao alto cargo de brigadeiro do nosso Exército o sr. Azevedo e Castro, antigo commissario geral da Exposição Portuguesa em Sevilha.

Portuense e militar brilhante, todos os seus cursos têm sico feitos com distincção.

Foi S. Ex.^a quem assumiu a presidencia da Co-



missão Liquidataria da Casa Nunes & Nunes que lhe trouxe louvores unanimes, entre eles o do dr. Moreira Junior.

Tem dado toda a sua intelligencia á Companhia Geral do Comercio e Criação de Gados e á Companhia Agricola e Pecuaria de Angola. Em todos estes cargos e no do Commissario Geral da Exposição Portuguesa em Sevilha a sua acção energica e disciplinada, sem deixar de ser afavel e cortez, se tem manifestado de forma a produzir os mais proficuos resultados e a merecer-lhe os mais ealorosos testemunhos de simpatia e consideração do Estado, que ultimamente lhe concedeu uma gran cruz, e a particulares.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* endereça ao sr. brigadeiro Azevedo e Castro o seu cartão de felicitações.

ECOS & COMENTARIOS *ATTITUDES*

Por SABEL

NUDISMO

UMA leitora do jornal «A Voz» escreveu à redacção deste diário a seguinte carta:

Permita-me que me sirva do seu jornal, sempre pronto a defender o que é bom e justo, para protestar com toda a minha alma de mulher cristã e de mãe de família, contra a imoralidade, direi mesmo a depravação de costumes, que se nota nas nossas praias, pelo menos na da Costa do Sol. De ano para ano o nudismo vai tomando tal incremento que já muito pouco falta para que este seja completo. Ao menos, nas tais colónias nudistas, tão faladas, só lá vai quem quer fazer nudismo, enquanto que na Costa do Sol somos obrigados, quer queiramos quer não, a presenciar esse espectáculo vergonhoso e nojento.

Quem, como eu, tem filhos que precisam de banhos do mar, tem forçosamente de os levar à praia onde a toda a hora (de manhã e à tarde) os homens se apresentam completamente despidos da cintura para cima. E não se limitam a tomar banho assim, mas passeiam-se entre os toidos, jogam a bola e secam-se ao sol conversando com as senhoras.

O cabo de mar, que ainda o ano passado tinha ordem de repreender o que assim se apresentassem, este ano passa indiferente por entre os tais nudistas. E não julgue, sr. Director, que é um ou outro que assim se apresenta pois ainda no domingo passado na praia do Tamariz, a mais elegante, das nossas praias, apenas vi dois homens com «maillot» de alças, desses «maillots» que ainda há dois ou três anos eram considerados indecentíssimos; todos os outros tinham apenas um pequenissimo cação e um rapazinho de 6 a 7 anos nem isso tinha, andando por meio de todos os toidos a brincar com outras crianças. Aqui tem, sr. Director, o espectáculo que diariamente nos vemos obrigadas a proporcionar às nossas filhas. Queira desculpar este desabafo, mas a minha consciencia obriga-me a protestar contra o que entendo ser uma offensa e um vexame para mim e para todas as mulheres cristãs e mães de família, que pretendemos incutir nos nossos filhos os mesmos sentimentos de moral com que, graças a Deus, fomos educadas.

O jornal fez alguns comentários e pediu ao sr. A. Inimizador de Cascais para intervir no assunto afim de reprimir tamanha vergonha, ás pessoas que não a tem.

O que nos surpreende nesta carta é que a certa altura se diz que «De ano para ano o nudismo vai tomando tal incremento que pouco falta para que seja completo».

Ainda querem mais completo?

Na Costa de Caparica e noutros pontos já ele se pratica conforme desejo da sua federação.

Em tempo oportuno registámos nesta mesma secção alguns factos passados em Portugal, sobre o nudismo e nudistas portugueses, que enviam fotografias para as revistas alemãs, publicando estas as mesmas fotos com legendas bem visíveis, como estas: «Portugal é um dos países onde o nudismo vai tomando grande incremento». Nesta gravura vê-se o dr. F. e mais sua família.

Bonito!

O sr. dr. Fulano e sua família mulher, filhas, filhos, primos, primas, tios e amigos praticando o nudismo na praia de X.

Isto é realmente um grande avanço.

Em Alemanha, parece-nos que, a quem se deve o início deste grande desporto, há cinco anos que se desenvolve uma actividade e se faz uma grande propaganda em prol dessa causa que agora se vê fraquejar por lá e desenvolver em Portugal!

Mas nós não temos nada com o estrangeiro, temos é com os portugueses e pedimos ás autoridades competentes que ponham cõbro á man'ira indecente como certas pessoas se apresentam nas praias e á falta de escrúpulos de certas famílias, sem vergonha, que por cá praticam o nudismo.

Se eles não têm vergonha tem os outros.

O «Diário da Manhã» do dia 22 do mês findo, publicava a curiosa noticia, com este mesmo título que com muito gôsto transcrevemos:

«O sr. Visconde do Porto da Cruz que é amigo dos seus amigos e portanto, nosso amigo, declarou em carta publicada no nosso colega da tarde «A Revolução», que se desinteressava «futuramente» da politica da Madeira.

A estas horas o sr. Visconde do Porto da Cruz já recebeu muitas cartas e telegramas a pedir-lhe que desista duma attitude que não esperavam os madeirenses, entre os quais se deverá contar o actual presidente da commissão administrativa da Junta Geral sr. dr. João Figueira de Freitas...

Nós, tambem, não podemos concordar com esta e outras attitudes radicais de aquele nosso amigo a quem lialmente pedimos que reconsidere!»

Com franquesa confesso que não atinjo o fim da publicação desta noticia.

O sr. Visconde foi em tempos monárquico, depois, se não estou em erro aderiu á Republica, e, como não temos acompanhado as diversas fases deste grande politico, não sei se continua a ser republicano ou se já é outra vez monarquico.

Como isto é uma questão de passagem...

TRISTE FIM DE UM AVIADOR

NUMA passagem de nivel, perto de Paris, foi horrorosamente mutilado pelo combóio um homem que parecia ter 50 a 35 anos de idade.

Nos bolsos foram-lhe encontrados vários papeis e documentos que parecem pertencer-lhe e que dizem respeito a um official antigo aviador francês, e uma carta, segundo se afirma, declarando querer acabar com a vida por motivos que só ele sabia e dos quais guardava absoluto segredo.

Sobre este desastre foi feito um inquérito em que se apurou que, realmente o morto era um antigo official aviador francês que a sorte não protegera, tendo trabalhado como criado num café onde fazia recados, recebendo apenas as gorjetas que os fregueses lhe davam, sem saberem quem ele era e, recentemente não tinha trabalho, passando bastantes necessidades e encontrando-se agora numa verdadeira miséria.

Os jornais que comentam o sucedido não dizem o motivo porque o desventurado official se encontrava naquella situação de miséria.

UMA ENGENHOSA INICIATIVA DO P. O.

A importante Companhia de Caminho de Ferro «Paris-Orleans» acaba de introduzir nas carruagens de 1.^a e 2.^a classe, um notável melhoramento: um engenhoso dispositivo que renova o ar viciado das carruagens, sem que para isso seja necessário abrir as portas ás janelas dos wagons.

Esta iniciativa da linha de Orleans será, sem duvida, em breve seguida pelas outras organizações ferroviárias.

ORDENS NOVAS

EM Espanha, reuniu o Conselho de Ministros sob a presidencia do sr. Alcalá Zámora, Chefe do Estado, tendo sido aprovado um decreto que cria a «Ordem da Republica», compreendendo 20 colares e 300 grã-cruzes.

Segundo afirma um jornal diário de Madrid os 20 colares já estão preenchidos pois existe uma lista com os nomes das pessoas a quem os mesmos serão distribuidos.

Realmente era uma das medidas principais do novo Governo, para tratar de inventar ordens, cruces e mais condecorações para fazer a boca doce aos papalvos.

Não é só lá ..

O SONORO . . .

O Sonoro, enfim, falou. Falou pela voz do sr. Julio Ferreira, nosso camarada combatente da Grande Guerra. E para mostra bástam os comentários da carta que, amigavelmente, nos foi endereçada:

1.º *Há alguma analogia entre a T. S. F. e o Sonoro. São os amplificadores e daí o tal barulho que é tudo quanto há de mais descriptivel.*

2.º *Foi há um mez que o autor do eco foi lá?*

Pois não me consta que tivesse sido lá preso pela policia, nem outra qualquer pessoa.

3.º *Não foram felizes os homens da Ufa.*

Nem tinham que sêr por a razão simples de nada terem com isso.

4.º *O público ir na fita:*

Nunca foi, porque por 2 vezes que suspendi os espectáculos por avaria (assumpto que esplanado seria massador) foi o mesmo público indemnizado por completo, segundo o meu sistema, que se pôde provar.

Aos comentários do sr. Julio Ferreira, nosso amigo e camarada de armas, bem sonoras, por signal, não há alteração alguma à gramática—nem sequer ao ponto e virgula!

Termina o inclito cineasta por convidar um redactor da *Gazeta* a assistir ás sessões de quintas feiras e domingos à noite, na sua casa de espectáculos.

Lá iremos... na persuasão de que há espectáculo. Sim. Não vá a corrente eléctrica solidarisar-se com o eco da *Gazeta*, e faltar mais uma vez 3/4 de hora...

A bom entendedor!

VIDRACEIRO ARTISTA

UM jornal da tarde dava há dias á luz da noite, uma noticia de Chicago, relativa ao mês de Junho, sobre as proesas que um certo vidraceiro inventou para conseguir arranjar uns vintens para o sustento de sua familia.

A noticia não deve ter fundamento (com licença da Agencia que a impingiu) porque o foi simplesmente baseada numa fita cinematográfica exibida há anos em Lisboa, depois de ter corrido meio mundo, e se não estou em erro no Cine S. Luís, e resume-se no seguinte:

«Charlot» fez o papel principal de vidraceiro e como as suas necessidades aumentavam cada vez mais, arranjou um rapazito a quem chamava filho e encarregou-o do interessante mister de partir vidros nas aldeias que passava, usando o processo do gelo que depois de partir o vidro se derretia.

No dia seguinte vidraceiro («Charlot») passava-na aldeia empunhando uma gaiinha com o fim de chamar a clientela.

O estratagemma deu certo resultado conseguindo o estimado parlapatão ganhar muito dinheiro até lhe darem com a marosca que lhe rendeu uma, refinada tarefa.

Claro que... foi tudo fita...

O CONGRESSO DE GENEBRA

HOUE grande banzé no Congresso da União Inter-Parlamentar (o que é para lamentar) entre franceses e italianos, originado pelo discurso dum delegado italiano que fazia a apologia do regime fascista.

Renaudel, congressista francês a certa altura interrompeu o orador gritando:

— «Num país onde não há liberdade não pode haver Justiça.»

Os congressistas italianos não se fizeram esperar e, então, a barafunda foi tremenda.

O presidente da delegação francesa Mr. Merlin, muito delicadamente pretendeu solucionar o conflito sem que tivesse obtido algo de resultado, apesar de empregar todos os esforços possiveis e imaginários.

No entanto continuava o tumulto, e na sala da União penetraram alguns delegados italianos á conferencia do desarmamento, nomeadamente os peritos militares, que juntando-se aos seus compatriotas, se puzeram a falar e a apostrofar Renaudel.

O Conde de San Martín, presidente da delegação italiana, intervindo no tumulto e attribuindo a Merlin palavras que este não pronunciára, registou que a delegação francesa se não solidarizava com Renaudel, e terminou exigindo que este ultimo apresentasse desculpas formais, ao que Renaudel se recusou terminantemente.

Os tumultos continuaram e a presidencia e a mesa viram-se na necessidade de levantar a sessão no meio de uma gritaria indiscreta, que se repercutiu nas proximidades da conferencia do desarmamento.

O conselho da União reuniu-se com urgencia. Balbo dirigiu-se a Drumond para lhe significar a sua surpresa pelo facto do Congresso ter reunido na séde da S. D. N. e pediu para que de futuro se não reunissem ali os membros do Congresso da U. Inter-Parlamentar.

Estes, porém, saíram do edificio da Sociedade das Nações, acompanhados da bagagem e foram reunir para sitio desconhecido.

São bons exemplos que gostamos de arquivar.

PORTUGUESES EM VIGO

NOVAMENTE abordamos este assunto que merece a intervenção das autoridades portuguesas, que se não devem fiar em cantatas que alguns propagandistas a soldo de Hespanha fazem publicar n'alguns jornaes.

A questão de Vigo continua sem qualquer solução satisfatoria.

Agora as autoridades hespanholas multaram em 500 pesetas todos os lavradores hespanhoes que dessem trabalho aos portugueses pelo que alguns portugueses, que na Nação «amiga» trabalhavam, tiveram de regressar ás suas terras, sem recursos e cheios de fome.

É triste que se não tome uma resolução energica ou mesmo exaggerada se lhe quizerem chamar, pondo os «galegos» na frenteira!...

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

PARTE OFICIAL

As tarifas ferroviárias

Pelo sr. ministro das Obras Publicas e Comunicações, ouviu o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, fo: am aprovadas as seguintes modificações a tarifas ferroviárias:

Aviso ao publico sobre transporte de cimento procedente de Trofa-Transmissão para Leixões, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Aditamento á classificação geral sobre a redução de 3 para 2 toneladas a carga minima de vação completo ou pagando como tal no transporte de «Cortiça em bruto ou em prancha ou enfiadas», proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Aviso ao publico sobre bilhetes especiais de ida e volta a preços reduzidos para a cidade do Pôrto, para viagens ás terças-feiras, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Aviso ao publico estabelecendo o multiplicador 6 ás remessas de p. v. constituídas por «cebola e hortaliça», proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Aviso ao publico estabelecendo o multiplicador 6 ás remessas de p. v. constituídas por «farinhas de centeio, milho ou trigo» e de «toros de pinho nacional por descascar» para exportação por via marítima, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Aditamento á tarifa especial interna n.º 16 de G. V. relativa á alteração do numero de passageiros para a constituição do grupo referente a sociedades desportivas, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Presidencia do Ministerio

Pela Presidencia do Ministério foi enviado para o *Diário do Govern* o seguinte decreto:

Realizando-se este ano, por iniciativa das corporações administrativas dos Açores, a comemoração do 5.º centenario da descoberta daquelas ilhas, visto admitir-se geralmente ter sido o ano de 1452 aquelle em que os portuguezes pela primeira vez ali aportaram, facto cuja alta importancia no desenvolvimento das descobertas não é necessário encarecer, pois é bem sabido que da navegação para o largo assim iniciada dependeu em grande parte a sequencia da nossa expansão marítima que nos levou até á Índia e aos confins do mar do sul;

Resolve o Govern da Republica Portuguesa tomar parte nas referidas comemorações; e

Usando da faculdade que me confere o n.º 2 do artigo 2.º do decreto n.º 15.551, de 9 de Abril de 1925, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º — Será enviado aos Açores o cruzador «Vasco da Gama» a fim de participar nas festas comemorativas do 5.º centenario a realizar ali pelas corporações administrativas, com começo em 15 de Agosto, fazendo-se o Govern da Republica representar nessas festas por um dos seus membros, ou por um official superior de Marinha, seu delegado.

Art. 2.º — São encarregados os presidentes da Sociedade de Geografia de Lisboa, Club Militar Naval e Gremio dos Açores de organizar as sessões solenes da comemoração.

Art. 3.º — E' considerado de pequena gala, para efeito das comemorações nos quartéis e navios de guerra, o dia 15 de Agosto.

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

A' TABELA

XII — PLANO QUINQUENAL...

Quem não estiver obsecado por qualquer partidismo absolutista tem de reconhecer que Portugal nos ultimos anos foi agitada por uma convulsão de actividade, renascer de vitalidades adormecidas, tendentes a criar não um Portugal novo — chavão politico de todas as epocas — mas a dar-lhe um impulso para a frente, diminuindo os anos de atrazo em que jazia.

Não curamos saber se esse despertar de energias foi devido a uma crise natural e comum a todas as sociedades, succedendo-se aos periodos de inercia e descrença, ou se foi o resultado duma politica nova, construtiva e decretada. O facto é o facto.

Activa-se a construção de Portos...

Activam-se as obras publicas ..

Activam-se as obras de hydraulica...

Activa-se a rede de comunicações...

Nascem industrias, desenvolve-se a camionagem, descobre-se o turismo...

Constroem-se pontes, substituem-se outras, abrem-se arterias novas, criam-se bairros, rasgam-se penedias, inventam-se praias, multiplicam-se as actividades, expande-se a seiva pletrica da riqueza nacional, em saber, engenho, pertinácia... O paiz parece que acordon.

Mas, ha sempre um mas. De vez em quando essas iniciativas entrechocam-se, colidem...

Faz-se um pontão onde mezes depois a hydraulica desvia a linha de agua, alcatrão-se uma estrada que o trafego não justifica .. Não queremos apresentar exemplos concretos, mas apenas apontar a necessidade duma cooperação estreita entre todos os serviços de obras Publicas, a necessidade dum plano geral de fomento que impeça as umbigadas entre os varios e dispersos empreendimentos.

O plano geral de revigoroamento financeiro realizado metodicamente pelo illustre ministro das finanças serve maravilhosamente de exemplo, a esse plano de revigoroamento construtivo, especie de plano quinquenal, com directrizes fixadas, objectivos marcados, realisação metodica e finalidade consciente e util.

Por exemplo, e isto é que nos interessa: andam em luta acesa as companhias de caminhos de ferro e a camionagem. Esta, resultando das facilidades das estradas, anda a apontar o numero de feridos e mortes anualmente em desastres, enquanto os defensores dos caminhos de ferro contam o numero de atropelados e de candieiros partidos, como se fossem estes argumentos de qualquer utilidade para o estudo do problema.

Dentro do plano reconstrutivo do paiz cabe bem a conciliação dos interesses mutuos da *camionagem* e dos *caminhos de ferro*.

E' tempo do Ministerio das Obras Publicas olhar para esse problema em conjunto, como fazendo parte do fomento geral do paiz; é tempo de concatenar toda a obra de ressurgimento realisada e a realizar; é tempo de ligar superiormente e sob um ponto de vista panoramico geral da nação os interesses de todas as industrias produtivas...

Temos a certeza que esse plano vai ser elaborado, que todas as forças vivas do paiz estarão em breve orientadas no sentido comum, o da produção maxima e maxima utilização da sua intensidade criadora.

Plano quinquenal? Não assusta o palavrão embora vindo do oriente nebuloso e ignorado.

OS NOSSOS MORTOS

AVELINO DE ALMEIDA

O CORPO DO BRILHANTE JORNALISTA
FOI A ENTERRAR, EM SINTRA

Conforme em artigo de honra noticiámos, o corpo do brilhante o namento da imprensa portuguesa, sr. Avelino de Almeida, está sepultado no cemitério S. Marçal, em Sintra.

Manifestação imponente. A urna contendo os restos mortaes do distinto jornalista foi transportado, da casa da sua residencia, para aquela ubérrima vila, numa carreta-automovel, seguida de numeroso cortejo.

Em casa de Avelino de Almeida estiveram entre muitas outras pessoas os srs.: José de Figueiredo, Carlos de Oliveira, Pereira Coelho, Sousa Lopes, Vasco de



Matos Sequeira, dr. Samuel Maia, Jaime Brasil, Mario Neves, Frederico Pavão, Pinto de Carvalho, Oliveira e Silva, Gastão Alves da Cunha, Carlos Santos, Acurcio Pereira, João Gouveia, Luís de Oliveira, Fernando Avila, Antonio Sacramento, Herculano Levy, Augusto Soares, Artur Maciel, José Campos, Zuzarte de Mendonça, Avelino de Sousa, S. Pariente, Nogueira de Brito, Augusto Pinto, Tito Martins, dr. Santos Coelho, Moysés Amzalack, Jaime Valente, Pinto Monteiro, Artur Portela, Alberto de Sousa, Augusto Ricardo, José Amzalack, Eugenio Betencourt, Alvaro de Andrade, Leitão de Barros, Norberto Lopes, Rogerio Peres, Jorge de Faria, dr. Campos Coelho, Julio de Almeida, Emilio Mendes, Antonio Santos, Eduardo Fernandes, Rocha Jnior, Fernando Assunção, Ribeiro dos Santos, Ricardo Covões, Manuel dos Santos, Alvaro Lima, João Ferreira Leal, Tomé Coelho, Lafayete Machado, Costa Macedo, Antonio Fagim, Augusto Fraga, Fernando Fragosos, Cesar dos Santos, Amadeu Cesar da Silva, Tomé Vieira, Oliveira Gandara, Silva Costa, Antonio Lourenço, Gustavo de Matos Sequeira, Gastão de Betencourt, Luís Pinto, Lino Ferreira, Robles Monteiro, Raul de Carvalho, Alberto Armando, e as sr.^{as}: D. Adelina Abranches, D. Maria Augusta Forjaz Trigueiros, D. Beatriz Costa, D. Alice Ogando, D. Georgina Cordeiro, Julia Santos, D. Maria Clementina, D. Maria Brandão e D. Amelia Rei Colaço.

Fizeram-se representar, alem da *Gazeta dos Ca-*

minhos de Ferro e Revista Insular e de Turismo, respectivamente, pelos srs. Carlos d'Ornellas e Ivo de Monforte, todos os diários da capital e provincias.

Mais representações:

O Museu Nacional de Arte Antiga, o Sindicato dos Profissionais da Imprensa, a Caixa de Reformas e Pensões dos Artistas Teatrais, a Associação da Critica Dramática e Musical, a Assistência Infantil de Santa Isabel e os srs. dr. Joaquim Manso, Pereira da Rosa, Artur Inês, etc.

No préstito incorporou-se uma delegação dos Vendedores de Jornaís, com o respectivo estandarte. No cemitério não houve discursos por imposições testamentais do saudoso extinto.

Reiteiramos os nossos cumprimentos de pesames á familia enlutada e ás redacções de *O Século e Cinéfilo*.

MONUMENTOS NACIONAIS

O sr. Ministro das Obras Publicas e Comunicações, acompanhado do sr. engenheiro Gomes da Silva, visitou, ha dias, demoradamente, as obras do Congresso da Republica e do Museu de Arte Antiga.

O sr. engenheiro Duarte Pacheco, acompanhado do sr. engenheiro Sá Nogueira, respectivo Administrador Geral, visitou tambem o porto de Lisboa.

O QUE TODOS DEVEM SABER

PARA ENTRAR EM ESPANHA
será necessário passaporte a partir do dia 15
do corrente

Desde ontem 16, a passagem para o território espanhol dos cidadãos portugueses e a entrada em Portugal dos cidadãos espanhóis só pode ser feita mediante a apresentação de passaporte, ficando sem efeito o aviso publicado no *Diario do Góverno* n.º 30, 1.ª série, de 5 de Fevereiro de 1951, referente ao acódo entre o Góverno Portuguez e Espanhol, acéda das facilidades para atravessar a fronteira.

Para os cidadãos e panhois que nos meses de Junho a Setembro venham a Portugal fazer uso de praias ou termas, é exigida apenas a cedula pessoal.

Nos passapotes não são exigidos os vistos administrativos e consulares.

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

Pontes em cimento armado para rédes electricas, semaphoros e telefone.
5000 quilómetros de linhas de serviço.

Sociedade Portuguesa CAVAN
R. Pascoal de Melo, 89 Telef. N. 4467 LISBOA
FÁBRICA DA POVOA DE SANTA IRIA

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA A Companhia do Norte acaba de crear um Serviço de Estudos Economicos, que tem por missão informar sobre as orientações economicas de c. de fer o, de forma a mais amplamente industrializar a sua exploração, libertando-a ao mesmo tempo da tutela do Estado.

ITÁLIA O Governo italiano autorizou os trabalhos para a construção do Caminho de Ferro Genova-Serravalle-Scrivia. O decreto dispõe que parte da soma necessária ás obras, no valor de 100.000.000 de liras, será fornecida pela Caixa de Depósitos e Empréstimos, em quotas parceladas, segundo as requisições do Ministério das Finanças, estabelecidas de acôrdo com o Ministério das Obras Publicas.

ALEMANHÁ Mais de metade das vinte fabricas construtoras de locomotivas e que antes da guerra ocupavam perto de 35.000 operarios, fecharam agora as suas portas por falta de encomendas.

INGLATERRA As companhias ferroviarias Midland Scottish e London Northwestern Raillway, concluíram um acordo, afim de

evitar a concorrência entre as mesmas. Em virtude do convenio, as duas empresas reunirão as receitas produzidas em determinadas zonas onde existe competição, sendo distribuidos os lucros entre elas de acordo com os balanços de 1928, 1929 e 1930.

Os directores das duas companhias acreditam que, em virtude do plano, que começou a vigorar a 10 do mez passado obter-se-hão grandes economias das quais o publico terá vantagens por diversas formas.

— O comboio de Londres a Swindon conquistou para Inglaterra o *record* da velocidade em caminho de ferro, percorrendo aquele trajecto em 56 minutos e 47 segundos a uma velocidade de 130,km-690 à hora.

BRASIL Segundo noticias recebidas da Bahia o ministro da Viação, que ali se acha ainda em tratamento resolveu rescindir o contrato com a Companhia Ferroviaria Éste Brasileiro, atendendo ao que apurou relativamente á execução de algumas clausulas.

Antes dessa resolução o sr. ministro ouviu diversos tecnicos e juristas.

ESTE NUMERO FOI VISÁDO
PELA COMISSÃO DE CENSURA



APARELHOS DE VIA

KRUPP

Fornecemos todos os aparelhos e peças para vias férreas na mais perfeita construção, como:

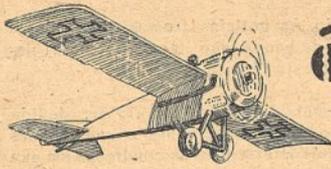
Aparelhos de mudança da via em todos os feitios.

Agulhas, tambem de aço especial.

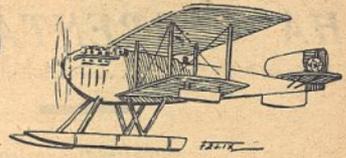
Cróximas, tambem de aço vasado ou de aço manganez durissimo.

Placas giratórias até ás maiores cargas, para vagon, locomotivas, guindastes rolantes etc.

Peçam orçamentos á **AGENCIA KRUPP, Cudell & Weltzien, L.^{da}**, LISBOA, Rua de São Paulo, 117-121 — Telefone 2 3938. Telegramas: «Kruppagent»



aviiação



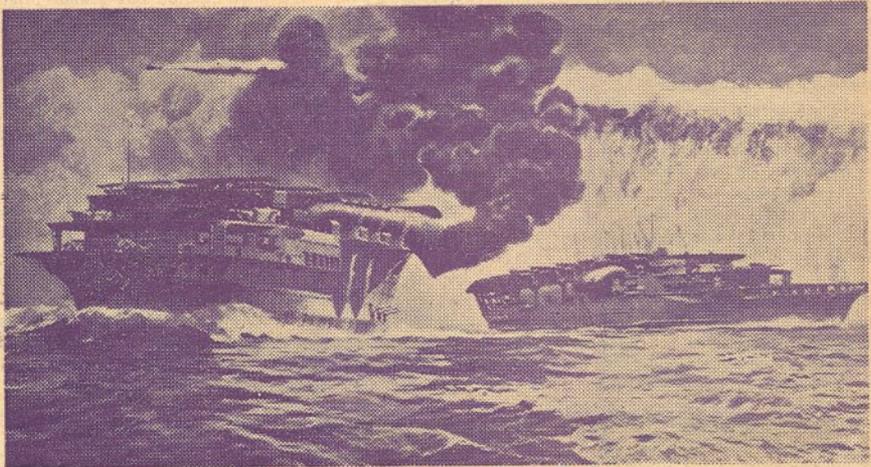
MAQUINAS DE GUERRA

OS PORTA-AVIÕES

E A DESTRUIÇÃO DA NOVA BABILONIA

A TRAVEZ dos seculos, no galgar dos anos, as maquinas de guerra—na terra e no mar—tem sófrido uma constante modificação.

A imaginação dos homens não pára. A vertigem do pensamento—esse fogo dos Deuses posto dispersamente em cada um—não conhece um termino. E' maré avassalante, catadupa raivosa, enca-



Exercícios de porta-aviões no Oceano Pacifico

pelada, sempre crescente, esfomeada de espaço...

Ha muitos seculos os barcos guerreiros—dos gregos e carthaginezes, para não ir mais longe—eram frageis bateis comparados aos colossos de hoje. Eram de madeiras preciosos (como as romanas galeras do Caligula), com bronzes engastados. Suas velas de purpura serviam, para com ventos amigos, serem impelidas, ajudadas pelos braços fortes dos escravos condenados ás galés... Mas não se afoitavam para muito longe dos litoraes.

E quando havia lucta, as armas de combate eram as lanças, e as picas, os gládios e os chuços...

Era na abordagem que melhor se vencia ou que entre cachões de sangue se era derrotado...

Mas rodaram os seculos. As armas antigas foram substituidas pelas primeiras peças de artilharia que vomitavam grandes bolas de ferro que iam abrir brecha nas amuradas e torres das naus de peleja. Estas já se afoitavam para mais adentro dos mares, desses mares que caravelas tinham pouco antes devassado.

Vieram depois as galeras, as corvetas e sempre acompanhando a vertigem do pensamento humano, os primeiros barcos de costado revestido com cha-

pas de ferro. Tempos passados surgem as primeiras maquinas a vapor substituindo em parte o velame.

E depois, só as maquinas. Primeiro a carvão, mais tarde a oleos e agora electricas...

E as maquinas de guerra tambem se modificaram. Os velhos canhões de morrão foram para os museus dormir um sono de poeira e de esquecimento. Novos engenhos, novas balísticas, outras maravilhas invenções do homem...

Até que presentemente temos— a par dos grandes paquetes, dessas cidades fluctuantes, cosmopolitas e ciclicas—os porta-aviões, dos quaes a nossa gravura é um exemplo, engenhos formidaveis, campos de aviação que se transportam pelos mares em fóra, gigantes de aço que levam nos tombadilhos muitas dezenas de areoplanos de combate, promptos para a destruição apocaliptica de cidades, de fabricas e de vidas...

E a imaginação dos homens não pára, mesmo quando se trata de mataf...

Tanto assim que o proprio S. João, em Patmos, teve— e escreveu—a—essa visão extraordinaria da nova Babilonja...

A. F. G.

HA QUARENTA ANOS

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Agosto de 1892)

Boletim financeiro

Paris, 12 de Agosto.

A Bolsa mantem-se em boas condições e atravessa a crise estival com uma verdadeira firmeza.

Demais, basta lançar um golpe de vista sobre a cotação para vêr que o 3% não teve sequer um momento de enfraquecimento desde ha um mez. elevando-se o curso de 98,30 até o de 99,50.

Pode-se-lhe evidentemente accusar falta de actividade, por não obter senão um mercado muito restricto; mas a quem attribuir essa falta senão ao sol, que é muito quente, e ás férias, que arrastam toda a gente para longe da Bolsa, para a espalhar por toda a parte sobre as costas da Normandia ou da Bretanha?

Em summa, é preciso ainda considerarmo-nos felizes pela facilidade com que a nossa venda se tem podido conservar tão elevada cotação com os negocios tão fracos.

Nas cotações dos fundos estrangeiros devemos notar em primeiro logar a alta surprehendente do italiano de 89,50 a 90,75, em consequencia da noticia de que M. Grimaldi vae realizar a emissão de *bonds* septenarios para liquidação da divida fluctuante.

A operação, effectuada em Londres, poria á disposição do ministro do tesouro uma somma importante em valores, de que que elle se poderia servir utilmente para manter a taxa do cambio. Havia idéa de transformar esses *bonds* septenarios em divida consolidada, mas um tal protecto não exclue a intervenção do poder executivo; o assentimento do par-

lamento seria necessario. As noticias transmittidas n'este sentido, e reproduzidas de boa fé, não tem, portanto, nenhuma apparencia de verosimilhança.

Quem viver, verá!

O Exterior retomou mais d'um ponto a 65,75 fr., devido aos projectos do governo hespanhol sobre a questão das das finanças de Cuba, que determinam as condições em que será retirado da circulação o papel-moeda d'aquella ilha, com uma taxa, em todo o caso, muito remuneradora para as pessoas previdentes e bem informadas, que abarcaram ou monopolisaram a maior parte d'esse papel, durante cerca de dois annos, em Cuba e em Barcelona.

O Egypto conserva-se a 98,40. A victoria de M. Gladstone fizera crêr primeiro que a Inglaterra renunciaria á occupação do Egypto, mas é sabido de longa data que o leão britannico onde deita a pata, ahí fica.

Os fundos russos conservam-se firmes.

Falla-se aqui de uma grande loteria franco-russa, que o governo francez organisaria para beneficiar os povos que soffreram com o cholera. Conta-se com um successo grandioso.

O Foncier, que tinha baixado a 1.045, elevou-se de repente a 1.115. O Banco de França cota a 4,200 e o de Paris a 680. Um pouco mais de actividade para os valores de credito.

O Suez está melhor a 276. com muito boas receitas. O Panamá tornou a subir a 25 e 26 francos. Assegura-se que dentro em pouco se organisará uma sociedade para retomar energicamente e activar os trabalhos do canal.

Os cursos das ações e das obrigações das nossas grandes companhias de caminhos de ferro regulam pelos das nossas rendas. Para a primeira semana de julho, as receitas, no conjunto das rédes das seis grandes companhias aumentaram em 229:000 fr. O aumento total, desde o 1.º de janeiro, é de 1.829:000 fr. A reforma das tarifas em nada injuiz, como se vê dos productos das rendas:

CONTOS AMARGOS DA GUERRA

Por CARLOS D'ORNELAS

(Continuação)

Foi com alegria aceite a oferta e feita nomeação das restantes praças. Tudo se preparou durante o dia para a batalha que se previa valente, dados os valorosos elementos de ataque. Garantia-se, em absoluto uma vitoria real e assim se satisfazia a ordem e o gosto do comandante de Brigada, o saudoso marechal Gomes da Costa, nesse tempo general graduado, se não estamos em erro.

A força total era composta de

oitentia homens, uma grande parte voluntarios.

Depois de constituída a força comandada pelo então alferes Pessoa e sargentos graduados Lunet e Carlos Rodrigues, este, simpatica figura e valente guerreiro, procederam os mesmos ao necessario estudo de terreno e da forma de assalto, que se effectou ás vinte e quatro horas de 18 de Setembro de 1917.

A tarde parecia triste e melancolica, fazendo-nos desconfiar o irrequieto «visinho», que naquele dia se mostrava tranquillo.

E avisada a artilharia que nos apoiava, para ao primeiro sinal combinado fazer fogo de «barragem» ás trincheiras de communicação do inimigo, para não deixar guarnecer a sua primeira linha, tudo se preparava para saltar o parapeto.

Assim foi, saltaram e tudo estava a postos para o combate que estava marcado para a meia noite em ponto.

O 166, antes de partir entregara a uma camarada conterraneo, além de varias cartas para a familia, uma moeda de 10 tostões e uma nota de

cinco francos, e ainda um bilhete que resava assim:

Zé...

«Certamente que não morro. Tenho fé em Deus. Mas, se alguma cousa me acontecer, e se tiveres a feliz sorte de voltares á nossa terra, entregas isto a minha mulher e dizelhe que tenha muito cuidado com o nosso filhinho. Olha: dá também muitos abraços aos meus pais e ao José do Casal».

Durante algum tempo estêve o 166 metido dentro do abrigo, tendo feito sobre um «saco de terras» um pequeno altar, em cima do qual collocou a fotografia da mulher e do filho. De joelhos em terra implorou a Deus que não fôsse aquele o seu ultimo dia.

Às 11 horas iniciavam-se os preparativos do «raid». Os sargentos e os soldados, enchiam os sacos de terra de granadas de mão, os quaes levavam ás costas, além da espingarda, 200 cartuchos e duas mascararas para os gazes.

Ao soar a meia noite, o comandante do «raid» dava o sinal do

O Norte faz 1.890 fr. O Lyon inscreve-se com 1.525 fr. O Leste fecha a 920 fr. O Orleans cota a 1.580 fr. O Oeste faz 1.080 fr. O Meio-Dia conserva-se a 1.505 fr.

G. Pessard.

Linhas Portuguesas

Linha do Pungue. — Os empreiteiros a quem foi encarregada a construção d'esta linha não são os srs. Royce & C.^a de Capetown, como dissem alguns collegas, mas os sr. Pauling & C.^a, sendo encarregado da construção o sr. Lawley.

A emissão de 250.000 libras já está realisada, sendo os titulos de 25, 50, 100 e 1000 libras.

O pessoal e material para a construcção ja deve ter partido, segundo cartas de Londres que asseguravam que a partida se effectuaria até o fim da semana ultima.

A largura da via é de 60 centimetros.

O empreiteiro terá a penalidade de 10.000 libras se a linha não estiver concluida até fim d'este anno.

Os directores da companhia do caminho de ferro ficaram sendo os srs. Alfredo Beit, marquez de Fontes, Rochfort Maguire, C. Algerum Moreing, R. Kinrighsen e Henry Van Laun.³

Linha Urbana do Porto. — Segundo refere a *Voz Publica*, do Porto, este importantissimo melhoramento, que desde fevereiro e durante alguns mezes, deu tantas esperanças, pela proposta que foi apresentada ao governo, parece que va ter dentro de alguns dias uma solução favoravel. Porem, é bom saber-se que o atrazo na resolução do governo provém de intrigas mesquinhas.

Na igreja do convento de S. Bento da Avé-Maria funciona uma confraria, instalada ha sete ou oito annos, e que pretende agora conservar a igreja, que, attendendo-se ao

reconhecido melhoramento da estação central, bem pôde funcionar em outro qualquer sitio.

Consta que a mesa da ordem elaborou um projecto em opposição ao da illustrada direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e com um requerimento ao rei, que revela uma absoluta incompetencia e ignorancia tanto de construcções como de preços e de valor orçamental, pois que o signatario não é engenheiro nem conhece nada de formulas arithmeticas ou trigonometricas, embora seja versado na pharmacopeia official, pretendendo combater este grande melhoramento pelo qual o Porto tanto inspira.

Confiamos que o sr. ministro das obras publicas olhará antes ao interesse publico do que ao especial de quaesquer confrades, que nós, no seu caso, mandariamos *prégar a outra freguezia*, segundo a phrase popular.

Um caminho de ferro em projecto. — Dizem de Monsão: Que a convite da empreza concessionaria do caminho de ferro americano, com tracção a vapor, entre Valença, Monsão e Melgaço, se realisou no theatro Camões, d'aquella villa, uma reunião preparatoria, a que presidiu o engenheiro da mesma empreza, sr. Dias Silva. Depois d'este cavalheiro expor os fins da reunião, apresentou uma lista de individuos que deviam ser nomeados para principiar os trabalhos e tratar de angariar subscriptores para se completar o capital preciso para a construcção immediata da linha.

A commissão ficou composta dos srs. João Evangelista de Sá, Manuel de Jesus Puga, rev. Antonio Fernandes d'Azvedo, Francisco José da Cunha Guimarães e rev. José Caetano Esteves.

Esta empreza, se levar a efeito o seu projecto, vae realisar o maior e mais importante melhoramento que os povos do alto Minho pôdem desejar. Oxalá, pois, que não fique frustrado tanto trabalho como o que esta empreza tem tido.

S. O. S. (fogueteão encarnado disparado com a pistola dos «very-lights»), e, immediatamente a nossa artilharia cortava as communicações aos «boches», despejando metralha á farta.

E' neste momento que os valentes soldados portuguezes tomam de assalto a primeira linha inimiga, entram nos abrigos e trazem o material e gêneros que por lá encontraram. Todavia, uma metralhadora alemã não cessava de cortar a frente, dizimando a companhia que tão valentemente se havia defrontado.

O valente grupo de granadeiros comandados pelo C. R. arrancaram a metralhadora que repentinamente se calara e trouxeram-na como «souvenir» da primeira linha «boche».

O peor foi a artilharia cessar o fogo, não protegendo a retirada áquele punhado de bravos rapazes, o que serviu para de novo o inimigo recuocar o seu logar, ferindo de morte aqueles que ansiosamente procuravam atingir a nossa primeira linha, para poderem pôr-se a salvo e dar o ai de salvação.

Começaram chegando as primeiras praças. Quasi todos estavam fe-

ridos, alguns dos quaes mortalmente.

Chegam a seguir mais praças, e só duas horas depois chegam os graduados, que difficilmente puderam atingir a nossa primeira linha, em virtude do sitio que atravessavam ser imensamente batido por uma metralhadora pesada.

Faltavam bastantes homens dos que tinham partido para o infeliz «raid», alem dos sargentos graduados, que não havia maneira de chegarem.

A maioria dos que regressavam iam caminhando para o Posto de Socorros.

Passaram-se três, quatro, cinco e seis horas e o grupo valente dos granadeiros não aparecia. Por ultimo appareceram bem feridos os pobres sargentos que valentemente se haviam batido. (1) Sentiam-se gemidos na «Terra de Ninguem».

Alta madrugada ouvia-se um

Unicamente o sargento Carlos Rodrigues foi condecorado com a Cruz de Guerra, mas diga-se em abono da justiça, que o Lunet tambem a mereceu, assim como algumas praças que rijamente se bateram.

aflitivo gemido. Mas, por mais buscas arriscadas que as praças fizessem, não foi possivel conseguir encontrar nem mortos nem feridos.

Esperou-se pelo alvorecer e já nem os gemidos se ouviam. Foi hasteada uma bandeira, especie de bandeira de paz, feita com um lenço e foram os maqueiros vêr se encontravam os nossos homens.

Apareceram alguns mortos, que estavam metidos naqueles poços abertos pela metralha, cheios de agua que nos dava bem pela cintura, juntamente com bocados de ferros velhos, rolos de arame que atiravamos lá para dentro, para não massacarmos tanto aquela desgraçada soldadesca, e tambem porque, confessamos, nos dava muito trabalho e se tornava deveras perigoso.

Caído nos arames, banhado de sangue, tendo ainda a seu lado o sacco com as granadas de mão, das quaes só havia gasto umas quatro, lá estava caído na Terra de Ninguem, a exalar o ultimo suspiro, o valente 166. E de olhos amortecidos, ao clarão dos «very lights»,

(Continua)

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 judiciaes depende, em grande parte, dos advogados que encarregamos da defeza dos nossos interesses.

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

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

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

Leiam sempre adiante os anuncios das casas que indicamos.

Bancos - Para segurança do capital, do comercio, 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 pôde haver saude perfeita e sem um bom dentista não pôde 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 fór o escrupulo na escolha da energia, do material e dos encarregados da instalação.

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

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.

Hotéis - Uma das preocupações maiores de quem viaja é o hotel. Sem um bom hotel toda a viagem é um suplicio.

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

Pós de Keating - R. dos Fanqueiros, 105, 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.

Maquinas - A maquina pôde substituir em muitos casos o homem com interesse deje 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. - Madziras. - Praia do Ribatejo.

Material em cimento - As pontes e manilhas de cimento armado preferidas pelo publico são as da *Sociedade Portuguesa «CAVANS»* - R. Pascoal de Melo, 89, Telef. N. 4667.

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. Augusto d'Esaguy - Clinica Médica Consultório: Rua do Mundo, 84-2.º - Residencia: Av. da Republica, 33, r/c.

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

Mobiliã - A mobiliã é uma das condições da felicidade domestica. Quem não possa ter mobiliã cara, artistica poderá ter mobiliã 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 Ingleses, 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 acoo nos tecidos impõe o recurso ás boas tinturarias.

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

INSECTICIDAS



MEDICOS

Dr. Augusto d'Esaguy
CLÍNICA MÉDICA

Assistente livre da Cadeira de Sifilografia
da Faculdade de Medicina de Lisboa

DOENÇAS DA PELE E SÍFILIS
CONSULTÓRIO: RESIDENCIA:

Rua do Mundo, 84-2.º Av. da Republica, 35-r/c.
Consultas das 14 ás 17 horas

TETEFONE: 2148 LISBOA TELEFONE: NORTE 1940
Preços de Policlínica a todos os assinantes desta revista

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Manilhas em cimento
AS MELHORES
PREÇOS BARATÍSSIMOS
Sociedade Portuguesa CAVAN
R. Pascoal de Melo, 89 LISBOA Telef. N. 4667
FÁBRICA DA POVOA DE SANTA IRIA

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

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

ENCONTRA-SE Á VENDA

— EM —

TODAS AS LIVRARIAS DE LISBOA

Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu 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 da 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 Propriedade Industrial

MADRID (Espanha)

Barquillo, 18

Telefone, 19329

Caixa Postal 137

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

TINTURARIAS

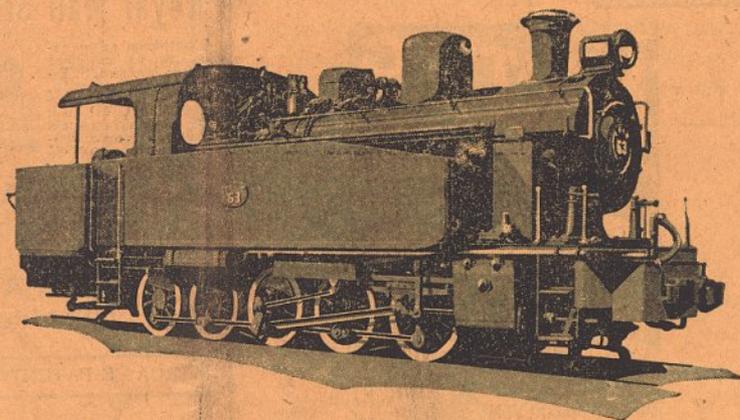
TINTURARIA Cambournac

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 limpos, por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.



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 Metrópole e Ultramar.

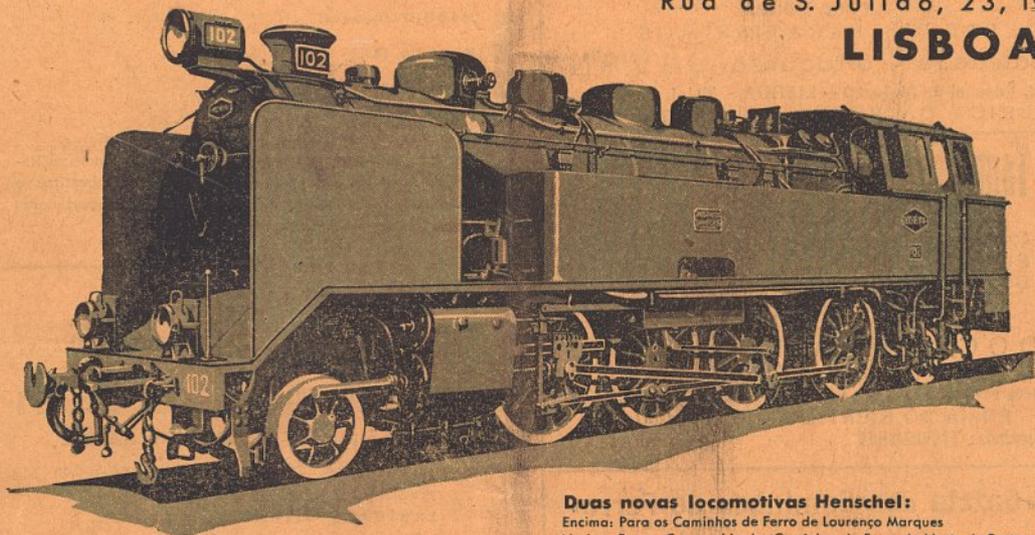
REPRESENTANTE GERAL

para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 1^o

LISBOA



HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL - ALLEMANHA

Duas novas locomotivas Henschel:

Encima: Para os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

Abaixo: Para a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal