

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

BELLO & BRAVO

★ ★

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

Aços rapidos e para ferramentas
Alumínio, em chapas, barras, etc.
Alvaiades de chumbo e zinco
Arames diversos, crú, queimado, galvanizado, 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 injeção de travessas
Dragas
Engenhos de furar, de coluna, sensitivos, radiais, etc.
Espingardas para caça e revólvers, da «Sté. Ame. Manufacture Liègeoise d'Armes à Feu»
Estanho
Ferro e aço maco **ITLU**, 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 ferramentais

♦ **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 galvanizados 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**



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 Portuguesa, Africa Oriental Portuguesa, Brazil, Norte da Europa e Mediterraneo

FROTA DA COMPANHIA

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

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

Vapores de carga

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

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

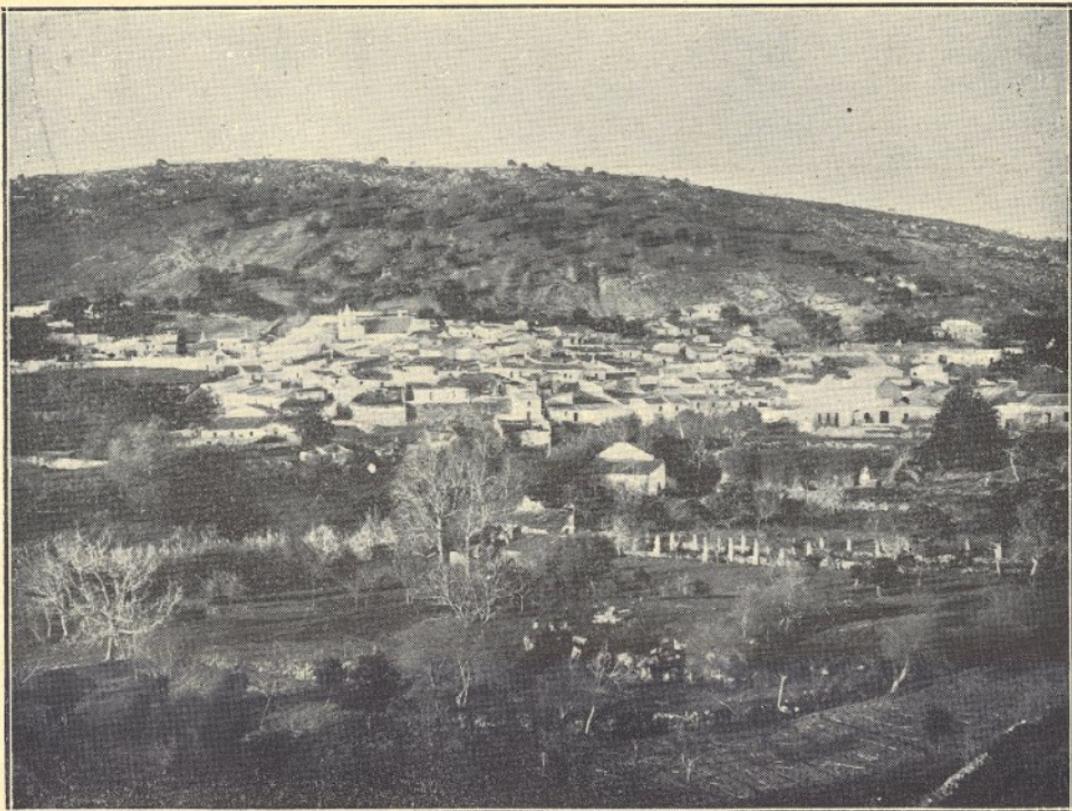
Todos os paquetes desta Companhia dispõem de frigoríficos, sexteto e todo o conforto moderno, proporcionando aos senhores passageiros, viagens rápidas e comodas

Escritorios da Companhia: LISBOA, 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, 23, St. Mary Axe, E. C. 3 - HAMBURGO: Gustav Rohlsen; Moenckedamm, 7 Hamburg, 11 - ROTTERDAM: H van Krieken & Co.; P. O. Box 653 - ANVERS: Eiffe & Co.; 43, Longue Rue Neuve - HAVRE: Agence Maritime L. Strauss; 28, Rue J. B. Eyrlès - PARIS: Agence Maritime L. Strauss; 11, Faubourg Poissonnière - BORDEAUX: Henri Ferrière; Place Jean Jaures - GENOVA: Burke & Capelino; Piazza Cinque Lampadi, 84 - LIVORNO: Ersilio Vivaldi; Livorno - MARSELHA: Société du Madal; 9, Rue St. Jacques - BARCELONA: Juan Salvador; Bamba Santa Monica, 2 - MALAGA: Picasso & Co.; Alameda Alfonso XIII - NEW-YORK: Garcia & Diaz; 17, Battery Place - VIGO: Llorente & Von Jess Ltd.; Garcia Olloqui, 19



ALGARVE — ALTE — VISTA GERAL

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1887; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908
MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904

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

SUMÁRIO:

Página artística: Algarve-Alte, Vista geral. —
Inovação ao serviço de passageiros. — Portugal
grande país de Turismo, pelo DR. AUGUSTO
CUNHA. — O Caminho de Ferro Oriental Chinês.
Figuras do passado, por CARLOS D'ORNELLAS.
— Portos portugueses. — O Grupo Instrutivo Ferro-
Viário de Campolide e o seu desenvolvimento,
por GERALDO LOPES. — Linhas estrangeiras.
— Bibliografia, pelo DR. ARMELIM JÚNIOR. —
Inspector Joaquim José do Nascimento. — Deu
Déficit a Companhia dos Caminhos de Ferro de
Madrid a Aragon. — Ecos & Comentários, por
NICKLES. — Ha quarenta anos. — O que todos
:-: :-: :-: devem saber :-: :-: :-:

1933

ANO XLVI

16 DE OUTUBRO

NUMERO 1100

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 D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS RÔMA MACHADO

Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.º MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.º JAIME GALO

Coronel de Eng.º ABEL URBANO

Dr. ARMELIM JUNIOR

Dr. ALFREDO BROCHADO

Dr. JACINTO CARREIRO

DR. AUGUSTO CUNHA

DELEGAÇÕES

Espanha — A MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre)	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £.	1.00
ESPAÑHA () ps. ^{as}	35.00
FRANÇA () fr. ^{os}	100
AFRICA ()	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrasados.	5\$00

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

INOVAÇÃO AO SERVIÇO DE PASSAGEIROS

OS LUGARES DE 3.ª CLASSE ESPECIAL



HÁ dois meses que nas linhas espanholas circulam nos comboios correios-expressos de Madrid a Alicante e vice-versa, carruagens com lugares de 3.ª classe especial cuja criação foi autorizada na rede da Companhia de Madrid, Zaragoza e Alicante.

O material utilizado para este novo serviço é o do tipo moderno de 3.ª classe para grandes percursos, montado sobre bogies, em cujas carruagens se instalaram, em um dos seus extremos, dois compartimentos contíguos de 10 lugares cada um, em que a decoração e o conforto melhoraram bastante em relação aos respectivos lugares ordinários de 3.ª classe. Estes compartimentos estão separados um do outro, tem porta de correr para a separação do corredor da carruagem e além disso encontram-se separados do resto da carruagem por uma porta que interrompe o transito pelo corredor do veículo.

Para esta nova classe de lugares de 3.ª classe especial se estabeleceu, em igualdade de circunstâncias com os de 1.ª classe, a marcação antecipada de lugares ao preço de 0,50 pesetas por lugar, de acordo com as condições aprovadas pela Real Ordem de 22 de Abril de 1929.

Para ocupar o lugar de 3.ª classe especial, o passageiro deverá, prevenir-se do respectivo bilhete ou titulo para ocupar o lugar ordinário de 3.ª classe e de um suplemento á rasão de 0,01 pesetas por quilómetro com o mínimo de cobrança de 0,25 pesetas. Ao preço deste suplemento se aumentará 25 por cento de imposto do Tesouro, e em seu caso, a taxa de 3 por cento e o selo correspondente, não havendo direito de cobrar quantia alguma que diga respeito á sobretaxa transitória de 15 por cento e do Seguro obrigatório.

As crianças de 3 a 6 anos que tenham de ocupar lugares de 3.ª classe especial pagarão tambem um suplemento de um centimo por quilómetro com o mínimo de 0,25 pesetas; porém quando duas crianças não ocupem juntos mais que um lugar dum passageiro, e acompanhadas de uma mesma pessoa, não pagarão mais sobretaxas que o correspondente a um só lugar.

As condições da aplicação da nova tarifa são :

1.ª — A Companhia submeterá á aprovação superior as carruagens e os combóios que hão-de levar lugares de 3.ª classe especial, assim como o numero de lugares em cada combóio e os trajectos e épocas em que hão-de circular. O Comissário em casos urgentes poderá dar a aprovação provisória.

2.ª — O numero de lugares serão limitados não podendo vendêr-se mais bilhetes na bilheteira ou no trajecto que o correspondente aos lugares disponíveis.

3.ª — Serão aplicáveis em tudo quanto não seja contrário ás disposições especiaes que se estabelecem nas condições das tarifas gerais da Companhia. O procedimento seguido para ocupação desta classe de lugares e análoga ao estabelecido para a utilização de lugares de *Fauteuils* estofados, tendo ainda que pagar a correspondente sobretaxa os passageiros possuidores de passes, autorisações etc., salvo caso que outra coisa se disponha em contrário, ou de que o passe ou autorização etc., contenha alguma indicação eximindo o passageiro de pagar esta sobretaxa.

PORTUGAL

GRANDE PAÍS

DE

TURISMO

A PRAIA DA VIEIRA

Pelo Dr. AUGUSTO CUNHA

PORTUGAL desde remotos séculos afamado berço de grandes navegadores, não podia deixar de oferecer ao longo das suas extensas costas no seu amoroso contacto com o mar, toda a variedade de aspectos, os mais belos e pitorescos que uma praia pode ter.

De norte a sul, desde os confins do Algarve ao pitoresco Minho, Portugal oferece ao turista sedento dos largos horizontes oceânicos, um exuberante mostruário de praias da mais diversa beleza, do mais variado aspecto, da maior riqueza de motivos que um país possa ambicionar.

Em todos os recantos do seu litoral nós vamos sempre encontrar novas belezas, novos motivos, inéditos aspectos.

E em tanto os nossos maiores, amantes do mar até ao delírio, quizeram aumentar o nosso património de pitorescas varandas e miradoiros donde o podéssemos contemplar, que não contentes com todo o vasto litoral peninsular, levaram o seu anseio heroico à perfeição máxima de enriquecer tão vasta coleção com outras novas praias, novas janelas sôbre o mar, em todas as paragens, em todos os continentes e através dos oceanos em todas as suas ilhas, por todo o globo.

Não deve haver por isso em qualquer parte um aspecto inédito de praia, que Portugal não possa também apresentar no seu vasto mostruário espalhado até ao extremo Oriente por êsse mundo fóra.

Mas bastava a variedade de aspectos com que a natureza pródigoamente dotou o nosso litoral peninsular, de norte a sul e o esplêndido sol com que iluminou essa brilhante galeria de variados e admiráveis quadros, em que o mar, na sua soberana grandeza, tem sempre o papel prin-

cipal, para que o nosso país estivesse à altura de satisfazer os mais exigentes turistas internacionais.

Deixando porém para mais tarde a descrição de tantas outras praias que são já hoje grandes cartazes de turismo em Portugal, vamos focar uma antiga praia, outróra muito freqüentada, citada já por Eça de Queiroz, num dos seus melhores romances que tem parte da sua acção nessa linda praia, que pela sua grande beleza, vastidão e excepcionais condições naturais, está destinada a um grande futuro e a um merecido e necessário resurgimento: A praia da Vieira de Leiria.

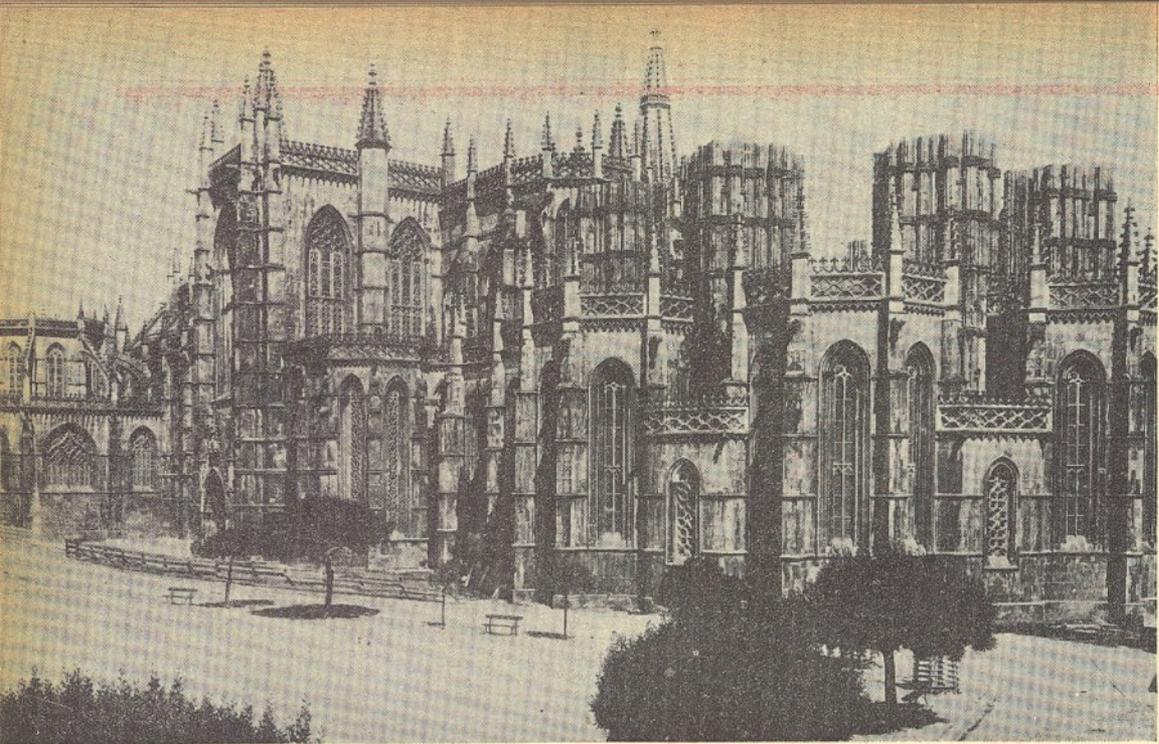
Esta praia que com a proximidade e desenvolvimento da praia da Figueira, perdeu há muito a sua antiga importância, tem no entanto sob o ponto de vista do turismo raros atrativos que a tornam merecedora do maior destaque.

Situada no centro do país, numa zona de turismo que está tomando o maior desenvolvimento, a sete quilómetros apenas das Termas de Monte Real, cujas águas de ano para ano se vão tornando mais conhecidas e freqüentadas, pelas curas quasi miraculosas que realizam, perto de Leiria, da Marinha Grande, da Batalha, de Alcobaca e de tantos outros valores do turismo português, a praia da Vieira, règeiramente coroada nos seus 27 quilómetros de extensão pelo maravilhoso pinhal de Leiria é dum tal pitoresco e dum tal interesse artistico que ainda há bem pouco tempo um grande pintor que a foi visitar na intenção de ali passar um dia, por lá se demorou um mês, verdadeiramente fascinado com a riqueza de motivos, com a gamma extraordinária de aspectos os mais belos e variados a que um grande pintor pode aspirar para as suas telas.

Já o aspecto extranho da povoação de pescadores, junto à praia, e que fica a dois quilómetros da Vieira, dá a quem chega e vê ainda de longe num relance o conjunto das suas escuras construções, uma impressão nova, perfeitamente inesperada e imprevista.

Aquele aglomerado de extranhas habitações, quasi todos em madeira, de côres escuras, com as suas varandas e as suas escadarias exteriores toscamente delineadas, muitas delas contorcidas, inclinadas como sob a acção dum temporal, no seu ar provisório, inacabado, feito à pressa, tem no seu conjunto um mixto de aldeia lacustre, de povoação selvagem, de acampamento nómada e de produto de carpintaria teatral ou de cenário de estúdio de cinema, que não podemos na verdade comparar exactamente com qualquer outra povoação que antes desta tenhamos visto.

Nas ruas estreitas, cobertas de areia, o movimento é enorme, porque todas aquelas casas de madeira têm na verdade um ar de barracas de banhos em ponto grande e apetece portanto talvez mais a todos viver na rua; mas chegados própria-



Mosteiro da Batalha

mente à praia a nossa vista perde-se então maravilhada para um e outro lado a muitos quilómetros, através das extensas dunas a que o pinhal de Leiria serve de poderosa, de formidável, de secular barreira.

E logo que a atravessamos em toda a sua grande largura e descemos até ao mar, só temos então que hesitar para qual dos seus aspectos devemos inclinar mais a nossa atenção. É tanto o que temos que vêr, que ficamos por momentos como aquelas crianças a quem é dado entrar num armazem de mil brinquedos para escolher um.

Porque não é só o espectáculo grandioso do mar, o espectáculo grandioso da praia imensa a perder de vista para um e outro lado, para o norte prolongando-se para lá da foz do rio Liz em toda a beleza das suas margens ou o espectáculo novo da povoação que vista do mar, tem nas suas construções, nos longos e tortuosos escadórios de madeira que lhe servem de acesso aos diversos andares, maior grandeza e maior originalidade vistos dali, não são apenas êsses aspectos os que nos prendem, mas sim a vida intensa que naquela praia se agita constantemente, o trabalho intenso, o movimento dos seus habitantes na sua faina de arrancar ao oceano o sustento de toda a povoação.

Aí é que verdadeiramente aquela praia é grande. Nos vários actos, nas várias scenas dêsse grande filme do trabalho que diariamente ali se representa,

cheio de colorido, de movimento, de interesse, variando dia a dia os seus aspectos e os seus scenários, indo por vezes das scenas do maior pitoresco para os lances mais dramáticos.

Na faina da pesca tudo ali trabalha, todos têm o seu papel, homens, mulheres, crianças e animais.

Os homens no papel mais áspero, na luta com o mar; as mulheres e as crianças dirigindo os bois que diligentemente pucham as redes, numa faina constante de vai vem, praia acima, praia abaixo, num movimento perpétuo, numa constante correria.

E tão belo é êste aspecto das 8, dez, doze juntas de bois, enchendo um grande espaço de vasta praia na azafama de puchar as enormes rêdes, que os barcos foram lançar lá muito ao largo, tanto da vida campestre tem assim esta praia portuguesa onde os bois parecem querer, num cuidadoso afan, ir lavrando até à última ponta de terra em que Portugal toca no mar, tão estranho é êsse aspecto, que um grande escritor francês que uma vez ali passou, disse maravilhado que aquela praia estava tão perto do campo e nós tínhamos tanto o feito de pescadores «que ali até os bois iam pescar».

E tudo ali é variado, imprevisito, emocionante. No avançar da rede até à praia, o interesse vai subindo, a ansiedade vai crescendo, o povo vai pouco a pouco formando grupos, aglomerando-se, as mulheres e as crianças vão-se aproximando correndo com cestos e canastra, os bois fazem de

cada vez mais apressados o percurso da praia, como que contagiados também por aquela ansiedade, aquele interesse aquele susurrar da multidão que vai crescendo sempre em todos os tons como numa grande partitura, a que o mar no seu marulhar constante põe o grave compasso das suas notas altas. Mas por fim a rêde aparece e então é um verdadeiro final de acto, uma verdadeira apoteose; o entusiasmo trasborda, atinge o delírio; e à vista daquela grande toalha de prata que vai saindo das ondas, daquela imensa toalha que parece dinamizada, galvanizada por poderosas correntes eléctricas, que a fazem palpitar em todas as suas fibras, aquele imenso aglomerado de vidas que arracadas ao seu elemento natural, palpitam ainda com tal anciedade e violência procurando escapar-se pelos orifícios da rêde, que chegam a ficar decapitadas, esfaceladas no furor da libertação, perante aquele espectáculo indescrevível de milhares de vidas palpitando, a que o claro sol, de chapa, dá o tom de prata líquida batida por um temporal, perante mais essa grande colheita feita com risco de muitas vidas ao oceano, toda aquela multidão grita, brada, vocifera, chegando aos insultos, às imprecações, numa desorientação, num delírio, enquanto os homens vão cortando a rêde, bradando apopléticos contra tudo e contra todos, num entrecruzar de voses e de gritos que nem se chega a perceber, dando-nos a impressão de que toda a aldeia ensandecou.

Mas entre muitos e muitos aspectos e costumes curiosos e hábitos que se podiam descrever e que na verdade nos fazem pensar no interesse que para uma grande praia de banhos elles trariam, o que mais verdadeiramente nos emociona e nos electriza de entusiasmo, é o primeiro acto d'êste drama penoso do trabalho no mar, a primeira scena, a mais palpitante e a mais cheia de colorido, o lançamento ao mar dos barcos que vão ao largo colocar as rêdes.

É um espectáculo não só grandioso, mas que nos dá bem a medida da bravura dos marítimos portugueses.

Tudo a postos, homens aos remos, rêde e cordame enrolados nos seus lugares, rôlos de madeira que não-de fazer deslizar a grande barcaça, colocados na areia, homens às varas que não-de empurrar até às primeiras ondas a grande embarcação, ao primeiro sinal do velho patrão de pé sôbre um banco ao meio do barco, com o seu apito ao pescoço e os braços sempre em movimento, em ordens, gritadas em fúria, em brados estridentes, tudo aquilo desliza para o primeiro contacto com o mar, todos sempre nos seus postos, os grandes remos movidos por muitos braços nos seus primeiros movimentos quasi frustrados, quasi em sêco, nos primeiros embates com as ondas, os dos rolos mudando-os constantemente, aguardando a melhor

oportunidade, a mais propícia rebentação das vagas, que parecem furiosas perante aquela nova invasão.

E a luta é renhida, titânica e quando finalmente, depois de ásperos esforços, o barco entra na água e vai no meio daquela grita enorme dos que vão e dos que ficam, galgando de onda a onda, parecendo subir ao infinito, para desaparecer logo, nas profundezas do oceano, quando do anfiteatro da praia nós podemos vêr aquele punhado de valentes, gritando e gesticulando sempre nos seus postos, o velho patrão de braços abertos, sempre perfeitamente equilibrado e comandando no seu lugar e os remadores de pé sem parar a sua fúria, quer o barco vá descendo ou subindo, quer vá na própria crista duma vaga, quando da praia vemos o barco de prôa erguida em prece na sua ascensão até ao cimo duma vaga, ficar perfeitamente vertical, como que a subir até às nuvens ou dando-nos a impressão de que fomos nós que subimos ao ceu e lá de cima vemos aqueles homens no fundo do seu barco lutando contra o mar, electrizados pela grandesa daquele quadro, chegamos a perder a noção exacta de estarmos vendo um espectáculo que é apenas um pormenor da bravura indômita duma raça ou de estarmos antes lendo uma estrofe duma epopeia, da grande epopeia marítima dos portugueses.



O CAMINHO DE FERRO ORIENTAL CHINÊS

O PROTESTO DA U. R. S. S.
JUNTO DO GOVÊRNO DE TOQUIO

Dizem de Moscovo que o embaixador da U. R. S. S. em Toquio protestou, junto do ministro dos Negócios Estrangeiros Hirova, contra o facto das policias japonesa e mandchu terem prendido alguns funcionários soviéticos, pertencentes ao Caminho de Ferro Oriental Chinês, o que representa um atentado contra os legítimos interesses da União Soviética.

Aquele diplomata recordou que o gabinete de Toquio fôra oportunamente informado de que alguns funcionários daquela linha iam ser substituidos por russos. O que se fez, portanto, não é mais do que o início da execução do plano, minuciosamente elaborado em Kharbin, pelas autoridades militares nipónicas e emissários mandchus. Se fôr necessário, o govêrno soviético publicará, integralmente, os documentos pelos quais se verificam nitidamente os métodos de acção dos comandos militares japoneses na administração da Mandchuria. Depois, o embaixador russo assinalou que o govêrno soviético advertira o Japão da sua responsabilidade na violação dos direitos da U. R. S. S. sôbre o Caminho de Ferro Oriental Chinês. Por último, o representante do govêrno de Moscovo declarou que tais manobras visam à rotura das negociações em curso para a venda daquele caminho de ferro e que a responsabilidade respectiva toca inteiramente ao Japão.

FIGURAS DO PASSADO

VI

GENERAL

JOSÉ ESTEVÃO DE MORAES SARMENTO

Por CARLOS D'ORNELLAS

A antiga *Academia Real das Ciências*, de Lisboa, o mais velho e prestigioso Instituto científico e literário do País, com uma larga e brilhante tradição, vem de prestar justíssima homenagem — por um dos seus mais conceituados, prestigiosos e venerandos membros o Dr. Armelino Junior a um dos seus mais ilustres sócios, o falecido General de Divisão, sr. José Estevão de Moraes Sarmiento; honra não só da nossa primeira Academia, mas também do nosso Exército.

Na primeira sessão deste novo ano académico, de 1933-34, da 2.ª classe da Academia, apresentou o referido Académico uma notável *Comunicação* sobre a *Vida e a Obra* do General.

A essa sessão memorável nos referimos adiante.

Aqui agora, simplesmente, rápidas notas, em sentida homenagem desta *Revista*, cujo fundador-proprietário, o meu saudoso e nunca olvidado mestre L. Mendonça e Costa, foi um dos dedicados amigos e sincero admirador dos raros talentos e altas virtudes cívicas, domésticas e sociais do Homenageado.

* * *

O general Moraes Sarmiento nasceu em Lisboa, a 12 de outubro de 1847, e faleceu na mesma cidade, a 14 de fevereiro de 1930, com 86 anos completos de idade, em pleno vigor das suas brilhantes faculdades intelectuais e morais, de que ainda havia muito a esperar; mas, infelizmente, o seu organismo material sem nunca conhecer a decrepitude, não pôde resistir mais a achaques, próprios da senectude.

Tudo quanto foi, e valeu, como militar, jornalista, historiógrafo, juriconsulto, pedagogo, psicólogo, educador, moralista, legislador, estadista, pensador e

filosofo — erudito e eloquentemente o diz o seu ilustre bio-bibliógrafo, no trabalho académico de que, adiante, transcrevemos alguns expressivos trechos.

O nosso presado amigo e Dr. Armelino Junior abriu o seu discurso nos seguintes termos:

Em todas as fôrmas em que se pode moldar e fundir o talento e o génio, o trabalho e a obra, as virtudes e os merecimentos do Homem — quer pela Imprensa, já pela periódica já pelo livro; em prosa ou em verso; quer na pedra, no alabastro, no bronze, no aço, na prata, na platina ou no ouro; quer na eloquência ou na música; quer na tela ou no marmore; pelo pincel e a paleta, pelo cinzel e o buril, pela pena ou a voz, — tudo se conjuga e irmana, em todos os tempos e em todo o Mundo, para laurear e consagrar ao culto sacrosanto da *Pátria* e ao dos seus *Filhos* precláros, a fim de lustrar e honrar a sua memória, enaltecê-la e glorificar o seu nome, a sua vida, a sua obra, as suas doutrinas e ensinamentos, os seus méritos, os grandes Homens, que são, eternamente, honra e glória, não sómente de uma *Pátria* mas da *Humanidade* inteira, quer pelo seu vasto e profundo saber, nas sciencias, nas belas-letas, nas belas-artes, ou nas industrias; quer pelas suas raras e excelsas qualidades e virtudes, pela filantropia e a caridade, como por fecundos e saudáveis exemplos, sempre vivos e eternos, oferecidos á nossa contemplação, ás nossas meditações, ao nosso estudo e apreço, ao nosso carinho e amor, e á nossa saudade, como indefectíveis lições permanentes, proficiuissimas e imorredoiras.

Como, eloquentemente, disse algures, em celebre discurso, o genial Tribuno, que foi José Estevão, — «A história dos homens que associamos ao nosso culto, escrita sobre os seus tumulos, é um testemunho de respeito pela sua memória, um padrão de glória nacional, uma lição civilisadora». É esse *testemunho de respeito*, que vimos hoje aqui de pôr; é esse *padrão de glória*, que vimos hoje aqui erguer; é essa *lição civilisadora*, que ora aqui se exhibe, pondo em relevo essa figura prestigiosa e inconfundível, que é o general José Estevão de Moraes Sarmiento.

Só sinto, e bem profundamente, que seja a minha humilde voz a tuba que venha, tão desarmonicamente, desferir este canto de glória, sagrar este devido e rendido culto.

Solicito — e nela intimamente confio — a generosa benevolência deste colendíssimo auditório.

* * *

Mais um roble gigante derruido e lançado por terra, cruelmente fulminado por um tremendo e coruscante raio da Morte.

Mais um grande e preclaríssimo Portuguez, que desapareceu do cenário da vida.

Deixa, porém, um nome e uma obra imortais,



Homens destes não morrem, porque revivem e florescem nos seus feitos, nas belas flores e nos optimos fructos do seu constante e fecundo labor; revivem e fructificam,—árvores gigantes e frondosas, que profundamente enraizam, e gloriosamente medram e bracejam—aquecidas e iluminadas pelo Sol dos tumulos, que é o Sol da Glória, que é o Sol da Posteridade.

A seguir, versou os seguintes assuntos:

Sua Genealogia; sua ascendência e descendência.

Principais influências que actuaram em toda a sua vida e obra.

Suas obras jornalísticas e avulsas: como Jornalista, Historiôgrafo, Jurisconsulto, Pedagogo, Psicólogo, Educador, Moralista, Legislador, Estadista, Pensador e Filósofo.

Seus processos literários e morais, como Escritor, Orador, Erudito e Pedagogo.

— Nas quatro Escolas Militares.

— O General e o Dr. Brito Camacho:

Dialogo autêntico e histórico, similar ao havido entre Foch e Clemenceau.

Seu alistamento e promoções no Exército.

Cargos que exerceu.

Condecorações que recebeu.

Outras homenagens.

A calúnia ao serviço da inveja.

Psicologia individual do General.

E termina da seguinte forma:

Outra nota final:

— Quantas vezes, nos nossos quotidianos passeios em Sintra, em que Ele procurava sempre os sitios mais altos, os mais soberbos pontos de vista, apreciando e admirando a bela e graciosa euritmia do conjunto, os encantos da terra e os esplendores do céu; ao mesmo passo que desvendava a sua grande alma e bondoso coração de filosofo e de crente, me fazia recordar este conceito de Kant:

— «Duas coisas me inspiram, e enchem de profunda e sempre crescente admiração: o céu estrelado, brilhando sobre a minha frente; e a lei moral escrita no fundo meu coração e da minha consciência.»

Era, ainda e sempre, o misterioso influxo da sua santa Mãe, que, nesses sublimes momentos, comovidamente recordava.

Então exclamava, como o sábio Buffon, na sua «Histoire Naturelle»:

— «A Natureza é o trono exterior da Magnificência Divina. O homem, que a contempla e a estuda, eleva-se, gradualmente, ao trono interior do Onipotente.»

Voltaire escreve algures: «qu'on n'était grand que par le caractère»

O General foi-o, não só pelo caracter; mas também pelo coração e pela bondade.

Viu aproximar-se o triste crepusculo da sua extensa e gloriosa vida, com a tranquilidade e a paz da consciência de ter cumprido sempre os seus defectivos e indeclináveis deveres: De ter bem servido a *Pátria*, que procurou sempre enaltecer e honrar; de se dedicar todo á *família*, de que foi, constantemente, exemplar e amantissimo Chefe; e, simultaneamente, ao *Exército*, de que foi o mais alto expoente, brilhante ornamento e uma das suas maiores glórias; e ás *Sciencias* e *Belas Letras*, ás quais consagrou uma vida inteira, e tão prolongada, prelustrando-as com tanta competencia, probidade e brilho.

Como outr'ora Pitagoras, — que não só praticava, mas o aconselhava aos seus discipulos — o General fazia, todos os dias, escrupulosamente, exame de consciência, inquirindo: «Que fiz; como o fiz; fiz tudo como devêra?»

É que tinha a *Religião do Dever*. Foi, toda a sua vida, e

até ao seu ultimo alento, trabalhador indefesso, completamente desprendido e inteiramente indiferente a mesquinhos interesses materiais, que podessem poluir a sua honra e menuscabar o seu bom nome e sólida reputação, tendo só em mira tres amores, tres ideais:

— O amor e o ideal da *Pátria*, e o nobilissimo desejo de a bem servir.

— O amor e o ideal da *Família*, e a ancia de a tornar feliz e independente.

— O amor e o ideal do *Dever*, a que rendeu sempre o maior culto.

Não ha verdadeiro e sólido prazer, nem completa e segura felicidade — sem sombras nem precalços — senão os que nos fazem sentir a *Verdade* no fundo dos nossos espiritos; a *Justiça* no amago dos nossos corações; e o *Dever* cumprido, no intimo das nossa consciencias.

O general Moraes Sarmiento foi um dos raros — que me foi dado conhecer e apreciar intimamente — que sentiu esse praser e gosou essa felicidade.

Teve sempre, e afincadamente, o mais intenso culto da verdade, o mais profundo sentimento da justiça, e a mais convicta Religião do Dever.

Pela sua dupla Fé, scientifica e confessional, acreditava, piemente, no triunfo final da *Verdade* sobre o erro e a mentira; da *Justiça* sobre a iniquidade, e do Direito sobre o arbitrio; do *Dever* sobre o interesse; da *Moral* sobre o indecoroso e vil; da *Sciência* sobre a Ignorância, do *Espirito* sobre a matéria.

Sempre intendeu — pensou, sentiu, e exemplificou, como sábio Pedagogo, Moralista e Educador — que, sem um Ideal Superior, sem uma concepção espirituualista da vida, não pôde haver energia eficaz que lucte, força que conquiste e vença.

Não pôde haver se não desorientação, desânimo, fraqueza, descorçoamento, iniquidade, vício e crime!...

* * *

Que grande e opulento legado nos deixou:

— A sua *Vida* e a sua *Obra*; as suas doutrinas e os seus ensinamentos.

— *Vida* equilibrada e pura, operosa e santa.

— *Obra* resplandecente e bela, eficaz e utilissima.

— *Vida*, que é egrégia e altissima *Lição*.

— *Obra*, que é nobre e notabilissimo *Exemplo*.

Aqui deixo, em palidas e descoloridas sinteses essa *Lição* e esse *Exemplo*, como notabilissimo *Paradigma* ás novas Gerações.

* * *

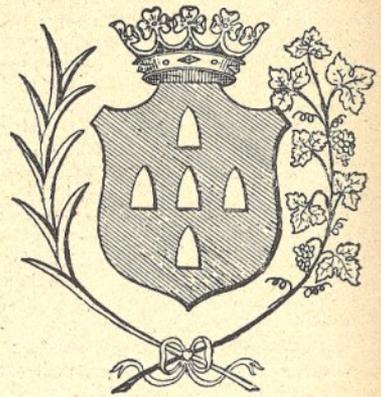
É interessante e notável o coincidir, esta homenagem académica, com o próprio dia do seu aniversário natalício. Se vivo fôra, completaria hoje 90 anos de idade.

Ardente voto faço — que é uma sugestão intante: — que em igual dia e mês de 1943 — d'aqui a dez anos — se celebre o primeiro centenário do seu nascimento.

— Outra coincidência:

Presidir a esta sessão um dos seus mais distintos camaradas no Exército: um dos seus mais ilustres confrades na Academia; um dos mais constantes e leais amigos e admiradores, que lhe pagava na mesma nobre e preciosa moeda.

PORTOS PORTUGUESES
O PROLONGAMENTO
DO
CAIS DE ENTRADA DA CIDADE
DO
FUNCHAL



Armas do Funchal

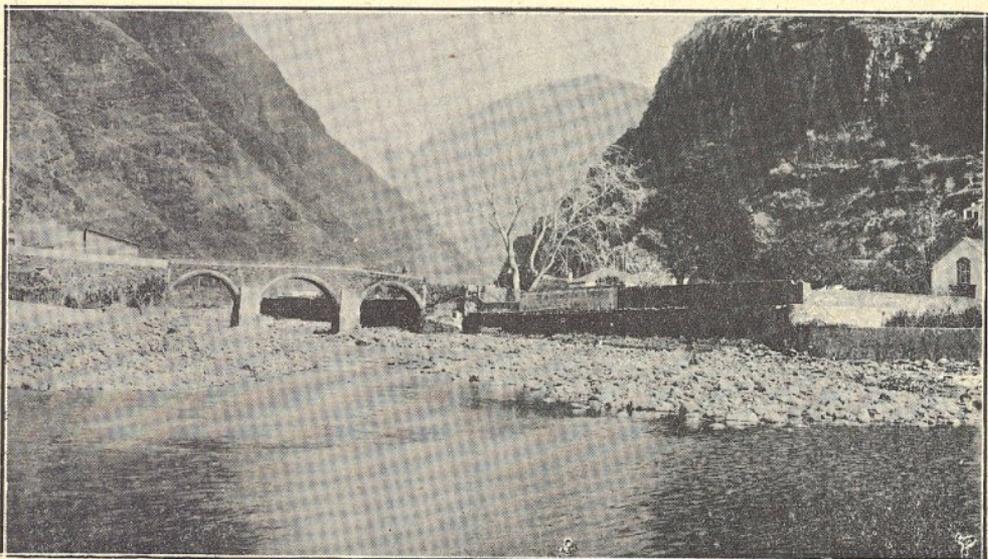
NA ultima sessão da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses que presidiu o sr. ministro do Comercio, secretariado pelos srs. brigadeiro Silveira e Castro e engenheiro Raul da Costa Couvreur, realizou o engenheiro sr. Rodrigo Antonio Machado Guimarães uma conferencia sobre o «Prolongamento do cais de entrada da cidade do Funchal.»

O conferencista começou por dizer que as linhas gerais de portos, as obras a executar no porto do Funchal, baseiam-se no relatório da Missão de Estudos á ilha da Madeira, que ali foi em Agosto de 1928, e de que faziam parte, além do conferente, o saudoso e distintissimo engenheiro Costa Serrão, e o engenheiro Cid Perestrelo.

A primeira parte acabada de executar, e sobre que trata esta palestra, é o «Prolongamento do Cais de

Entrada da Cidade», numa extensão de 80,00 m., com a largura de 16,80 m., e fundado a cotas variando entre (5,00 m.) e (9,00 m.). Este prolongamento impugna-se urgentemente, porque até agora o porto do Funchal oferecia como unica comodidade de desembarque aos milhares de turistas que ás vezes num só dia visitam a Madeira, uma estreita escada no antigo Cais, por onde se fazia todo este serviço, e a que juntava o da grande cabotagem dos barcos de carreira e o dos costeiros.

Depois de estudadas varias modalidades para execução de um cais compacto e muito resistente, porque os temporais na Madeira são raros mas de extrema violencia, foi organizado o projecto com grandes blocos celulares de betom armado, tipo do porto de Musel, em Espanha, de que o maior, com 22,80 m.



ILHA DA MADEIRA — Ribeira Brava

de diâmetro e altura total de 12,00 m, pezava em vazio perto de 2.800 toneladas.

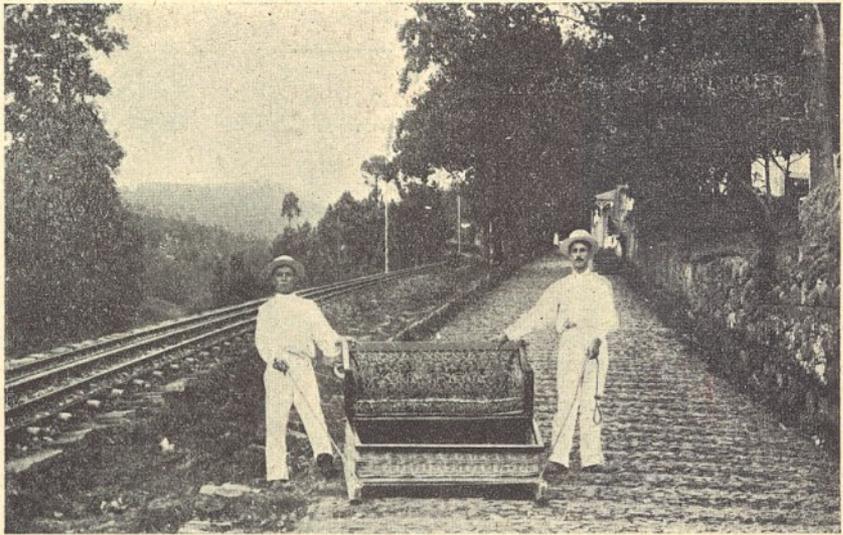
Prosseguindo, disse que depois de um concurso publico, foi a empreitada de construção adjudicada á casa holandesa «Nederlandsche Maatschaapji voor Havenwerken», pela importância de Escudos Ouro, 198.102\$87, que a executou com toda a perfeição e probidade profissional de uma casa que tem o seu nome consagrado entre os construtores de portos.

«Pela grande inclinação da costa local escolhido pela Companhia Adjudicatária para a construção do plano inclinado de lançamento dos blocos, que não permitia a betonagem dos mesmos, se o plano fosse assente nessa inclinação, e tornava muito dispendiosa a construção de um plano com a inclinação projectada, houve a necessidade de estudar a forma de resolver o assunto, que trouxe uma solução inédita e que foi aplicada com todo o sucesso.

A ideia do director do porto, foi posta em pratica com exito completo pela Companhia Adjudicatária que conseguiu vencer todas as grandes dificuldades de applicação de um sistema difficil, e, para mais, sem ter sido ainda usado e da forma seguinte; o plano inclinado termina na parte superior numa superficie horizontal; os blocos são construidos metade nessa superficie, e metade num andaime de materia que por intermedio de cavaletes de madeira se apoia no plano inclinado; depois de concluido cada bloco, enchem-se algumas celulas posteriores com um lastro de agua, retira-se andaime e cavaletes, e o bloco fica apoiado em consola pela sua metade posterior; na ocasião do lançamento, por uma torneira de adufa estabelece-se a comunicação da agua para celulas anteriores; num dado momento, a massa de agua passada para estas celulas provoca o desequilibrio, e o bloco cai no plano inclinado por onde escorrega até ao mar.

«É então rebocado, flutuando, até ao local do emprego, onde se enche de agua por meio de valvulas de fundo, para produzir o afundamento; então esgotam-se successivamente as celulas uma por uma, e substitue-se a agua por beton ou enrocamentos.

«Embora com aperfeiçoamentos que a pratica indicou, entre eles a substituição do lastro de agua por outro de sacos de areia, assim, foram lançados os cinco blocos que constituem a infra-estrutura do prolongamento do Cais.



FUNCHAL — Carro do Monte

«Com o primeiro, houve um erro de manobra que o ia perdendo; depois de lançado e quando se procedia ao esgotamento da agua das celulas, uma barça encostou-se-lhe com o verdugo metendo-se-lhe a cobertura debaixo de agua, donde resultou a entrada duma grande massa de agua que o fez inclinar e vir afundar-se antes do local de emprego; as chaminés foram aumentadas com madeira, esgotadas de novo as celulas, e o bloco posto a flutuar de novo para então se seguirem as operações normais necessarias á sua colocação.

«A super-estrutura do cais, constituida por dois muros cortinas, e o espaço intermedio-cheio de enrocamentos, pode ser feito rapidamente, porque acompanhava a construção de intra-estrutura, dando cada bloco colocado um grande campo para trabalho.

«Este sistema, além da robustez que dá a construção, permite uma grande economia, porque dispensa todas as ferramentas caras, tais como cabreas flutuantes, grandes guindastes, etc.».

No final da conferencia, foi passado um filme documentario realizado pelo proprio conferencista e no qual são focados alguns dos principaes aspectos das obras realizadas no porto do Funchal.

CONTOS AMARGOS DA GUERRA

No dia 1 do próximo mês de Novembro é posto à venda o II Volume dos Contos Amargos da Guerra de auctoria do nosso director Carlos d'Ornellas e edição da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Os exemplares encontram-se à venda em todas as livrarias.

O GRUPO INSTRUTIVO FERRO-VIÁRIO DE CAMPOLIDE E O SEU DESENVOLVIMENTO

NOTAS Á MARGEM

Por GERALDO LOPES

O Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide, completa em Dezembro próximo oito anos de existência.

Parece que estou ouvindo ainda as primeiras palavras trocadas, na noite de 10 para 11, de Dezembro de 1925, que deram origem a esta simpática Instituição. Nessa noite que para mim é memorável, muitos ferro-viários dormiam descançadamente, outros tripulavam as suas locomotivas conduzindo combóios através do país, enquanto alguém pensava na constituição duma escola profissional para aperfeiçoamento dos seus conhecimentos profissionais. A iniciativa dessa noite foi posta imediatamente em prática, e, por todo o pessoal de locomotivas do Depósito de Campolide, foi acolhida com entusiasmo.

Numa pequena casa, ainda incompleta no Bairro da Liberdade, casa clandestina, despida por completo de comodidades higiénicas, se instalou, no dia 1 de Janeiro de 1926 o *Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide*.

Em 28 do mesmo mês reuniu-se a primeira assembleia geral em bancos improvisados de momento, com umas taboas que serviram aos andaimes da construção da referida casa, assentes em tijolos, se acomodaram uns vinte socios que, apareceram, na ância de saberem o que viria a sêr o *Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide*, do que se vinha fazendo propaganda.

Dado conhecimento a êstes sócios do que era a nossa idea e o que futurava sêr, acabou a referida assembleia geral por nomear uma Direcção para prosseguir com os trabalhos que ficou constituída pelos Senhores Ernesto Duarte e Silva, Presidente; João Ferreira dos Santos, Secretário e José Geraldo Lopes, Tesoureiro.

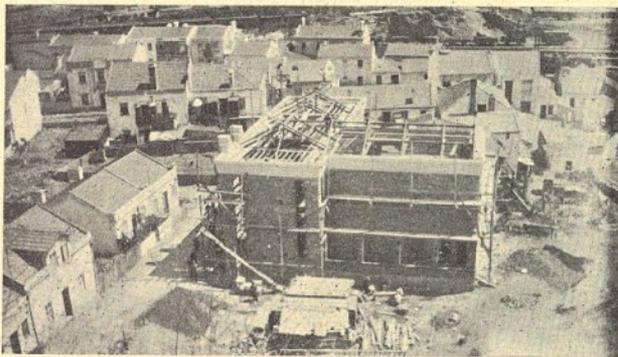
Não tardou que esta iniciativa chegasse ao conhecimento das entidades superiores da C. P..

Foi o sr. Carlos Rodrigues Parreira a êsse tempo Inspector Principal de Tracção e que a seu cargo tinha a Instrução Profissional do pessoal de Locomotivas, o primeiro concededor da nossa iniciativa. Daí passou ao conhecimento dos Senhores, Conde Castelo Mendo, Engenheiro Chefe do serviço de tracção; Pedro Joyce Diniz Engenheiro Chefe da Divisão do Material e Tracção e finalmente ao sr. Eng.º Ferreira de Mesquita Ex-Director Geral da Companhia.

Não se fez tardar a visita do Senhor Director, a esta escola, que em maio do mesmo ano a realizou, mandando fazer imediatamente a instalação eléctrica na referida casa.

Assim foi caminhando este *Grupo*, progredindo sempre até que, em sessão da Ex.^{ma} Comissão Executiva de 3 de agosto de 1927, foi deliberado que a renda da referida casa fôsse paga pela Companhia.

O Grupo Instrutivo Ferro-viário, no desejo de aumentar os seus progressos e de provar à Ex.^{ma} Companhia, como eram bem administrados os auxílios que esta lhe ia dispensando, ao ser sabedor da resolução da Ex.^{ma} Comissão Executiva, criou logo, em Setembro immediato, um curso nocturno de Instrução primária para os seus associa-



Edifício do *Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide*, em construção, no dia da inauguração do *Pau de fileira*, em 27 de Agosto de 1925

dos e que atualmente se encontra sob a direcção do professor sr. Júlio Martins de Almeida.

O desenvolvimento do *Grupo Instrutivo Ferro-viário*, tem sido grande, estendendo a sua ação moral e educativa até ás crianças conquistando a simpatia, não só dos altos e dignos dirigentes da C. P., como também das altas individualidades extranhas aos Caminhos de Ferro, como sejam os Senhores, João Luis de Moura, Governador Civil de Lisboa; General, José Vicente de Freitas, Ex-Presidente da Câmara Municipal de Lisboa; Coronel, Mousinho de Albuquerque, Ex-Intendente Geral da Segurança Pública; Tenente Coronel, Henrique Linhares de Lima, atual Presidente da Câmara Municipal de Lisboa; Carlos d'Ornelas, Director da Gazeta dos Caminhos de Ferro; Engenheiro Anibal d'Oliveira e Doutor Afonso Manaças, Clínico; entidades distintas de quem êste *Grupo* já-mais esquecerá a sua valiosa protecção.

Em 1928 foi criada uma Comissão de Construção, tendo como presidente o Senhor Joaquim Ferreira Malaquias, Chefe Maquinista, a-fim-de principiar com

a organização dos trabalhos, para a construção de um edificio escolar de comodidades modernas. Muito embora decorressem ainda cinco anos de trabalho constante, a Comissão não desanimou, prosseguiu

sempre, tendo em vista sómente um fim: a construção do edificio escolar.

Então os associados compreendendo a ideia altruista da sua Direcção, lançaram-se no seu sacrificio material, conseguindo importância de 57.566\$15, fundo especial para aquisição do edificio e muito importante foi esta quantia lí-



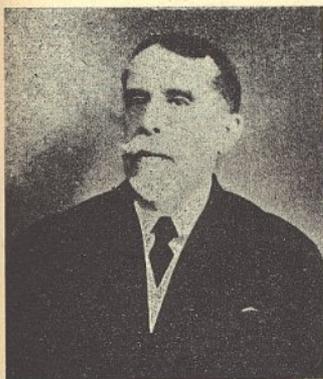
Ten. coronel Henrique Linhares de Lima

quida obtida dos seus 200 associados. A este grande sacrificio, veio juntar-se o valioso auxilio da Ex.^{ma} Companhia que foi de 40.000\$00, além dos 25\$000 mensais que a mesma nos cede, para pagamento da renda da casa.

Vejam os pois que é uma verba bastante razoável que a C. P. vai dispendendo pela instrução do seu pessoal.

Desde 1928, surgiram muitas difficuldades e só em Dezembro de 1932 conseguimos obter a devida licença da Câmara Municipal de Lisboa para construir o edificio escolar, tão preciso e desejado, no Bairro da Liberdade.

Chegado foi o dia que esperavamos já de longo tempo!.. O da comemoração do lançamento da primeira pedra, que se realizou em 16 de Abril do ano corrente. Nesse dia notou-se bem a consideração e simpatia que os altos dirigentes da C. P. têm por esta instituição e de igual forma pela instrução do seu pessoal.



Engenheiro Ferreira de Mesquita

Aquela modesta festa, promovida pelos associados deste Grupo, assistiram os Ex.^{mos} Senhores

Doutor Ruy Ennes Ulrich, Ex-Presidente do Conselho de Administração; Antonio Vasconcelos Correia, actual Presidente do Conselho de Administração da C. P.; Alvaro de Lima Henriques, Director Geral;

Antonio Vicente Ferreira, Sub-Director; Jorge Malleiro, Engenheiro Chefe da Divisão de Tracção; Manuel de Melo Machado Campelo, Engenheiro Chefe do Serviço de Tracção; Mario Ascenção Fonseca, Engenheiro Chefe do serviço de abastecimentos de Tracção, José d'Abreu, Engenheiro Chefe do serviço de Fiscalização.

Engenheiro Couceiro, dos serviços técnicos de tracção; Engenheiro Correia Telles, do serviço do movimento, Architecto Cotinelli Telmo. Engenheiro Nazaré, do serviço

do movimento, Raul Emilio Moreau, Secretário da Direcção Geral, Carlos Rodrigues Parreira, Chefe da 2.^a Circunscrição de Tracção, e mais dirigentes da Companhia que presentemente não me recordo.

Assistiu tambem o Senhor Henrique Linhares de Lima; illustre Presidente da Camara Municipal de Lisboa, e os Senhores, Anibal de Oliveira, Engenheiro dos Monumentos Nacionaes, Dr. Joaquim Koope, Chefe da Secretaria Geral da Camara Municipal de Lisboa e Dr. Afonso Manaças, medico.

Ambicionamos agora o dia da inauguração, para o que algumas difficuldades temos a vencer, visto não possuirmos ainda o capital suficiente para o seu completo acabamento. Contamos com mais um esforço dos nossos associados e dirigentes e mais um apelo aos Beneméritos desta Instituição e amigos da instrução da grande familia ferro-viária, não deixando de contar com a sincera e leal colaboração do Sr. Carlos d'Ornellas, distinto Director da *Gazeta*, que para este Grupo tem sido um elemento de incontestável valor, de alguns elementos importantes cujos nomes não é fácil mencionar pela falta de espaço com

que sempre luta a "Gazeta dos Caminhos de Ferro". A todos o Grupo *Instrutivo Ferro-viário* saúda eternecidamente não esquecendo nunca os auxilios que lhe têm prestado.



Engenheiro Vasconcelos Correia



Tenente-Coronel João Luiz de Moura

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA A Companhia do Norte realizou recentemente várias experiências

com vagões que podem ser, indiferentemente, atrelados a um tractor automóvel, em estradas de rodagem, ou incorporados a uma carruagem, em caminhos de ferro. Construídos pelas firmas Willème, de Paris, e Coder, de Marselha, após aturados estudos que afastaram a idéia inicial do caminhão com motor, eles são simples vagões, desprovidos de motor e de transmissão de movimento, constituindo na estrada o reboque de um tractor adequado, o que evita transportar sobre trilhos órgãos pesados e relativamente delicados, os quais encareceriam o material e tiraria sua eficiência económica.

Á chegada desses vagões, carregados de mercadorias, nas estações de destino, poucos tractores são bastantes para assegurar a sua distribuição, ao longo das estradas de pequeno percurso.

Sem a necessidade do transbordo das mercadorias, estas são beneficiadas com considerável economia e celeridade na sua entrega.

O veículo apresenta-se sob a forma de um vagão coberto comum, de 10 toneladas e 36^m5 de capacidade, cuja caixa assenta num chassis equipado de uma atrelagem automática Wellison em cada extremidade. Sobre trilhos, o veículo repousa em dois eixos afastados de 3^m90, com rodas loucas girando sobre rolamentos S. K. F. e munidas de *bandages* de 1^m50 de diâmetro.

Sobre estrada, uma das extremidades do vagão repousa sobre a trazeira do tractor automóvel enquanto o eixo oposto rola sobre *bandages* pneumáticas adaptadas a coroas de aço que se vêm centrar e apoiar nas rodas, de modo especialmente adaptado a este fim.

A tara do vagão é de 8.300 quilos. Vários vagões podem ser incorporados a um mesmo combóio, colocados em seguimento e atrelados automaticamente por um dispositivo muito simples. Cada vagão é munido de um freio Westinghouse permitindo à vontade a freagem directa em estrada e a freagem automática sobre trilhos; como no caminhão automóvel, a freagem se exerce sempre sobre tambores.

A colocação da frente do vagão sobre a trazeira é obtida empurrando-o, simplesmente, e, depois de feita a ligação, as curvas, mesmo de 90°, não oferecem quaisquer dificuldades à marcha.

Todas as facilidades foram previstas para a montagem e desmontagem dos pneus.

Os construtores fabricaram igualmente um tractor, munido de motor Diesel de 3 cilindros e 85 HP., o qual pode circular em estradas ou sobre trilhos, como

o vagão, assegurando manobras fáceis em estações terminus e podendo rebocar vagões com peso total de 100 ou 150 toneladas.

Esse material tem percorrido distâncias consideráveis, até de 1.300 quilómetros, a velocidades que atingiram 105 quilómetros por hora, sem qualquer acidente.

Adaptando-se esses tractores à queima de lenha babassu ou outros combustíveis locais, eles poderiam prestar relevantes serviços, entre nós, principalmente para o transporte de passageiros e mercadorias em estradas do norte e do nordeste, certamente com vantagens económicas sobre as automotrices a óleo ou gasolina.

ITÁLIA Segundo cálculos oficiais, dentro de um período de dez anos, 60

por cento dos caminhos de ferro da Itália serão electrificados. O país possuirá, então, 6.000 quilómetros de tracção eléctrica. Eventualmente poder-se-á atingir uma percentagem mais elevada no conjunto do sistema ferroviário, com ligeiras excepções, devido ao aproveitamento da força hidro-eléctrica.

O sucesso da recente emissão oferecida pelo governo afim de obter o capital necessário para o progressivo trabalho de electrificação, é uma demonstração da confiança do país no plano, especialmente devido ao facto de que o Estado gasta enormes quantias na aquisição de carvão estrangeiro para os caminhos de ferro.

A electrificação das ferrovias constitue um processo muito custoso, mas, quando o trabalho se executa sobre linhas de grande tráfego, o reduzido preço da energia em comparação com o elevado custo do carvão oferece apreciável compensação. Outras vantagens de electrificação consiste na limpeza, regularidade do serviço, economia no pessoal e aumento de velocidade.

As linhas que serão brevemente electrificadas compreendem um total de 4.000 quilómetros, figurando entre elas os trechos do principal sistema do Estado. Essas linhas abrangem as duas largas secções que correm longitudinalmente de Milão à Calábria, passando através de Bolonha e de Florença e de Génova através de Pisa a Roma, às províncias da Calábria. O plano compreende também a estrada de grande tráfego entre Milão e Trieste, passando por Veneza, a linha de Udine-Tarvisio, a de Bronner-Bolzano até Bolonha e a de Ferrara-Padua. O trabalho de electrificação foi dividido em dois grupos e deverá terminar dentro de doze anos. O governo decidiu recentemente apressar a primeira parte, afim de que fique pronta em 1936.

A primeira secção que será electrificada com o capital proveniente da última emissão, no total de liras, 1.200.000.000, abrange as linhas de Roma a Florença, Roma, Nápoles, e o ramal que conduz à estação balnearia marítima de Nettuno a ferrovia Nápoles-Palermo e Salerno-Battipaglia-Reggio Calábria.

BIBLIOGRAFIA

OS MEUS LIVROS

Pelo Dr. ARMELIM JÚNIOR

O presente artigo é o necessário complemento do meu anterior, inserto a pag. 527 do numero desta *Gazeta*, de 16 de setembro; que eu prometera publicar no numero seguinte, de 1 do corrente; mas não me foi possível.

Cabe-me hoje aqui a grata missão de apreciar, com imparcialidade, exacção e justiça, o novo livro de versos da Sr.^a D. Oliva Guerra.

É sobretudo notável a preciosa coleção de primorosos sonetos, que enriquecem este livro; além de outras diversas composições de diferente métrica, e não menos belas.

As bem conhecidas dificuldades da forma literária do *soneto*, em que, geralmente, a illustre Poetisa molda o seu pensar e sentir, supere-as, domina-as e vence-as com notável engenho.

Com que escrupuloso rigor e disciplina literária cumpre o bem conhecido, mas nem sempre exemplificado, preceito clássico de que o soneto deve fechar sempre com chave de ouro.

Depois, em toda a sua *versificação* perfeita, com que delicada arte compõe os versos, de factura impecável, de harmonioso ritmo, de riqueza de rima, tão natural e espontanea, sem o percuciente esforço da enfadonha rebusca; e, a sobredourar tudo isto, a pureza e belesa da dicção castiça.

* * *

O leitor esclarecido e competente vá julgar por si mesmo, em face de algumas transcrições, que passo a faser.

Que belo e expressivo o soneto de abertura, explicativo do titulo do livro — *Serenidade* — de uma admirável resignação de filosofa e crente.

É finda a inquietação. Súplica morta,
O meu olhar alonga-se direito
Aos caminhos que andei tão sem proveito
Por uma vida que me não conforta.

Perdi muita ilusão. Porém que importa?
Por cada sonho que caí desfeito,
Ergui outro mais alto no meu peito,
Nova ambição bateu à minha porta.

Foi dura a luta. Mas no meio dela,
Não se apaga a luz da minha estrela.
Deixou-me a dor vencida mas serena.

E hoje — esquecido o inútil vendaval —
Num vago ritmo de canção final,
Eu só pergunto: «Valeria a pena?...»

Segue-se outro soneto, não menos eloquente e admirável — «*A minha Mãe*» — a cuja memória, querida e sagrada, é dedicada a obra desta Filha modelar, digna de tão santa e exemplar Mãe, — Sr.^a D. Antónia Correia de Almada Guerra:

«Morta para o mundo mas viva
sempre na minha saudade»

No gesto de alcançar-te veem e vão
Como azas vagabundas, os meus braços,
Mas logo tombam em fatais cansaços,
Pela incerteza de alcançar-te ou não.

Chamo por ti e o meu apêlo é vão.
A minha voz afoga-se em tons baços.
E desde que não se ouvem os teus passos,
Fez-se mais negra em volta a solidão.

Ficou, sem ti, deserta a minha casa.
No meu olhar há uma tristeza nova
Depois que anda a buscar-te e não te vê.

A vida agora é uma campina raza.
E — fôlha murcha que se não renova —
Eu ando nela... sem saber porquê.

Outro soneto, profundo, filosofico, belo:

O silêncio é voz de íntima ausência
Que em nós se faz presença indefinida.
É uma linguagem muda na aparência
Mas em verdade sempre compreendida.

Tem tanta força, tanta, em nossa vida
A sua austera e tão divina essência,
Que já a palavra é pálida vencida
Junto à sua passiva resistência.

É tão fecundo o seu poder latente,
Que outra expressão não acha o ser humano
Melhor do que êsse verbo amortalhado.

O silencio é sincero, nunca mente.
E a palavra é ás vezes só o enganado
Onde anda o pensamento disfarçado.

Outro soneto, e bem eloquente — «*Santo António de Lisboa*»:

Partiu um dia pelo mundo fora,
Demandando as paragens mais incertas,
Semeando a luz das suas mãos abertas,
Volvendo noites em perpétua aurora.

Percorreu terras bárbaras, desertas,
Prêgou a Fé, seu sonho de hora a hora.
Foi — quem sabe? — no Portugal de outrora
O génio místico das Descobertas.

Santo mais santo dêste grande povo,
Vem teus milagres repetir de novo,
Vem missionar a Fé mais uma vez.

Numa ância remota de ternura,
Andam os nossos tempos á procura
De um Santo como tu tão Português.

Outro soneto, tão profundo e belo — *«Além da Vida»* :

Tudo o que morre, morre na enciedade
De ter um dia uma Ressurreição,
Todos resumem nessa aspiração,
Sua avidez febril de Eternidade.

A natureza exprime essa vontade
No seu anseio de renovação.
Na mesma fé, as criaturas vão
Tentando triunfar da própria idade.

Almas desertas, corações sem norte,
Venci a vida e vencerei a morte
E ao céu ireis num vôo vagabundo.

Ai ! felizes de todos os que creram,
Daqueles que a si mesmo se esqueceram
E olhar souberam para além do mundo.

Outro, finalmente, tão delicado na forma quanto psicologicamente conceituoso :

Quero e não quero. Sempre no meu peito
Este combate, como uma obsessão.
No mesmo ritmo vago e insatisfeito,
Anda a marcar a minha hesitação.

Escrava de um anelo incerto e vão.
Só quero o que não tenho, e acho imperfeito
O que ao alcance está da minha mão,
Buscando o mundo e o mundo achando estreito.

Fe'ises os que sempre só tiveram
Um grande sonho a que ligar puderam
Todos os frémitos do seu querer :

Nada há que fatigue tanto a gente
Como andar ao acaso da corrente
Sem saber bem ao certo o que se quer.

Seria um nunca acabar, se, enlevado e levado pelo encanto da leitura, reproduzisse aqui todas as belezas desse verdadeiro escriptorio de lindas e preciosas joias

ACHADO

INSPECTOR JOAQUIM DO NASCIMENTO

Comunica-nos telefonicamente a Fábrica de Bolachas e Biscoito Confiança, Rua da Quintinha, 19 nesta cidade, que um seu empregado encontrou na Rua Francisco Sanches uma carteira contendo quatro passes de Caminhos de Ferro e outros documentos pertencentes ao sr. Joaquim José do Nascimento, Inspector de Material de Viação, aposentado da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro e que a referida carteira se encontra ali depositada.

literárias, não sómente pela forma, pela dicção, senão outro-sim pela essencia, pelo fundo, onde, a par da nota emotiva, sentimental, feminina, esplende e brilha a nota viril de um bom senso prático e prudencial, a crença forte e a encantadora piedade de uma alma cristã, que mais valorisa e impõe esta Obra, como salutar exemplo e proficuíssima lição.

É vulgarmente sabido o conceito de Buffon: que *«o estilo é o homem»*.

O que não é comumente conhecido é identico conceito do nosso grande P.^o António Vieira; mas expresso por forma diversa, mais bela e lapidar: *«A alma retrata-se pela penna»*.

A penna brilhante da egrégia Poetisa reflecte e retrata, fiel e nitidamente, a sua Alma superior, o seu gentil Espírito.

* * *

Por ultimo direi que a sr.^a D. Oliva Guerra bem pode, legitimamente, desvanecer-se e orgulhar-se pela honra e gloria de — em toda a sua notável Obra, em prosa e verso, em livros e avulsa em numerosos e valiosos artigos em revistas literárias — ter sempre, nobremente, exemplificado o profundo e judicioso conceito do insigne professor e preclaro Filofofo eclético — *Victor Cousin* — e inserto ua 1.^a lição do seu *«Cours de l'histoire de la Philosophie»*:

— *Aimer tout ce qui est bon, tout ce qui est beau, tout ce qui est honnête: c'est la base de toute philosophie.*

ERRATA

No artigo precedente, deverá ler-se :

Pag. 527 — col. 1.^a linha 21 — fealdade, e não lealdade.

» » » 26 — rócio, e não ócio.

» » » 27 — letal teriaga, e não letaleriaga

» 2.^a » 25 — modernismo, e não modernissimo

» » » 30 — Ravel, e não Kavel.

DEU DÉFICIT A COMPANHIA

DOS

CAMINHOS DE FERRO DE MADRID

A ARAGON

Segundo o balancete da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Aragon, os seus negócios foram liquidados no final do ano de 1932 com um prejuizo de 1.924.577 pesetas.

Há uma baixa de 265,542 pesetas dos ingressos de exploração de 1932 comparados aos do ano anterior de 1931. A soma total dos mesmos ascendeu a 1.443.204 pesetas. A causa desta baixa é motivada pela diminuição de tráfego de materiais de construção e produtos agrícolas.

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

A propósito de uma carta do sr. Amílcar de Barros Queiroz, publicada neste mesmo local, e no ultimo numero desta Revista, recebemos do mesmo senhor a carta que a seguir publicamos abstendo-me de qualquer comentário e dando o assunto por discuido.

Lisboa, 8 de Outubro de 1953

Meu Caro Carlos de Ornelas

Eu supunha que o pequeno incidente levantado entre nós estava absolutamente liquidado com a declaração que me fizeste de ser falsa a interferencia que o «Voz», no artigo de fundo de 19 de Setembro, dizia teres tido no caso da Norte de Portugal.

Supunha ainda que qualquer referencia que fizesses ao caso seria para desmentir pura e simplesmente essa attitude menos elegante que te foi atribuida, pois era o teu nome e a tua moral que estavam em jogo.

Afinal escreves-me uma carta, que tem tanto de extensa como falta de clareza, que me força a explicar aos teus leitores a razão da minha attitude, esperando que tu, muito amavelmente, lhe des a devida publicidade.

No artigo referido lia-se o seguinte trecho :

«Seja como for, o Snr. Carlos de Ornelas, indignado com as violencias e manejos de que tem sido alvo a Companhia do Norte e os seus legitimis corpos gerentes, preveniu-os imediatamente da manobra de que tivera conhecimento casual, tendo podido ver a lista de nomes acima referidos.»

Era pois a «Voz» que te acusava muito claramente de espiao ou denunciante, attitude esta que, podendo ser muito simpatica a esse jornal, não podia deixar de causar em mim uma grande repulsa ou uma grande pena.

Conhecedor como sou da tua lealdade, da tua bela camaradagem e de quanto vale em ti a palavra Amizade, pois por um amigo sacrificaste a maior parte dos resultados do teu esforço, attribui o teu procedimento a um caso pensado ou de precipitação, visto teres ido logo a correr (ou imediatamente, que é a mesma coisa) prevenir os legitimis corpos gerentes...

Não era o facto de aparecer um Barros Queiroz como acionista que me maguou, mas sim o de aparecer um Barros Queiroz envolvido nas manobras e nos manejos de que tem sido alvo a Companhia do Norte.

Foi esta suspeita, da tua parte, que me melindrou.

Nunca o nosso nome andou envolvido em porcarias, mas aparece sempre em defeza dos seus legitimis interesses.

Se eu te contasse como fomos habilmente roubados em perto de duzentos contos e quem foi um dos heróis desta facanha...

Adiante, que isto não está agora em discussão.

Felizmente tudo ficou esclarecido e fiquei sinceramente satisfeito por saber que era uma calunnia a afirmação da «Voz».

Foi este o motivo que me levou a aceitar a devolução da carta que te enviara, pois já não tinha nenhuma razão de existir, tornando mais firme ainda o apreço que tenho pelas tuas grandes qualidades.

Sobre os numerosos Barros Queiroz são, como sabes, cinco. Minha Mãe e quatro filhos. Quero crer que os numerosos é mais uma das gentilezas com que nos tens distinguido : a de que valemos por muitos.

Agradeço-te, mas a nossa modestia não a consente. É possível — por acaso — haver nomes parecidos ou pessoas que desejem confundir-se connosco, mas a nossa modestia também não consente essa confusão.

*E damos isto por terminado, não achas ?
Manda sempre no teu amigo e dispõe dos fracos prestimos, para o que te possa ser util, do*

AMILCAR DE BARROS QUEIROZ

MISSES E RAINHAS

QUEM lê os periódicos que diariamente desenvolvem nas suas páginas formidáveis reportagens, acompanhadas de «indas» gravuras das artisticas fotografias de «misses» e «rainhas de beleza», pasma de tanta parvoíce que a propósito se diz des-as formosas donzellas que a tudo se prestam, incluindo a exploração e a desgraça a que finalmente são votadas.

O desafôro de certas casas, clubs, ou outras quaisquer organizações, na disputa dessas senhoras é de pasmar e longe de conseguirem arranjar alguma coisa que distraia ou insira os frequentadores de-sas casas, arranjam sômente coisas que desmoralizam e atiram para a desgraça essas raparigas que, possuindo alguma beleza se acham já habilitadas a conquistar o mundo, ou por outra, os homens do mundo e assim vão ao máximo, chocando com a infelicidade conforme tem acontecido a quasi todas.

Há clubes em Lisboa cujas organizações são compostas por desvairados que entendem que uma vez na sua séde e desde que pagam a sua cota têm direito a dizer e fazer tudo quanto lhes apetece.

Um grupo dessidente de certo club lembrou-se da fundação de outra organização com o fim de prejudicar o club a que pertenciam e lembrou-se de reunir afim de pôr nome ao novo recamascido.

Alguém alvitrou o nome de «Os dessidentes», «O arraza moscas», e outros nomes disparatados que não interessam para o caso, mas, o que mais caiu na tão distinta assembléia foi o de «Club esp-ra aí que já cospes».

Sem estatutos por que, decerto o sr. Governador Civil de Lisboa não aprovava a lindeza do novo club a direcção, elegantemente constituída fez noticias para os jornais e organizou uma espapnante festa com a eleição da sua misse.

Compareceu a «malta» toda, abrilhantando tão simpática festa e desenvolvides noticias foram para os jornais fe hando esta a colossal eleição da «Misse Espera aí que já cospes».

AS SOGRAS E A CIÊNCIA

NA Associação Americana para o Progresso da Ciência o Dr. Cottrill, sábio americano apresentou na última reunião um curioso inquérito sôbre o papel das sogras na humanidade.

O primeiro ataque sério, que se conhece, às sogras, é o de Tutmosis III, faraó do Egipto, há 3 400 anos. Era genro da rainha Hatchepsut — que não poupava arrelias ao genro, embora herdeiro do trono. Tutmosis foi-a aturando, mas assim que ela morreu enfaixaram na para a acondicionar como mumia para a posteridade, vingou-se mandando quebrar o nariz e arrancar os olhos a todas as estátuas que Hatchepsut — mais mentol! — tinha mandado erigir a si própria para se recomendar à posteridade.

Segundo o referido relatório, os cinco mais perigosos tipos de sogra são :

I — A que procura conservar o filho (ou filha) mais chegado a si que ao companheiro ou companheira.

II — A que torna o casal financeiramente dependente de si.

III — A que insiste em viver com o jovem casal.

IV—A que se veste e procede tanto à jovem como a filha e se intromete nos seus recreios.

V—A que toma partido com um dos conjuges contra o outro, ordinariamente contra a filha.

Comentário curioso é o que há dias fez o «Noticias do Porto» que diz que se chega à conclusão de se acreditar que a melhor sogra é a que não existe.

E é bem verdade.

DESORDEM DE LIVROS

NA passada quinta-feira fomos assistir à comunicação que o Dr. Armelino Junior fez na Academia das Ciências de Lisboa do falecido General Moraes Sarmento.

Depois de entrarmos na velha Academia olhamos umas tres grandes estantes com livros diversos mas de valor, completamente atirados ao abandono e nem ao menos direitinhos e limpos de pó.

Como aquella desordem de livros dá nas vistas do público fomos-nos informar a quem pertenciam as estantes obtendo a resposta que eram propriedade da Faculdade de Letras.

Belo exemplo para os discipulos que hão-de ser os homens de amanhã.

ESTUPIDEZ HUMANA

ESTAMPADO nos jornaes vinha ha dias uma gravura de um novo campeonato que foi disputado em Chicago.

Esse campeonato não é mais nem menos que de beijos e todo aquele que prolongasse o beijo por mais tempo seria o campeão.

Houve concorrentes que prolongaram as bocas unidas mais de tres horas.

Cá em Portugal se alguns parvos se lembram de fazer um concurso tão estúpido como este os concorrentes acabam por se comerem uns aos outros.

* * *

Em Madrid, dizem que morreu uma mulher com perto de 90 anos que recebia uma pensão de trinta duros mensaes ou seja de quinhentos e tal estudos. Vivia só não tinha em casa moveis nem mesmo cama para dormir. Era calva e ha nove anos que não mudava de calçado pelo que as unhas dos deliciosos pesinhos atingiram 25 centímetros.

Adorava a velhota os gatos e não dava uma esmola a um pobre preferindo viver rodeada de perto trinta gatos que eram alimentados com um carinho extraordinário indo até à compra de latas de sardinha e salmão para sustentar os bichanos.

O Veterinário por cada visita que fazia a um dos gatos donos cobrava 50 centimos mas a velhota para que elle tivesse mais cuidado pelos bichanos gratificava-o com 50 pesetas.

Curioso é que quando a velhota passava na rua viu um cocheiro checotear um cavallo. Chamou-o e deu-lhe duas pesetas para que lhe não batesse mais. Tão conhecida ficou depois desta façanha que os cocheiros quando a viam na rua maltratavam os cavalos para receberem dinheiro.

Manias !..

A FECHAR

UM banqueiro que caiu enfermo manda chamar um médico.

Este examina-o, tira um frasco da algibeira, chega ao nariz do enfermo e diz :

— Respire bem... Pronto! Já está curado, com certeza.

O banqueiro replica :

— Quanto devo ?

— Cem escudos.

O banqueiro, puxando da carteira, tira uma nota daquellas, passa-a pelo nariz do médico ao mesmo tempo que diz :

— Respire bem, doutor... Pronto! Já está pago !..

HA QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Outubro de 1895



Os negocios da Companhia Real

No sabbado 30 de Setembro reuniram-se em Paris os *comités* dos obrigatarios d'esta Companhia para ouvir a exposição de Mr. Lechat, que viera a Lisboa tratar com o sr. ministro da ultimação d'este negocio.

N'esso sessão recebeu-se um telegramma de Francoforte, adherindo ás resoluções do *comité* francez, por parte do allemão.

Segundo as declarações do delegado francez, o ministro compromettera-se a publicar até 20 do corrente o decreto approvando as negociações entre a Companhia e os *Comités*. Pelas nossas informações cremos que esta affirmação é um pouco precisa de mais, porque não ha, ao que nos consta, compromisso algum de data, posto o sr. Bernardino Machado promettesse dar essa resolução o mais breve possivel.

A demora que tem havido na resolução d'este assumpto terá, talvez, prejudicado interesses que se crearam em presença do estado precario das finanças da Companhia, justamente porque tem permitido que, durante este tempo, essas finanças melhorem consideravelmente, mudando um pouco a face das coisas e aliviando bastante as côres carregadas que offuscavam os horisontes.

Basta ver-se que *toda a divida fluctuante estrangeira* está hoje paga, sendo a ultima prestação o envio de 560:000 marcos, uns 160 contos de réis, que ha poucos dias foi feito ao banco de Darmstadt.

A situação é, pois, muito differente do que era, e muito melhor para os que tem verdadeiros e legitimos interesses na restauração do credito da Companhia, e não são esses, por certo, os que maiores impaciencias devem ter tido por uma solução cujas proprias delongas tem facilitado que ella se possa conseguir em melhores condições.

Não quer isto dizer que a resolução de tão importante assumpto esteja para muitos tempos; sabemos que o governo a activa quanto possivel, e por certo que em breves dias ella será dada a publico; mas o que desejamos frizar é que as demoras que tem havido, longe de serem um motivo de justificadas queixas, devem considerar-se como um grande elemento que concorreu para essa solução.



O QUE TODOS DEVEM SABER

SERVIÇO MILITAR

Foi a assinatura ministerial pela pasta da Guerra o decreto que institue, em cada anno, a partir de 1934, uma só incorporação de recrutas e que se realisará de 1 a 5 de março de cada anno, sendo de 15 mezes o tempo de serviço efectivo a que as praças são obrigadas em circumstancias normaes, findos os quaes são licenciadas.

HOTEIS RECOMENDADOS

PORTUGAL

PORTUGAL

PORTUGAL

LISBOA

Grande Hotel de Inglaterra

PRIMEIRA CLASSE

Rua do Jardim do Regedor

BEJA

HOTEL ROCHA

O melhor hotel e o mais próximo da estação. Conforto e higiene.

Preços módicos. Banho.

Ótimos vinhos e boa comida.

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.			DIST.	Estações e apeadeiros	51	3	53	55	OMNIBUS	15
1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.			RAPIDO A C	OMNIBUS A D	SUD LUXO A	RAPIDO A I	OMNIBUS L	OMNIBUS A G
De Lisboa-R.			k.	LISBOA-ROCIO	8 40	9 50	12 55	18 05	20 55	22 15
2 55	1 80	1 10	6	ALCANTARA-TERRA	-	-	-	-	-	-
4 25	3 05	0 00	11	CAMPOLIDE	-	-	-	-	-	-
4 25	3 05	9 00	11	ENTRÃO CAMÕES, ap.	8 51	10 02	10 17	18 15	21 30	22 27
5 45	3 85	2 55	14	OLIVÁIS	-	-	-	-	-	-
6 55	4 65	2 00	17	SACAVEM	-	-	-	-	-	-
9 00	6 75	5 40	2	POVOA	-	-	-	-	-	-
11 20	7 80	4 10	2	ALVERCA	-	-	-	-	-	-
12 60	8 95	5 85	35	ALHANDRA	-	-	-	-	-	-
14 20	10 00	6 50	37	VILA FRANCA	-	10 40	-	-	21 55	-
16 50	11 55	7 50	45	CASTANHEIRA, ap.	-	-	-	-	-	-
20 75	14 50	9 50	54	CARRAGEDO	-	10 59	-	-	-	-
25 40	16 55	10 70	61	VILA NOVA DA RAINHA, ap.	-	11 04	-	-	-	-
24 10	16 30	11 00	65	AZAMBUJA	-	11 14	-	-	-	-
25 70	17 05	11 00	65	MATO DE MIRANDA	-	11 24	-	-	-	-
25 70	17 05	11 00	65	REGUENGO	-	11 28	-	-	22 20	23 30
27 8	19 55	12 80	73	SETIL	-	-	-	-	-	23 32
31 05	21 75	14 10	8	Vendas Novas	-	-	-	-	-	-
34 80	24 45	15 85	91	SANT'ANNA-CARTAXO	-	11 59	-	-	-	-
37 65	27 10	17 60	101	VALE DE SANTAREM	-	11 48	-	-	-	-
41 65	29 15	19 05	108	SANTAREM	9 46	12 03	-	-	22 52	23 54
45 15	30 53	19 70	113	VALE DE FIGUEIRA	-	12 18	-	-	-	-
46 30	32 55	21 15	121	MATO DE MIRANDA	-	12 50	-	-	-	-
46 05	34 25	22 55	128	TORRES NOVAS	-	12 43	-	-	25 26	0 23
52 30	36 65	25 30	137	ENTRONCAMENTO	-	12 49	-	-	23 31	0 48
55 70	39 05	23 43	146	(Leste B. Baixa)	10 13	-	-	-	0 01	0 58
55 70	39 05	23 43	146	LAMAROSA	-	13 24	-	-	0 15	0 59
59 05	41 95	27 20	1 6	(Tomar)	-	-	-	-	0 25	1 08
64 13	44 95	28 50	156	PALALVO	-	15 54	-	-	0 40	1 21
64 13	44 95	28 50	156	CRÃO DE MACÁS	10 55	13 47	-	-	0 44	-
67 35	47 5	33 50	177	CRANSA-OURÉM, ap.	-	15 52	-	-	0 55	1 35
73 25	51 5	35 45	192	CAXARIAS	-	14 01	-	-	1 18	1 58
78 25	54 80	35 63	205	ALBERGARIA	11 05	14 25	-	-	1 35	2 12
78 25	54 80	35 63	205	LITEZ, ap.	-	14 32	-	-	1 52	2 26
87 05	60 90	39 75	228	VERMOL	-	14 40	-	-	2 05	2 42
79 40	65 6	36 20	208	FOMBA	-	14 51	-	-	2 10	2 49
83 20	68 25	37 93	218	SOURÉ	11 19	15 07	-	-	2 20	2 58
85 60	69 85	38 35	224	V. NOVA D'ANCOS, ap.	-	15 15	-	-	2 39	3 13
86 2	69 45	39 40	226	ALFARELOS	11 42	15 21	-	-	2 49	3 18
88 50	71 95	40 40	252	Figueira da Foz	-	-	-	-	2 59	3 19
91 15	73 95	41 60	259	FORMOSELHA	-	15 51	-	-	3 00	3 40
92 75	75 00	42 25	243	COIMBRA-B	11 58	16 07	-	-	3 05	3 55
96 10	77 40	43 90	262	Coimbra	-	16 20	-	-	3 15	3 55
96 10	77 40	43 90	262	(Lousã)	-	-	-	-	3 25	3 55
96 10	77 40	43 90	262	COIMBRA-B	12 00	16 32	-	-	3 35	3 55
98 80	69 50	45 10	249	SOUZELAS	-	16 42	-	-	3 52	4 04
98 80	69 50	45 10	249	PAMPILHOSA	12 14	16 53	-	-	3 57	4 15
104 10	73 05	47 55	275	(Beira Alta)	-	-	-	-	4 05	4 31
104 10	73 05	47 55	275	MICALHADA	-	17 39	-	-	4 28	4 55
106 80	74 75	48 75	280	AQUEM, ap.	-	17 45	-	-	4 36	5 06
106 80	74 75	48 75	280	CURIA, ap.	12 27	17 46	-	-	4 45	5 22
106 80	74 75	48 75	280	MOGGOFORES	-	17 51	-	-	4 58	5 30
112 20	78 55	50 95	294	PARALMO, ap.	-	17 57	-	-	5 28	5 40
114 85	80 45	52 40	301	OLIVEIRA DO BAIRO	-	18 05	-	-	5 35	5 45
117 55	82 30	53 60	308	OLIVEIRA DO BAIRO	-	18 10	-	-	5 45	6 05
121 65	83 15	55 55	319	OLIVEIRA DO BAIRO	-	18 21	-	-	5 55	6 15
125 60	86 45	61 55	324	QUINTANS	-	18 29	-	-	6 05	6 25
124 80	87 55	56 80	327	AVEIRO	12 55	18 29	-	-	6 25	6 56
127 85	89 45	58 50	335	(Vale Vouga)	-	-	-	-	6 06	6 47
129 25	90 60	59 00	335	CACIA, ap.	-	18 45	-	-	5 16	5 40
130 85	91 65	59 65	343	ESTARREJA	-	18 57	-	-	5 28	5 49
132 85	92 50	60 85	348	AVANCA	-	19 08	-	-	5 35	6 05
130 85	91 65	59 65	343	OUR	-	19 18	-	-	5 45	6 15
135 20	93 90	60 85	340	ESMORIZ	-	19 32	-	-	5 55	6 25
135 20	93 90	60 85	340	ESPINHO (V. Vouga)	13 32	19 41	-	-	6 05	6 35
135 20	93 90	60 85	340	GRANJA	-	19 58	-	-	6 25	6 56
135 20	93 90	60 85	340	VALADARES	-	19 47	-	-	6 35	7 05
135 20	93 90	60 85	340	V. NOVA DE GAIA	-	19 59	-	-	6 45	7 15
135 20	93 90	60 85	340	CAMPANHIA	-	20 14	-	-	6 55	7 25
135 20	93 90	60 85	340	PORTO (M. e Douro)	14 20	20 21	-	-	7 05	7 30
135 20	93 90	60 85	340	PORTO (M. e Douro)	-	20 38	-	-	7 15	7 50
135 20	93 90	60 85	340	PORTO (M. e Douro)	-	20 38	-	-	7 25	7 50

SETUBAL

RESTAURANT

«NOVO DIA»

DE FRANCISCO MARTINS

Sala de Jantar no primeiro andar

OPTIMA PENSÃO

Com bons quartos

RUA SERPA PINTO, 1

Telefone N.º 219

PENSOES 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 organizar banquetes, almoços e chá. Menus especiais. Vinhos velhos nacionais e estrangeiros.

TELEFONE 2 2043

HOTEIS RECOMENDADOS

ESPAÑA

MADRID

HOTEL LONDRES

Calle Ga'do 2

Telefones: 12728-16490

Conforto moderno em todos os quartos

Cosinha excelente

PREÇOS MODERADOS

ESPAÑA

ESPAÑA

VAGO

Horário dos combóios directos da Linha Norte

Preços Esc.			DIST.	Estações e apeadeiros	18	52	54	56	8		
1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.			OMNIBUS	RAPIDO	SUD LUNO	RAPIDO	OMNIBUS		
					1.ª 2.ª 3.ª B	1.ª 2.ª cl. A K	A	1.ª 2.ª cl. A	1.ª 2.ª 3.ª A H		
Do Porto				k.	PORTO (M. Douro)	P	8 55	8 13	11 45	18 00	22 00
2 35	1 85	1 25	6	CAMPANHÁ		9 07	8 25	11 54	18 13	22 21	
5 70	5 65	2 35	12	VILA NOVA DE GAIA		9 19	8 56	12 05	18 26	22 37	
5 90	4 75	2 90	15	VALADARES		9 28				22 46	
8 60	6 15	4 15	22	GRANJA		9 43	8 49		18 40	23 55	
10 00	7 30	4 90	26	ESPINHO (V. Vouga)	P	9 53	8 55		18 46	23 10	
11 95	8 60	5 65	31	ESMORIZ		10 05				25 18	
16 10	11 60	7 55	42	OVAR		10 27	9 11			25 36	
18 85	13 40	8 65	49	AVANCA						25 52	
21 15	15 0	9 85	55	ESTARREJA		10 51				0 06	
26 85	18 90	12 50	60	CACIA, ap.		11 05				0 17	
26 85	18 90	12 50	70	AVEIRO	(C)	11 11	9 34	12 47	19 22	0 25	
				(V. Vouga)	(P)						
29 15	20 65	15 50	76	QUINTANS		11 54				0 51	
34 45	24 40	15 90	10	OJA, ap.		11 42				1 07	
34 45	24 40	15 90	90	OLIVEIRA DO BAIRRO		11 50				1 18	
37 45	26 50	17 35	98	PARAÍMO, ap.		11 56				1 22	
37 45	26 50	17 35	98	MOGOFORES		12 04				1 31	
41 00	28 85	18 85	107	CURIA, ap.		12 08	10 02		19 47	1 37	
41 00	28 85	18 85	107	AGUIA, ap.		12 11				2 02	
41 00	28 85	18 85	107	MEALHADA		12 18				2 11	
42 45	30 00	20 55	111	PAMPILHOSA	(C)	12 24		13 17	19 58	2 19	
				(Beira Alta)	(P)					2 28	
45 10	21 80	20 75	118	SOUZELAS		12 49				2 40	
47 75	35 65	22 05	125	COIMBRA-B	(C)	12 56	10 28	13 43	20 17	2 45	
48 65	34 20	22 40	127	Coimbra	(C)					3 06	
				(Lousã)	(P)					3 16	
				COIMBRA-B	(P)	13 08	10 31	13 44	20 20	3 30	
50 15	35 20	25 05	131	TAVEIRO		13 17				3 54	
55 00	37 95	24 80	141	FORMOSINHA		13 29				4 01	
55 00	38 70	25 35	144	ALFARELOS	(C)	13 31	10 46		20 36	4 09	
67 65	47 40	9 30	167	Figueira da Foz	(P)					4 36	
60 00	42 20	27 55	157	V. Nova d'Anços, ap.		14 15				4 51	
60 00	42 20	27 55	157	SOURÉ		14 24				5 09	
66 15	46 50	30 30	173	POMBAL		14 46	11 16		21 04	5 24	
69 20	48 70	31 75	181	VERMOL		14 58				5 39	
73 7	1 80	93 85	133	LITELM, ap.		15 09				5 54	
75 75	51 80	3 85	19	ALBENEGARIA		15 27	11 45		21 30	6 11	
77 90	54 80	35 70	204	CAXARIAS		15 41				6 30	
81 40	57 20	37 35	213	CEISSA-OUREM, ap.		15 49				6 45	
84 45	59 50	39 30	222	CHÃO DE MAGAS		15 57				6 51	
87 05	61 5	50 90	228	PALALCO		16 18				7 09	
89 45	65 35	41 30	256	LAMAROSA	(C)	16 18				7 24	
				(Tomar)	(P)					7 33	
92 10	64 65	42 20	241	ENTRONCAMENTO	(C)	16 30	12 21	15 25	22 10	7 44	
95 10	66 85	43 50	249	(Leste B. Baixa)	(P)					7 54	
98 85	69 45	44 25	259	TORRES NOVAS		17 05				8 06	
				MATO DE MIRANDA		17 14				8 11	
				VALE DE FIGUEIRA		17 30				8 16	
102 40	71 35	46 50	268	SANTAREM		17 44	12 55		22 43	8 21	
105 40	75 90	48 25	276	VALE DE SANTAREM		17 57				8 26	
107 65	75 55	49 35	282	SANT'ANNA-CARTAXO		18 06				8 31	
109 15	76 00	50 00	286	SETIL	(C)	18 12				8 36	
				(V. Novas)	(P)					8 41	
106 05	77 20	50 30	288	REGUENGO		18 25				8 46	
115 00	79 25	51 75	296	AZAMBUJA		18 38				8 51	
				VILA NOVA DA RAINHA, ap.		18 45				8 56	
116 70	81 85	55 40	306	CARREGADO		18 51				9 01	
				CASTANHEIRA, ap.		18 54				9 06	
119 05	85 55	54 50	312	VILA FRANCA		19 05				9 11	
120 95	84 90	55 40	317	ALHANDRA						9 16	
122 55	85 85	56 05	321	ALVERCA						9 21	
124 00	87 00	56 80	325	POVOA						9 26	
127 15	89 20	58 15	333	SACAVER						9 31	
128 20	90 05	58 70	336	OLIVAS						9 36	
129 00	90 50	9 00	338	BRACO DE PRATA						9 41	
132 00	92 70	60 45	346	ENTRÉ-CAMPOS, ap.		19 42				9 46	
135 20	92 70	60 45	346	CAMPOLIDE		20 04				9 51	
151 60	92 45	60 25	345	LISBOA-P						9 56	
153 20	95 50	60 85	54	LISBOA-ROCIO	(C)	20 10	14 10	16 50	23 57	10 01	

VAGO

Tem vagão restaurante



CIMENTO LIZ

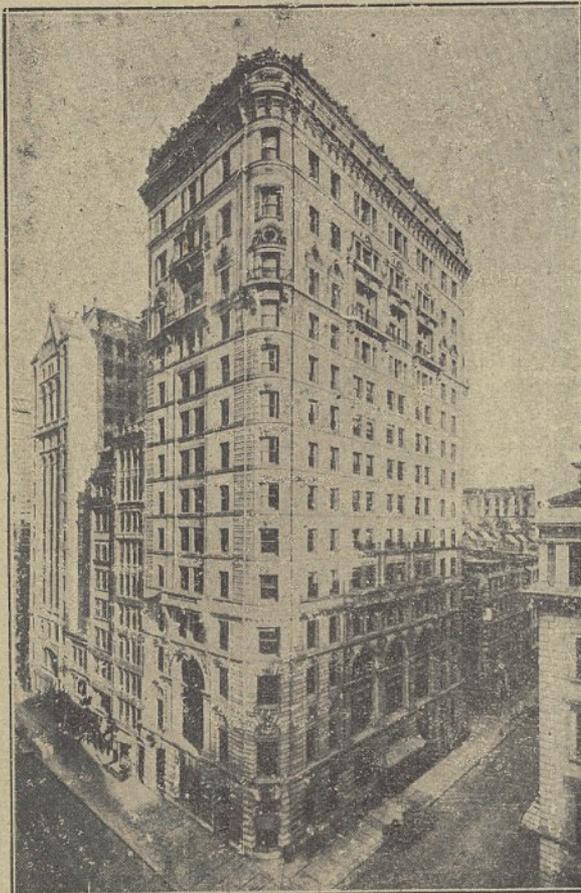
FIBRO - CIMENTO

CIMENTO BRANCO

TELEFONES: 2 1151 - 2 1152

Aguiar & Mello, L.^{da}

Praça do Municipio 13, Loja — LISBOA



R. G. DUN & C.^o

DE NEW YORK

★ Agencia internacional ★
★ de informações comerciais ★

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54

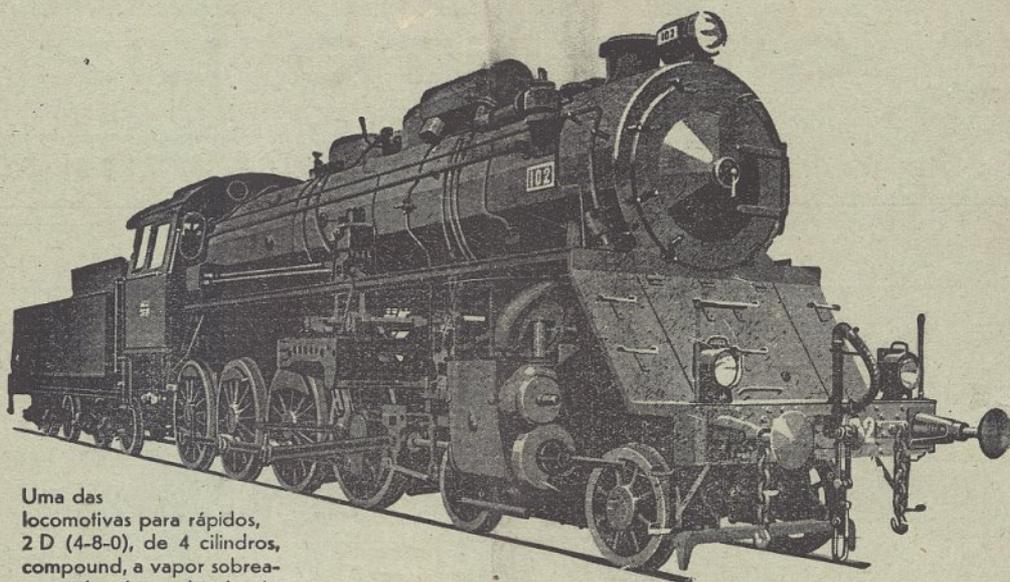
Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

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

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRA (S. & O.) FRANÇA



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

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

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



HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA

REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS
Rua de S. Julião, 23, 19

LISBOA