9.º DO 46.º ANO Lisboa, 1 de Maio de 1933 Número 1089

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

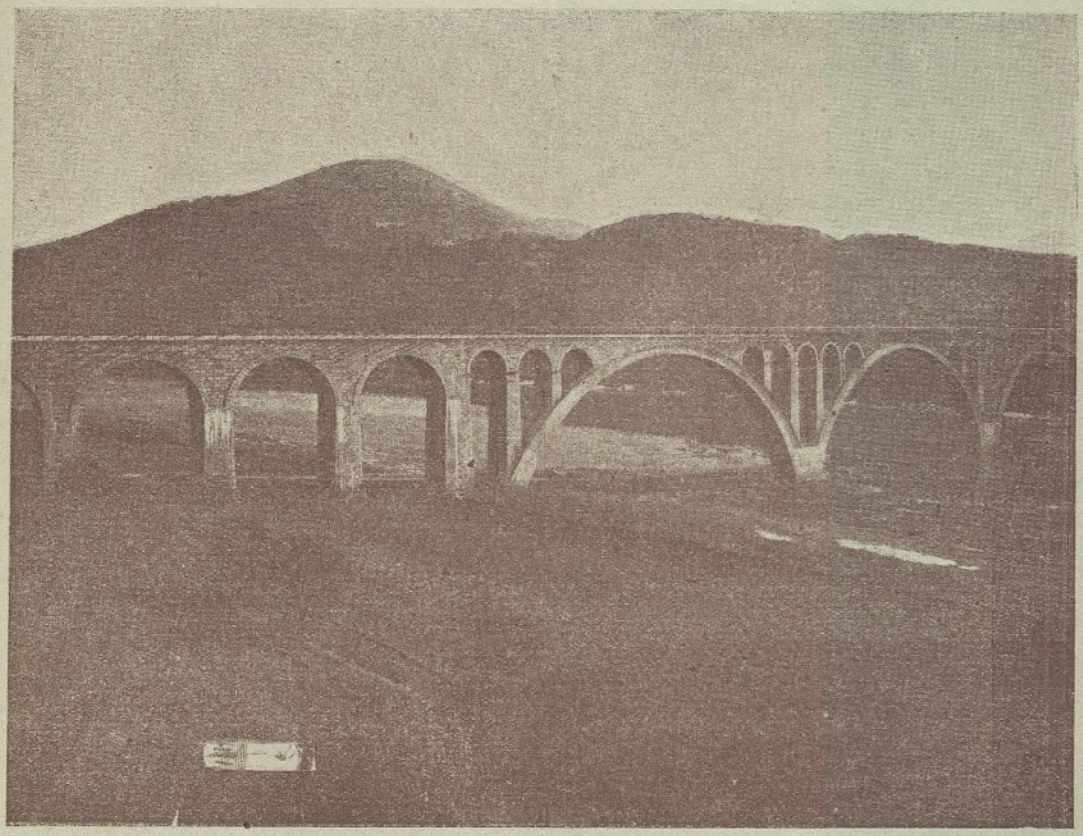
REVISTA QUINZENAL PUBLICADA NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MEZ

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

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINANÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO e AVIAÇÃO / OBRAS PUBLICAS / AGRICULTURA / MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO E CAMINHOS DE FERRO

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

LINHA FERREA DE LAMEGO



PONTE SOBRE O DOURO NA REGOA
(ACABADA DE CONSTRUIR)

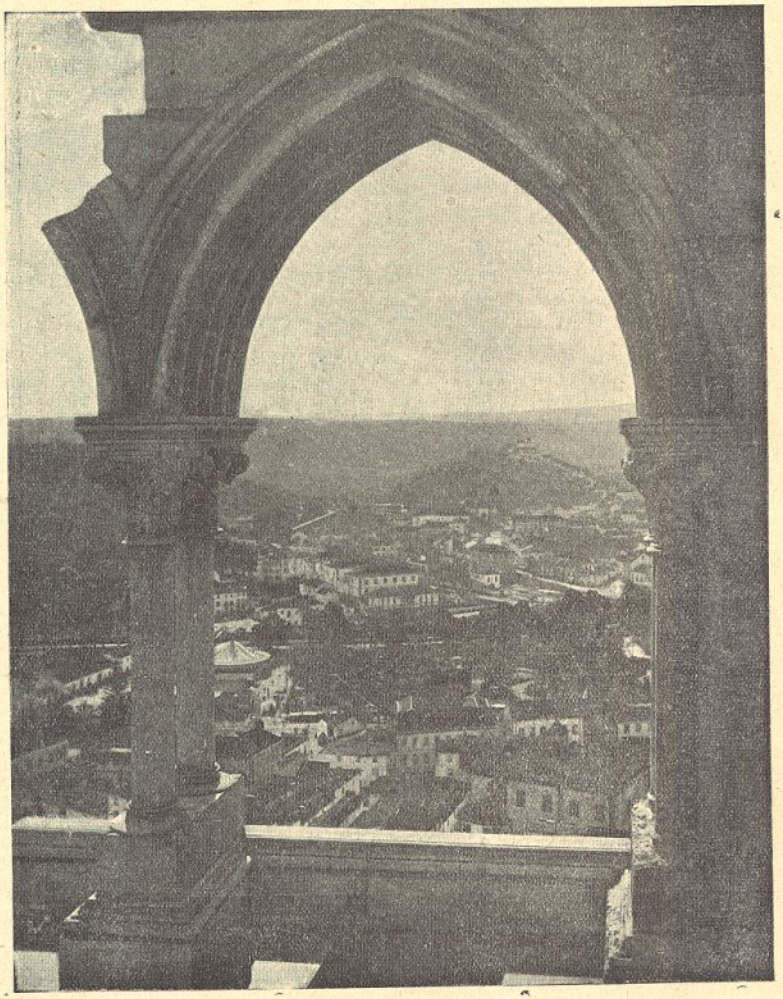
BELLO & BRAVO

★★

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

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

Endereço telegrafico: BEBRA — LISBOA **Telefone: 25141**



LEIRIA — VISTA PARCIAL DA CIDADE

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Tecnica e Profissional»

e na «Federação Internacional da Imprensa Tecnica e Profissional»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.ª Rivero, 8-10 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto Moutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 945

SUMARIO:

A nossa gravura de página: Leiria, vista parcial da cidade. — Antigos Combatentes de Sapadores de Caminhos de Ferro. — A Coordenação dos Meios de Transporte, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA. — A Semana das 40 horas, pelo Coronel LOPES GALVÃO. — Transcrições. — Carlos d'Ornellas. — Cotações de metais nos Estados Unidos. — Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide. — Lá fóra vão-se aperfeiçoando as viagens misterio. — Joaquim Côrte Real Amaral. — Ajardinamento das estações. — Ecos & Comentarios, por NICKLES. — A defesa do País e a rede ferroviaria da bacia do Mondego, por ABEL URBANO, Engenheiro Militar (E. E.). — Os judeus e o nacionalismo, por AUGUSTO DA COSTA. — A «Gazeta» em Espanha. — O novo dormitório da C. P. em Alfarelos. — Viagens e transportes. — A' tabela, pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA. — Direcção Geral de Caminhos de Ferro. — Florbela Espanca, por AUGUSTO D'ESAGUY — Os nossos mortos. — Sapadores de Caminhos de Ferro. Ainda o Congresso I. dos C. de F. no Cairo. — Os caminhos de Ferro em Portugal, necessitam de um bem organizado serviço de policia, por CARLOS D'ORNELLAS. — Imprensa. — Ha quarenta anos. — Contos Amargos da Guerra. — Linhas estrangeiras : : : : : : :

1933

ANO XLVI — 1 DE MAIO — NUMERO 1089

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA
OCTAVIO PEREIRA

REDACÇÃO

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

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MARIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Engenheiro ABEL AUGUSTO DIAS URBANO

DELEGAÇÕES

Espanha — A MASCARÓ
Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS AVULSO

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone **P B X 20158**
DIRECÇÃO 2 7520

ANTIGOS COMBATENTES DE SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

NO próximo dia 7, em Coimbra, reúnem-se pela segunda vez os antigos combatentes de Caminhos de Ferro.

Festa simpática, sob todos os aspectos, ela revela principalmente o que vale a camaradagem nas horas incertas e o que esta representa em todas as emergencias, em todas as artes e mistéres.

Camarada, colega, companheiro de luta não é só aquele que arrisca a vida combatendo por um ideal que desconhece. Camaradas, para mim, no sentido máximo do seu significado é todo aquêle, companheiro ou não que sofre como nós as agruras da vida. E camaradas são todos os que se vão reúnir no dia 7 em Coimbra, e que com o pretexto de um banquete recordarão horas amargas e horas alegres passadas na guerra, na familia que tinha como bandeira, o guião do Batalhão de Sapadores de Caminho de Ferro.

Do que foi e do que valeu durante a guerra já os nossos leitores estão ao facto pela história que dele se fez nas colunas da Gazeta.

A sua disciplina, o seu esforço, a sua boa vontade do desempenho de arduas e espinhosas missões, arrancou dos comandos das tropas aliadas belas palavras de louvor e de encitamento.

Assistimos há um ano à primeira festa anual, da qual temos gratas lembranças. Cheios de simplicidade, os ferroviários na sua maioria modestos, pareciam ainda possuidos do seu belo espírito militar, sem vaidades mas conscios do seu dever cumprido.

Sensibilizou-nos bastante o seu porte, a sua correcção e ainda mais, o facto de, por umas horas nos sentirmos numa atmosféra de cordialidade, onde não houve a mínima nota discordante, se atendermos que entre todos aqueles homens existiam várias categorias de ferroviários, desde o carregador ao inspector.

E quere isto dizer que esperassemos o contrário dos ferroviários?

Não!

Mas, é que acontece. variadíssimas vezes, em reuniões de gente ilustrada e culta, sucederem factos para os quais não há explicação possível.

E a nossa sensibilidade não teve limites quando soubemos que graciosamente tinha sido convidado a assistir, um ferroviário combatente, cuja pouca sorte faz com que viva quási na miseria e cego pelos gases.

Em Coimbra tambem não faltará a nota piedosa — a deposição de flôres no monumento dos mortos da Grande Guerra—. E' que os mortos mandam, e o seu exemplo todo de sacrificio ensina-nos a nós e nossos filhos que quando se morre pela Pátria fica a pairar sôbre as almas dos que perecem, a fama eterna da Glória.

MENDES DA COSTA

A COORDENAÇÃO DOS MEIOS DE TRANSPORTE

APRECIAÇÃO DE UM PARECER

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

REPRODUZIU a *Gazeta* no seu número anterior o parecer da Classe de viação da Associação dos Engenheiros Civis de Lisboa àcêrca da coordenação dos meios de transporte, elaborado por uma Comissão da mesma Classe e aprovado por ela com limitadíssima assistência.

Em sessão extraordinária de Março a assembléia geral da Associação, bastante concorrida, iniciou a discussão dêsse parecer, tendo resolvido que a Classe confrontasse o seu projecto com um projecto sôbre a mesma matéria, apresentado ao Govêrno por uma Comissão numerosa em que tinham representação os caminhos de ferro e as empresas de automóveis. Convinha que a Associação examinasse os dois trabalhos e sôbre êles desse parecer, que abrangeria o assunto em toda a sua complexidade.

Não deve deixar a *Gazeta* de se pronunciar sob o trabalho que publicou e no qual é versada com estranho laconismo uma questão da máxima importância. Fazem-se afirmações de facto, de que deriva extensa proposta de providências legislativas sem suficiente base justificativa em matéria de tanta ponderação.

Propõe-se a táboa rasa da legislação ferroviária da Ditadura, substituída por critério oposto.

Vejamos pois o que se propõe para em seguida aquilatarmos as escassas razões com que a proposta é abonada.

* * *

Propõe-se a suspensão imediata do D. 18.190 de 30 de Março de 1930, que aprovou o plano da rêde ferroviária e dêle destacou certo número de linhas, que foram incluidas num programa de construção em curto praso. E suspender-se-ia, não só o plano, cuja revisão é proposta para limitar a construção de linhas onde possam ser supridas por estradas, como as concessões já dadas, cujos trabalhos não estejam iniciados e a revisão das que tenham trabalhos em curso.

Assim pois o D. 13.827, que no fundo se pretende destruir, determinou a revisão do plano geral da rêde. Foi um trabalho confiado a uma Comissão tecnica, pela qual foi demorada e conscienciosamente elaborado e submetido a inquérito. O seu relatório consta de dois volumes, no segundo dos quais se reuniram os documentos elucidativos.

Foi a proposta da Comissão submetida ao exame crítico da Comissão de Caminhos de Ferro do Ministério da Guerra e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Depois de cuidadosa discussão, foi o processo submetido à apreciação do Govêrno. Dêsses numerosos estudos críticos, quer epresentam dois anos e meio de estudos, foi promulgado o D. 18.190, que aprovou o plano de rêde e que é justificado em extenso relatório.

Um plano da rêde ferroviária constituí a previsão larga e metódica do sistema de relações por via acelerada que a facilidade de comunicações e as exigências económicas, administrativas e militar postulam, tendo em conta as sujeições impostas pelas particularidades geográficas de cada região.

Essa rêde tem que atender á serventia dos portos, á rêde de estradas, á coexistencia de outros meios de comunicação.

A classificação das linhas representa o reconhecimento da sua utilidade pública e é sujeita a um critério metódico abrangendo em conjunto as necessidades do país.

A execução da parte não construída da rêde depende de múltiplas circunstâncias e vai-se efectuando gradualmente na medida das disponibilidades. Por isso se juntou ao plano o programa de construcções em primeira fase, que não constituí compromisso de realização integral imediata, nem tólhe a liberdade de acção governativa; apenas a orienta.

Que factos ocorreram que justifiquem a suspensão de um plano decretado há três anos apenas, acêrca do qual foram ouvidos todos os interêsses, todas as competências na matéria?

A concorrência da camionagem?

Já existia e o seu receio levou a Associação dos Engenheiros Civis a propôr a eliminação de numerósas linhas, que figuravam no plano proposto. Não prevaleceu o seu alvitre. Por isso se propõe a imediata suspensão, não só do programa de construcções imediatas, como do próprio plano. No respectivo relatório foi devidamente apreciado o facto da concorrência entre a estrada e o caminho de ferro.

Suspender o plano significa portanto apenas que a Comissão revisora, as Estações consultivas e o próprio Govêrno erraram na sua acção, chegando a um plano que é preciso pôr de parte imediatamente e revêr segundo um critério que já fôra proposto e não foi aceito.

O não ter prevalecido o parecer da Associação dos Engenheiros Civis é razão para que agora se imponha o estigma da leviandade e da inadaptação ás conveniências económicas do país a um diploma cuidadosamente preparado na sua mecanica evolução legal até revestir a fórma de decreto?

O mesmo se póde dizer da revisão do plano de

estradas há pouco decretado e que também é proposta. Como se diplomas dessa natureza houvessem de ser revistos amiude e não constituissem um quadro de relações que não tem de ser retocado a cada momento!

Não e não! A suspensão do plano decretado seria a exautoração do Govêrno Militar por ele próprio, a confissão de que não soube atender as conveniências do país em planos delineados ainda ontem e que passam a sêr o *simile* da teia de Penelope, em que à noite se desfazia o que de dia se fazia.

Aduzem-se acaso factos ponderosos concretos bem determinados que justifiquem tão pronto acto de contrição do Govêrno, que assim confessaria ter errado em 1930? Debalde se procuram no parecer; no qual figuram, como veremos na devida altura.

O mais curioso é que para as estradas apenas se propõe a revisão do plano, sem a sua suspensão, enquanto para o dos caminhos de ferro reclama-se a suspensão imediata.

Delenda Carthago!

* * *

Há mais, porém. Suspendem-se as concessões feitas e ainda não entradas na fase de construção.

Quais são?

A linha de Cantanhede, Aveiro a Cantanhede, concedida em 1926 á Companhia concessionária das linhas do Vale do Vouga, que não logrou vêr atendidas desde então as suas instâncias para a celebração do contrato.

As linhas concedidas á Companhia Tejo-Oceano-Sado, Cacilhas a Setubal e Sesimbra, cujo contrato foi já modificado e há dois anos convidada a Companhia a nova revisão do projecto para baratear a construção.

Assim se protesta uma resolução definitiva com grave prejuizo da empreza, que tem comprometido avultados capitais sem lograr que a deixem levar a efeito a construção.

Linha de Viseu a Foz-Tua, cuja concessão á Companhia Nacional de Caminhos de Ferro foi autorizada por lei de 1922, sem que até hoje se tenha celebrado o contrato.

Em vigôr os trabalhos de construção foram iniciados em todas essas linhas, cujos dispendiosos projectos foram estudados, e a elaboração do projecto é o primeiro acto da construção.

Linhas da Companhia do Norte de Portugal. Estão concedidas e ainda não construídas á de Povoa por Esposende, Barcelos a Braga e Guimarães, e o pequeno trôço de Lousado á Trófa.

Da primeira está estudado e aprovádo há muito o projecto do lanço da Povoa a Fão, tendo tido que ser remodelado com agravamento consideravel do custo pela exigência descabida da supressão de várias passagens de nivel. Não logrou ainda a Companhia sêr chamada a firmar o contrato adicional, em que se regista a alteração de fórmula administrativa, que lhe foi imposta e ela aceitou.

Da parte da linha entre Esposende e Braga foi proposta em tempos pelo Conselho Superior de Obras Públicas o aditamento indefinido da construção, substituída, para com a Companhia do Norte, pela linha de Braga aos Arcos, conjugada com a construção da de Viana a Ponte da Barca.

Quanto ao trôço Lousado-Trófa, destinado a transferir para leito próprio a linha de Guimarães, que aproveita desde longa data o da linha do Minho entre aqueles dois pontos, de modo algum se deve adiar a sua construção. O projecto está feito há muito. A obra é urgente para desafogar a exploração da linha de Guimarães e pôr termo aos mutuos embaraços e sujeições que ao serviço das duas linhas causa a existência de um trôço comum.

Grave êrro administrativo seria protelar a sua construção.

* * *

Vejamos agora quais são as concessões que devem ser revistas por dizerem respeito a linhas em construção.

Nenhuma conheço, que não seja o curto trôço da Bôa Vista á Trindade, quàsi concluído, achando-se feita a obra principal, que é o tunel de 500.m antes da Trindade.

Não compreendo o objectivo da revisão de contratos de linhas em construção. Porque se não hão-de revêr os das que estão em exploração? Êsses sim, pois para cada grupo de linhas representam multiplos contratos de concessões, que findam em datas diferentes e tem cláusulas diversas.

Assim, a C. P. tem oito concessões diferentes. A Companhia Nacional tem três. O Vale do Vouga tem duas, uma das quais provisória. O Norte de Portugal tem vários contratos com cláusulas diversas.

Formidavel e util trabalho de revisão há que fazer, mas de todos os contratos existentes e mediante cordatas negociações com as companhias concessionárias.

* * *

Propõe ainda o parecer que se apreciem os trabalhos em curso de construção da rêde complementar dos C. F. É para suspender os que se não justifiquem.

Achamos singular que se pretenda levar a Associação dos Engenheiros Civis a contrastar resoluções do Govêrno.

Pois por Decreto n.º 20.618 de 4 de Dezembro de 1931 providenciou-se para a conclusão dos trôços em construção, autorisando-se o levantamento de 40.000 contos por empréstimo, além da aplicação directa de disponibilidades de fundo especial.

Nas reflexões preambulares dêsse decreto lê-se, com referência á utilização do Fundo Especial:

Por outro lado constituem tambem encargo do mesmo Fundo as obras de construção de novas linhas, ás quais se tem

dado um desenvolvimento bastante apreciável nos últimos quatro anos.

Executadas segundo um plano elaborado pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro e aprovado pela Comissão Administrativa de Fundo Especial, *é mister que se lhes procure dar ainda maior impulso, a fim de que se possam concluir ràpidamente todas as linhas actualmente em construção*, sem a dispersão, em geral pouco reprodutiva, de verbas relativamente insignificantes na construção simultanea de numerosas linhas.

Então o Govêrno manda activar a conclusão dos trôços em construção, destina para isso 40.000 contos obtidos por empréstimos, além das dotações ordinárias, e a Associação dos Engenheiros Civis Portugueses iria pedir a suspensão das obras?!

Que linhas estão em construção?

ESTREMOZ A PORTALEGRE, entre Souzel e a cidade de Portalegre, ainda em 1930 classificada de novo e destinada a ligar a capital do distrito com a rêde ferroviária.

TRANSVERSAL DE SINES, entre S. Tiago e Sines, que poderia ter parádo provisóriamente em S. Tiago, mas que em vista do andamento dos trabalhos subsequentes tem que se concluir.

RAMAL DE SERPA, que não se devia ter construído, mas que se deve concluir em vista do adiantado da construção.

LINHA DE CIRCUNVALAÇÃO DO PORTO, que urge concluír e está adiantada.

LINHA DO TAMEGA, trôço de Celorico ao Arco de Baulhe, que importa construir para valorisar os 36 km. em exploração e atingir aquele centro de convergência de estradas da região de Basto.

LINHA DO SABOR, em construção até Urrós e que urge concluír até Vimioso para bem servir a parte mais rica do planalto e valorizar os 73 km. em exploração.

Seria grave êrro administrativo a suspensão de trabalhos em qualquer dessas linhas.

A nenhum dêsses pormenores indispensáveis de análise desce o parecer e por isso claúdica.

* * *

Depois essas suspensões propostas sem justificação suficiente, vem a propósta minuciosa de organização da Direcção Geral de Transportes e Conselho Superior de Transportes Terrestres, destinada a fazer taboa rasa da legislação ferroviária de 1926 e 1927. Mais uma vez: *Delenda Carthago*, como verêmos no artigo seguinte.

A SEMANA DAS 40 HORAS

Pelo Coronel LOPES GALVÃO

SEGUNDO as últimas estatísticas, o número de desempregados na Europa e na América anda por 30 milhões. Supondo que êsses desempregados têm em média 3 pessoas de família a seu cargo póde-se computar em 120 milhões o número de almas sem recursos.

Esta é a dura realidade.

Dir-me-hão que muitos dos desempregados não são casados e aquela cifra peca por excesso. Mas muitos dos que não são casados têm à sua conta pessoas de família já incapazes de angariar pelo seu trabalho o necessário para viver, irmãos menores, etc, de sorte que não pecará por exagêro aquela cifra.

E como os desempregados registados se referem precisamente à Europa que tem hoje uma população de 480 milhões de habitantes e à América do Norte que deve ter 170 milhões, segue-se que cêrca de 18,5 % de tôda esta população está lutando com a fome.

Não têm ela direito a viver pelo facto de não haver trabalho?

Se assim é, *deixem-os* morrer à fome e quando se enterrar o último desempregado, a crise do desemprêgo estará resolvida.

Realmente a controversia que se vem arrastando entre os economistas que estudam o problema; o procedimento dos govêrnos com os seus paliativos de subsídios aos desempregados, da realização de trabalhos, ou de ocasiões quantas vezes injustificadas ou mesmo inúteis; as atitudes daqueles que comodamente instalados na vida, se mostram insensíveis à miséria alheia, conduziriam a êsse resultado se os condenados a morrer estivessem dispostos a exclamar como os gladiadores romanos, desfilando diante do imperador:

Ave Cesar, morituri te salutant!

Mas não. Ha simtomas de que não se resignam a morrer atraz de uma parede, apenas acariciados pelo sol bemfazejo, quando o há.

As marchas, em massa, sobre as cidades são um aviso.

As causas do desemprêgo: Muito se tem discreteado sobre êste assunto. Querem uns que a

crise tenha resultado do excesso de produção; opinam outros que resultou da diminuição do poder de compra; e atribuem-na muitos ainda às consequências da guerra; às barreiràs alfandegárias; ao nacionalismo económico, etc., etc..

Ora a determinação da causa é fundamental para se procurar o remedio a aplicar. Fóra disto, póde acertar-se, com êle, mas só por acaso.

Historiêmos um pouco:

A Grande Guerra deixou desfalcadas ou destruidas muitas fontes de produção. Era preciso reconduzir as coisas e as pessoas ao seu estado anterior. Havia falta de açucar, e as fábricas começaram a pulular por toda a parte e em todos os continentes. E em breve o ritmo de produção atingia o ritmo de consumo.

O preço do açucar baixava assim de 100 libras a tonelada para 10.

Era ocasião de ajustar a produção ao consumo; mas quem fechara as fábricas que se tinham montado de novo, naquelas que por obsoletas podiam ser abandonadas? Ninguem!

O ritmo de produção continuou acelerado; o consumo não augmentou, porque não se inventam bocas para o excesso da produção e os armazens dos portos e das fábricas começaram a abarrotar de sacos de açucar.

Resultado: o valôr de açucar descia de 10 para 8 para 7 e para 6 libras a tonelada.

O valor do producto passou a ser inferior ao valor do custo de produção; milhares de Emprezas arruinadas; milhões de braços lançados no desemprêgo.

Causa: excesso de produção.

Durante a Grande Guerra, os homens, empenhados na matança humana, não cultivavam o milho, o trigo, etc.. E estes cereais atingiam preços fabulosos porque não chegavam para o consumo. Depois dela toda a gente se lançou no caminho da cultura intensiva. E como os braços humanos não chegavam, começaram a fabricar-se tractores em série que quási dispensava o braço humano e os animais da lavoura.

O azote dos nitreiros e a potassa das cinzas não chegam para fertilizar os nossos campos de cultura. Então montaram-se fábricas para roubar o azote ao ar; exploraram-se minas para tirar a potassa das entranhas da terra, foi-se procurar o fósforo por toda a parte nas escórias dos altos fornos, e assim se adubaram os campos que de 10 passaram a produzir com 100.

Em breve tinha-se atingido o ritmo do consumo. Mas quem mandava paralizar nessa altura as explorações em excesso? Quem poria de parte os tractores para empregar os homens e os animais? Ninguém.

E como não se inventaram bocas para comer o trigo existente, os silos de toda a parte começaram a abarrotar de trigo. Resultado: descer este a preços ínfimos. Ruina de muitas empresas, paralização de muitos braços.

Causa: excesso de produção.

Seria fastidioso enumerar todos os géneros, artigos e mais factos em que fenómenos semelhantes se deram e que tiveram como causa excesso de produção.

Veja-se o que se dá com o café que, ainda agora se está a deitar ao mar.

Os braços parados deixaram de ganhar dinheiro e deixaram de consumir. Resultado: diminuïção do poder de compra; diminuïção de consumo.

Então a diminuïção do consumo é uma conseqüência e não uma causa da crise. Êste simples raciocínio desfaz a congeminação daqueles que atribuem a crise à diminuïção do poder de compra. O que se mostra ser um efeito é para muitos uma causa. A mecanização ou a racionalização das indústrias e da agricultura levou a êste belo resultado que tende a agravar-se à medida que a máquina se aperfeiçoa.

Na América até se inventaram já soldados de ferro que metidos nas trincheiras tudo destroem sem poderem ser destruidos. Não há balas que os abatam!

Á medida que aumenta a produção da máquina diminue o trabalho do homem. É natural. Dia virá em que o simples trabalhador num botão accionará todo um complexo maquinismo que porá à nossa disposição tudo aquilo de que precisamos para viver. Estava então quási que atingida a perfeição. A humanidade nada mais terá que fazer do que crescer e multiplicar-se. Mas nem por isso o que seja necessário à vida se conseguirá sem dinheiro. E como se obterá então o dinheiro? O homem do botão ainda tem trabalho: ganha. Os outros nada têm que fazer porque a máquina faz o resto.

De que viverá então a humanidade?

Só do subsídio de emprêgo que nesse dia estará generalizado...

A crise e o salário mínimo: O homem trabalha para ganhar o pão que come. Há quem trabalhe por prazer: são os que não precisam de trabalhar.

Os outros trabalham por necessidade. Se não lhes proporcionam trabalho não ganham. E como não têm outro rendimento àlém do trabalho entram no regime da fome.

Mas o homem não póde viver sem comer. A experiência está feita. Trabalhe ou não tem de comer para viver.

Daqui deriva a necessidade do salário minimo.

Ninguem póde viver sem o mínimo de X. Se o trabalho não dá tem de dar-lhe o Estado, ou a caridade.

O salário minimo não nasceu duma luta de classes ou duma manobra de políticos: o salário

mínimo é uma exigência humana porque resulta duma lei de natureza. E os Estados, recorrendo ao subsídio do desemprego, foram ao encontro dessa necessidade.

Mas inventar trabalho para os desempregados é um paliativo. Não é ali que reside a chave do problema. A verdade é que, para se produzir o que a humanidade necessita, é dispensavel o trabalho dos 30 milhões de desempregados. Se êstes forem trabalhar tambem, os armazens que estão já abarrotados muito mais abarrotados ficarão.

Veja-se que o *stock* de generos e de productos manufacturados armazenados não diminue apesar de 30 milhões de homens estarem de braços crusados. Se não diminue ou diminuir muito pouco, segue-se que se os 30 milhões de desempregados voltarem ao trabalho normal o desiquilibrio será catastrofico.

Uma solução do problema: A solução que se apresenta como melhor é distribuir o trabalho que existe, por todos.

Como se distribue?

Reduzindo-se aos que estão agora a trabalhar o numero de horas, encontrar-se-ha trabalho para todos.

Até onde deve ir essa redução? Se o número de desempregados anda por 18,5 % da população que trabalha, segue-se que reduzindo de 18,5 % o tempo em que ela trabalha, ficará trabalho para os que agora não têm.

Ora 18,5 % de 48 horas são 8,8. Logo há que reduzir em 8,8 teóricamente o número de horas dos que trabalham.

E assim, por um raciocínio simples se chega à semana das 40 horas. Em rigor para encontrar o verdadeiro equilíbrio, devia a redução de horas ser ainda mais.

Com esta redução de número de horas póde manter-se a actual organização de trabalho nas oficinas. Simplesmente em logar de um dia só de descanço por semana haverá dois.

Nem a introdução dum tal sistema representa novidade. É o que estão já fazendo as colectividades que têm as suas actividades reduzidas e desejam manter em serviço todo o seu pessoal.

Vai-se mesmo mais longe. Aqui mesmo em Lisboa há já a semana dos 3 dias, ou seja de 24 horas por semana, contra as 40 que se julga suficiente para normalisar a vida do mundo.

AS CONSEQUÊNCIAS ECONÓMICAS DA SEMANA DAS 40 HORAS

Os argumentos de que hoje se lança mão para condenar a semana das 40 horas são os mesmos que se empregavam quando se condenava a semana das 48 horas. Não vale a pena reeditá-los. Deve porém dizer-se que a semana das 48 horas representou uma reivindicação política e não uma necessidade económica. Então o operariado impunha-se; levantando a bandeira dos 888 diria representar uma necessidade fisiológica do organismo humano. E é de notar também que a redução que então se operou foi bem superior à que hoje se recomenda. Passou-se de 9, 10 e 11 horas para 8.

Não há dúvida de que, devendo a mesma produção empregar uma maior quantidade de indivíduos e porventura melhorar o salário de muitos dos que já trabalham, apesar de se lhes reduzir o número de horas de trabalho a vida encarecerá.

Mas com essa carestia haverá trabalho e consequentemente pão para todos, o que hoje não acontece.

Em Portugal, há a êsse respeito um exemplo típico.

Se não houvesse as leis restrictivas de importação de trigo e de farinhas, em Portugal podia comer-se o pão por muito menos de metade do preço porque hoje se come o pão de trigo nacional.

Mas se nós, para que a maioria do povo português comesse o pão muito mais barato, deixassemos entrar o trigo e a farinha estrangeira, tínhamos o Alemtejo inculto e tínhamos muitos milhares de braços inactivos.

Comemos o pão caro, mas sustentamos a lavoura nacional.

Egualmente, amanhã, distribuído êsse trabalho que há a fazer por um maior número e garantindo a cada um que trabalha sem mínimo de salário em harmonia com as suas condições de vida, o custo de vida encarece.

Mas há trabalho para todos e todos pódem andar contentes.

Em todo o caso é preciso, para que não se destrua o equilíbrio actual entre os países industriais de grande exportação, que a redução de horas de trabalho resulta duma convenção internacional que seja respeitada por todos.

Não sendo assim, a Nação que não *aderisse ao pacto* ficava em condições de aniquilar o comércio duma outra nação que *aderisse* aos termos da nossa convenção.

Por isso a orientação do principio só é possível, quando seja adoptado por todos os industriais de todo o mundo.

AS CONSEQUENCIAS SOCIAIS DA MEDIDA

A ninguem aproveita a intranquilidade actual.

Todos devem, no seu próprio interêsse, trabalhar para que o peso morto das populações que não trabalham mas que precisam viver, desapareça.

Preocupam-se muitos com o que poderão fazer os operarios nas 8 horas de folga a mais por semana que passam a ter. Mas êles farão naturalmente o que já hoje fazem nas 16 horas de folga que teem em cada dia. Em logar de 16 horas passa a ter 17; ou em logar de folgarem 1 dia folgam 2 por semana.

De desejar seria que se lhes désse uma ocupação sádia que não lhes envenenasse o espirito. Mas vá lá agora alguem tentar essa missão. A pouco a pouco, talvez.

Alguma coisa porém se póde fazer no sentido de o libertar de publicações clandestinas que só servem para lhes envenenar o espírito. Ao mesmo tempo é preciso divulgar entre êles uma imprensa honesta. Se póde constituir uma causa de perturbação o facto de se dar ao operário mais 8 horas de descanço por semana, bem mais perturbação causa já o facto de haver 30 milhões de desempregados em todo o mundo.

Êsses sim que constituem um grande perigo social.

É da sabedoria das nações que onde há fome não há lei.

TRANSCRIÇÕES

«O VILAREALENSE»

O número de 6 de Abril dêste interessante jornal que se publica em Vila Real sob a direcção do sr. Heitor Correia de Mattos, transcreve na íntegra em logar de honra, o que o nosso querido amigo e distinto colaborador Dr. Armelim Junior escreveu na «Gazêta dos Caminhos de Ferro», sôbre o marechal Gomes da Costa.

Também o número de 16 de Março transcreve em fundo o artigo que o nosso director Carlos d'Ornellas escreveu nesta revista sôbre o eminente jurisconsulto Visconde de Carnaxide.

CARLOS D'ORNELLAS

De regresso de sua viàgem a Espanha, encontra-se actualmente à frente dos seus trabalhos nesta revista o nosso querido director Carlos d'Ornellas.

COTAÇÕES DE METAIS NOS ESTADOS UNIDOS

		(De 12 a 19 de Março)	(De 5 a 12 de Março)	Em 1932
Ferro em bruto: N.º 2x, Ph.	Ton —	$13.54	$13.54	$15.64
N.º 2, Grelhas	»	14.50	14.50	15.00
Bessemer, Pittsburgh	»	16 89	16.89	17.39
N.º 2, Cincinnati do Sul	»	13.82	13.82	13.82
Barras, laminado	»	26.00	26.00	27.00
Forjado, Pittsburgh	»	31.00	31.00	33.00
Arame, Pittsburgh	»	35.00	35.00	37.00
O-h. carris, hy. na fábrica	»	40 00	40.00	43 00
Barras de ferro, Chicago	100 lbs	1.70	1.70	1.60
Barras de aço, Pittsburgh	» »	1 60	1.60	1.50
Chapas para tanques, Pittsburgh	» »	1.60	1.60	1.50
Formas, Pittsburgh	» »	1 60	1.60	1.50
Folhas. preto N.º 24, Pittsburgh	» »	2.00	2.00	2.15
Pregos de arame, Pittsburgh	» »	1.85	1.85	1.95
Arame farpado, galvanisado, Pittsburgh	» »	2.35	2.35	2 60
Folhas galvanisadas, N.º 24, Pittsburgh	» »	2.50	2.50	2.75
Carvão Coke, Connellsville, forno	Ton			
Fornalha, entrega imediata	»	1.75	1.75	2.25
Fundição entrega imediata	»	2.50	2.50	3.50
Aluminio, em bruto (lotes, ton.)	Lb	22, 7/8	22, 7/8	22, 7/8
Antimonio, comum	» +1/8	5, 5/8	5, 5/8	6, 1/4
Cobre, Electrolytico	»	5	5	6, 1/4
Zinco, N. Y.	» —1/8	3	3	3, 1/8
Chumbo, N. Y.	»	3	3	3, 1/4
Estanho, N. Y.	» —3/8	23, 3/4	23, 1/4	22 3/8
Chapas de estanho, Pittsburgh	100—lb. caixa	4.25	4.25	4.75

Aumento + ; Redução — .

GRUPO INSTRUTIVO FERROVIÁRIO DE CAMPOLIDE

NENHUMA classe é, no nosso País, tão activa como a ferroviária, e principalmente a grande família da Companhia Portuguesa!

A sua actividade não tem limites, pois sai do campo profissional para encarar a sério problemas sociais de todo o interêsse para a colectividade.

E assim, vemos a par de belissimas instituíções de previdência outras de instrução como por exemplo o Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide, que existindo há poucos anos, vem persistentemente levando a cabo uma obra importantissima digna de todos os louvores. Esta agremiação mantida por ferroviários é o espelho duma classe digna, que quere viver e manter os seus créditos como representante dos homens de aço que não vergam ao cansaço da sua labuta diária. Fundado em fins de 1925, conta actualmente perto de 200 associados e mantem uma escola diária onde recebem instrução cento e cincoenta creanças, divididos em dois turnos, e uma escola nocturna que é freqúentada por cêrca de trinta alunos.

No lançamento da primeira pedra para a escola de maquinistas e fogueiros, no Bairro da Liberdade

Uma bibliotéca infantil que possui algumas centenas de obras de estudo e de recreio, facilita a educação moral das crianças, e a Caixa Escolar presta tôda a assistência médica sob a direcção do Sr. Dr. Alfredo Manaças.

A direcção do G. I. F. C. que é composta pelos Srs. Ernesto Duarte e Silva, José Geraldo Lopes, Joaquim Ferreira Malaquias, Lourenço da Costa e José Gerardi, dado o incremento que a colectividade tem tomado viu a necessidade da construção de um edifício que mais amplamente servisse e facilitasse a sua missão.

E para que a idéia não ficasse só em projectos, vinte e cinco mil escudos foram amontoados pouco a pouco, porque cada sócio contribuíu com cento e vinte escudos divididos em dez prestações mensais. Êste esfôrço não foi feito em vão, pois que os vinte e cinco mil escudos foram acrescidos de mais quarenta mil com que a C. P. concorreu, demonstrando assim a boa vontade com que sempre acolhe as boas iniciativas do seu pessoal, realmente digno de auxilio, porque a par da sua educação profissional não descura nem a sua ilustração nem se esquece dos seus deveres de solidariedade.

E para o edifício a levantar foi lançada a primeira pedra no dia 16 do mês findo, cerimónia esta antecidida por uma sessão solene a que presidiu por parte da C. P. o Sr. Dr. Ruy Ulrich, presidente do Conselho de Administração, secretariado pelos Srs. Tenente Coronel Linhares de Lima, presidente da Câmara Municipal de Lisboa, e engenheiro Lima Henriques, director geral da C. P.

Na assistência viam-se os Srs. engenheiros, Vicente Ferreira, Vasconcelos Correia, Teles da Silva, Campelo Couceiro e Jorge Malheiro, além de muito pessoal superior e ferroviários.

A abrir a sessão foi pelo orfeon escolar cantada a «Portuguesa», tendo a seguir usado da palavra, pela direcção do Grupo, o Sr. Ernesto Silva que leu um discurso explicando os objectivos da gerência que baseiam a sua orientação no ensino profissional aos filhos dos ferroviários. Terminou por agradecer os auxilios prestados pela C. P., Governador Civil e Câmara Municipal, pedindo a todos que continuassem a auxiliar a sua obra.

O Sr. José Gerardi explicou a forma como se conseguiu arranjar o capital necessário a êste empreendimento.

O Sr. José Geraldo Lopes, regosijando-se pela festa, primeira étape vencida no caminho encetado em 1925, afirmando que a instrução que recebem os ferroviários e seus filhos se deve principalmente às facilidades que a C. P. põe ao seu alcance e que mau ferroviário será todo aquêle que não reconheça êste facto. Terminou saudando todos os seus superiores da Companhia.

O Sr. Joaquim Ferreira Malaquias fêz afirmações idênticas dizendo que dirigentes e dirigidos tem de cooperar juntos para bem da Empreza que servem e de todos. E com palavras de fé no futuro terminou por agradecer todos os auxílios à obra encetada.

Para findar falou o Sr. Dr. Ruy Ulrich que agradeceu o convite para presidir àquela festa simpática; cumprimentou o Sr. Tenente Coronel Linhares de Lima como presidente da Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Lisboa, e salientando a sua

LÁ FÓRA

VÃO-SE APERFEIÇOANDO AS VIAGENS MISTERIO

A atenção das Administrações das grandes Companhias ferroviárias volta-se agora para um serviço de organisação de grande alcance. Por toda a parte surge a ideia da inovação, com intuito de modernicidade. Viajar de vagar, lentamente por terras amênas, onde nasça a emoção deante de cenários comoventes, nas montanhas, nos vales, vaguear pelas aldeias asseadas como quem se locomove para se divertir — eis um plano, naturalmente realisável e já realisado na União Sul Africana, nos Etsados Unidos. Do ponto de vista de transporte, trata-se de introdusir nos Caminhos de ferro a excursão pela fórma como está organisada nos serviços Maritimos. Na Inglaterra, se a ideia sorri, as dificuldades amargam, havendo de gastar-se para o efeito vastos capitais, para a aparelhagem dos salões. Depois trata-se de estabelecer um serviço de combinação entre automóveis, hoteis, rêdes fluviais, navegação ao longo da costa. Principalmente o confôrto da viagem em salões restaurantes, magnificos, carros dormitórios equipados para uso quási doméstico, com salas de banho ginástica, defêsas contra a humidade, mil confôrtos e outros tantos luxos que o viajante excursionista inglês não dispensa, estas dificuldades, penetraram os organisadôres, doendo-lhes que não seja possível, pelo enorme custo que representa, semelhante organisação metódica e rigorosamente observada. Certamente que, enquanto os viajantes se devertiam praticando o esporte, por 2 ou 3 dias, detidos n'uma vila ou aldeia, a composição seguiria n'um rumo predeterminado, voltando logo que terminasse o prazo para reçomeçar o itenerário ou então imobilar-se-ia n'essa estação ao longo d'uma linha secundária. E ainda, envolvidos em difilculdades, os organisadôres perguntam como seria possivel obter n'um lugarejo apagado, carvão para a máquina, agua, e serviço de limpêza?

E a barba, os lavatórios, e a acomodação do pessoal maquinista?

Estas viagens são ainda para os inglêses um autentico *mistério*.

Certas inovações introduzidas nos caminhos de ferro alcançam desde logo tanta popularidade que, custa acreditar como não se introduziram em épocas mais afastadas. Os *buffets* estão n'esta categoria e gozam no Continente mais do que na Inglaterra de uma aceitação extraordinária.

Pela Alemanha, pela Polónia adverte-se a mesma simpática aceitação por parte do público, dispensada às carruagens com serviço bem montado de café, refrêscos, tabacos.

A Companhia Internacional de Wagons-Lits está ensaiando em serviço de combinação entre os salões restaurantes e os salões destinados a simples refrêscos, mediante adaptações especiaes. Tambem a Inglaterra porá em circulação 23 carros equipados para êsse serviço, fazendo votos para que o café, servido em viagem, tenha para sua maior venda, o mesmo preço dos restaurantes de Londres.

---

admiração pelos dirigentes do Grupo Instrutivo disse que a instrução era a melhor herança que os ferroviários poderiam deixar a seus filhos. Enche-o de admiração a fé no futuro patenteada por todos os oradores que o antecederam e disse que a C. P. vê com orgulho a obra dos seus agentes que se capacitaram da necessidade da união entre dirigidos e dirigentes para utilidade dos serviços da empreza que servem. E após várias considerações o Sr. Dr. Ruy Ulrich terminou com esta frase:

Nesta época de desvairo moral é salutar ver como os humildes trabalhadores sabem sacrificar-se por um ideal construtivo.

Foi encerrada a sessão, seguindo no local próprio à cerimónia do lançamento da primeira pedra do edifício a construir, cuja planta é do arquitecto Sr. Continelli Teleno.

Lido o auto procedeu-se às praxes habituais que foram cumpridas pelas altas individualidades presentes.

A festa terminou depois por um «Porto de Honra».

JOAQIM CORTE REAL AMARAL

Em virtude do cargo vágo pelo falecimento do nosso querido amigo sr. capitão Domingos Augusto Borges irmão do nosso presado amigo e coronel do Estado Maior Fernando Augusto Borges Júnior, foi nomeado para Governador Civil de Angra do Heroísmo o sr. Joaquim Corte Real Amaral, distinto reitor do liceu e presidente da Comissão Administrativa da Câmara Muuicipal daquele distrito.

Ajardinamento das estações

A estação de Valado dos Frades está sendo ajardinada devido à grande tenacidade do seu chefe sr. António dos Santos Franco e do seu pessoal que tem sido incansável para que dos trabalhos resulte uma interessante e curiosa demonstração de gôsto.

Também os empregados e chefe da estação do Sabugo (oeste) se tem interessado pelo ajardinamento da estação que serve uma das mais frequentadoras e amistosas estânceas de repouso.

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

OLÁ, ALEMANHA AMIGA

A propósito do artigo publicado no n.º 1038 desta Gazeta, da autoria do Sr. Dr. Augusto de Esaguy, na qual se atacava o espírito da Nova Alemanha incarnado na pessoa de Hitler, principalmente no que respeita ás suas deliberações àcêrca dos Judeus, tivemos ensejo de ter uma rápida palestra com Mario Sáa, cujas opiniões aqui exaramos:

«O Sr. Augusto de Esaguy, diz Mario Sáa, é judeu e por conseguinte suspeito nos seus comentários, como suspeitas devem ser nesta hora todas as informações da imprensa, de ataque a Hitler sôbre as deliberações que êste tomou de resolver por certa forma o problema Semita na Alemanha. De facto, só um alemão pode compreender verdadeiramente êste problema que se tornava imperioso resolver, porquanto os judeus vivem alí com características absolutamente difinidas e de povo áparte, desde a sua indumentária à composição dos seus jornaes em hebráico; e apenas invocando a sua qualidade de cidadãos alemães para a conquista dos postos do Estado.

As medidas do govêrno alemão agradaram a vários povos, principalmente a ingleses e norte americanos. Pois é presisamente aí que as manobras hebráicas fazem constar que existe uma grande reacção contra o názismo anti semita. Convém, todavia, frizar que essas medidas não são em princípio anti-semitas mas pró-germânicas, que é uma cousa diversa. São medidas de defeza de Estado alemão e não de ataque a uma raça. Em boa doutrina o alemão não quere que o estrangeiro, qualquer que seja o seu nome e intregração no Estado, tenha nos postos do mesmo Estado e na freqüência das escolas uma percentagem superior à da população indígena, o que seria imoral. Esta restrição à freqüência nas escolas já fôra decretada pelos mesmos motivos em Portugal, em 1595. Pelos mesmos motivos, mas hoje com um aspecto de selecção scientifica aparecem reedictadas entre um povo de Doutores contra os preceitos teológicos dos séculos passados.

E Mario Sáa continua. E não se chama a êsse povo retrogrado e anti-democrático, e a Hittler símbolo das tiranias passadas: porquanto a personalidade de Hitler, encarnando violentamente toda a humanidade da Europa Central é a suprema prova de que os caminhos democráticos estão nessa parte da Europa absolutamente aplanados, a ponto de ser possivel a rápida ascenção de um pintor de taboletas, por um dos maiores sufrágios universaes de que ha memória.

Hitler já não achou as absurdas camadas Hierarquicas a vencer, e que encontraria aqui ha uns anos! E de tal modo representa êle o povo alemão que detestálo é detestar a humanidade da Europa Central.

E Mario Sáa conclui: Hitler é um expoente democrático. E, por mais padoxal que isto pareça, é a revolução comunista na Russia, à qual Hitler respondeu na Alemanha, um expoente da mística teológica da Idade Média, baseada no conceito cristão das igualdades. É portanto, o comunismo, da inspiração fradesca.

ADMINISTRADOR MODÊLO

ATRAVÉS dos tempos que vão correndo é dificil encontrar-se um funcionário tão zelozo como um que vamos citar.

Eu falo assim porque, há meses uma entidade participou um facto importante para certo administrador de concelho e são passados 6 meses sem que fôsse tomada qualquer solução, até hoje.

Também ao mesmo administrador foi apresentada uma participação contra um desordeiro e também são já passados 8 meses, nada sesabendo além de que o mesmo desordeiro ainda não foi chamado à responsabilidade pelo delito que praticou.

Ora o funcionário que consideramos modêlo — e que o é de facto — é o sr. Manuel da Silva Carolino, administrador do Conselho de Alcobaça.

Explicamos o motivo:

Um grupo de jornalistas foi assistir à Semana Portuguesa de Vigo, partindo de Lisboa em automóvel.

Ao passar no logar denominado Colmeira de Baixo, perto de Aljubarrota, o vento fez desaparecer um objecto que por mais que procurassemos não foi possível encontra-lo.

No regresso passamos no referido local e procuramos informações que não deram o mais leve resultado.

Ao chegar a Lisboa escrevemos ao sr. administrador do Conselho de Alcobaça contando o sucedido.

Quarenta e oito horas depois tinhamos um amável telegrama daquela digna autoridade comunicando que o objecto fôra apreendido.

Dias depois foi recebido o referido objecto acompanhado de um delicado ofício assinado pelo sr. Manuel da Silva Carolino, pessoa que não temos o prazer de conhecer, mas que pelo motivo acima exposto, demonstra ser uma delicadissima pessoa e um zelozo funcionário cumpridor dos seus deveres a quem endereçamos os nossos agradecimentos.

EXAGERO DE VOLUME?

COMO sendo telegrama de Berlim de 18 do mês findo publicou um importante diário de Lisboa o seguinte:

Acusada de furto, foi, hoje, presa Fiebra Nieueleib, de 51 anos, considerada a mulher mais pesada da Europa. Quando, na Polícia, lhe foi tirada a ficha antropometrica, verificou-se que pesava 160 quilos. Quizeram introduzi-la no calabouço, mas não pôde alí entrar, por a porta ser demasiado estreita para lhe dar passagem. Como todas as portas eram iguais, resolveu-se deixá-la prêsa nos corredores. Como isso causava embaraços, as autoridades resolveram restituí la à liberdade.

Não me convenço que na Alemanha não haja uma prisão por cuja porta não pudesse entrar a prêsa apezar do grande «bôjo». E certamente o seu delíto não era grande porque se o fôsse não era posta em liberdade por não *caber pela porta da prisão.*

DESCABIDO

CERTA empresa de produtos quimicos anunciava há dias os seus produtos de perfumaria, numa página de um diário de Lisboa e ao centro da mesma página vinha a gravura do Sr. Dr. Julio Dantas, presidente da Academia de Ciências de Lisboa, que se fazia acompanhar de uma legenda muito honrosa para S. Ex.ª e a seguir algumas palavras que o ilustre académico escreveu sôbre o pó de arroz X e os perfumes XX.

Francamente não está certo que o Sr. Dr. Julio Dantas tenha ído ocupar numa página de publicidade de produtos usados pelas senhoras, o logar das mesmas que aparecem sorridentes dizendo duas larachas por receberem uns frascos de essências e umas caixas de pó de arroz, gratuitamente.

A publicidade por êste processo torna-se ridícula para as pessoas que vêem um palmo deante do nariz.

Com franqueza o Sr. Dr. Julio Dantas não devia ter ficado satisfeito com aquela propaganda que longe de o acreditar, o desacredita completamente; a não ser que eu esteja enganado e se assim é:

Peço desculpa.

JORNALISTA COM SORTE

DISSERAM os jornais de Paris que o jornalista francês Leon Bailby, que nos jornais trabalhou algumas dezenas de anos, abandonou recentemente a imprensa e foi residir para um maravilhoso palacete que comprou nos arredores de Paris, com o produto do seu trabalho.

Poucos serão os jornalistas que hoje, com o trabalho de escrever artigos para jornais, podem juntar uns cóbres para desafogadamente poderem passar o resto dos seus dias.

Em geral, acontece que o jornalista dá todo o seu saber e esfôrço ao jornal em que trabalha e depois quando já para nada serve, isto é, quando a barba começa a enrijar, é posto à margem da Empresa por isto ou aquilo.

Isto acontece na França, na Alemanha e em Portugal; mas não acontece em Barcelona onde pelo menos o jornalista tem a sua moradia própria e o pão suficiente para amparar os seus dias.

Isto foi obra de «Primo de Rivera» para os jornalistas espanhois.

CONSPIRAÇÕES DE NEGÓCIO

TENHO armazenados bastantes documentos e «recortes» para a história das revoluções. Delas muitos negociantes se aproveitam para poderem ganhar quantias fabulosas e outros há que com pouco se contentam.

Há dias encontrei um desses muitos conhecidos que temos por essas ruas e, conversando um pouco com ele, logo apareceu saltitando de contentamento um dos muitos boateiros que a troco de um café nos impingem cinco ou seis escovas em menos de dez minutos.

Veio a maldita apresentação. - O sr. fulano e o sr. cicrano...

Entramos num café e bebemos um dito cada, e conversando meteu-se bucha de meia noite até acabar na politica ordinária e de rancores.

Como sabem, diz o saltitante, a minha politica tem sido sempre honesta; quando estão os democráticos, sou democrático; quando estão os sidonistas, sou sidonista; quando estão os monárquicos, não sou outra coisa senão monárquico e agora, sim agora, meu caro amigo, estou com a ditadura.

São eles os homens que meteram isto na ordem e agora não os posso abandonar. Se amanhã vierem os socialistas ou anarquistas eu não tenho tambem duvida alguma em os acompanhar e assim sucessivamente. A seguir contou-nos como conspira e a maneira de arranjar dinheiro, que, para si, nesses casos é obra fácil.

No tempo da carbonaria, diz o outro, tinhamos tudo num verdadeiro primôr. Os grupos estavam organisados e prontos a manobrar á voz do seu chefe. O meu grupo compunha se de fulano, cicrano, beltrano (citando nomes) e quando era necessário estar a postos lá ia eu ao comandante em chefe requesitar tantas pistolas quantas necessitava. Logo de seguida distribuia algumas e as restantes distribuia-as na rua do Amparo ao meu velho amigo X que me pagava por cada uma a bagatela de 14$00 — isto naquele tempo.

Certo dia foi avisado que mais uma vez a Republica estava em perigo e de novo reuni o meu grupo para tambem de novo estar a postos. Requesitou mais pistolas e mais pistolas vendeu e assim continuou com este negócio que não representa uma milessima parte dos negócios rendosos que se arranjam nas conspiratas.

BOM EXEMPLO

NA Ilha do Faial (Açores) o mar arrojou à costa do Pasteleiro, na Horta, próximo ao pátio da Nazaré, parte de um cadáver que, depois do respectivo exame a que assistiram vários clínicos, foi mandado remover para o cemitério do Carmo.

Causou grande estranheza e profunda emoção no povo d'aquela Ilha o facto do cadáver haver sido transportado para o Cemitério do Carmo dentro d'uma saca, às costas de um descarregador.

Embora o cadáver estivesse de provido da cabeça, não sendo possivel por isso averiguar a sua identidade, tinha sido humano fazer-lhe um funeral modesto, que não deixasse ao menos vexados o povo daquela encantadora Ilha que presam sempre e muito o seu torrão e primam pela humanidade.

TOIROS DE MORTE

AGITA-SE de novo a velha questão dos toiros de morte em Portugal.

A Sociedade Protectora dos Animais de Lisboa, juntamente com o grupo do Sector I estão fazendo a propaganda para as duas corridas que têm logar no Campo Pequeno ao mesmo tempo que os furiosos enchem listas com nomes dos pró e contra os toiros de morte.

A meu ver não se realizam essas toiradas em Portugal, salvo se até sábado o decreto n.º 15355, que proíbiu as corridas com toiros de morte em todo o país fôr revogado.

Parece que os sócios da Sociedade Protectora dos Animais em sinal de protesto contra os toiros de morte e a morte de todos os animaisinhos vai deixar de comer carne e peixe passando a comer hortaliças várias, cabeças de nabo e frutas de todas as qualidades.

Os que preferem os toiros de morte em sinal de protesto combinaram com os mesmos animais para que êstes vão ao Campo Pequeno e Algés todos os domingos afim de lhe espetarem 5 e 6 pares de bandarilhas no cachaço para depois os arrancarem esfregando-lhes aquela carne viva com vinagre e sal.

Para isto é melhor acabar com as toiradas em Portugal.

ESCOLAS! E ESCOLAS!

HÁ dias um cavalheiro dirigiu-se a uma agencia de creadas e pediu se lhe arranjavam uma cozinheira bem apresentável para ir trabalhar para uma escola em Queluz e exigiu que a rapariga fôsse séria e honesta para bem se desempenhar do seu papel.

O director da Agencia conseguiu arranjar uma rapariga que havia saído de certa casa de beneficência e lá foi ocupar o bom lugar de cozinheira.

Passados dias a boa da rapariga, que havia caído numa escola de tiro ao alvo, em Queluz, queixava-se aos fregueses que havia sido levada para ali ao engano, que passava fome e que não lhe pagavam ordenado empurrando-a para o balcão para servir de «mimo» aos fregueses «que vão dar um tirinho».

Há dias até um dental que compraram à pobre rapariga e que custou 9 escudos foi pago com as gorgetas dos fregueses.

Chamam-se as autoridades, para êste valioso caso egual a muitos que abundam diáriamente na capital.

SEMANA DA TUBERCULOSE

VAMOS entrar na semana da tuberculose.

As senhoras que todos os anos têm sido incansáveis na recolha de donativos ficaram supreendidas com a nova maneira de os colher.

Arranjaram umas caixas com um orifício por onde entra o dinheiro e por mais que se queiram fazer trocos não há probabilidade.

Têm as damas que andar pelas tabernas trocando o dinheiro, simplesmente porque apareceu uma ideia de desconfiança nascida de qualquer idiota.

Isto remediava-se se para atenuar a tuberculose se tratasse da situação económica do país.

A DEFESA DO PAÍS

E A RÊDE FERROVIARIA DA BACIA DO MONDEGO

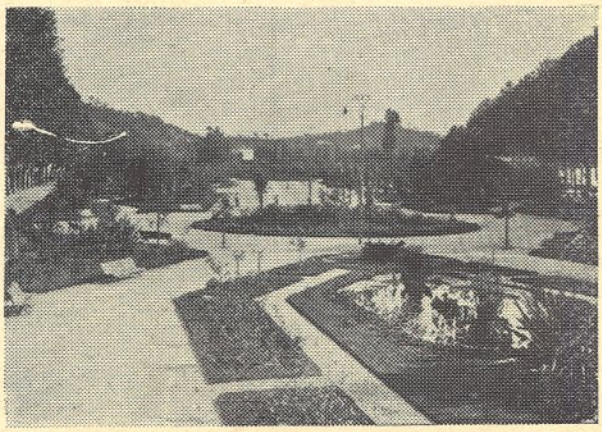
Por ABEL URBANO, Engenheiro Militar (E. E.)

IV

No vasto campo das realisações da obra financeira, económica e política da Dictadura, creada e mantida pelo Exercito, destácam-se, por a sua importancia, o ressurgimento do credito de Portugal perante o estrangeiro, o saneamento das finanças do Estado, a restáuração e desenvolvimento da rêde de estradas ordinarias, o melhoramento e ampliação dos portos e o renascimento da Marinha de Guerra com a acquisição de material naval. Mas, para que a distribuição das disponibilidades do Tezouro seja equitativa, de harmonia com as necessidades e reclamações mais instantes do Pais, de tal maneira que a rêde de vias de comunicação e os portos de mar sejam factores eficazes de fomento nacional e regional, e que a Defêsa Nacional seja convenientemente apetrechada, não é suficiente a grande obra já realisada e em via de realisação.

É necessario conjugar n'um conjuncto harmonico, em justo equilibrio dos seus respectivos serviços e funções de fomento, o desenvolvimento das estradas ordinarias com o dos caminhos de ferro, urdindo as grandes malhas da rêde com linhas complementares, ligando os portos de mar com os centros de produção e consumo, e construindo, sem demóra, os caminhos de ferro que pela sua função estratégica são indispensáveis na defêsa do território nacional.

Este importantissimo problema da rêde ferroviária complementar, complicado pela divergência de opiniões e de alvitres, pela oposição de interesses, nem sempre atendiveis, e por dificuldades financeiras, foi estudado proficientemente por a comissão de revisão nomeada por o decreto n.º 13.829 de 17 de Junho de 1927, foi alvo de longo inquérito administrativo, e foi submetido ao estudo da Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministério da Guerra e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, do Ministerio do Comércio e Comunicações. Baseado n'estes trabalhos e estudos, efectuados por comissões técnicas da mais alta competência, foi organisado o plano aprovado por o Decreto n.º 18.190 de 28 de Março de 1930.



COIMBRA – Parque da Cidade

No relatorio que precede este Decreto afirma o Governo a capital importancia do problema ferroviário e a urgência da sua resolução, insistindo, principalmente, na sua integração no plano geral de fomento, e abstendo-se por motivos obvios, de acentuar, claramente a importancia militar de algumas linhas, mas reconhecendo-a, indirectamente, por as suas referências ás discordancias, entre a comissão militar e a comissão civil, respeitantes a directrizes e a bitolas de via.

Que o momentoso problema mereceu a atenção do Govêrno deduz-se dos seguintes periodos, do relatorio citado, os quais tem toda a oportunidade:

«A não sêr a aprovação de ligações internacionais e uma ou outra discordância àcêrca de bitolas de vias e sobre alguns traçados de linhas, ajustaram-se os pareceres definitivos da Comissão e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, militar e civil.

. . . . . .

«Segundo a Comissão do exército, deveriam sêr de via larga, entre outras, as linhas de Tomar a Miranda de Côrvo, de Coimbra por Louzã e Arganil a Santa Comba Dão, a de Vizeu por Man-

COIMBRA – Biblioteca da Universidade

«gualde, Gouveia e Seia a Espariz, bem como a da «Régoa a Viseu, cujo traçado deveria, em seu parecer, ir de Lamego a Viseu, sem passar por Castro «Daire. O Conselho Superior de Caminhos de «Ferro, além de se pronunciar pelas directrizes propostas no projecto da comissão revisôra, opta pela «via estreita em todas aquelas linhas.

«Estas divergências assumem particular importância nas linhas indicadas para a primeira fase, «porque carecem de sêr imediatamente resolvidas...

. . . . . .

«Embora reconhecendo a conveniência do imediato prosseguimento da linha de Coimbra á Lousã, «por Arganil, Espariz, Gouveia e respectiva ligação «com Viseu, que virá a ligar o porto da Figueira da «Foz com a respectiva zona de influência, o Govêrno, confirmando a sua classificação no plano «ferroviário, aguarda, contudo, para decidir àcêrca «da respectiva bitola (que o Conselho Superior de «Caminhos de Ferro deseja estreita, enquanto a «Comissão militar o pretende normal) o resultado «de estudos que importa realisar urgentemente.

. . . . . .

«A exemplo da política seguida com os portos, «interessa ao Govêrno a execução de um programa «ferroviário susceptivel de ser integrado na primeira «fase do seu plano de fomento, e que, para isso, «deverá realizar-se simultâneamente com as obras «dos portos, das estradas, dos grandes aproveitamentos hidro-eléctricos e de desenvolvimento da «rêde nacional eléctrica, para que à intensificação «da produção agricola, industrial e mineira corresponda um rêde completa de transportes, capaz de «garantir o abastecimento de matérias primas e o «escoamento dos productos da terra e das oficinas.

«Se do automobilismo muito ha a esperar, nem «por isso seria admissivel que Portugal se limitasse «á sua actual rêde ferroviária, manifèstamente incompleta e insuficiente...

. . . . . .

«Reconhece, contudo (o Govêrno) não bastarem os «772 quilometros que, para a primeira fase, propusera «a comissão revisôra, e por isso junta lhes alguns indicados pela Comissão militar e Conselho Superior de «Caminhos de Ferro e ainda os que julga serem também exigidos para garantia do plano do fomento económico do Govêrno.

«E não se diga que a inclusão de determinados «troços ferro-viários na primeira fase traduz indiferença «pelas restantes. . . . . .

. . . . . .

«...e, ao traçar a primeira fase de caminhos de ferro «já pensou na execução das restantes, a qual será condicionada por indicadores de ordem financeira, económica e técnica.

«Perante a impossibilidade de financiar na primeira «fase e construção final de algumas linhas importantes, «mas consideravelmente extensas, procurou o Govêrno «inicia-las, desde já, para, em seguida, com método e regularidade, lhes acrescentar novos troços.

. . . . . .

«O porto da Figueira, além d'outros, será convenientemente ligado com o respectivo *hinterland* pela linha de «Arganil a qual, depois de atingir, na primeira fase, aquela «localidade, avançará até á Serra da Estrêla e região de «Viseu.»

. . . . . .

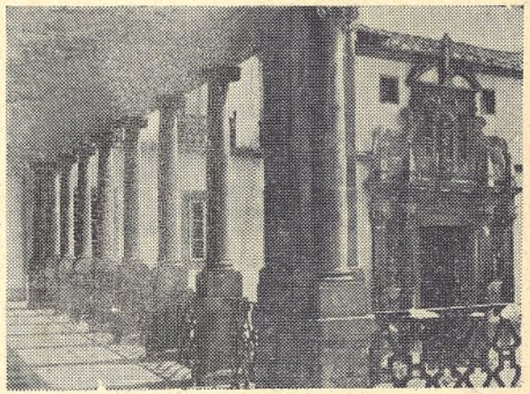
Decorreram três anos depois da publicação no *Diário do Govêrno* do Relatório d'onde constavam tão categóricas afirmações relativas á urgência da construção das linhas férreas incluidas na relação das que pertenciam á primeira fase, sem que áquelas correspondam palpaveis realisações.

Em face das ideias manifestadas, insofismavelmente, nos periodos do Relatorio transcritos, somos levados a crêr que razões, certamente muito ponderosas, as quais não pretendo prescrutar nem discutir, tem determinado o extranhavel adiamento da execução progressiva do programa ferro-viário decretado, adiamento que contrasta, singularmente, com a actividade fecunda aplicada á realisação de outras obras integradas no mesmo plano geral de fomento.

Quaisquer que sejam os motivos determinantes de tal adiamento, incluindo mesmo os de ordem financeira, não podem nem devem prevalecer sobre as exigências supremas da defêsa militar do País. A construção dos caminhos de ferro cuja importância estratégica é indicada ou confirmada pelas Comissões Militares tem deser feita com a urgência de um apetrechamento que não póde ser improvisado.

A rêde ferro-viária complementar da bacia hidrografica do Mondego, cuja importância militar tratámos demonstrar nos artigos anteriores d'esta série e para a qual a Comissão Militar de Caminhos de Ferro propõe a bitola de via larga como indispensável ao desempenho da função que lhe será reservada na Guerra, está limitada ao antigo ramal da Lousã

FIGUEIRA DA FOZ – Vista da cidade baixa e do rio



COIMBRA – Porta Ferrea e Via Latina

construido ha 30 anos, e ao seu prolongamento, de poucos quilómetros, até Serpins, ainda longe de Arganil, á espera d'uma decisão definitiva sobre a bitola de via a adótar!...

Não crêmos que sejam as dificuldades financeiras que se oponham á realisação d'uma obra que será um elemento precioso da nossa defêsa militar. A Nação que não regateou o sangue dos seus soldados na Grande Guerra, para honrar no estrangeiro os compromissos d'uma secular Aliança e para manter o seu bom nome no concêrto dos povos civilisados, não pode regatear alguns milhares de contos para garantir a integridade do seu território em futuros conflictos.

O panorama político da Europa acha-se tão obscurecido por nuvens ameaçadôras que não deve ser arredada a temerosa hipotese de uma nova guerra, na qual Portugal poderá ser envolvido. N'esta guerra, poderá o nosso território ser invadido ou servir de base a uma campanha ofensiva.

Certamente n'essa crise não nos faltará a aliança da Inglaterra, mas para que essa aliança seja confórme ao nosso brio de nação independente, é preciso que o nosso concurso seja valioso; não deve repetir-se a nossa deprimente situação de 1810, perante a nossa secular aliada; precisamos de estar bem armados e bem organisados.

Ao desencadear-se a tempestade que póde fazer perigar a integridade da Patria deveremos estar providos de todos os meios e instrumentos da segurança do territorio nacional, e entre êstes não são os menos valiosos os caminhos de ferro estratégicos. É, pois, um alto dever patriótico pugnar pela construção urgente d'aquêles que são apontados como indispensáveis á defêsa militar de Portugal.

ERRATA

No artigo III d'esta série publicado no numero 1087 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, veiu inserto um êrro tipografico que convem emendar: na 1.ª linha da 2.ª coluna da página 200, onde se lê *esfôrço* deve lêr-se *estôrvo*.

OS JUDEUS E O NACIONALISMO

Por AUGUSTO DA COSTA

PELA leitura dos jornais de grande informação, ou simplesmente de informação, ficamos sabendo todos os dias que a perseguição aos judeus, na Alemanha, tem dado origem a uma reacção formidável. É possível. Mas o que os jornais não nos dizem é até que ponto as informações que publicam sôbre os judeus provêm de agências dominadas por influências judias; e tampouco se sabe, publicando sem reserva todas as informações fornecidas por agências até certo ponto suspeitas de parcialismo, onde termina a verdade para principiar a ficção, por outras palavras, onde é que a verdade histórica passa a ser sacrificadaaos interesses inimigos de Hitler e da Alemanha *nazi*. É tudo verdade quanto dizem os telegramas das agências? Um telegrama particular para o *Diário de Notícias*, publicado recentemente à cabeça das *Últimas*, demonstrou já que assim não é; e tudo nos leva a supôr que, feitas bem as contas, apurados os factos, o fumo feito estará longe de corresponder à pólvora gasta . . .

Curioso é porém notar que as pessoas que em Portugal — e por nós podemos avaliar o que se passará lá fora — aparecem publicamente a verter lágrimas sôbre a sorte dos judeus perseguidos pelo *nazismo*, são pessoas conhecidas pelas uas sdoutrinas internacionalistas, e todas elas eram já contra o govêrno *nazi* na Alemanha antes mesmo que os judeus começassem a ser perseguidos. Por consequência, se não é para admirar o aproveitamento do pretexto judaico, por parte dos adversários de Hitler, para um ataque mais vivo à Alemanha *nazi*, é, pelo contrário, bastante extraordinário que as pessoas que tão copiosamente defendem os judeus sejam as mesmas que tão violentamente atacam a sociedade burguesa e capitalista, — da qual os judeus são justamente os mais «ilustres ornamentos», e os principais beneficiários! Á primeira vista, o facto tem algo de misterioso; mas o mistério começa a desvendar-se logo que nos lembremos de que o jornal socialista francês *L'Humanité* foi fundado, não com dinheiro das massas proletárias, mas com dinheiro de doze banqueiros, todos êles, para cúmulo, judeus, à frente dos quais se encontrava Luís Dreyfus!

Porque são os judeus atacados na Alemanha? Não é certamente por uma questão de princípios religiosos. Não é o proselitismo religioso dos judeus a causa dassuas desgraças actuais. Não são os católicos, como católicos, nem os protestantes, como protestantes, que atacam os judeus pela sua fidelidade às doutrinas de Moisés.

A origem dos males actuais dos judeus está simplesmente na preponderância política e económica deque êles dispunham na Alemanha, preponderância que excedia em muito a proporção numérica da população judia em face do resto da população da Alemanha. Jà no seu livro *Les Juifs et la Vie Economique*, Werner Sombart, depois de apresentar dois quadros mostrando a participação dos judeus na vida industrial alemã, acrescentava:

Considerada sob o ponto de vista puramente numérico, a parte dos judeus em todas estas empresas industriais é ou não é grande? Na minha opinião, é enorme, mesmo sob o ponto de vista quantitativo, mesmo tendo em conta apenas estes números, que, como já vimos, traduzem apenas mínimos. É preciso não esquecer, com efeito, que êstegrupo da população, que fornece mais dum sétimo de directores de empresa e quási um quarto dos membros de conselhos de administração, não constitue mais do que uma centésima parte da população total do Império alemão.

Caso idêntico se dava já em 1922/23 na Polónia, se não quanto ao domínio económico e financeiro, pelo menos no domínio universitário, onde o predomínio dos judeus é tanto ou mais perigoso do que na economia e nas finanças. Naquela data, os 4 milhões de judeus existentes na Polónia constituiam 13 % da população total; pois bem, na mesma data, a proporção dos judeus nas três universidades polacas de Cracovia, Lvow e Varsóvia,

era simplesmente de 29 %. Na Romania, a proporção máxima de estudantes judeus na Universidade de Jassy, tendo em conta o total da população judia, deveria ser na mesma época 20 %; pois bem, em vez de 20 %, temos na Faculdade de Medicina 80 % de estudantes judeus, na Faculdade de Farmácia, 83 %, na secção electrotécnica, 80 %, na Faculdade de Ciências, 40 %, na Faculdade de Direito, 40 %, e na Faculdade de Letras 30 %, —isto ao mesmo tempo que, em virtude das circunstâncias económicas de momento, o resto da população da Romania lutava com extremas dificuldades para mandar educar os seus filhos.

O problema é sensivelmente o mesmo em toda a parte. Se os judeus são hoje perseguidos na Alema nha, como o têm sido aliás em quási toda a parte no decurso dos tempos, é porque os povos encontram na sua presença mais inconvenientes do que vantagens. Explora-se a ingenuidade e a ignorância do público, afirmando que os judeus são grandes factores de prosperidade económica, ilustrando-se a afirmação com o facto de prosperarem todas as cidades para onde êles correm e de decaírem as cidades donde êles fogem. Não é completamente verdade: o afluxo e o refluxo dos judeus não são a causa única da prosperidade e da decadência dessas cidades ou dêsses países; os judeus como não têm pátria, correm para onde correm os ventos da prosperidade, não são êles quem cria essa prosperidade; os judeus não fazem mais do que aproveitar a seu favor os índices da prosperidade geral ou local. E é êste *nomadismo*, justamente, o que constitue o principal defeito apontado nos judeus: a sua fortuna, «anónima e vagabunda» por natureza, não se fixa em parte alguma, não se integra numa nação determinada para se converter num elemento firme, estável, da sua prosperidade.

Poderíamos continuar neste tom por algumas páginas adiante. Preferimos, porém, citar aqui algumas opiniões que sôbre os seus irmãos de raça firmou o judeu Bernard Lazare no seu livro *L'Antisémitisme, son histoire, ses causes*:

«Porque motivo, em todas estas regiões, em todas estas cidades, os judeus foram odiados? *Porque êlesnunca entram nelas como cidadãos, mas como privilegiados*». (Págs. 25).

«Em todaa parte êles queriam permanecer judeus, e em toda a parte obtinham privilégios permitindo-lhes fundar um Estado dentro do Estado. Favorecidos por estes privilégios... encontravam-se rapidamente numa situação melhor do que a dos próprios cidadãos das cidades onde êles viviam: *tinham assim maiores facili- dades para traficarem e para se enriquecerem*... (Págs. 7).

E mais esta definição, que vale por todas as outras:

«Povo enérgico, vivo, dum orgulho infinito, *considerando-se como superior às outras nações*, o povo judeu quiz ser uma Potência. Tinha instinctivamente o gôstodo domínio... Para exercer esta espêcie de autoridade os judeus não tiveram que escolher os meios. **O ouro deu-lhes um poder que todas as leis políticas e religiosas lhes recusavam. Detentores do ouro, os judeus tornavam-se os senhores dos seus senhores, e dominavam**... (Págs. 112).

O que fica dito não tem a preocupação de exgotaro assunto, nem de justificar tudo quanto contra os judeus se tem feito atravez dos tempo. É apenas umas simplescontribuição pessoal para esclarecer um problema em si bastante complexo, e cuja complexidade serve aos ilusionistas da política para livremente deitarem poeira nos olhos do público. Antes, porém, de encerrar-mos esta curta nota, sempre queremos dizer que o judeu é por natureza cumplice e beneficiario de toda e qualquer obra de destruição social. Tão anarquista é o judeu miseravel como o judeu milionário. Na definição do proprio Bernard Lazare, o judeu é conservador sim, *mas conservador de si mesmo:* o resto não lhe interessa; é-lhe indiferente que os povos morram de fome, contanto que na mizeria geral eles possam enriquecer. Eis porque os judeus dão um tão grande contigente de socialistas — mesmo judeus banqueiros — e eis porque os socialistas, comunistas, etc., trabalham, ainda que o não saibam, para servir os judeus.

Uma nota curiosa, agora, para fechar. As pessoas que hoje defendem os judeus contra a Alemanha são as mesmas que acusam a Idade-Media de obscurantismo, porque a

A «GAZETA» EM ESPANHA

ASSEMBLEIA DE TRANSPORTES POR VIA-FERREA

REUNIRAM-SE, em Madrid, em assembleia geral os delegados das diversas companhias ferroviárias para tratar de assuntos da actualidade, principalmente para solucionar na medida do possível algumas das grandes dificuldades que a nova legislação social lança no campo das organizações ferroviárias.

Como conclusão dos trabalhos, foram aprovadas por unânimidade as seguintes propostas:

1.º Ficam vigorando os Estatutos ferroviários com data de 4 de Julho de 1924. A aprovação dêste vóto importa a não alteração do regime vigente por parte do govêrno. 2.º Torna-se, necessário, nas circunstâncias actuais, o máximo respeito pelos contractos não se admitindo a possibilidade de uma revisão sem o consentimento mútuo. 3.º Frisa-se com notável vivacidade que o Estado tem infringido insistentemente as relações contractuais existentes entre êle e as Companhias nomeadamente em matéria de Concessões, lamentando-se o facto de que em 1932, o Govêrno, num momento de grande intensidade política, interveio violentamente nos assuntos ferroviários, sem consulta prévia das direcções Superiores. 4.º Atribue-se a esta carência de segurança jurídica uma boa parte da desvalorização dos capitais das Companhias.

ASSEMBLEIA GERAL DAS COMPANHIAS FERROVIÁRIAS ESPANHOLAS

Esperam as Companhias que cessando o monopólio, se proceda imediatamente a uma industrialização das mesmas. A intervenção do Estado atraindo a si a gerência das Companhias particulares, sem garantia alguma para os seus valores, tem sido, segundo a opinião dos delegados, extremamente preniciosa. Apontam os delgados à Assembleia Geral o único caminho por onde deve enveredar o Estado.—A aplicação da clausula de resgate antecipado. Em sessão final, roga-se ao Estado o fundamento jurídico da sua interferência nas organizações dos Caminhos de Ferro—a aplicação de capitais.

Também foi abordado o problema da coordenação dos transportes ferroviários com as empresas de automóveis.

As sessões realizaram-se nos dias 24, 25 e 27 de Março último.

REGIME FINANCEIRO

Nos meios financeiros, nas altas esferas ferroviárias, comenta-se com amargura, a situação deplorável em que se encontram os negócios que interessam as empresas de Caminhos de Ferro, em regime de *déficit* com tedências para a baixa dos valores e das receitas.

Talvez, dizem, diminuidas pelo mutismo enexplicável do actual Ministro das Obras Públicas ante uma situação aflitiva.

Diáriamente, os especuladores vão estendendo as suas vistas sempre penetrantes atravez dêste estado caótico de que o Govêrno é responsável ou por não intervir eficientemente em matéria de coordenação de transportes ou ainda por não proceder à revisão das tarifas ou por tudo isso e mais o não cumprimento dos estatutos actualmente em vigor por cujas clausulas o Govêrno é obrigado a intervir como colaborador financeiro ao lado das Companhias.

—Em conselho de de ministros celebrado em 31 de Março concordou-se na distribuíção de um crédito de 60 milhões de pesetas para obras de construção de caminhos de ferro. Proceder-se-à à distribuíção dêsse crédito pela forma seguinte:

—Para obras realizadas ou em vias de realização 27 milhres e meio.

—Para trabalhos de infrastructura de todos os caminhos de ferro em construção, gastos de fiscalização e vigilância—17,5 milhares.

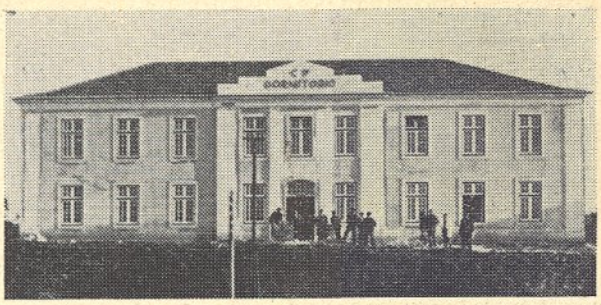
—Para obras de suprastructura nas linhas ferreas —15 milhões.

A aquisição de material para a linha Madrid-Burgos está avaliada em 3.295.000 ps., Zamora-Corunha, 740.000 para o primeiro traçado, para o 2.º 3.700.000 e para a secção terceira 850.000, para a 4.ª 960.000. Para a linha Puertolhano-Córdoba, 1.100.000 ps. Cuenca-Utill, 5.470.000 ps., Ternel-Alcanêz, 4.930.000.

---

sciencia e a cultura dêsse tempo se confinavam nos Mosteiros; são as mesmas que atacam os Jesuitas, acusando-os de embrutecerem o povo monopolisando eles a sciencia; são os mesmos que correm a foguetes, gritando que a Republica está em perigo, quando vêem qualquer cargo importante da Nação ocupado por um monarquico... O que para essas pessoas não tem importancia é que os judeus — raça sem patria — disponham, dentro de qualquer país, como estavam dispondona Alemanha, da hegemoniaeconómica, fínanceira, intelectual sôbre êsse mesmopaís!

O NOVO DORMITÓRIO DA C. P., EM ALFARELOS



Fachada do novo Dormitório em Alfarelos

PARA o pessoal de trens e revisão da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, foi fnaugurado no dia 13 do mês findo, na estação de Alfarelos, um novo dormitório que fica registado como um dos melhores que existem pertencentes àquela Empresa

Sob a direcção e fiscalização do arquitecto chefe da C. P., sr. Luís Alexandre da Cunha e coadjuvado pelos fiscais do serviço de construção, srs. Manuel Monteiro e António Ferreira, foi o excelente dormitório construído, apresentando-se como um ótimo estabelecimento onde não falta ar, luz, confôrto e uma higiéne, que satisfaz plenamente o pessoal.

O acto inaugural constou, apenas do auto de posse, conferido pelo arquitecto senhor Luís Alexandre da Cunha aos representantes dos serviços de Via e Obras e Exploração, a que assistiram os srs. Alfredo Costa, inspector do material; António da Encarnação e Silva, do Serviço de Movimento; José Maria de Sousa, delegado de trens; o sr. Alves Ribeiro, chefe de secção; António Vieira dos Reis, chefe de lanço; José Vilela e António Ferreira.

Viagens e transportes

C. P. Em virtude das obras de grande reparação que se torna indispensável fazer no tunel situado junto à estação do Sabugal (lado sul) ao km. 205,767 da linha da Beira Baixa, a C. P. suspendeu até aviso em contrário, a circulação de comboios pelo referido tunel.

Por êste motivo, do lado norte do local da interrupção, apenas haverá diáriamente dois comboios, os n.os 161 e 164, que circularão entre Sabugal e Guarda. Do lado sul, continuarão a circular, desde ou até o km 205,767 (que fica a cêrca de 800 metros da estação do Sabugal), os comboios de passageiros do actual horário em vigor, na linha da Beira Baixa, isto é, os comboios n.os 161, 162, 163 e 164.

Os comboios de mercadorias n.os 2141 e 2142, que também faziam serviço de passageiros em todo o percurso desde e até Guarda, deixam de circular no trajecto além de Covilhã.

Enquanto os trabalhos de reparação do túnel se não concluírem não se aceitam transportes que tenham de passar pelo local da interrupção, com excepção apenas dos de passageiros que queiram sujeitar-se a trasbôrdo no km. 205,767 ou na estação do Sabugal conforme o sentido da viágem, e a percorrer, a pé, por caminho fora da linha, a distância de cêrca de 800 metros que medeia entre aqueles dois pontos. As bagagens dêstes passageiros aceitam-se também pela mesma via, incumbindo-se a C. P. de fazer o respectivo transbôrdo.

Os demais transportes que normalmente se faziam pela via agora interrompida terão de passar a ser encaminhados pela via Abrantes-Entroncamento-Pampilhosa.

Para o tráfego de mercadorias que assim tiver de fazer-se por esta via mais longa, as duas Companhias interessadas (C. P. e Beira Alta) resolveram não exigir a aplicação das taxas por tarifa geral como é de uso, e permitir que a tais transportes se apliquem pelas distâncias realmente percorridas os preços das tarifas especiais de que as mercadorias desfrutam quando encaminhadas pela via normal.

Os multiplicadores a que são sujeitos os preços fixados em Tarifas, Avisos ao Público, etc., são desde 17 do mês passado os seguintes:

Nas linhas da antiga rêde, Bilhetes de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes — 11, 10,5 e 10 (11$00 — 10$50 — 10$00), e nas linhas do Sul e Sueste vigora o multiplicador 11 (sobretaxa de 11$00 para qualquer classe.

Sôbre a taxa das remessas incidem multiplicadores variáveis (entre 6 e 11) sendo mais beneficiados os géneros de primeira necessidade, como é natural.

Desde 20 do mês passado foi alterada a rubrica, constante da Classificação Geral, Azeitona a granel, pela seguinte: — 1.ª — I-27 — D-29 — V. C.-8-9 — V. C.-8-(—).

A' TABELA

MENOS... MENOS...

HÁ cêrca de um ano fizemos nestas colunas uma rápida análise às estatísticas que a Direcção Geral desta especialização dedica mensalmente às comunicações.

Verificámos que pelos números oficiais dados naturalmente pelas diferentes companhias, o número de passageiros em caminho de ferro baixava consideravelmente de ano para ano.

O ano de 1931 apresentara já relativamente ao ano de 1930, uma diminuïção que ia de 3,5 % na Sociedade Estoril a 12 % na Beira Alta e no Vale do Vouga, com valores intermédios nas restantes empresas ferroviárias.

Pois em 1932 a coisa não se passou melhor.

Dizíamos nós sempre optimistas que «possivelmente no verão devido ao agravamento do custo do franco, peseta, lira, etc., muitos que vão *lá fora*, talvez ficassem por cá e aumentassem assim os rendimentos das companhias nacionais...»

É de lastimar que os prognósticos tivessem saído errados... E, de facto, a *ida lá fora* diminuiu, a organização de combóios mistério e excursões acentuou-se, e vieram a Portugal muito maior número de turistas mesmo por via terrestre, graças à propaganda, ao câmbio e ao sossego paridisíaco do nosso cantinho como se diz em linguagem nacionalista.

Mas, os *menos*, os terríveis *menos* são desmoralisadores e desconcertantes inutiliza todos os optimismos e cálculos...

A C. P. que em 1931 tivera um total de número de bilhetes vendidos em todas as classes de 14.651.262, baixou para 14.442.791 em 1932 ou sejam menos uns 100 mil passageiros...

A Beira Alta apresenta a diferença para menos de 714.756 até 630.610 ou sejam cêrca de 70 mil bilhetes a menos...

O Vale do Vouga também baixou a venda de 770.029 para 699.679 o que corresponde aos mesmos 70 mil.

A Companhia Nacional apresenta a diferença que vai de 538.264 a 483.528, ou seja uns 50 mil.

E até a sociedade *Estoril* apresenta a redução de 5.020.543 para 4.783.309, nada menos de 200 e tantos mil bilhetes vendidos a menos.

Apenas, nesta estatística, aparece a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal com um acréscimo de vendas: de 1.883.142 bilhetes passa a 1.933·809. A que se deve esta anomalia na regra geral? Ao facto de ter entrado em exploração novas linhas?

É claro, que nós estamos a analizar números que reputamos absolutamente certos, dado o caracter oficial do *Boletim* que tem à cabeça o Dr. Armindo Monteiro. E as conclusões são desagradáveis para todos: viaja-se menos em caminhos de ferro. Cada dia menos. Se à C. P. a percentagem de diminuïção é pequena, às outras companhias tem importância e deve, cada vez mais, fazer pensar no caso.

Como? Atacando a concorrente? Hoje já não dão resultado essas ofensivas contra a ordem natural dos factos. Para nós, julgamos que o bom caminho está ainda na *Propaganda*, na inteligente actividade dos espíritos novos e modernos e na maior concessão de facilidades que se apresenta ao público, fugidío e arredado.

A propaganda é hoje a grande arma das indústrias e do comércio. Nos próprios serviços públicos ela têm a sua benéfica aplicação. Ainda ha dias lêmos um discurso dum grande financeiro inglez que dizia aos acionistas duma companhia de serviços públicos que dirige: «muitas organizações similares podem provar que os custos os mais exagerados duma propaganda inteligente são amplamente cobertos pela nova receita produzida pelo aumento de serviço resultante. A propaganda deve ser sempre considerada uma receita e não uma despeza...»

Atenuando os excessos que possa haver, encontra-se contudo nestas palavras um estimulo a todos que consideram a exploração dos caminhos de ferro, um negócio àparte, fóra das regras dos outros negócios. Embora considerando as suas características especialissimas, não deixa de estar submetido ás principais leis gerais económicas... E... «facilidades»... «atracções«... «persuação»... acção directa deram sempre resultado em todo o comércio ou indústria. Mas... deixemos de divagações e vejamos ainda o quadro complementar do *Boletim* no seu capitúlo VI das comunicações. Diz respeito ás *Mercadorias transportadas nas linhas ferreas do Continente* e por êle se verifica: que baixou o número de toneladas em grande velocidade na C. P., na Beira Alta, no Vale do Vouga, na Norte de Portugal, na Nacional e na Sociedade Estoril, ou seja em todas as Companhias; que baixaram as toneladas de mercadorias transportadas em pequena velocidade na Beira Alta, Norte de Portugal, Nacional e Estoril; que só registam aumentos na tonelagem em pequena velocidade a C. P. que passa de 3.036.396 para 3.228.294, e a Vale do Vouga de 95.400 para 114.210...

Como se vê também aqui não é lisongeiro o progresso nem o avanço dos tempos. Parece que o serviço de mercadorias por camionagem também vem afectando grandemente os caminhos de ferro.

Seria curioso observar, se as estatísticas no-lo dissessem, quais os aumentos ou decréscimos de tráfego de automóveis e camiões e camionetas. Mas se êsses números se ignoram, parece-nos contudo já ter visto

Caminhos de Ferro
Direcção Geral de

MELHORAMENTOS NAS LINHAS DO ESTADO

A Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, sob a presidencia do Engenheiro Sousa Rêgo, aprovou, entre outros, os seguintes melhoramentos a realizar nas linhas do Estado, por conta do Fundo Especial: sinalização do lado Norte da estação de Campanhã, canalização de água para as casas de habitação do pessoal da estação de Lagos, construção duma canalização de esgotos da placa instalada na linha n.º 2 da estação de Porto-Alfândega, substituíção das pontes metálicas de Arade e Quarteira, na linha do Sul e da Aveleira, na linha do Douro, construção de 6 retretes, fossa e canalização das casas ao quilóm. 154.340 da linha do Sul e ampliação do cais do apeadeiro de Mirão; calcetamento do caminho de acesso ao cais da estação de Juncal, na linha do Douro, obra de abastecimento de água potável às oficinas de Campanhã e renovação e balastragem do trôço de linha entre Ermezinde-Braga. Para êste último trabalho já foi adquirido pelo Fundo Especial o material de via necessário e autorizada a aquisição de brita. Aprovaram-se diversos trabalhos a realizar nas empreitadas em curso nas linhas do Vale do Lima e de Estremoz a Castelo de Vide.

Autorizou-se igualmente a construção de 2 muros de revestimento para refôrço do atêrro das linhas do Seixal, a substituíção do taboleiro metálico da passagem inferior do Martinho, na linha do Minho, e o calcetamento do cais da estação de Valongo.

Precedendo concurso público foi adjudicada a construção duma vedação de cantaria e grade na nova estação de Lisboa-T. P. à firma «A Construtora Moderna, Ltd.ª».

Foram também autorizados diversos trabalhos a realizar nas empreitadas em execução nos troços em construção de Fronteira a Cabeço de Vide, ramal de Sines, Régua a Lamego e cintura do Porto.

Adjudicou-se, precedendo concurso, o fornecimento de 28.305 tirefonds para cunha Barberot, destinados a renovações de via, à firma Carvalho & Filho, Sucessores.

— Reuniu-se, no dia 25 do mês findo, o Conselho Superior de Caminho de ferro, sob a presidência do sr. engenheiro Sousa Rego, emitindo parecer favorável à aprovação dos seguintes projectos: Propostos pela C. P. — Aviso ao público (4.º aditamento ao aviso ao público A. n.º 183), sobre transporte de adubos; aviso ao público sôbre o serviço combinado entre as estações das suas rêdes e as da Companhia do Norte de Portugal, dando assim cumprimento à sugestão formulada no n.º 3.º do parecer dêste Conselho, de 28 de Novembro último; aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias, suprimindo a aplicação da taxa de 2$50 por cada vagão requisitado, previsto no art. 9.º do Cap. IV da referida tarifa; aditamentos à classificação geral de p. v. (reimpressão de Maio de 1932) sôbre retorno de taras vazias; e reduzindo de 5 para 3 toneladas a carga de vagão completo ou pagando como tal sôbre transporte de mobília; aditamento à classificação geral p. v. de acôrdo com todas as empresas, estabelecendo a nova rúbrica «Azeitona a granel». Propostos pela C. Nacional — Tarifa especial interna n.º 12, de g. v. estabelecendo preços e condições para concessão de licenças de transito a pé nas suas linhas; tarifa especial interna n.º 10 de g. v., de bilhetes de «gare»; tarifa especial interna n.º 11 de g. v., para tranmissão de telegramas; 3.º aditamento à tarifa especial R de g. v., habilitando a estação de Carviçais a vender bilhetes daquela tarifa; 2.º aditamento à tarifa especial n.º 4 de g. v. (bilhetes de ida e volta a preços reduzidos para viagens em dias de mercados e feiras). Proposto pela Companhia do Vale de Vouga = 29.º aditamento à classificação geral de p. v., sobre transporte de sabão ordinário.

---

algures, que os números referentes a importação de carros tem baixado de há uns dois anos para cá.

É preciso não esquecer que a análise dos números e os malabarismos das estatísticas dão para todas as conclusões que se queiram tirar. No caso que estamos tratando nem mesmo há a certeza de que os números sejam os autenticos; e, isto serve de esperança e consolação aos que não creem na *crise* dos caminhos de ferro.

ARMANDO FERREIRA

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Séde — Calçada do Duque n.º 20 — Lisboa

Pagamento do Cupão das Obrigações de 7 3/4 por cento (Minho e Douro e Sul e Sueste), relativo ao 1.º semestre de 1933

São avisados os portadores do cupão n.º 8 das obrigações de 7 3/4 por cento (Minho e Douro e Sul e Sueste) que o seu pagamento, pela importância de Esc. 3$87,5 terá lugar a partir de 15 do corrente mês de Abril.

O pagamento efectua-se em Lisboa, na séde da Companhia, e no Porto, na Tesouraria da Companhia (Estação de S. Bento), todos os dias úteis, desde as onze às treze e das catorze e meia às quinze e meia horas.

Lisboa, 1 de Abril de 1933.

O Presidente do Conselho de Administração

Ray Ennes Ulrich

IMPRESSÕES

FLORBELA ESPANCA

Acabei neste instante de relêr as cartas de Flôrbela, escritas há uma duzia de anos, quando o sol, o pálido sol de uma ante-primavera incerta doirava as vidraças daquela janela na qual ambos nos debruçávamos sobre a vida: a janela da nossa mocidade.

Acabei neste momento de as relêr, fazendo passar pelos meus olhos, maguados pela luta, e pela braza do sonho, as suas frases amigas, tocadas de uma suvíssima ternura; emolduradas de outôno, de esbatidos de dolorosas incertezas, quiméricas visões de alem, frazes reveladoras e tristes, escritas em longos instantes de abatimento, criadoras e fecundas, das mais belas de toda a sua obra.

Pavorosa incerteza a que se colhe, e fica pegada a nós, atravez da leitura do seu *Livro de Máguas*, o primeiro, o que a revelou aos olhos tresloucadas do público.

Páro uns minutos, deixo que os meus olhos tombem ao acaso, em repouso, sobre as suas frases amigas, e fico-me a soërguer a figura esguia, bem raçada da poetisa alentejana que a vida de Lisboa tornou mais requintada, e possivèlmente mais triste e ascética.

Eramos ambos estudantes. Ela cursava direito e eu, mais positivo, as medicinas, e ambos frequentavamos o Campo Sant'Ana, jardim de goivos que abraça as duas Faculdades, e que religiôsamente guarda os dois pinheiros mais lindos, e esguios de Lisboa.

Em certas manhãs de primavera, floridas e mornas, faltavamos às aulas, e ficavamos a conversar nessa outra academia, a natureza, que tem por lente o azul do céu.

Flôrbela, irmã de um amigo querido, que bem cêdo a morte arrebatou, o Apeles Espanca, dizia-me versos, enchia de encantamento motivos futeis, e cuidava com ternura dos canteiros do jardim, que ela julgava seus, feitos para nós.

O Apeles, interrogado por mim certa tarde, ao subirmos o Chiado, disse-me que ela tinha regressado a Vila Viçosa. Nunca mais a vi, nunca mais a encontrei, e só passei a ter noticias dela, da sua existência, pelos livros que a sua bondade me enviava.

Um dia, manhã dentro, ao atravessar o Campo de Sant'Ana, numa daquelas jornadas a que sou obrigado pela vida, quando recordava mentalmente meus tempos de estudante, estimulado por um bando de capas negras que passeava ao longe, um amigo comum gritou-me a nova da morte de Flôrbela.

Era manhã de primavera, igual às outras, emoldurada por um identico azul de céu, batida por igual aragem, que lèvemente curvava as hastes das flôres.

Transfigurou-se naquele instante o jardim da minha infância. Tinha chovido na vespera. A inesperada notícia da morte da Flôrbela, a boa amiga, a poetisa do spleen, enchera-me instantaneamente, de um só golpe, de uma profunda tristeza. Cruzei o jardim ao acaso, e tive pela primeira vez a impressão que a terra das suas ruas, talhadas simètricamente, humedecida pela chuva, naquela manhã alta de primavera, era igual à dos cemitérios, à da morte...

Não sei porquê, porque estranha comparação, o orvalho das flôres tinha o perfume das lágrimas, parecia feito de lágrimas.

AUGUSTO d'ESAGUY

Os nossos mortos

GENERAL PEREIRA DIAS

Na casa de sua residência na Calçada do Marquês de Abrantes 42, 3.º, faleceu com a idade de 81 anos o general de Engenharia, reformado, sr. João José Pereira Dias, pai do nosso querido amigo capitão Ricardo Pereira Dias.

O extinto, que era um oficial dos mais distintos da arma a que pertencia, exerceu várias comissões importantes de serviço.

Foi director de Obras Públicas nos distritos de Coimbra e Bragança, dirigindo, também, durante muitos anos as obras do Porto de Leixões.

O seu entêrro foi uma sentida manifestação de pesar.

O cortejo fúnebre foi para o cemitério dos Prazeres sendo o corpo trasportado num carro que era ladeado por uma fôrça do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro

Atrás do feretro, seguia grande número de oficiais de todas as patentes e de diversas armas, principalmente de Engenharia e bastantes amigos.

Sôbre o caixão foram colocados alguns ramos de flores. Uma corôa oferecida pelo Consul Geral dos Estados Unidos e pessoal do consulado homenagem às qualidades de caracter de extinto — e um ramo oferecido pelo sr. dr. Constantino de Almeida Guerra e seus filhos, D. Oliva Guerra e dr. Carlos Guerra.

No cemitério, organizaram-se os seguintes turnos, tendo representado a *Gazêta* o nosso director Eng.º Fernando de Souza.

A' família enlutada a *Gazêta dos Caminhos de Ferro* apresenta condolências.

SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

Para o banquete que se realisa no dia 7 em Coimbra estão inscritos os srs.:

Manuel Florindo, António Nunes, José Beja, Armando Marques Costa, Adriano Lourenço da Costa, Diamantino Graça, Manuel Alvada, José Estudante, António Nogueira, José Alcobia da Silva, Manuel Martins, Raymundo Oliveira, José de Almeida Junior, António Cortez, António Braz, José Modesto Lafuente, Manuel Nunes Cabarrão, José dos Santos, Carmino de Azevedo, Fabricio de Almeida, José Jorge, Francisco Martins, José da Costa, José Maria Figueiredo, Fernando Bento Alvaro de Paiva, Francisco de Sousa Melo, José Gouveia, Manuel Moreira de Pinho, António Vicente.

Valeriano de Aguiar, Joaquim Simões Pratas, Amilcar Pires, António Carlos Soares, Artur Goes, António Reis Junior, Pedro António Ferreira, João Pereira Ganaipo, Joaquim Frade Real, Manuel Duarte Silva, Francisco Leitão, Alvaro B. Santos, Artur Rodrigues, Américo Barbosa, José dos Santos, José Pereira, José Girardi, Raul das Neves, Ayres António Coelho, Pedro Luiz Furet, António Ramos de Abreu, Silvano dos Santos, José Gomes Malho, Francisco dos Santos, Joaquim da Mota, Américo Maia, Lourenço Madeira, Carlos Costa, Francisco Barroso, João Figueiredo, José de Oliveira, João Ferreira, Manuel Lopes, João Bastos, José Agostinho, António Rodrigues Baltazar, António dos R. Abelho, António da Silva Alfaro Junior, Isidoro da Conceição Vitória, Artur Barreira, António Lopes, Manuel Marques, José Nunes, José Gaspar da Silva Junior.

António Batista Ferreira, Alvaro Inácio, João dos Santos Camarinhas, Jorge Barracho, João Horta, Francisco dos Santos Sebastião Bispo.

AINDA O CONGRESSO I. DOS C. DE F. NO CAIRO

COMANDO AUTOMÁTICO DAS MÁQUINAS

HÁ um problema para cuja solução se voltaram atentos os congressistas reunidos no Cairo, e que envolve uma questão de segurança nos caminhos de ferro. O comando automático instalado nas locomotoras das linhas de tráfico intenso virá a limitar ao mínimo os desastres. E se àlém desta aparelhagem se conservam os outros organismos de segurança, ter-se-á atingido nas circunstâncias actuais a protecção mais que suficiente e necessária.

Ora o comando automático pode realizar-se por dois processos:

a) Por simples repetição de sinais na máquina.

b) Por acção directa nos freios, forçando a parada ou reduzindo a velocidade. Estas disposições podem obter-se em conjunto.

É conveniente advertir que o comando automático é considerado, para efeitos de segurança, apenas um dispositivo auxiliar dos aparelhos de protecção existentes, destinado em suma, a garantir a obediência aos sinais, caso venha a desfalecer a vigilância do condutor. Qualquer que seja a aparelhagem e a sua eficiência, compreende-se que, sem uma atenta e assídua observação da parte dêste, tudo resultará em pura perda ou, quando muito, numa menor parcela de estragos e desastres. E nesta ipótese, melhor ainda que o comando intermitente, o comando automático pode satisfazer as exigências de segurança. A experiência tem revelado que nos caminhos de ferro metropolitanos, o sistema permanente mecânico constitue um meio seguro para a transmissão intermitente dos impulsos da via à locomotora.

Sucede por vezes que massas volumosas de neve ou outras acumulações sôbre a plataforma produzem efeitos perturbadores que podem ser remediados, colocando os elementos de transmissão a distância suficiente, fora das linhas. Além da transmissão puramente mecânica, existe a electro-mecânica, tornada eficiente por barras de contacto com excelentes resultados na Europa ocidental, onde as camadas de gêlo tendem no inverno a dificultar os serviços de segurança. Também o sistema electro-inductivo, para trens rápidos deu os melhores resultados pelo seu funcionamento, fora da influência do estado atmosférico. Êste sistema bem como o electro-mecânico dispensam sôbre a linha, aparelhos de manobra.

O ideal, em matéria de segurança é a aplicação do princípio do circuito fechado em que qualquer defeito fica automàticamente registado.

O principal objectivo do mando automático é produzir a parada se o sinal principal não funciona. É também para desejar que a organização se estabeleça de forma que possa garantir a redução da velocidade por todas as secções, e mais particularmente nas bifurcações.

Nos sistemas em que a acção começa antes do sinal de detenção, a repetição na locomotora, combinada com um comprovador de vigilâncias e um aparelho de vigilância, podem considerar-se suficientes. Desta maneira, realiza-se a parte mais importante da segurança, sem interferir com as funções próprias do maquinista.

Nas rêdes que não estejam equipadas com o dispositivo precedente, é útil a acção sôbre o freio combinada com os manitos automáticos, colocados antes dos sinais de detenção para prever a possibilidade de que o conductor depois de franqueado o sinal a distância, cometa uma falta. Todavia, o freio só funcionará até à parada do trem em caso de perigo e durante a marcha, fica à responsabilidade do condutor o retardamento da velocidade. Existe para fiscalização da vigilância do condutor, um aparelho de contrôle que importa numa limitação de velocidade por graus. Nas proximidades do sinal-aviso, a prova de vigilância pode substituir-se por uma prova de vigilância ulterior.

Rocha, Oliveira & C.ª

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coke de fundição e antracites

TELEFONES
P. B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO
139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM
DOCA DE ALCANTARA

OS CAMINHOS DE FERRO EM PORTUGAL

NECESSITAM DE UM BEM ORGANIZADO SERVIÇO DE POLÍCIA

Por CARLOS D'ORNELLAS

URGE, quanto possível terminar com o que é mau dentro dos Caminhos de Ferro Portugueses. Para isso temos forçosamente que pôr em prática algumas medidas tendentes a solucionar a vasta lista de casos que diàriamente se passam, tanto no trajecto das linhas férreas, como dentro das estações onde os poucos funcionários que ali prestam serviço são insuficientes para ali manterem o decoro e vigiar, como desejam, as mercadorias e os objectos de sua responsabilidade, pois que nos momentos de partida ou chegada de combóios têm de saír fóra da estação a dar os sinaís regulamentares para a marcha ou paragem dos mesmos, deixando por vezes a estação abandonada completamente.

A juntar aos muitos casos que se dão pelas linhas férreas constantemente, o apedrejamento dos combóios é um caso diário que põe sempre em risco o passageiro que ocupa os lugares junto aos postigos. Raras vezes se regista nos caminhos de ferro estrangeiros esta qualidade de acidentes. Ainda há um ano um boletim ferroviário registava, durante um período de 14 meses um único vidro partido numa carruagem em virtude de uma pedrada.

Em Portugal isto é um caso bastante vulgar e os factos desta natureza são em geral difíceis de reprimir, por não ser facil descobrir os autores de tais brutalidades.

Outro caso também que era interessante pôr côbro e que se fazia com a boa vontade de todos — acabar com os gestos indecentes que os mal educados fazem à passagem dos combóios assim como evitar as palavras obscenas ditas por todo aquele que não tem vergonha e educação.

Ainda há dias notei que após a passagem de nivel do Sabugo, mesmo em frente à estação do mesmo nome se encontrava um numeroso grupo de mulheres a mondar uma terra de trigo. O combóio parou uns segundos e após o andamento caíram sôbre os passageiros uma saraivada de gestos dos mais ordinários que dar se pode, que partiu daquele «encantador» rancho de... mulheres que tinham junto a si crianças de 15 e 17 anos que também já se sorriam com as asquerosas brutalidades praticadas por pessoas que tinham o dever moral de respeitar não só as crianças como as pessoas que as rodeiam.

Confesso que me mete dó vêr por êste país fora, que a gente da nossa terra longe de se civilizar e ter o culto do respeito pelo seu semelhante, embrutece e olha para o chão como acontece ao porco.

É absolutamente necessário reprimir, quanto antes, êsses atrevimentos e essas cenas de miséria de todos os dias, dentro ou fora das linhas férreas para que, quem viajar com família não esteja sujeito a ficar vexado e còrar de vergonha ao receber à queima roupa qualquer pergunta de uma criança ingénua e educada.

Além disto, as linhas férreas portuguesas não estão defendidas convenientemente; os combóios não são escoltados por auctoridades que garantam em absoluto o transporte de mercadoria ou do passageiro; as estações não estão vigiadas constantemente contra os carteiristas; a rêde em geral não é vigiada dos inimigos da ordem, daqueles que, não compreendendo os seus deveres e que em lugar de zelar pelas empresas que lhes dão o pão para si e para os filhos, se entregam ao repugnante mister de espiões de sociedades maçónicas ou outras de mal intencionados que, a única educação que dão aos seus associados é o atacar à bomba o seu semelhante, ordenando-lhes como quem ordena a um cão que se deíte, o assassinato e o roubo prejudicando assim os seus próprios interesses.

Para que a rêde ferroviária portuguesa possa andar segura contra todos os riscos que a onda criminosa faz arrastar por todos os pontos, torna-se necessária a organização de uma polícia especial, cuja sua única missão é actuar dentro da rêde ferroviária portuguesa.

Publicamos no número de 1 de Abril, nesta Revista, um curioso artigo sôbre o que era a organização do serviço de polícia nos caminhos de ferro do Reich.

Em tempos falou-se muito em Portugal na organização dessa polícia para defesa das linhas férreas portuguesas.

Poder-se-ia, realmente, organizar no nosso país essa polícia, a exemplo do que tem a Alemanha, a Bélgica, a Itália, a França e outras nações, mas cá, bastante resumida, quer dizer, em relação à extensão da nossa rêde ferroviária.

Não seria necessário uma fôrça grande, já porque, como disse a extensão das nossas linhas é bastante diminuta e ainda porque o regime de economia que atravessamos não é de molde a fa-

zerem-se grandes despesas e nos impõe a restrições de algumas, que longe de beneficiar prejudicam alguns serviços.

Para nós bastaria uma brigada de polícia, composta do seguinte modo:

Directores	1
Inspectores	3
Chefes (?).	6
Guardas volantes	60

Esta brigada seria dividida em 6 secções, cada uma das quais chefiada por um chefe que, poderia ser um cabo arvorado em chefe, chefiando outras tantas esquadras em determinado ponto, fixando-se a área onde deveriam agir, conforme as ordens recebidas da inspecção que recebendo ordens directas do director por sua vez as transmitia aos chefes.

Com êste reduzido número de agentes ficavam mais ou menos asseguradas as linhas férreas portuguesas, onde a defesa dos interesses das companhias particulares e do Estado era superior, e a garantia triplicada com uma despesa dez vezes menor à que se dispende com o policiamento vário que pouco ou nulo resultado dá. E assim o passageiro muito mais facilmente viaja e tranquilamente vai confiado na segurança da sua própria vida e dos seus haveres e também ganhariam os comerciantes, importadores e exportadores, que veriam as suas mercadorias não correr o risco que correm actualmente, apesar da boa vigilância feita pelos empregados de algumas companhias.

Os funcionários escolhidos para ocuparem o arriscado serviço volante nas linhas férreas portuguesas teriam de ser recrutados por praças que já tivessem servido e se encontrassem licenciadas nos termos do artigo

e depois sujeitos a um exame onde dariam provas da sua competência, sagacidade, esperteza e habilidade. Desde que não soubesse lêr e escrever corretamente não poderia ser admitido.

De preferência seriam escolhidos os agentes de polícia com mais de três ou cinco anos de serviço, desde que o seu comportamento fôsse bom, tanto moral como profissional.

O serviço de policiamento nos C. F., sempre que necessário fôsse era auxiliado pelas praças da Guarda Nacional Republicana, desde que o agente necessitasse do seu auxílio que podia ser feito por intermédio do telefone ou pelo telégrafo ao chefe da estação ou a quem fizesse as suas vezes.

O serviço que a G. N. R. presta ao Caminho de Ferro é diminuto comparado com as constantes necessidades que têm as nossas linhas que são fertil em ocorrências.

IMPRENSA

«GENTE DA GUERRA»

Sob a direcção do senhor tenente António José de Campos Rêgo, brioso militar e nobre combatente, começou a publicar-se em Coimbra o jornal «Gente da Guerra», que, como o seu nome diz, virá servir a causa dos combatentes que se encontravam completamente abandonados.

A legenda da «Gente da Guerra» é «Ao serviço da Nação e dos Combatentes».

É necessário que, todos unidos, dêem o seu apoio ao único orgão dos combatentes que hoje se encontra firme em Coimbra e de calcanhares unidos para luctar pelos que se sacrificaram e que tão más recompensas tem recebido.

Aos tenentes Campos Rêgo e Eduardo Frias e aos combatentes S. Alberto, D. Mirão e Joaquim Lopes Ramalho, endereçamos o nosso cartão de felicitações.

«CADERNOS CORPORATIVOS»

Acaba de ser posto à venda o n.º 7 desta importante Revista que Augusto da Costa tem mantido com bastante prestígio.

O artigo *Os Judeus e o Nacionalismo*, que hoje publicamos é da autoria dêste nosso querido amigo que com a devida vénia transcrevêmos.

PINTEM COM
"ANODITE"
ANTI-FERRUGINOSA··NÃO VENENOSA
Uma nova descoberta para a protecção completa do ferro e do aço, produzida sob a teoria electro quimica.
Representantes em Portugal: AHLERS, LINDLEY, L.DA, Rua Bernardino Costa, 13-2.º / TELEFONE 20520 LISBOA

HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Abril de 1893

Boletins Financeiros

Lisboa, 30 de abril de 1893.

Enquanto o governo prepara as suas propostas parlamentares, que ao que parece abrangerão quasi exclusivamente os assunptos fazendarios, apparece de improviso n'um dos mais auctorisados jornaes da Europa ideia, que se atribui aos altos circulos officiaes portuguezes de se constituir em Lisboa uma commissão especial, composta de economistas e de politicos, encarregada de tratar exclusivmente das relações entre o thesouro portuguez e os crédores estrangeiros.

Allega-se que a constante mudança de governos em Portugal dá em resultado para os crédores estrangeiros um constante incerteza sobre a sorte que os espera, por não saberem se o novo ministro da fazenda fará bons os compromissos ou as promessas do seu antecessor. A commissão permanente não só libertaria o governo das contigencias d'esta melindrosa questão, mas tambem daria aos crédores a maior das seguranças para a defesa ininterrupta dos seus interesses, até aqui subordinada ás fluctuações da politica.

Esta idea, que se não afigura acceitavel, parece não ter causado grande impressão em Lisboa, e não se sabe se ella foi inspirada ao *Mémorial Diplomatique* por algum agente official portuguez, ou se representa uma insinuação feita pelos crédores estrangeiros para ver se o gabinete de Lisboa a acceitava de bom grado ou oppunha alguma reluctancia á sua adopção. Na imprensa officiosa nada se disse ainda a este respeito, como seria para desejar, para esclarecimento da opinião.

*

Na quinzena decorrida, o facto de maior importancia foi a rescição d'uma avultada multa (572 contos) á administração da massa fallida da *Mala Real*. Este despacho, que nos parece precipitado e juridicamente contestavel veio modificar um pouco as esperanças que eviamos manifestado no nosso anterior boletim ácerca da provavel rehabilitação d'esta companhia em resultado do extrao dinario desenvolvimento que tem attingido o serviço regular estabelecido para o Brazil. A administração da massa recorreu para o Supremo Tribunal Administrativo e da solução d'este recurso depende, em grande parte, o futuro da *Mala Real*.

*

Não tem, em geral, corrido muito animadas as transacções na nossa bolsa, registando-se apenas um certo movimento nas obrigações do Credito Predial, especialmente nas de 6 % que avulturam, na quinzena, entre 89$ 00 e 89$500 réis, as de 5 % foram negociadas a 85$000 réis e para as de 4 1/2 % houve vendedor a 78$000 réis. O typo preferido tem sido principalmente o de 6 %. O mercado de cambios não teve alteração sensivel apezar da repentina declinação do cambio do Brazil, sendo as tendencias pouco firmes, melhorando por isso, ainda que muito ligeiramente, os preços cambiaes bancarios anteriores.

As lettras sobre Londres (90 d.) com pequeno movimento, regularam ao preço de 43 7/8 e para a venda de cheques a cotação foi a seguinte: sobre Londres de 43 3/8 a 43 7/8, sobre Paris. (90 d. v.) de 658 a 653, sobre Berlin de 270 a 279, sobre Hamburgo de 265 a 269.

Os negocios de desconto teem sido bastante facilitados, havendo procura especial para o papel de primeira classe á taxa de 5 1/2 % e o de segunda classe teve o desconto entre 7 e 6 % segundo a sua classificação. As inscripções tiveram regular movimento, regulando aos preços de 30, 30,30, 30,80, e 31, 31,25. A divida externa regulou de 28,30 a 28,60. As obrigações prediaes de 4 1/2 % venderam-se a 84 50. As obrigações *Loanda Ambaca* mantiveram-se a 40$000 réis *sem vendedores*, o que prova ter renascido a confiança n'este papel.

As acções dos bancos não soffreram alterações, mantendo-se as do Banco de Portugal a 108$000 réis, as do Commercial a réis 86$500, as do Lisboa & Açores a 86$000 réis, as do Ultramarino a 17$500. O mercado mostra-se mais firme em relação ás obrigações da Companhia das Aguas, mas o movimento tem sido bastante reduzido tendo-se vendido as obrigações de coupon a 59$000 (s. c.) e a 61$300 as de assentamento com o segundo semestre de 1892. As acções da companhia de seguros Fidelidade cotam-se a 600$000 réis. Em geral nos outros papeis o movimento foi pouco importante.

*

Á ultima hora diz-se nos circulos financeiros que o governo vae tornar extensiva ao archipelago dos Açores a circulação das notas do banco de Portugal. Como se sabe o archipelago dos Açores tem uma circulação monetaria especial, com a moeda do reino valorisada em mais 25 %. A alteração d'este regimen causará grande perturbação na economia individual e collectiva dos açorianos e muito para receiar é que o decretamento da circulação de notas encontra ali grande resistencia, podendo mesmo originar litigios importantes por causa das vendas que se acham consignadas em *moeda corrente nas ilhas*. Sendo *moeda corrente* as notas, desapparecendo o augmento de 25 % resultará para os proprietarios uma depreciação de 25 % em todas as suas rendas a dinheiro. Como se vê a medida attribuida ás intenções do governo não é tão simples como á primeira vista se póde afigurar.

I. F.

"CONTOS AMARGOS DA GUERRA"

Ainda a propósito do primeiro volume dos «Contos Amargos da Guerra» edição que se encontra quási esgotada, transcrevemos da imprensa mais o seguinte:

De *O Comercio de Guimarães*:

Já ha muitos anos se apagaram os ecos dolorosos e os gritos lancinantes da grande guerra, que enlutou o mundo e encharcou de sangue muitas Nações operosas.

Apagaram-se os ecos do movimento batalhar, mas ficaram na alma de quantas almas tristes e amarfanhadas, dores sem fim, torturas sem conta, sangrando sempre, atenazando continuamente.

A bibliografia da grande guerra, entre nós, para não falarmos na estrangeira, é abundante, é enorme, forma já uma razoavel biblioteca.

Escreveu-se muito sôbre a guerra. Julgamos até que se escreveu de mais. A guerra chegou mesmo a ser o tema predilecto para muitos.

Assim, escreveu livros quem foi ao teatro negro das operações, quem ficou nos postos comodos da retaguarda, e até quem nunca saiu dos seus gabinetes tranqüilos e rendosos de trabalho.

Escreveu a tropa e o paisano, o principiante e o escritor

Muitas paginas correm sôbre a guerra!

Algumas valem. Valem mesmo pelo seu desassombro, pela sua emoção, pelo seu brilho, pela sua novidade de nervura, de tudo quanto há de mais arrepiante, de tudo quanto há de mais amargo e negro.

Outras páginas valem pouco; outras ainda, não valem nada.

Mas tôda essa literatura de drama e de comédia que tanto se escreveu sôbre a guerra, já passara, já fizera o seu tempo, já morrera dentro da sua epoca.

Outras agitações movem o mundo.

Passára, morrera, mas pelo que se vê, não de todo.

Surgem ainda os *Contos Amargos da Guerra*, do escritor Carlos d'Ornellas

Diz no prologo que andava á espera de oportunidade par a sua publicação.

Oportunidade em virtude de algumas verdades que aponta, e de alguns factos amargos que relata?

Mas de todas aquelas verdades, e de muitas outras, foi o pùblico tendo logo conhecimento.

Falou-se muito da guerra. Disseram-se sobejas coisas da guerra.

Não importa saber porque é que só agora os contos do sr. Carlos d'Ornelas saem à luz da publicidade

Era um livro que estava enguiçado, como diz.

O que importa dizer é que os contos, singelos, sem pretensões, correm com naturalidade, com leveza, e sãs de enredo fácil, não muito amargos até. Alguns, têm páginas de suave colorido, outros de graciosidade flagrante, como o que se intitula *Um episódio inédito*.

É livro que se lê com agrado.

A prosa é boa e a forma bem ageitada.

Agradecemos os exemplares que nos foram oferecidos.

Linhas estrangeiras

ALEMANHA O sistema de sinais varia de nação para nação, em intensidade e na forma — Parece que é nos Estados-Unidos que os sinais das locomotivas atingem o delírio, assobiando desesperadamente através de territórios onde vive uma população tranquilamente votada aos trabalhos agrícolas e à guarda de milhares de cabeças de gado — Principalmente quando o trem atinge os arrabaldes das cidades populosas, ou sai das mesmas, o sino da locomotiva agita-se nervosamente, durante minutos. Em França os ouvidos das populações são cruelmente fustigados apenas à aproximação das estações, passagens de nível, curvas, tuneis e em todas as circunstâncias em que o trajecto, cortado por estradas, oferece visão fraca ao tráfico das mesmas. Recentemente introduziram-se modificações nêste regulamento, pelas quais, o uso do sinal será apenas obrigatório à entrada dos túneis ou quando o maquinista descortine a existência de perigo à distância, pedido de socorro e outras emergências. De resto, guardar-se-ão em França as normas estabelecidas nos códigos em assunto de sinais. Na Alemanha, o uso do sinal da locomotiva, está reduzido ao mínimo, e ainda êste mínimo é nos últimos tipos sumamente musical e portanto agradável.

Depois de trabalhos exaustivos consegue-se na Alemanha a criação de um novo tipo de corneta sinaleira, com a vantagem de emitir dois sons um alto e outro baixo, para defesa do pessoal empregado na construção ou separação de linhas.

Na prática, chegou-se à conclusão de que os sons emitidos por estas cornetas eram mais sugestivos pela atenção que logo despertavam no pessoal, empregado nas estações ferro-viárias, do que própriamente as velhas cornetas, com capacidade para um som único. Em vista destes resultados, procura-se facilitar o seu uso em todas as estações e em outros trabalhos.

O novo código de avisos inclue, 1.º um sinal prolongado no tom alto, 2.º sinal de afastamento da linha, dado por dois sons prolongados e sucessivos, emitido pelo som alto e baixo, 3.º sinal de afastamento com perigo, feito em 5 tóques sucessivos de fraca duração e alternados nos sons altos e baixos.

Em vista de tão freqüentes acidentes mortais nas linhas férreas alemãs, as administrações foram forçadas a adoptar êste novo sistema.

— Os serviços de pronto socorro levados com urgência ao local do desastre de caminho de ferro por uma organisação especial o serviço ambulante avantaja-se, pelas medidas eficientes que adotou a a qualquer organisação europeia d'essa categoria. Voluntários, polícia, brigadas, prestam em caso de urgência os seus serviços n'essa associação que mantem sôb as suas ordens um corpo médico especialisado, enfermeiros rigorosamente instruidos, sabiamente equipados para qualquer desastre descarrilamento, incêndio, etc.. Através dos longos corredores da Mitropa deslocam-se cuidadosas enfermeiras em serviço de inspecção, recolhendo aos seus aposentos anexos ao do médico que habitualmente se mantem em seu posto junto das mesas de marmore onde se reflecte o brilho metálico dos instrumentos cirurgicos. Os trens ambulantes comportam o salão médico com um compartimento para doentes. São 129 os carros d'esta categoria contendo todos os instrumentos para operações de alta cirurgia tôdos do último tipo. Iluminação eléctrica gerada em acumuladores especiais, iluminação a alcóol esterilisação, depósitos de agua a elevada temperatura, poderosos reflectores para aplicar, durante a noite, no local de acidente, facilidades em cortar a fôgo qualquer poste, barrote ou viga lançado sôbre os feridos, comunicações rápidas com os hospitais civis, sinalização especial que permite indicar acidente, acumulação sistemática de todos os recursos que a gravidade do caso reclama, são provas mais que suficientes para demonstrar até que ponto, os serviços de ambulância atingiram n'um país onde aliás, os desastres de caminhos de ferro não são frequentes.

— As altas administrações dos caminhos de ferro alemães, acabam de lançar ao público em notas especiais o propósito em que se mantêm de acabar com a *pasmaceira* o enfado que as viagens ordinárias de longos trajectos, causam aos passageiros. Propõem-se criar novos tipos de carruagens, desde lógo mais confortáveis, com dispositivos especiaes, para emocionar o passageiro dispensando-lhe, dentro do compartimento o gozo de uma *fita* exibindo manóbras, dos caminhos de ferro, engate de carruagens, passagens de nivel, sinalização, serviço de agulhas, visão colorida de paisagens campestres e as aldeias aninhadas entre florestas ao longo da linha, etc..

Efectivamente, tudo quanto até hoje se podia disfructar dentro de uma carruagem, era a persistente contemplação da mesma pessôa, ora lendo ora fumando. E não será mais sensacional para o passageiro vêr em lugar d'um outro passageiro, a linha e o trem deslisando com suavidade umas vezes em rara campina outras furando um túnel ou atravessando uma ponte? Os conselhos administrativo das Companhias alemãs julgam que sim e os passageiros com elas julgam da mesma fórma.

ARGENTINA No momento em que uma missão argentina tratava, junto das autoridades inglesas de procurar facilidades de tôda a ordem ao intercâmbio comercial Anglo-Argentino, uma firma espanhola recebia da Argentina, da parte do Estado, uma encomenda de 200 km. de carris no montante de 350.000 £. Os detalhes da transacção são alguns tanto obscuros, parecendo contudo que pelas clausulas o govêrno espanhol se comprometerá a com-

prar milho argentino na importância de 10.000.000 de pesetas (£ 396,000). O contracto fôra prèviamente lançado à concorrência pelo govêrno que viu desinteressar-se a Inglaterra ante os termos em que era formulado.

Por êste contracto, firmado com os fornecedores espanhois, a quem será igualmente adjudicada a construção do «metro» torna-se patente à Inglaterra que a Argentina ainda se não compenetrou do «lema» «compra nos mercados que de ti também se abastecem» ou então que a Argentina não firma o pé no mercado inglês.

BÉLGICA Pela lei de 21 de março de 1932, os serviços públicos de transporte por automóvel entraram n'uma nova fase de combinação com os transportes comuns existentes em todos os paises. Admite-se o princípio que toda a actividade mecânica que vise utilidade pública, cai sob a lei todas as vezes que o organizador ou a empresa determine o itinerário ou o destino do serviço. Ficam pois excluidas da nova legislação as organisações particulares, tais como: serviços organisados por patrões para transporte do pessoal operário, o transporte dos hóteis utilisado pelos clientes, proprietários de garagens quando os carros são solicitados para fins excursionistas.

As autorisações previstas pela lei podem ser ou temporarias ou permanentes, terminando as primeiras no fim de um trimestre e a concessão é só para os casos em que a vantagem das organizações existentes seja incapaz de atender às necessidades do tráfico. O prázo máximo para as autorisações permanentes é de 20 anos, e só são válidas quando concedidas pelo rei. Tendo em vista que a lei se inspira na utilidade dos serviços é de toda a necessidade que os organisadores das emprêzas públicas demonstrem, na petição, as vantagens públicas decorrentes d'essas organizações.

Expostas as vantagens, as autoridades procedem à adjudicação por concurso.

São as seguintes as condições com que se poderá iniciar a exploração do serviço de transporte por automóvel.

I mediante seguro obrigatório, selecção do pessoal, prestações gratuítas. Estas obrigações são de caracter geral.

II Como medidas de caracter particular destacam-se, um número determinado de automóveis, tarifas, horários, itinerário do serviço.

A lei exclue o princípio de monopólio em matéria de serviços públicos de automóveis, porém não permite às autoridades competentes outorgar autorisações para estabelecimento de novos serviços quando os existentes são capazes de atender às necessidades públicas.

No caso de infracção das cláusulas ou condições da acta de concessão, póde ordenar-se a retirada do serviço da companhia exploradora.

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro, é autorizada por lei a explorar serviços temporários ou permanentes de auto-omnibus e a interessar-se por tôda a categoria de serviços desta natureza. Da mesma forma, a Sociedade dos Caminhos de Ferro vicinais ficará em pé de igualdade com todas as empresas já existentes ou futuras.

A lei prevê a criação de uma comissão consultiva de automóveis encarregada de fornecer ao ministro de transportes sugestões sôbre utilidade das explorações títulos das empresas e outras indicações tendentes ao cumprimento da lei de 21 de Março, 1932.

EST.os-UNIDOS Os danos causados pelo terramoto recente nos caminhos de ferro foram relativamente insignificantes. Os trens electrificados que circulam nas ruas das cidades ficaram obstruídos pelos destroços dos edifícios.

No dia seguinte, removidos os obstáculos os combóios entravam em circulação.

Em Los-Angeles descarrilaram algumas carruagens. Foram tomadas providências de tôda a ordem: como precaução, fecharam-se ao público as portas das estações, e muitas locomotivas partiram, antecipando-se a todos os comboios, em serviço de socorro.

FRANÇA A administração da Companhia das Carruagens Leitos poz em circulação no dia 1.º de Abril nas linhas de Paris-Nice confortáveis carros dormitórios para uso dos passageiros de terceira classe mediante um pequeno excesso no prêço da passagem Paris-Marselha ou ainda Paris--Toulon.

—Numa das últimas sessões do senado foi abordada com anciedade a siuação cada dia mais embaraçosa dos Caminhos de Ferro. Entre as medidas a adoptar apontam-se as seguintes: 1.º fuzão das linhas dum único sistema. 2.º Redução dos impostos, redução dos salários. 3.º Restrições à concorrência dos transportes ferroviários e automobilisticos.

M. le Trocfier assinala ao *déficit* a causa única que o motiva—a diminuíção das receitas no tráfico. Numa Convenção realizada em 1921 previa-se a eliminação do *déficit* pelo recurso ao aumento das tarifas, mas a intervenção do Estado exigindo taxas cada vez mais elevadas, impossibilitam todo o equilíbrio.

Ouro senador propoz que a concorrência do automôvel tivesse um limite médio diário de 100 km. por unidade, ou que as próprias Companhias ferroviárias procedessem à organização sistemática de serviços de transportes combinados com os caminhos de ferro. A redução nas linhas atinge em 1932, 23 °/o camparadas com as de 1931. E já para 1933 se observa um aumento de 7 °/o na queda das receitas de 1932. Soma pois o *déficit* 10.000.000.000 de francos. Para alívio desta situação tem deixado de circular muitos comboios evidentemente em linhas de fraco movimento.

HOTEIS RECOMENDADOS

PORTUGAL

LISBOA

Grande Hotel de Inglaterra

PRIMEIRA CLASSE

Rua do Jardim do Regedor

PORTUGAL

PORTO

GRANDE HOTEL DE PARIS

Rua da Fábrica, 27

PORTUGAL

ENTRONCAMENTO

RESTAURANTE DO ENTRONCAMENTO

Sob a direcção de FRANCISCO MÉRA

Ótimo serviço de mesa. Almoços e jantares por encomenda

Entroncamento :-: :-: Estação

Horário dos combóios directos da Linha Norte

Preços Esc. 1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	DIST.	Estações e apeadeiros	51 RAPIDO 1.ª 2.ª cl. A C	3 OMNIBUS 1.ª 2.ª 3.ª A D	53 SUD LUXO A	55 RAPIDO 1.ª 2.ª cl. A I	17 OMNIBUS 1.ª 2.ª 3.ª L	15 OMNIBUS 1.ª 2.ª 3.ª A G
De Lisboa-R.			k.	**LISBOA-ROCIO** . . . . P	8 20	10 34	11 45	18 05	19 50	21 05
—	—	—		Alcantara-Terra . . . . »	—	—		—	↓	↓
2 35	1 80	1 10	6	Campolide . . . . . »	—	—		—		
4 25	3 05	2 00	11	Entre-Campos, ap. . . . . »	8 51	10 47		18 15		
4 25	3 05	2 00	11	Braço de Prata. . . . . »		11 02			20 22	21 32
5 45	3 85	2 55	14	Olivais. . . . . »						
6 55	4 65	3 00	17	Sacavem . . . . . »						
9 60	6 75	4 40	25	Povoa . . . . . »						
11 20	7 80	5 10	29	Alverca . . . . . »						
12 60	8 95	5 85	33	Alhandra . . . . . »					20 45	
14 20	10 00	6 50	37	Vila Franca . . . . . »		11 34			22 49	
				Castanheira, ap. . . . . »		—			↓	
16 50	11 55	7 50	45	Carregado. . . . . »		11 44				
				Vila Nova da Rainha, ap. . »		11 49				
20 75	14 50	9 50	54	Azambuja . . . . . »		11 59			21 12	
25 40	16 35	10 70	61	Reguengo . . . . . »		12 09			21 22	
24 10	16 90	11 00	65	**SETIL** . . . . . .(C		12 13		18 55	21 26	22 18
				(*Vendas Novas*) . .(P		12 33		18 56	21 36	22 22
25 70	17 95	11 70	67	Sant'Anna-Cartaxo . . . »		12 40		—	21 43	—
27 85	19 55	12 80	73	Vale de Santarem . . . . »		12 49		—	21 52	—
31 05	21 75	14 10	81	**SANTAREM** . . . . . »	9 28	13 05		19 13	22 10	22 45
34 80	24 45	15 85	91	Vale de Figueira . . . . »	↓	13 20		↓	22 25	↓
37 65	27 10	17 60	101	Mato de Miranda . . . . »		13 32			22 35	
41 65	29 15	19 05	109	Torres Novas . . . . . »	↓	13 46			22 50	↓
45 15	30 35	19 70	115	**ENTRONCAMENTO** . .(C	9 53	13 52	13 01	19 38	22 55	23 14
				(*Leste B. Baixa*) . . . (P	10 03	14 29	13 02	19 40	1 10	23 44
46 30	32 35	21 15	121	**LAMAROSA** . . . . .(C		14 39			1 21	23 55
				(*Tomar*) . . . . . .(P		14 41			1 26	23 56
48 90	34 25	22 35	128	Paialvo . . . . . »		14 55			1 41	0 06
52 55	36 65	23 90	137	Chão de Maçãs . . . . . »		15 07			1 59	0 19
55 70	39 05	25 45	146	Ceissa-Ourém, ap. . . . . »		15 12			2 05	—
55 70	39 05	25 45	146	Caxarias . . . . . »		15 22			2 12	0 51
59 60	41 95	27 20	156	Albergaria . . . . . »	10 56	15 46		20 28	2 35	0 57
64 15	44 95	28 30	156	Litem, ap. . . . . »	—	—		—	—	—
64 15	44 95	28 30	168	Vermoil . . . . . »	—	16 02		—	2 49	1 11
67 55	47 25	30 80	177	Pombal. . . . . »	11 15	16 15		20 45	3 06	1 30
75 25	51 35	33 45	192	Soure . . . . . »	—	16 32		—	3 28	1 46
78 2	54 80	35 65	205	V. Nova d'Anços ap. . . . »	—	16 39		—	3 36	1 55
78 25	54 80	35 65	205	**ALFARELOS** . . . .(C	11 36	16 47		21 10	3 45	2 02
87 05	60 90	39 75	228	Figueira da Foz . . .(P	11 38	17 05		21 13	4 05	2 24
79 45	55 65	36 20	208	Formoselha . . . . . »	—	17 11		—	4 12	2 30
83 20	58 25	37 95	218	Taveiro . . . . . »	—	17 28		—	4 26	2 42
85 60	59 85	38 95	224	**COIMBRA-B** C	11 55	17 42	14 32	21 29	4 35	2 51
86 20	60 45	39 40	226	Coimbra . . . . . .(C	12 05	18 00	14 58	21 38	4 49	3 15
				(*Louzã*) . . . . . .(P	11 40	17 20	14 18	21 40	4 25	2 44
			—	**COIMBRA-B** . . . . »	11 58	17 55	14 33	21 31	4 55	3 04
88 50	61 95	40 40	232	Souzelas . . . . . »	—	18 06	—	—	5 07	3 15
91 15	63 95	41 60	236	**PAMPILHOSA** . . . .(C	12 22	18 17	14 44	21 45	5 19	3 27
				(*Beira Alta*) . . . . .(P	12 16	18 53	14 55	21 49	5 39	3 47
92 75	65 00	42 25	243	Mealhada . . . . . »	—	19 00		—	5 48	3 54
96 10	67 40	43 90	252	Agum, ap. . . . . »	—	19 06		—	—	—
96 10	67 40	43 90	252	Curia, ap. . . . . »	12 26	19 07		21 59	—	—
96 10	67 40	43 90	252	Mogofores. . . . . »		19 14			6 08	4 06
98 80	69 20	45 10	259	Paraimo, ap. . . . . »		19 20			6 16	—
98 80	69 20	45 10	259	Oliveira do Bairro. . . . »		19 26			6 25	4 16
104 10	73 95	47 55	273	Oiã, ap. . . . . »		19 35			6 35	—
104 10	73 95	47 55	273	Quintans . . . . . »		19 44			6 56	4 32
106 80	74 75	48 75	280	**AVEIRO** . . . . . .(C	15 30	19 52	15 30	22 47	7 04	4 40
				(*Vale Vouga*) . . . . .(P	15 30	19 59	15 30	22 28	7 35	4 50
106 80	74 75	48 75	294	Cacia, ap. . . . . »		20 08		—	7 45	4 59
112 20	78 55	50 95	294	Estarreja . . . . . »		20 25		—	8 04	5 15
114 85	80 45	52 40	301	Avanca. . . . . »		20 34		—	8 18	5 24
117 55	82 30	53 60	308	Ovar . . . . . »		20 47		22 35	8 36	5 35
121 65	85 15	55 55	19	Esmoriz. . . . . »		21 04		—	8 51	5 49
125 60	86 45	61 35	324	**ESPINHO** (*V. Vouga*) . »	13 31	21 24		23 08	9 01	6 03
124 80	87 35	56 90	327	Granja . . . . . »	15 37	21 30		23 14	9 09	6 10
127 85	89 45	58 30	335	Valadares . . . . . »	—	21 46		—	9 25	6 25
129 25	90 60	59 00	33	Vila Nova de Gaia. . . »	15 57	22 08	16 25	23 14	9 45	6 40
130 85	91 65	59 65	343	**CAMPANHÃ** C	14 05	22 29	16 33	23 42	9 53	6 50
135 20	95 50	60 85	349	**PORTO** (*M. e Douro*) . »	14 23	22 32	16 44	23 55	—	7 10

55 — Só circula ás Terças, Quintas e Sabados.

PENSÕES RECOMENDADAS

PORTUGAL

LISBOA

Nova Pensão «Camões»

Praça Luiz de Camões, 22

Director Gerente:

Joaquim Busto Romero

Quartos com o maior conforto. Sala de baile Casas de banho. Serviço de mesa esmerado. Encarrega-se de fornecer e organisar banquetes, almoços e chás. Menús especiais. Vinhos velhos nacionais e estrangeiros.

TELEFONE 2 2943

ELVAS

Pensao Internacional

A MAIS BEM INSTALADA, ÓTIMOS QUARTOS E BOM QUARTO DE BANHO, PREÇOS MODERADOS

Rua da Cadeia, 13, 14, 15 e 16

VAGO

HOTEIS RECOMENDADOS

ESPANHA

MADRID

HOTEL LONDRES

Calle Galdo 2

Telefones: 12728-16490

Conforto moderno em todos os quartos

Cosinha excelente

PREÇOS MODERADOS

VAGO

ESPANHA

SEVILHA

HOTEL DE INGLATERRA

Plaza San Fernando

ESPANHA

VIGO

Hotel Central

PRIMEIRA CLASSE

Horário dos combóios directos da Linha Norte

Preços Esc. 1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	DIST	Estações e apeadeiros		18 OMNIBUS 1.ª 2.ª 3.ª B	52 RAPIDO 1.ª 2.ª cl. A K	54 SUD LUXO A	56 RAPIDO 1.ª 2.ª cl. A	8 OMNIBUS 1.ª 2.ª 3.ª A H
Do Porto			k.	PORTO (*M. Douro*)	P	6 00	8 13	12 40	18 31	20 55
2 35	1 85	1 25	6	CAMPANHÃ	»	6 16	8 25	12 51	18 45	21 22
5 70	5 65	2 35	12	VILA NOVA DE GAIA	»	6 29	8 36	13 04	18 58	21 37
5 90	4 35	2 90	15	VALADARES	»	6 37	—		—	21 47
8 60	6 15	4 15	22	GRANJA	»	6 48	8 49		19 12	21 57
10 00	7 50	4 90	26	ESPINHO (*V. Vouga*)	P	6 58	8 55		19 19	22 16
11 95	8 60	5 65	31	ESMORIZ	»	7 10	—			22 26
16 10	11 60	7 55	42	OVAR	»	7 32	9 11			22 45
18 85	13 40	8 65	49	AVANCA	»	7 4[illegible]				23 05
21 15	15 0	9 85	55	ESTARREJA	»	7 56				23 19
26 85	18 90	12 50	—	CACIA, ap.	»	8 10				23 30
26 85	18 90	12 50	70	AVEIRO	(C	8 16	9 34	13 46	19 55	23 38
				(*V. Vouga*)	(P	8 24	9 35	13 47	19 56	23 51
29 15	20 65	13 50	76	QUINTANS	»	8 34				0 04
34 45	24 40	5 90	0	OLIÁ, ap.	»	8 42				—
34 45	24 40	15 90	90	OLIVEIRA DO BAIRRO	»	8 50				0 20
37 45	26 50	17 35	98	PARAIMO, ap.	»	8 56				
37 45	26 50	17 35	98	MOGOFORES	»	9 04				0 33
41 00	28 95	18 85	107	CURIA, ap.	»	9 10	10 02		20 20	—
41 00	28 95	8 85		AGUIM, ap.	»	9 [illegible]3	—		—	—
41 00	28 95	18 85	107	MEALHADA	»	9 20	—		—	0 47
42 45	30 00	0 55	111	PAMPILHOSA	(C	9 26	10 12	14 16	20 31	0 54
				(*Beira Alta*)	(P	9 41	10 15	14 34	20 34	1 11
45 10	2 80	20 75	118	SOUZELAS	»	9 51	—	—	—	1 25
47 75	33 65	22 05	125	COIMBRA-B	C	10 00	10 28	14 45	20 47	1 35
48 65	34 20	22 40	127	Coimbra	(C	10 12	10 40	14 54	20 56	1 55
				(*Louzã*)	(P	9 50	10 20	14 58	20 35	1 26
			—	COIMBRA-B	»	10 08	10 31	14 46	20 50	1 45
50 15	35 20	23 05	131	TAVEIRO	»	10 17	—		—	1 54
53 9[illegible]	7 95	24 80	141	FORMOSELHA	»	10 29	—		—	2 06
55 00	38 70	25 35	144	ALFARELOS	(C	10 34	10 46		21 06	2 11
67 65	47 40	9 30	167	Figueira da Foz	(P	11 15	10 48		21 09	2 37
60 00	42 20	27 55	57	V. NOVA D'ANÇOS, ap.	»	11 26	—		—	2 48
60 00	42 20	27 5[illegible]	57	SOURE	»	11 37	—		—	2 58
66 15	46 50	30 30	173	POMBAL	»	12 00	11 16		21 35	3 27
69 20	48 70	31 75	181	VERMOIL	»	12 12	—		—	3 45
73 7[illegible]	1 80	33 85	193	LITEM, ap.	»	—	—		—	—
73 7[illegible]	51 80	3 85	193	ALBERGARIA	»	12 38	11 43		22 01	4 11
77 90	54 80	35 70	204	CAXARIAS	»	12 [illegible]5				4 25
81 40	57 20	37 35	213	CEISSA-OUREM, ap.	»	13 01				—
81 40	57 20	37 3[illegible]	2[illegible]3	CHÃO DE MAÇÃS	»	13 11				4 38
84 80	5[illegible] 50	8 80	22	PAIALVO	»	13 2[illegible]				4 50
87 05	61[illegible]	39 90	228	LAMAROSA	(C	13 31				4 9
89 45	63 35	41 30	236	(*Tomar*)	(P	13 39				5 01
				ENTRONCAMENTO	(C	13 49	12 21	16 22	22 41	5 11
92 10	64 65	42 20	241	(*Leste B. Baixa*)	(P	14 19	12 23	16 23	22 48	5 21
95 10	66 85	43 50	249	TORRES NOVAS	»	14 27				
98 85	69 45	44 25	259	MATO DE MIRANDA	»	14 38				
				VALE DE FIGUEIRA	»	14 54				
102 40	71 35	46 10	268	SANTAREM	»	15 08	12 49		23 14	5 58
105 40	73 90	48 2[illegible]	276	VALE DE SANTAREM	»	15 21	—			—
107 65	75 55	49 35	282	SANT'ANNA-CARTAXO	»	15 30	—			—
109 [illegible]5	76 60	50 00	286	SETIL	(C	15 35	13 05			6 17
				(*V. Novas*)	(P	15 45	13 06			6 22
109 95	77 20	50 30	288	REGUENGO	»	15 50				
113 00	79 25	51 75	296	AZAMBUJA	»	16 05				
				VILA NOVA DA RAINHA, ap.	»	16 10				
116 70	81 95	53 40	306	CARREGADO	»	16 16				
				CASTANHEIRA, ap.	»	16 19				
119 05	83 55	54 50	312	VILA FRANCA	»	16 28				
120 95	84 90	55 40	317	ALHANDRA	»					
122 55	85 95	56 05	32[illegible]	ALVERCA	»					
124 00	87 00	56 80	32[illegible]	POVOA	»					
127 15	89 20	58 [illegible]5	335	SACAVEM	»					
128 20	90 0	58 70	336	OLIVAIS	»					
129 00	90 50	9 00	338	BAÇO DE PRATA	»	17 08				7 20
132 00	92 70	60 45	346	EXTRE-CAMPOS, ap.	»	—	13 54		0 17	7 31
133 20	92 70	60 45	346	CAMPOLIDE	»	17 23	—		—	7 39
131 60	92 45	60 25	343	LISBOA-P	C	—	—		—	—
133 20	93 50	60 85	34[illegible]	LISBOA-ROCIO	»	17 29	14 05	17 48	0 28	7 45

Tem vagão restaurante

52 — Só circula ás Segundas, Quartas e Sextas.

EUROPÊA

COMPANHIA DE SEGUROS

FUNDADA EM 1922

SEGUROS DE INCENDIO
SEGUROS MARITIMOS
SEGUROS DE CAUÇÕES
SEGUROS DE AUTOMOVEIS
SEGUROS DE ACIDENTES DE TRABALHO
SEGUROS DE ACIDENTES INDIVIDUAIS
SEGUROS DE ROUBOS E DE TUMULTOS
SEGUROS DE RESPONSABILIDADE CIVIL
SEGUROS DE MERCADORIAS E BAGAGENS EM SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO

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

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000.000$00

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

FROTA DA COMPANHIA

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

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

Vapores de carga

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

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

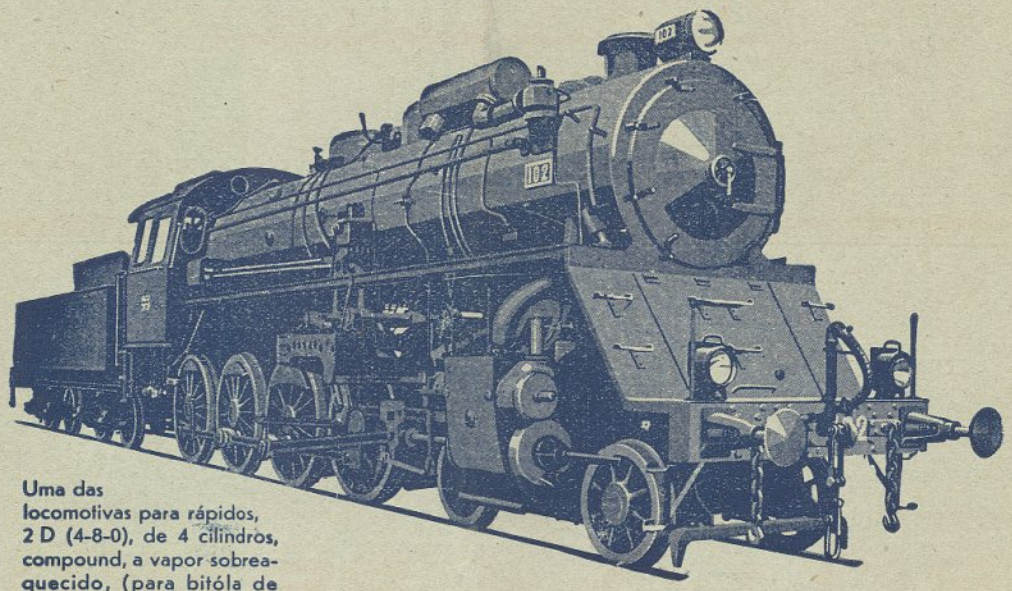
Todos os paquetes desta Companhia dispõem de frigorificos, sexteto e todo o conforto moderno, proporcionando aos senhores passageiros, viagens rápidas e comodas

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

Telefones: – Lisboa, 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, 26, St. Mary Axe, E. C. 3 HAMBURGO: Gustav Rohlsen; Moenckedamm, 7 Hamburgo, 11 – ROTTERDAM: H van Krieken & Co.; P. O. Box 653 ANVERS: Eiffe & Co.; 43, Longue Rue Neuve HAVRE: Agence Maritime L. Strauss; 26, Rue J. B. Eyriès – PARIS: Agence Maritime L. Strauss; 11, Faubourg Poissonnière – BORDEAUX: Henri Ferrière; Place Jean Jaurès GENOVA: Burke & Capolino; Piazza Cinque Lampadi, 84 LIVORNO: Ersilio Vivaldi; Livorno – MARSELHA: Société du Madal; 9, Rue St. Jacques – BARCELONA; Juan Salvador; Rambla Santa Monica, 2 – MALAGA: Picasso & Co.; Alameda Alfonso XIII – NEW-YORK: Garcia & Diaz; 17, Battery Place – VIGO: Llorente & Von Jess Ltd.: Garcia Olloqui, 19



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

BEIRA ALTA,

fornecidas em 1930 por

HENSCHEL & SOHN A. G.

Há já mais de meio seculo

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

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguêsas da Metropole e Ultramar.

REPRESENTANTE GERAL

para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA

HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA