

11.º do 53.º ano

87  
Lisboa, 1 de Junho de 1941

Número 1283

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

**COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO**

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»  
5, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas  
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria  
**CAMINHOS DE FERRO**

**REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO**

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º  
Telefone: P B X 2 0158 — LISBOA



VOUZELA — VISTA PARCIAL

## "A Nova Loja de Candeeiros"



Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

Unica casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados

R. Horta Sêca, 24-LISBOA-Tel. 2 2942

WHISKY  
**JOHNNIE WALKER**  
de fama mundial

A' venda nos melhores  
HOTEIS, RESTAURANTES, CONFEITARIAS e BARS

Born 1820  
— still  
grog strong

Dirigir-se a  
A. MARINHO DA CRUZ, LDA,  
Rua Nova do Armada, 80, LISBOA.

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL  
1.º VOLUME  
LISBOA e ARREDORES  
7.ª EDIÇÃO  
À VENDA EM TODAS AS LIVRARIAS

# BOVRIL

O reconstituente ideal, aconselhado pela classe médica, por ser o extracto da melhor carne de vaca de raças seleccionadas e criadas nas férteis pastagens da AUSTRÁLIA e da ARGENTINA



2 ONÇAS

4 ONÇAS

8 ONÇAS

16 ONÇAS

Mantêm inalteráveis todas as suas qualidades conservando-se o frasco hermeticamente fechado com a tampa, de sistema patenteado. A economia exige a compra do frasco maior.  
Gostosamente fornecemos amostras, aos Ex.<sup>mos</sup> médicos para ensaios clínicos.

À VENDA NAS FARMÁCIAS, DROGARIAS, MERCEARIAS, ETC.

A. L. SIMÕES & PINA, L.<sup>DA</sup>—RUA DAS FLORES, 22—LISBOA

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS  
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDUSTRIA E TURISMO

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

Directores: Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA e CARLOS D'ORNELLAS

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P B X 2 0158; Direcção 2 7520

Premiada nas exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897 e 1904; Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Don Ramón de la Cruz, 85 — Madrid

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

# 1283

## JUNHO 1941

## ANO LIII

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00.  
Estrangeiro (ano) £ 1.00. França (ano) francos 100. — África (ano) 72\$00.  
Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00. Números atrasados 5\$00.

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

AMÉRICO F. LAMARES

ARMANDO FERREIRA

ENGENHEIRO

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

Dr. ALFREDO BROCHADO

DR. MANUEL MÚRIAS

JOSÉ A. DA COSTA PINA

ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General RAUL ESTEVES

General JOÃO DE ALMEIDA

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Capitão HUMBERTO CRUZ

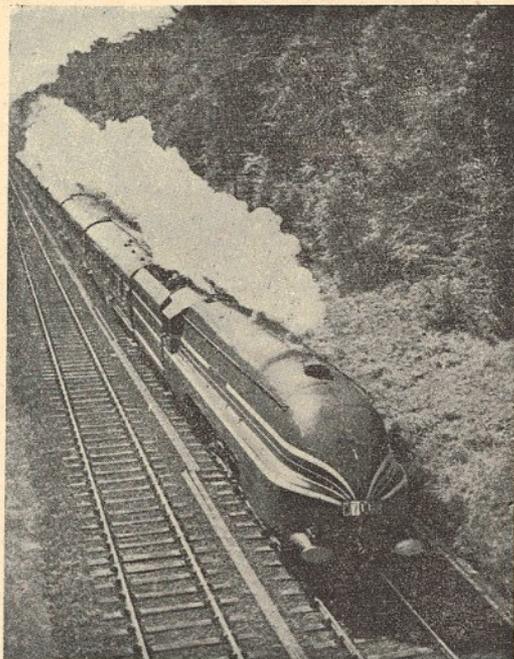
ANTONIO MONTEZ

8821

S U M A R I O

Material do rápido Londres-Glasgow . . . . .	271
Os Caminhos de Ferro em Inglaterra, pelo Eng.º J. Fernando de Souza . . . . .	273
Recordações de Viagem, por António Ferro . . . . .	276
Os capitais de reserva — O capital de amortização, pelo Regente Agrícola Júlio Prazeres . . . . .	279
Há 50 anos . . . . .	282
Roteiro dum reporter, por Jorge Ramos . . . . .	285
O que será o 2.º Congresso Trasmontano, pelo Presidente da Comissão Executiva Dr. Ferreira Deusdado . . . . .	287
Almôço de confraternização do antigo B. S. C. F. . . . .	291
Vida Ferroviária . . . . .	292
Linhas Estrangeiras . . . . .	293
Imprensa . . . . .	294
Henrique da Silva Martins . . . . .	294
Os nossos mortos . . . . .	294
Ecos da manifestação das Sociedades de Recreio, a Salazar . . . . .	295
A Guerra e os Caminhos de Ferro . . . . .	296
Ecos & Comentários, por Sabel . . . . .	297
Panorama da temporada teatral, por Miguel Coelho . . . . .	298
Parte Oficial . . . . .	300





**MATERIAL DO RÁPIDO LONDRES-GLASGOW**

# Os Caminhos de Ferro em Inglaterra

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

É a Inglaterra o berço dos caminhos de ferro. Ali se começou a empregar a via metálica para diminuir as resistências à tracção.

Ali se ideou e construiu a primeira locomotiva *The Rocket*, que ainda hoje existe religiosamente guardada como preciosa peça de museu. Nela reuniu o génio de Stephenson dois elementos essenciais. Foi um a caldeira tubular inventada em França em 1828 por Marc Séguin, que pela passagem das chamas da fornalha por tubos de fumo em tórno dos quais a água circula, faz a vaporização rapidamente na grande superfície de aquecimento resultante. O outro foi a colocação do escape do vapor na chaminé para activar a tiragem, no que se chama tiragem forçada e portanto a vaporização, embora com aproveitamento menor do vapor.

A locomotiva tornou-se assim um maravilhoso aparelho de transformação de energia, que pode produzir rapidamente grande massa de vapor a alta tensão.

A via férrea para diminuição dos atritos vinha de longe. A sua conjunção com a locomotiva na linha inglêsa de *Stockton a Darlington* foi o primeiro caminho de ferro a vapor para passageiros, inaugurado em 1825.

Em 1925 a Associação Internacional de Congressos de Caminhos de Ferro resolveu celebrar extraordinariamente em Londres

a sessão que devia fazer-se em Madrid para comemorar o centenário dos caminhos de ferro e transferir para 1930 a que nessa data houve na capital espanhola.

Poz-se nessa ocasião em movimento o infantil combóio primitivo com as suas carruagens, que pareciam brinquedos de crianças e passageiros vestidos conforme a moda do tempo.

Foram rápidos os progressos realizados.

A partir de 1832 a linha de Liverpool a Manchester empregava locomotivas que rebocavam combóios de 50 vagões com o peso de 200 toneladas e velocidade de 16 quilómetros.

Quão longe estão os caminhos de ferro actuais, com as suas máquinas colossais e as enormes carruagens aerodinâmicas, do modesto início!

Todavia, apesar dos grandes progressos realizados pelo aumento da tensão de vapor e seu melhor aproveitamento pela expansão dupla, a locomotiva ficou o que era essencialmente desde a origem: uma caldeira de abundante produção de vapor entre a caixa de fogo e a caixa de fumo, com tiragem forçada pelo escape do vapor, susceptível de grandes variações de potência.

Foi brilhante o Congresso de 1925, presidido na sessão solene pelo Duque de York na ausência do Príncipe de Gales.

Alternaram, como é uso, as sessões de

estudo e as sessões plenárias com festas e excursões interessantes.

Houve no velho palácio de Cristal um magnífico banquete de 1500 talheres, oferecido pelas Companhias Inglesas.

Foi também interessante um concerto de orquestra com 100 executantes, orfeão de 300 vozes e solos de órgão, tudo pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro *London North Eastern*.

Era regente um dos directores.

A sociedade tinha dado já mais de 130 concertos e estava dividida em várias secções locais que se reuniam duas vezes por ano em Londres.

Era uma bela obra social e educativa.

Em França a locomotiva substituiu a tracção animal nos caminhos de ferro mineiros e somente em 1832 iniciou-se o transporte de passageiros com o de mercadorias.

Tem pois a Inglaterra a precedência.

\* \* \*

O regime jurídico a que foram submetidos os caminhos de ferro ingleses diferenciou-se desde a origem do que geralmente se adoptou no continente.

Em França manifestou-se desde a origem a supremacia do Estado, que tomou em 1833 a iniciativa de mandar estudar várias linhas e adoptou o sistema das concessões temporárias com ou sem auxílio pecuniário do Estado, sob formas diversas, complementares do direito de exploração como compensação do estabelecimento das linhas.

Em 1842 promulgou-se a lei orgânica dos caminhos de ferro e definiu-se o sistema das linhas convergentes a Paris ou ligando o Atlântico e o Mediterrâneo.

A Inglaterra, bem como os Estados Unidos, deram a maior liberdade à iniciativa privada para construir linhas e fixar-lhes os traçados e as tarifas.

Nenhum plano de conjunto foi estatuido.

Deixou-se a futura rede entregue às contingências da iniciativa privada e da livre concorrência. Apenas se promulgaram princípios gerais de interesse público.

Desde logo Stephenson proclamou a impossibilidade de manter a concorrência com que contava o liberalismo económico reinante, onde a coligação é fácil para evitar duplicação dispendiosa de linhas.

Pouco a pouco chegou-se à fusão de companhias, à formação de grandes redes, à supressão da concorrência e estabelecimento de uma fiscalisação para evitar abusos.

No período de 1845 a 1848, haviam-se promulgado 580 leis, que autorisavam a construcção de 13.832 quilómetros de linhas.

Decorreu o período da activa concorrência das companhias até 1858, em que numa reunião dos seus delegados em Londres se resolveu:

1.º — Estabelecimento de tarifas que dêem o maior lucro sem sacrificar os interesses do público;

2.º — Combinações e arbitragens para tarifas de linhas concorrentes que servem o mesmo lugar;

3.º — Tarifas iguais para linhas que servem os mesmos pontos;

4.º — Resolução das questões por arbitragem.

Assim desapareceram por um entendimento a guerra de tarifas e foi continuando a fusão de companhias e a formação de grandes empresas.

Conseguiram estas evitar a concorrência dos canais, ou comprando-os e deixando arruinar certas secções, ou entendendo-se com as empresas para a exploração. Do mesmo modo adquiriam supremacia nos portos marítimos que servem as suas linhas.

O público sentia os maus efeitos desta situação e por isso após longos debates instituiu-se em 1873 uma *Comissão de Caminhos de Ferro*, composta de três membros apenas, tribunal supremo para interpretar e harmonizar as leis.

Assim se foi suprimindo a liberdade e concorrência das companhias, à custa, porem, de grandes prejuizos. As perdas de capital-acções de 1842 a 1852 são calculada

em 350 milhões. Muitas acções e obrigações não tinham juro ou dividendo ou recebiam-no muito reduzido.

Em 1904 havia 36.418 quilómetros de linha, com um capital de 31.712 milhões de francos ou 871.000 francos por quilómetro.

A taxa média de juros e dividendos era 3,42%. Do capital realizado apenas 11.797 milhões deram juro entre 1 e 3% e 3.641 milhões mais de 5%.

(Estes dados são extraídos do livro de Humbert, que reduziu os números a francos).

A liberdade na origem em matéria por essência sujeita o monopólio teve estes resultados.

\* \* \*

As companhias inglesas, de espírito progressivo, defrontaram com a concorrência do automóvel comercial e conseguiram chegar a resultados satisfatórios.

Por outro lado, os melhoramentos introduzidos, quer no material de tracção quer no de transporte, acompanharam o progresso desse ramo de técnica. A electrificação das linhas tomou grandes proporções.

Para que se veja essa tendência progressiva basta lembrar que a Inglaterra, que tivera o comboio mais veloz de Londres a Glasgow, mandou em 1938 aos Estados Unidos o material de um comboio *Coronation Scot*, que representava o *record* naquele trajecto, para percorrer 338 cidades americanas com 3.000 milhas de trajecto para representar a indústria inglesa.

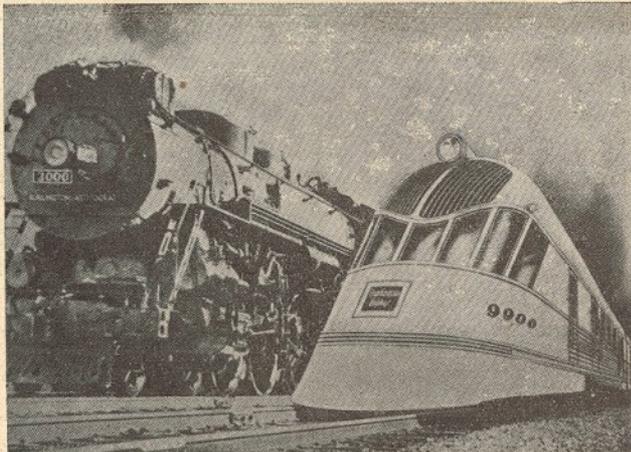
Em Julho de 1937 esse comboio percorreu as 400 milhas entre Londres e Glasgow em 6 horas e meia com 8 carruagens e uma tripulação de 2 maquinistas, 2 fogueiros e 1 engenheiro mecânico.

Em 1938 uma locomotiva da *London Northeast Railway* atingiu a velocidade de 201 quilómetros.

\* \* \*

Neste momento nada se pode prever acerca do futuro dos caminhos de ferro em Inglaterra.

Só depois do termo da horrorosa guerra que presenciamos em que a Inglaterra é alvo de encarniçadas destruições, se poderá fazer ideia da feição que deve tomar esse potente factor da vida nacional representado pelos caminhos de ferro.



A pesada máquina e a moderna automotora das linhas férreas inglesas

# Recordações de Viagem

por ANTONIO FERRO

**O** illustre escritor António Ferro, director do Secretariado da Propaganda Nacional, concedeu à Revista «Viagem», para a sua secção «Os nossos inqueritos», uma interessante descrição sobre a sua melhor recordação de viagem.

Não podemos resistir à tentação de transcrever nas colunas desta Revista esse artigo, cheio de curiosidade e onde António Ferro exprime, na sua maneira, as aventuras de reportagem.

«Ao concebermos o tema deste inquerito, correlacionado, como lhe é próprio, com a índole duma revista de turismo, — o nome de António Ferro acudiu-nos logo à mente como a primeira individualidade a depor nê. Por um conjunto de atributos de que, abreviando, citaremos três apenas, por si sós justificativos da prioridade estabelecida a seu favor.

Acima de tudo, o notável relêvo que de há muito usufrue nos meios jornalístico e literário; quer como porta-bandeira que foi dum movimento de renovação que agitou esses mesmos meios há uns vinte anos atrás e cuja influência seria êrro dizer-se já de todo desvanecido, pois ainda se descobrem reflexos seus na produção das mais recentes gerações; quer como autor de abundante e vitoriosa obra, cujas características são um estilo muito pessoal, faiscante de paradoxos, trocadilhos e imagens poéticas, e a quasi exclusiva predilecção pelos aspectos do mundo moderno e civilizado, dinâmico e progressivo, sadio e confortável, culto e feliz, limpo da fuligem de autos-de-fé e sem fealdades nem miséria, dum mundo, em síntese, que já houvesse voltado à oficina de Deus para recompor, brunir e afinar. Verdade seja que nem a todos é dado ver e gozar um mundo assim. Mas se o destino quis, num raro capricho de generosidade, presentear com êle António Ferro, pendurando-o da sua *Árvore de Natal* (êste o título, como se vê simbólico e propiciatório, do seu livro de estreia), árvore que nunca mais secou nem se despiu de mimos e saborosos frutos, — como poderá surpreender-nos e escandalizar-nos que êle se mostre sempre optimista, que se empenhe num apostolado de elegância mental e de bom-gosto, que proclame *urbi et orbi* a alegria de viver?

Considere-se em seguida ser António Ferro, sem exagêro, um dos portugueses do nosso tempo mais viajados, tendo já percorrido não só a Europa de lés a lés como outros continentes. Por isso mesmo nos seus escritos vindos a lume avultam, em quantidade e qualidade, os

de impressões de viagem. *Novo Mundo, Mundo Novo* é modêlo no gênerô, contendo o mais flagrante retrato dos Estados Unidos da América do Norte. E é aí, no átrio do livro, que se encontra o retrato mais a caráter do próprio António Ferro, mostrando-no-lo entre as enxárcias do formidável transatlântico *Leviathan*.

Encarem-se, por último, as altas funções que há anos exerce, gerindo o Secretariado da Propaganda Nacional, comandando serviços aos quais a nossa época atribue importância equivalente à da tradicional diplomacia e em cujo desempenho António Ferro se esforça por conseguir que alcance projecção prática a promissora fórmula «política do espírito», já fecunda em estímulo e protecção aos artistas plásticos e que, naturalmente, virá algum dia a exonerar também os trabalhadores intelectuais do ingrato papel de cigarras que suportam com humildade o irónico desdém das prudentes formigas, ao jeito da velha fábula. Para mais, a êsses serviços, dotados do mínimo de burocracia e do máximo de imaginação, acham-se hoje adstritos os concernentes ao turismo.

Eis porque, numa destas últimas tardes, decidimos procurar António Ferro no palacete de S. Pedro de Alcântara onde funciona o S. P. N.. Se bem que a ante-câmara do seu gabinete, decorada a vermelho e ouro, regorgite sempre de proponentes e visitantes, dando por vezes, no poliglótico sussurro que se alteia em seu âmbito, a impressão de se ter reconstituído ali um trecho da torre de Babel,

— nesse dia a habitual concorrência afrouxara por qualquer fortuito motivo e, assim, dentro em pouco éramos recebidos pelo illustre Director dêsse activo organismo do Estado.

Acolhendo-nos êle com a espontânea afabilidade que, a despeito da elevada categoria do seu cargo, continua a dispensar aos antigos companheiros do periodismo e das letras, sentindo-se ainda e sempre jornalista e escritor, dissemos-lhe sem rodeios ao que íamos.

— Quê, uma entrevista?! — surpreendeu-se, sorrindo, António Ferro. — Assim, de improviso, à maneira de operação de urgência? Não será preferível que conversemos apenas, podendo V. reproduzir depois aquilo que, da nossa conversa, interêsse ao ponto de vista do seu inquerito?

A proposta agradou-nos sobremodo, confessamo-lo: ela vinha aliviar-nos das responsabilidades atinentes a uma entrevista em forma com alguém que alcançara grau de mestre nessa modalidade jornalística. E ficámos



ANTÓNIO FERRO

ambos conversando no à-vontade de velhos amigos que, tendo ingressado na vida literária simultaneamente, mantêm há vinte anos uma camaradagem em que nem o menor dissídio pôs mancha. Oxalá a memória nos não atraiação muito, ao transmitirmos agora o que, das palavras de António Ferro, constituiu resposta à nossa pergunta: *Qual a sua melhor recordação de viagem?*

— Aquela que evoca e envolve a primeira grande viagem que fiz. Estou, de resto, convencido de que isto mesmo se dá com a maioria das pessoas. O momento que nos revela um meio diferente daquele em que até ali vivemos tem sempre qualquer coisa de mágica. Quem há que não sinta repassá-lo então um ingénuo orgulho de descobridor, na ilusão de que tudo quanto seu olhar abrange acaba de surgir do nada ou, pelo menos, nenhum outro sér humano o viu antes? Isto sobretudo na idade juvenil, quando o espírito caminha só em frente, erguido ao alto o facho da curiosidade. Porém a minha primeira viagem ainda se tornou mais emotiva do que é normal, devido ao seu carácter imprevisível e a mais circunstâncias absolutamente excepcionais que nela concorreram.

Vou resumidamente contar-lha. Eu estudava então Direito e, a-par, experimentava forte sedução pela literatura, seguindo com grande interesse as missões jornalísticas no estrangeiro que por essa época entraram em voga entre nós. Uma tarde, ao subir descuidadamente o Chiado, encontro por acaso Leal da Câmara e o artista, sem dúvida impressionado pelo teor dos telegramas relativos ao acontecimento, lidos na imprensa da manhã, após dois dedos de conversa disparo-me a estupeficação: «Eis uma sensacional reportagem a fazer, a da conquista de Fiume! A expedição de Gabriel d'Annunzio está prestes a assenhorear-se da bela cidade do Adriático. Tentá-la-ia eu, essa reportagem, se fôsse mais novo. Faça-a V.. Dirija-se já ao *Século*, por exemplo, e proponha-lha. Lá há-de, inteligentemente, pressentir o alcance dela, o efeito que produzirá no público, e talvez lha confiem. Um talento moço e ousado, como o seu, imprimirá ao caso a vibração de que é susceptível». Confesso que a idéia, de tão inesperada, me pareceu no instante absurda. Que credenciais, as minhas, para me apresentar num grande jornal a requerer missão de tal envergadura, embora já estreado com duas ou três plaquetas de versos e de prosa impressionista e mais umas dezenas de artigos dispersos? Nas altas esferas da imprensa era, positivamente, um desconhecido. A sugestão, todavia, penetrara fundo no meu espírito indo pôr na máxima tensão o vivíssimo desejo de sair as fronteiras pátrias, de correr mundo, de observar os múltiplos aspectos da civilização, entre outros povos, em diversas paragens da terra. E, sem quasi dar por isso, impellido não sei por que íntima e irresistível força, achei-me daí a pouco no edifício do *Século*, a solicitar audiência a quem o dirigia e que, estando Silva Graça havia muito em Paris, era então Manuel Guimarães, a mais ágil intuição de jornalista que ainda conheci e a cuja memória não furto nunca homenagens. Ele recebe-me e audaciosamente eu exponho-lhe o projecto, aliás em bruto apenas, sem contornos práticos, tão recentemente se gerara em mim. Manuel Guimarães — estou ainda a vê-lo, porque cenas destas ficam-nos para sempre na rotina e na emoção — ouviu-me, mediu-me com o olhar arguto, e ao cabo de tão rápido mas, para ele, suficiente golpe de observação, disse-me apenas, numa pergunta que já significava meio-deferimento: «Quanto precisa para as despesas de viagem?» Este aspecto do caso não o considerara eu ainda; mas para não deitar, porventura, tudo a perder com hesitações, atirei à toa a cifra de três mil esudos, como quem já procedeu a seguros

cálculos, quando, na verdade, não sabia se era pouco se muito.

— Felizes tempos êsses, em que uma viagem aos Balcãs se fazia com três mil esudos! — exclamámos, interrompendo António Ferro.

— É verdade. E olhe que a fiz dentro da verba — assentiu e esclareceu o nosso entrevistado, reatando a interessante narrativa. — Manuel Guimarães nada objectou e o seu definitivo despacho exprimi-mo ao chamar imediatamente o administrador do jornal, a fim de ficar regulado o pormenor financeiro. Depois, em concisa ordem de marcha, recomendou: «Faça os seus preparativos e parta o mais depressa possível. E até lá, absoluto sigilo!»

— A tradicional «caixa» do meio jornalístico...

— Exactamente. Daí a instantes descia eu a escadaria do jornal com o cheque na algibeira e o espírito na exultação que é de supor, visto ir, de súbito, satisfazer a maior aspiração da minha existência nessa época: uma bela viagem, que muito excedia quer em amplitude, quer em encanto e variedade de lugares a percorrer, quer até em significado intelectual, a clássica viagemzita a Paris com que todos nós, rapazes do meu tempo, já nos contentaríamos. Quem mostrou moderado entusiasmo perante a extraordinária novidade, foi a minha família, porque partindo eu nessa ocasião — estava em vésperas de exame — perdia o ano e arriscava o curso.

— O que veio a dar-se, supomos.

— De facto, não cheguei a formar-me em leis e esta viagem a Fiume foi a causa disso; ela de decisivo modo me prendeu à carreira jornalística...

— ...onde veio a doutorar-se e que, no fundo, valendo tanto como a advocacia e a magistratura, tantos êxitos e tamanho prestígio lhe tem dado.

— Não tenho, na verdade, de que me arrepender. Mas, adiante. O itinerário foi por Paris, Milão e Trieste. Que impressão me fez a Cidade-Luz, a cidade tanto tempo apetecida!

— «Cidade de amor e de ternura, de flores e de lâmpadas eléctricas», chama-lhe V., num dos seus livros.

— Mas toda a viagem foi para mim fonte de deliciosas sensações. E quantos episódios curiosos a animaram, como aquele do meu ocasional encontro no combóio com um amável e cultíssimo cavalheiro com quem me embrenhei em longa conversação em língua francesa, para no fim, à despedida e quando declinávamos mutuamente as nossas identidades, descobrirmos que éramos compatriotas, pois o referido cavalheiro era simplesmente o general Freire de Andrade, que ia a caminho de Genebra como representante de Portugal na Sociedade das Nações.

— Êsse episódio, salvo êrro, vem no seu *Gabriel d'Annunzio e Eu*.

— Sim. Vejo que se lembra ainda dêsse meu distante livro, o qual nasceu desta viagem e a descreve com minúcia. Mas as impressões mais profundas que ela me deixou, recebi-as já próximo de Fiume, já dentro da estranha cidade cuja conquista fez então agitar a opinião mundial. Em Trieste, se mais um segundo apenas eu me tivesse demorado perderia o derradeiro combóio para Fiume, frustrando a reportagem de que recebera encargo. Calcule-se, pois, a satisfação sentida ao ver-me dentro dêle, a rodar para o meu destino. Depois, a cena do desembarque na estação de Fiume, em pleno dia mas numa desolação bem mais sensível a essa hora do que se fôsem horas velhas da noite: o único viajante que descera do combóio era eu! E nas ruas por que ia passando, também nem viva alma. Parecia uma cidade deserta, uma cidade morta. Adiante de mim, com as malas,

um *porteur*, em busca dum hipotético alojamento; e os passos dêle, assim como os meus, ressoavam estranhamente naquela pávida solidão e naquele misterioso silêncio. Desde que o glorioso artista de *La Nave* tomara a cidade, tôda a população se havia refugiado nas casas, receosa, expectante. Depois ainda, a minha detenção ao tentar acercar-me do palácio em que se instalara Gabriel d'Annunzio: os seus legionários haviam suspeitado em mim um conspirador, talvez. Momentos difíceis, êsses, enquanto a situação se não esclareceu e me não soltaram; de sobra recompensados, porém, por outros de infável júbilo ao achar-me finalmente na presença do poeta-guerreiro e ao escutar-lhe, para as transmitir aos leitores do jornal de que era enviado especial, as suas magníficas, as suas eloqüentes declarações. Fitava-o ouvia-lhe a voz sonora, e ainda me parecia mera ilusão a realidade feliz de estar junto daquele a quem a minha sensibilidade artística atribuía dons quasi divinos.

— Todos nós, os da mesma geração, o adorávamos como a um ídolo, a êsse Gabriel d'Annunzio actualmente pouco menos que esquecido. Na sua rota triunfal ainda não surdira Giovanni Papini, o cruel sagitário que o alvejou com epítetos como o de «cozinheiro de saborosas lascividades» e outros mais sangrentos ainda.

— Viamo-lo, convictamente, como «sommo Poeta suscitatore di sacri entusiasmi», na frase glorificadora dum dos heróis da conquista da Líbia. Depois dessa viagem a Fiume — prossegue António Ferro, em remate da sua narrativa — quantas mais hei realizado, durante largo período como jornalista e, ultimamente, de há anos a esta parte, em diversas missões oficiais! Em nenhuma delas deixando de haurir prazer, é certo, mas já sem a frescura de emoções que, em plenitude, aquela me concedeu! Verdadeiramente, só ao fazê-la experimentei o semi-perverso sentimento de desapêgo da terra onde nascera, derivado da empolgante curiosidade pelas alheias, que Paul Morand define assim «voyager, c'est être infidèle». Nem sempre, verifico-o hoje. Começa por que, à medida que vamos percorrendo e observando mais mundo, vai-se avolumando em nós a convicção de que, sobretudo até aonde se estende a civilização moderna, os homens são, fundamentalmente, os mesmos, com superficiais variantes apenas. E saciada essa ardente e como que sensual curiosidade que nos lança para as primeiras viagens, instintivamente se regressa — mesmo quando no acto físico da partida. Regressa-se fielmente ao ambiente pátrio, aos costumes peculiares da nossa gente, às doces

coisas familiares, e com a alma e a inteligência mais apuradas, pela comparação, para lhes descobrirmos melhor as virtudes e também para lhes apontarmos os defeitos, mas isto só por bem, por muito amor, a-fim-de-que se corrijam dêles e busquem a perfeição que lhes idealizamos. Há quem suponha que quem muito viaja se desnacionaliza. Não sucedeu isso comigo, felizmente.

— Nem com Ramalho, nem com o Eça, nem com Alberto de Oliveira, três sacerdotes de vero nacionalismo — não nos coibimos de comentar.

— Porque, afinal, dentro de nós estão raízes, tão fortes que se não podem arrancar nunca, a prender-nos à terra-mãe. Elas consentem apenas em distender-se, se nos afastamos. Enfim e voltando à minha primeira viagem: de tal modo ela roçou pelo maravilhoso, tão rica foi de ineditismo, que, às vezes, me parece ter sido apenas um sonho. Convencer-me-ia até que disso não passara se não possuísse bastantes provas tangíveis da sua realização, entre elas o retrato autografado de Gabriel d'Annunzio e por êle oferecido.

Fez-se um longo silêncio.

A tarde cerrara-se de todo lá fora, sôbre a cidade. Das janelas do gabinete de António Ferro tinham desaparecido os trechos panorâmicos que ainda uma hora antes, com o céu cheio de luz, elas emolduravam e em que sobressaíam com airoso vultos os morros da Graça e do Castelo, êste ostentando, refeita, a sua medieval coroa de muralhas e cubelos. Esses painéis, haviam-nos subtraído de-certo as sortilegas mãos do crepúsculo. Também ali dentro, envolvendo-nos, viera a penumbra coalhar-se: ela quebrava as arestas dos móveis, desfazia os contornos das coisas, diluía-as, tornava-as por assim dizer imateriais. O bronze de Salazar, obra expressiva do cinzel de Francisco Franco, posto a um dos lados da sala em atitude tutelar, perdera as linhas graves do seu perfil; e descolorira-se a garrida tela de Mário Elói sobranceira ao sítio em que conversávamos.

Poder-se-ia encontrar ambiente mais propício à suave evocação, ao urdir da subtilíssima teia de recordações em cujo véu não se esquivam a deixar-se envolver os espíritos mais sensíveis à Beleza? E visto que a resposta ao inquérito já avonde no-la dera o cintilante cronista da *Batalha das Flôres*, e ainda porque adivinhámos que lhe agradaria prolongar, a sós consigo próprio, as reminiscências que fôramos despertar e agitar em seu íntimo, erguemo-nos e retirámo-nos o mais discretamente possível, qual sombra deslizando na sombra.



# Os capitais de reserva

---

## O capital de amortização

---

Pelo Regente Agrícola JÚLIO PRAZERES

Economia agrícola é uma palavra que para uma grande parte dos proprietários agrícolas, exploradores grandes e pequenos, da terra, só tem um sentido nítido, palpável e real:—perder e ganhar; contudo digamos, que esta maneira de ver basililar e quasi intuitiva de tudo o que representa capital, e suas transformações, é a economia própria-dita, no sentido mais vulgar do termo. Sintetiza ela em si, toda aquela inegável e subsistente sabedoria, que em todos nós reside, por exemplo no acto duma simples troca de valores representados por quaisquer objectos, e em que cada um dos permutadores vê brilhar no firmamento do seu intellecto commercial, aquelas duas palavras, que atraz apontámos, ganhar e perder, fazendo tudo para que as conseqüências do primeiro verbo caiam respectivamente sobre a economia particular do outro transaccionário. Os próprios selvagens, para quem o negócio e o comércio, se resolvem muitas vezes por uma frechada ou golpe de lança, têm uma noção nítida da troca de valores, e por muito que isso nos possa admirar é vulgar vê-los dar um carneiro ou um porco, por um punhado de sal, missanga ou coisa de igual valia, o que hoje ainda succede em muitos pontos do nosso Império.

De facto êsse punhado de sal não terá para nós o valor attribuído por aqueles, mas nas suas circunstâncias de vida encontramos facilmente a explicação do facto.

Muitas vezes em pequenas operações nas quais movimentamos capital, não seguimos o bom caminho, e se o rendimento ou lucro que pretendemos obter não é maior, é isso devido a seguirmos unicamente o nosso critério, sem termos em atenção o melhor critério indicado para o caso, isto é, a operação económica mais racional. E desde que nós possamos seguir um caminho racional, seja qual for a modalidade das nossas actividades, façamo-lo sempre, em detrimento e em opposição a qualquer sentimento de individual hostilidade que contra êle possamos ter, porque optando por êle justificamos melhor a nós próprios qualquer insucesso, sempre possível, e muito especialmente no campo da economia agrícola.

Vemos ainda proceder, com a mais absoluta imprevidência, muitas das vezes filha duma fatal ignorância, e as conseqüências disso bem se fazem sentir na administração de muitas explorações, donde, o recurso mais insistente à hipoteca ou a créditos vários.

Um apertado controle, prudência e, quando o possuamos, espirito previdente, são três valiosos princípios em que podemos apoiar e estabelecer uma sólida orientação agrícola e com que podemos olhar confiadamente o futuro.

Como sabemos também, os capitais de uma exploração são vários, e é-nos difficil precisar qual a relação que entre todos deve existir. Nisto influe uma série de factores, qual

dêles o mais imprevisto, traduzindo nós os efeitos dessa influencia sob a designação de situação económica. Conhecê-la com a maior precisão no nosso caso, isto é, no domínio da economia agrícola, é quasi impossivel, pois sabemos bem a que contingências estão sujeitos os capitais duma exploração rural; mas sabê-lo mesmo mal, poucos proprietários disso nos darão provas. Isto explica-se nuns casos, por ignorância dos indivíduos em questão, noutros, por uma indiferença, que muito honestamente poderíamos chamar desleixo, e ainda por a uns e outros só interessar, em cada momento, em cada mês e em cada ano, o interesse que o capital lhes procura, quando afinal «situação económica», quere dizer mais alguma coisa do que saber o excesso das receitas sobre as despesas. Concordemos todavia, que nem para todos é viável passar do abstrato ao concreto, do teórico ao pratico ou da análise à síntese, mas é tão fácil encontrar quem saiba o que nós não sabemos... quem estude o que nós não estudamos... e ainda mais facilmente, quem faça bem o que nós não fazemos sequer mal... Não concordam?!

\* \* \*

Mesmo nas explorações em que uma contabilidade é mantida com cuidado, vemos quasi sempre ocupar um lugar muito secundário, ou mesmo não ser considerado, o capital de amortização.

Êste capital, é o que assegura

numa exploração, o renovamento dos capitais que se vão desgastando, como, máquinas, animais, instalações, etc., e que constitue como se sabe um capital chamado de reserva. O seu próprio nome indica, é destinado a ir garantindo, ano após ano, a substituição do que numa exploração vai envelhecendo, daquilo que vai produzindo um trabalho de inferior qualidade com um abaixamento de rendimento.

É pois necessário possuir um capital de reserva, para levantar uma construção que cai, para substituir uma charrua inutilizada, para substituir um animal que morre, em resumo é necessário um capital que poderemos talvez chamar de ocorrência.

Para a constituição deste, devemos ter um conhecimento aproximado do período durante o qual, podemos contar com o rendimento do capital a amortizar, isto é, a duração do capital amortizável, o que nos é dado pela experiência, e, com o valor deste capital, calculamos a percentagem a descontar na receita geral, para com ela ir constituindo a reserva que, mais tarde, há-de substituir esse capital sem valor. E é por isso, que um agricultor, ao chegar ao fim dum ano económico, não deve pensar que o excedente das receitas sobre as despesas seja tudo benéfico, pois tem fundos a constituir e são êles os fundos de reserva. Dir-se-á: — Mas de que nos vale esse capital acumulado durante vários anos, se o destinamos somente a essas despêsas mais ou menos previstas...? — Poderá parecer lógica esta pergunta, contudo não o é, pois que na acumulação desse capital é que reside essencialmente a característica desta operação económica: — acumular não improduttivamente, ou para num dado momento mobilizar esse capital visando um benefício ou ampliação dos capitais de exploração, propriamente ditos, mas sim para ter um excelente meio de procurar um interesse estável e de garantia ao seu possuidor, colocando esse capital, não transformado em adubos ou sementes na terra mas em fundos do Estado ou empréstimos hipotecários.

Daqui uma ampliação automática do mesmo, pela acumulação dos juros, que permitirá baixar o teor a cobrar à receita líquida, fazendo encurtar o período de amortização, resultando de tudo isto grandes vantagens para a economia da exploração.

Não se conclua do que acabamos de dizer, que, uma vez constituido um razoável capital de amortização, esse não possa, debaixo de toda a reserva, entrar e cooperar em qualquer melhoramento ou qualquer operação de grande oportunidade, cujos resultados estejam patentes mesmo a um exame sumário, antes pelo contrário, será um bom destino a dar-lhe, desde o momento que, repetamo-lo, não se altere o seu valor inicial.

É vulgar, por exemplo em empresas já antigas, ver figurar na contabilidade das mesmas, as instalações e respectivos maquinismos, com o valor zero, querendo isto dizer, que o capital de amortização igualou o valor de aquisição ou o valor do inventário se o houve, das máquinas e das instalações. Tudo isto resulta, claro está, duma administração conscienciosa e prudente, daquele capital.

A contabilidade referente àquele, deve ser feita de maneira a permitir um rápido exame a qualquer dos capitais em amortização e para isso, será bem ordenada. Feita a avaliação previewal, baseados no conhecimento que já tivemos de anteriores amortizações, estabeleceremos, segundo essa avaliação, as anuidades de amortização referentes a cada animal, máquina ou instalação. Aquela avaliação previewal, determinará com possível exactidão o valor da própria amortização, o qual figurando ao lado do valor de compra e do valor já amortizado num dado momento, constituirá uma das folhas de contabilidade a manter para estes capitais.

Para as máquinas e animais de trabalho, faremos uma folha, em que registaremos o trabalho por êles efectuado, ou em horas de trabalho por ano, ou então tomando como base de apreciação o valor desse trabalho nas diferentes culturas e

respectivas operações agrícolas, tendo sempre em atenção o valor de avaliação «à priori». Isto permite seguir e analisar os detalhes de constituição do capital referente a cada objecto ou animal.

Por sua vez, o capital de amortização poderá ser ainda discriminado noutra folha de contabilidade, em referência a cada ano, somando-se as respectivas anuidades de ano para ano, acrescentando a esta soma o juro ou interesse que nos dá esse capital, que como já atraz dissemos não deve ficar improduttivamente acumulado, mas sim render, colocado em qualquer operação financeira de estabilidade comprovada.

Finalmente faz-se-á um mapa comparativo dos valores de entrada (valores de compra) e dos valores do capital amortizado, podendo ainda figurar o valor de inventário, o que permite fazer um juízo perfeito acerca destes capitais. Uma contabilidade assim feita oferece grandes vantagens para um possível inventário de carácter judicial ou extrajudicial, facilitando o seu estabelecimento, além de ser índice de bom critério administrativo.

Para terminar, permitam-me que lhes apresente um plano de contas duma pequena exploração agrícola segundo o Dr. Oskar Schwinger do livro «Neue Wege landwirtschaftlicher Buchführung», que serve bem para frisar a importância que se deveria ligar à escrituração e contabilidade agrícolas.

#### A: — Capital de Exploração ou Contas do Proprietário

##### I — Tesouraria ou disponibilidades (dinheiro líquido disponível)

- 1.1 — Caixa.
- 1.2 — Cheques postais.
- 1.3 — Banco (conta corrente).
- 1.4 — Caixa económica.
- 1.5 — Efeitos comerciais (letras de câmbio).
- 1.6 — Títulos em caixa.

##### II — Clientes ou devedores

- 2.1 — Moínho de X.

- 2.2 — Leitaria de V.
- 2.3 — Sr... A.
- 2.4 — Sr... B.
- 2.5 — ... etc.

III — *Fornecedores ou credores*

- 3.1 — Ferreiro M.
- 3.2 — Correeiro N.
- 3.3 — Marceneiro Z.
- 3.4 — ... etc.

IV — *Inventário*a) — *Provisões :*

- 4.1 — Trigo.
- 4.2 — Centeio.
- 4.3 — Aveia.
- 4.4 — Feno.
- 4.5 — Adubos comerciais.
- 4.6 — ... etc.

b) — *Capital vivo :*

- 4.20 — Cavalos.
- 4.21 — Bois de trabalho.
- 4.22 — Bovídeos de criação.
- 4.23 — Porcos.
- 4.24 — ... etc.

c) — *Capital morto :*

- 4.30 — Máquinas e ferramentas.
- 4.31 — Motores.

4.32 — Tratores.

4.33 — ... etc.

d) — *Sementeiras :*

4.40 — Sementeira de centeio.

4.41 — ... etc.

V — *Despesas e receitas*a) — *Exploração :*

- 5.1 — Salários.
- 5.2 — Seguros.
- 5.3 — Aluguer.
- 5.4 — Impostos.
- 5.5 — Conservação das instalações.
- 5.6 — Conservação das máquinas.
- 5.7 — Perdas diversas.
- 5.8 — ... etc.
- 5.20 — Receitas dos prados.
- 5.21 — Receitas em cereais.
- 5.22 — Receitas em batatas.
- 5.23 — ... etc.
- 5.30 — Receitas da vacaria.
- 5.31 — Receitas da pocilga.
- 5.32 — ... etc.

b) — *Contas pessoais ou privadas :*

- 5.40 — Despesas pessoais.
- 5.41 — Salários e outros fornecimentos da exploração em conta privada.

B: — *Capital Fundiário ou Contas do proprietário (a acrescentar se o explorador é proprietário da terra)*

VI — *Capital fundiário*a) — *Activo :*

- 6.1 — Campos e prados.
- 6.2 — Melhoramentos.
- 6.3 — Construções.
- 6.4 — Florestas.
- 6.5 — ... etc.

b) — *Passivo :*

- 6.10 — Hipotecas.
- 6.11 — Outros encargos.

C: — *Contas de Encerramento*VII — *Contas de Encerramento ou Contas Técnicas*

- 7.1 — Créditos duvidosos.
- 7.2 — Amortisações.
- 7.3 — Perdas e ganhos.
- 7.4 — Conta de balanço.
- 7.5 — Capital líquido.

Este plano de contas não dá senão as linhas gerais dum plano de contas. Este deve ser sempre estudado e adaptado a cada caso particular.



# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1891)

## A rede da Inglaterra em 1890

Extrahidos das estatísticas annuaes do *Board of Trade*, vamos dar alguns esclarecimentos ácerca do movimento e receitas das linhas ferreas britannicas em 1890, comparados com o anno precedente.

As receitas totaes augmentaram-se em 2.923.000 libras, mas as despesas excederam esta cifra, subindo a 3.094.000.

O producto liquido soffreu uma diminuição de libras 170.755. Damos em seguida as notas comparativas.

Receitas	1890	1889	Differ. <sup>24</sup>
	Libras		
Passageiros . . . . .	29.298.627	27.873.673	+ 1.424.954
Recovagens comprehendendo bagagens, cães, etc. . . . .	4.116.755	3.854.779	+ 261.974
Serviço de correio . . . . .	912.266	901.799	+ 10.467
Mercadorias . . . . .	25.500.107	22.694.559	+ 605.748
Animaes . . . . .	1.356.975	1.359.808	+ 37.167
Mineraes . . . . .	17.545.500	17.052.167	+ 493.333
Diversos . . . . .	3.400.674	3.507.452	+ 92.242
Receitas totaes . . . . .	79.948.702	77.025.017	+ 2.923.685
Por milha . . . . .	4.000	3.861	+ 139
Despesas . . . . .	45.188.556	40.094.116	+ 5.094.460
Coefficiente de exploração . . . . .	54	52	+ 2
Producto liquido . . . . .	36.760.146	36.950.901	- 170.755
» » por milha . . . . .	1.851	1.851	- 20
Juro pago ao capital . . . . .	4.10	4.21	- 0.11
Extensão em milhas . . . . .	20.075	19.945	+ 130

Por aqui se vê que, no que diz respeito a negocios de caminhos de ferro, não ha diminuição a registrar. O augmento dos salarios obtido pelas classes operarias, não só de caminhos de ferro, como tambem d'um grande numero de outros ramos de industria, fez desenvolver as viagens em caminhos de ferro, quer para negocios quer para recreio.

Comparando o trafico dos caminhos de ferro durante estes dois annos, vêem-se os seguintes resultados.

	Numero de viajantes transportados	
	1890	1889
1. <sup>a</sup> classe . . . . .	30.074.000	30.187.000
2. <sup>a</sup> » . . . . .	62.687.000	62.859.000
3. <sup>a</sup> » . . . . .	682.420.000	724.697.000
	775.181.000	817.743.000
A mais em 1890 . . . . .	42.562.000	
Bilhetes de gare . . . . .	1.259.000	1.271.000

O trafico das mercadorias e mineraes em 1890,

excedeu em quantidade e em receitas as cifras correspondentes do anno anterior como se vê.

	1890	1890
Mineraes toneladas . . . . .	215.725.000	211.802.000
Mercadorias . . . . .	87.541.000	85.692.000

Vamos agora ao percurso dos comboios.

	1890 Milhas	1889 Milhas
Percurso de passageiros . . . . .	166.666.000	161.082.000
» » trens mixtos . . . . .	3.175.000	3.093.000
» » mercadorias e mineraes . . . . .	143.625.000	138.941.000
	515.464.000	505.616.000

Eis a despeza dos principaes serviços em 1889 e 1890.

Despezas	1890 Libras	1889 Libras
Conservação de via . . . . .	7.037.000	6.565.000
Tracção . . . . .	11.846.000	10.450.000
Reparação de carruagens . . . . .	3.909.000	3.754.000
Manutenção . . . . .	13.042.000	12.284.000
Despezas legaes e parlamentares . . . . .	1.796.000	1.751.000
Importes e taxas . . . . .	2.251.000	2.254.000
Imposto de 5 % em passageiros . . . . .	446.000	450.000
Indemnizações . . . . .	328.000	324.000
Despezas legaes e parlamentares . . . . .	541.000	269.000
Barcos a vapor . . . . .	1.634.000	1.519.000
Diversas . . . . .	532.000	488.000
	45.162.000	40.068.000

A mais em 1890, 3.094.000.

O capital nominal foi de 57.024.000 libras e o capital efectivo de 954.496.000 libras.

A somma d'estes dois capitaes, decompõe-se do seguinte modo.

Acções ordinarias . . . . .	355.140.000 libras
Garantias . . . . .	107.508.000 »
Privilegiadas . . . . .	252.677.000 »
Emprestimos e obrigações . . . . .	241.071.000 »

Os dividendos distribuidos aos accionistas ordinarios elevam-se n'alguns casos a 9 e 10 % em um capital de 1.090.000, havendo 43 milhões de libras que nada recebem.

O juro das obrigações não excede 8 % tendo continuado sem juro uma parte d'estes titulos.

A massa do capital, que attinge 140.000.000 libras, produz um juro médio de 3 a 4 %.

A *General Electric Power and Traction Company*, importante empreza ferro-viaria, está tratando activamente de favorecer o desenvolvimento da tracção electrica em Inglaterra. Propôz ás diversas sociedades de tramways e caminhos de ferro o tomar sob a sua responsabilidade e bem funcionamento de toda a exploração de tracção electrica cuja installação lhe fosse confiada.

Os gastos, segundo esta proposta, permitem ás

empresas de tramways electricos reduzir o preço da tonelada kilometrica a cerca de metade do que ella lhes custa com a tracção animal.

### Freio de vacuo automatico

#### Novas applicações

Realisou-se ha pouco em Inglaterra uma interessante experiencia de nova applicação do freio de vacuo, á qual assistiram os inspectores do *Board of Trade* e varios representantes das principais companhias em que se acha adoptado este systema de freio, e todas as principaes summidades dos caminhos de ferro d'aquelle paiz, convidados pelo director geral dos caminhos de ferro de Manchester e Sheffield.

As experiencias referiam-se a um novo systema de communicação entre os passageiros e o machinista e guardas do freio.

O novo apparelho é collocado em cada compartimento, por baixo da rêde para as bagagens. Consiste n'uma pequena manivella ligada a uma cadeia metallica que, passando por varias roldanas vae ligar-se a uma haste tambem metallica, no extremo da qual se acha a valvula que, segundo está aberta ou fechada, deixa ou não entrar o ar no tubo do freio.

Depois do passageiro ter feito funcionar o apparelho não pôde este retomar a sua posição anormal o que só os guardas conseguem com o auxilio de uma chave especial que trazem sempre consigo. O signal feito indica logo em que carruagem e em que compartimento se fez funcionar o apparelho. A quantidade d'ar admittida no freio pode ser graduada de fórma a parar ou não parar completamente o comboio limitando-se quando se queira, a chamar a attenção do machinista ou dos guardas. Dois discos em cada extremidade dos comboios indicam muito claramente todos os signaes feitos. Esse freio e apparelho é d'uma extrema simplicidade e ha cerca de 14 mezes que a Companhia de Manchester e Sheffield o tem adoptado no seu principal comboio entre Londres e Manchester, sendo tão excellentes os resultados obtidos que vae ser empregado em todos os demais trens.

As experiencias officiaes ultimamente feitas foram as seguintes:

1.º — Simple applicação de apparelhos para verificar a promptidão com que o machinista attende-ria qualquer signal feito.

N'esta experiencia, a resposta fez-se sempre ouvir em 5 segundos.

2.º — Simple applicação feita pelos officiaes do *Board of Trade* em um compartimento, afim de fazer parar o comboio.

A paragem fez-se em 22 segundos, sendo a velocidade de 59 milhas por hora.

3.º — Identica experiencia, achando-se os mes-

mos officiaes sobre a machina. N'este caso não se chegou a fazer parar o comboio, mas em 3 segundos se verificou, pelo manometro, a excessiva tensão produzida.

4.º — Simple applicação do apparelho feita em um compartimento, sem que o machinista d'ella tivesse conhecimento, e correndo o comboio com a maxima velocidade, sem o grande ejector funcionar. A paragem effectuou-se em 37 segundos.

5.º — Identica experiencia; mas funcionando o grande ejector. N'este caso a manobra feita do compartimento é insufficiente para fazer parar o comboio com a brevidade que se desejava. A velocidade foi muitissima reduzida.

6.º — Repetição da experiencia anterior mas feita de duas carruagens. Os freios ainda não conseguiram dominar completamente a força da machina mas a velocidade diminuiu ainda mais do que no caso precedente.

7.º — Nova repetição d'esta experiencia, mas feita de 3 carruagens. O comboio parou immediatamente.

Para separar do comboio uma carruagem que se quer deixar n'uma estação, tem-se empregado até hoje uma alavanca. Este systema porém acaba de ser aperfeiçoado pela seguinte fórma:

Ao separar se o vehiculo, ficavam os tubos do freio automatico em communicação com o ar atmosferico do que resultava a paragem immediata das duas partes em que estava dividido o comboio.

O aperfeiçoamento pois, consiste em separar o comboio de forma que só uma das partes fique parada continuando a outra sua marcha. Obtem-se isto com o novo apparelho que tambem foi experimentado, o qual permite que se cortem os freios, pouco a pouco, de fórma a manter o vacuo no tubo. Uma vez cortado o freio separa-se então o vehiculo, que fica parado, seguindo a parte anterior a sua marcha sem accidente algum.

O resultado de todas estas experiencias foi brilhante, demonstrando mais estas novas vantagens do systema de vacuo automatico que tão relevantes serviços tem prestado em todas as linhas ferreas da Europa.

Foram presentes ao parlamento inglez, treze projectos de lei para a construcção de caminhos de ferro electricos. O percurso total é de 24 milhas e o capital preciso está avaliado em francos 12.500\$00.

Está-se construindo actualmente em Liverpool um tramway aerio, cujo nivel médio de via será de 6 metros acima do solo. A via descança em um tableiro metallico sustentado de 15 em 15 metros por pilares de rotula; a sua extensão total é de cerca de 9 kilometros. A companhia parece querer adoptar a tracção electrica.

Os trabalhos progridem com toda a actividade,

construindo-se approximadamente 15 metros por dia.

Parece que a linha ficará concluída d'aqui a um anno, sendo logo aberta á exploração.

Está publicado o projecto do caminho de ferro para navios, destinado a ligar o canal de Bristol com a Mancha, e devido a M. Smith. A linha comprehende quatro vias e póde ser utilizada pelos navios de 1:000 toneladas; a extensão total é de 60 kilometros. O custo da construção da via e dos trabalhos necessarios está avaliado em 1.350:000 libras, ou seja, juntando-se-lhe 150:000 libras para despezas imprevistas, um total de 1.500:000 libras.

As despezas para a exploração d'uma linha ordinaria para passageiros e mercadorias elevam-se a 50 % das receitas brutas; suppondo que o terço das receitas é sufficiente para cobrir os gastos de exploração, e que as tarifas são estabelecidas sobre a base de 60 centimos por tonelada, os dividendos a distribuir aos accionistas estão calculados em  $5\frac{1}{2}\%$ .

Está-se tratando em Inglaterra de pôr em pratica, o projecto apresentado o anno passado na exposição de Edimbourg, por mr. Smith, e que consistia n'um caminho de ferro para o transporte de barcos, isto é, uma linha ferrea dupla, de 366 metros de extensão, sobre a qual se deveria mover um vehiculo susceptível de transportar uma embarcação de 11<sup>m</sup>,60 de comprimento.

Projecta-se agora applicar esta ideia, á communição directa de Londres com os portos da Mancha, construindo uma linha que atravesse os condados de Devon e Somerset.

A extensão d'esta linha será de 58 kilometros, e o seu custo, incluindo o material movel 2 milhões de libras. Este caminho de ferro evita a construção do canal, projectado ha dois annos e avaliado em 6 milhões. A dupla via quando não empregada no transporte de embarcações, poderá ter applicação ao trafico ordinario.

Acaba de ser posto em vigor nas linhas da City and South London Railway Company (o subterraneo de Londres) um novo systema para indicar aos passageiros o nome da estação proxima.

Applicada ás almofadas das portas de cada wa-

gon, ha uma placa com as palavras: *estação seguinte*; logo por baixo d'esta placa ha uma abertura oblonga atravez da qual apparece o nome da estação mais proxima. Ao sair o comboio de uma estação o conductor dá movimento a uma mola por meio da qual faz apparecer por detraz d'essa abertura o nome da estação immediata, repetindo a manobra em todas as estações.

O systema, que é novo na Europa, já de ha muito está applicado nas linhas ferreas dos Estados-Unidos.

O correspondente de Londres, para o *Journal des Debats*, de Paris, annuncia que o successo do caminho de ferro electrico tubular da Cité a Stockwell, demonstrou a possibilidade de se estabelecer um caminho de ferro que deve ligar o grande eixo do metropolitano actual indo de Hyde Park a Cité; isto é, atravessando o centro de Londres, do oeste a este por debaixo de Oxford Street, e que prolongam esta.

Este projecto já foi presente ao parlamento, e submettido ao exame das commissões especiaes das duas camaras, podendo considerar-se como segura a construção do Central London Railway.

Foi construída nas officinas de Crewe, da companhia Nord Western, uma nova locomotiva, cuja experiencia se fez ha dias entre esta cidade e Chester, que vence 100 kilometros por bora.

É do systema Compound, com tres cylindros e quatro rodas motoras conjugadas, de 2<sup>m</sup>,14 de diametro, e pesa 15 toneladas, mais que as locomotivas dos expressos.

Londres vae ter tambem o seu transway cabo, entre Streatham Hill e Kensington, 9 kilometros de linha.

A originalidade d'esta construção é que os carros, chegados ao ponto terminus, poderão seguir a outros destinos por meio de cavallos.

A velocidade do cabo será de 13 kilometros por hora.

Espera-se que os trabalhos de construção estejam terminados já em fevereiro proximo.

*Time is money.*





UMA RUA DE FRIBURGO

# Rateira dum repórter

VIII

## FRIBURGO

Por JORGE RAMOS

**C**REIO na existência imaterial duma recôndita, singular poesia na alma das coisas — como um segredo revelando a nosso espírito as histórias maravilhosas que uma cidade quási milenária guarda para contar a quem saiba descobrir a chave prodigiosa desses sobrenaturais guarda-jóias... É a arte que exagera a emoção, ou existe de facto um império invisível no ambiente medievo de Friburgo?

O encanto envolvente e inevitável da velha cidade com as suas casas góticas, as suas tórres quási absurdas, as suas ruas de madeira e arcarias românticas que pedem lendas de capa e espada, penetra em nossos nervos e faz-nos viver, não sabemos

durante quanto tempo — porque a noção do espaço se esfuma na sugestão destas imagens — a vida de outras eras, já sepultadas na distância dos séculos. Se nos quedamos a saborear o colorido e o típico da invocação, começamos por nos julgar deante dum quadro antigo — tela pintada por um Durer que apagasse um pouco da sua dramaticidade para a substituir por um excesso de decorativo. Depois a pintura anima-se e do cenário que a imaginação creou, saiem longos cortejos em que acabamos por tomar parte, confundindo-nos com figuras de outrora, empoeiradas por êsse tom de oiro que estremece nas tapeçarias dos museus...

Passamos em «Kaiserstrasse», e logo adivinhamos

sôbre os rectângulos de pinho o sussurro duma berlinda levando alguma gentil-dona de cabeleira empoadada, decote à Ana de Austria, *traine* caudalosa. Desembocamos na «Martinstor», a Porta de S. Martinho, e julgamos deparar com um grupo de padres luteranos de vestes talaes, o ar circumspecto e doutoral de homens afeitos aos meandros metafísicos do pensamento e às locubrações teosóficas da meditação... Pouco mais adiante, perto da Siegesdenkmal, onde se ergue o monumento da Vitória, os estudantes da Universidade passeiam numa ronda espectral de há cinco séculos — com seus sapatos afivelados, meias negras e capas de veludo. A ilusão dêste cenário retrospectivo é exacta. Para lá das pontes do Dreisam, encontra-se com facilidade, uma ou outra discreta taberna onde como nos velhos tempos dos *notequins*, se pode pedir excelente vinho de Kaiserstuhl — saboreando com delícia êsse doirado nectar que é sol do Sul da Alemanha engrafado...

Mas a visão desvanece-se ao entrarmos numa dessas elegantes e cosmopolitas «*bierausschank*», onde se pode ouvir um trecho melancólico de Litz entre algumas canecas gigantescas de cerveja.

Apesar da sua agitação de cidade moderna, Friburgo guarda a sua traça peculiar de cidade antiga e mantem-se fiel ao culto das suas tradições: passam lá fora as aldeãs de Markgräfler, com amplas coifas e param aqui e além como que deslumbradas deante da sedução das vistosas montras dos estabelecimentos; vemos as raparigas do vale de Elz — de corpetes de pano branco e aventalinhos de côr; e os camponeses da Selva Negra com as suas casacas de fôrro vermelho. Ainda se saboreiam, como outrora, as típicas *freiburger brezeln*, que encontramos em todas as cidades alemãs, em Colónia ou em Munich, Bremen ou Hamburgo.

Rege esta orquestra de ritmos modernos, que é a vida dinâmica da Friburgo século-vinte, a batuta fantástica da torre gótica da catedral, estranho rasgo de génio que ascende ao céu numa floração de pedra entre as casas velhorras da cidade antiga — bairros de estreitas ruelas, de vielas que ainda sonolentam na modôrra de há três ou quatro séculos...

Entramos na catedral com aquele supersticioso recolhimento que nos invade quando penetramos num santuário de arte. A obscuridade húmida e fria em que tropeça a curiosidade profana do jornalista, sem dúvida sugere a uma alma cristã uma

unção de beatitude. Êsse fluido místico de religiosidade não o sentimos, porque o nosso olhar procura terrenamente as creações humanas dos artistas que ali deixaram tantos tesouros de arte, tantas maravilhas da sua inspiração a um tempo poética e realista. Dormem ali, num sôno que a penumbra veste de silêncio e solidão, guerreiros e religiosos.

A meio da nave coa-se pelos vitrais um bafo de luz que as côres dêstes filtram para um efeito de magia, e um cristo exangue, levanta súplice um olhar da agonia da cruz de pau santo à imponência muda das abóbadas.

Deixamos o suntuoso templo, taciturno e hierático na couraça da sua crosta multiseccular — «patine» que lhe dá tôda a magestade extática e imponência pétrea. E depois de percorrermos a cidade, a longas passadas como êsses turistas que não podem desperdiçar cinco reis do seu tempo, eis-nos diante do Schlossberg em plena Selva Negra — onde chegamos as casas solarengas de Friburgo. O quadro é duma beleza irreal: vales profundos onde por entre os espessos arvoredos surgem, como ossos de algum fabuloso mastodonte, rochas imensas. Pelas quebradas despenham-se, ingentes e verticais cataratas em miniatura — quedas de água que vão precipitar-se nos barrancos.

E à beira de abismos vertiginosos, por caminhos rasgados audaciosamente nos flancos dos precipícios as casas levantam-se, tão naturalmente como se tivessem nascido da terra e surgido com o bosque. O combóio serpenteia pela cordilheira trágica do Vale do Inferno, entre os gigantescos fantasmas das serranias. O viaducto de Ravenna, é na distância, uma boca desdentada, e longe também, numa neblina de ambar, rôxo e oiro, o pico do «Schaunsland» a 1.300 metros de altura (donde como o nome indica se pode dominar um vasto panorama) é talvez a sombra legendária da espada de um arcanjo wagneriano ousando desfazer a fantasmagoria do crepúsculo. A luz amortece a sua sinfonia no findar da tarde — a côr envelhece, mal se distinguindo o azul das montanhas dos Vosges e o risco da prata do Reno. As massas confusas da cadeia de montes Alpinos, que de Santis e Glärnisch se prolongam até Matterhorn e ao Monte Branco, desaparecem numa voragem de sombras. E a paisagem, que se embebera da poesia outonal, colhida nas pétalas que a rosa do sol desfolhara, — esconde-se no misterioso véu do seu luto.





MIRANDELA — Palácio dos Távora

# O que será o 2.º Congresso Trasmontano

Pelo Presidente da Comissão Executiva Dr. FERREIRA DEUSDADO

## I — ITINERÁRIO SEGUIDO PELOS CONGRESSISTAS

A Comissão Executiva ao elaborar o plano do Congresso teve em vista dois pontos fundamentais:— mostrar aos congressistas as paisagens mais belas e grandiosas da Província e chamar a sua atenção para as necessidades locais, afim de que, pelo exame directo, melhor possam estudar os problemas que interessam à região.

Assim, os Congressistas, partem do Pôrto no dia 6 de Setembro, em alegre caravana de automóveis. Sobem o Marão, tendo, dêste modo, ensejo de admirar um dos mais surpreendentes panoramas da *Terra Portuguesa!*

No alto da Serra será feita a primeira saudação à Província e evocada a figura grandiosa de António Cândido— a Águia do Marão!

No meio do cenário maravilhoso da Campeã será servida a «merenda» trasmontana.

Depois, seguiremos por Murça, onde, após os cumprimentos na Câmara Municipal, veremos as curiosidades da terra e, entre elas, a célebre «Porca de Murça», que, no tempo da Monarquia, mudava de côr, conforme o partido que estava no poder.

Devemos chegar à tarde a Mirandela. Os congressistas poderão admirar o «belo-horrível» das margens do Tua e receber as bênçãos da Senhora do Amparo.

Depois da visita a Mirandela, a família Meneses receberá os congressistas na sua Quinta do Romeu. A visita à modelar exploração agrícola do Romeu será o fecho harmonioso do primeiro dia de viagem.

No dia 7 de manhã partimos para Bragança.

O primeiro e único Congresso Trasmontano — que teve lugar há 21 anos — realizou-se apenas em terras do Distrito de Vila Real. É, pois, a primeira vez que no Distrito de Bragança, se realiza um Congresso desta natureza. Por isso, pode avaliar-se o entusiasmo da recepção que será feita àqueles que, pela primeira vez, *têm a coragem* de ir até Bragança. . .

Depois das saudações na Câmara Municipal, o Bispo de Bragança e Miranda, D. Abílio Vaz das Neves — que é um Mirandês ilustre — celebrará missa na Sé Catedral.

Em Bragança realizar-se-á a sessão inaugural do Congresso e a primeira sessão de trabalhos.

Os congressistas visitarão os monumentos da velha cidade: — o seu magestoso Castelo; a célebre Torre de Menagem — à volta da qual giram as mais curiosas lendas; a Casa da Câmara — monumento em estilo românico, único na Península.

Teremos ocasião de admirar o Museu de Bragança — um dos melhores museus regionais do País — onde os congressistas prestarão homenagem ao grande arqueólogo trasmontano Abade de Baçal. O Director dos Museus de Arte Antiga, Dr. João Couto — que está inscrito como congressista — fará ali a defesa da sua tese «Os Museus Regionais e o Museu de Lisboa».

Na manhã de 8 partiremos para Chaves, fazendo uma paragem em Vinhais, afim de saudar as autoridades e povo da Vila.

A noite de 8 e a manhã de 9 passar-se-ão em Chaves, onde haverá exposições e paradas agrícolas. Nesta Cidade efectuar-se-ão sessões para defesa de teses.

De tarde, seguiremos para Vidago. Nesta magnífica Estância, a «*Sociedade Vidago Melgaço & Pedras Salgadas*» prepara uma carinhosa recepção. No percurso teremos ocasião de espriar a vista pelo soberbo Vale de Chaves, que é um dos pedaços mais produtivos e mais belos da *Terra Portuguesa!*

Também poderemos admirar as margens do Tâmega que, serpenteando entre montanhas, nos acompanha até ao pitoresco local onde a *Empresa Vidago & Pedras Salgadas*, recentemente, ajudou a natureza, transformando a

margem do Tâmega num verdadeiro oasis vivificador.

A passagem por Vidago — precisamente na altura em que é maior a afluência de aqüistas — será cheia de surpresas agradáveis e de festas de requintada elegância, graças à gentileza do Conselho de Administração da Empresa.

O dia 10 será destinado a visitar as termas e a sessões de estudo, que deverão realizar-se no amplo salão de festas do Palace-Hotel.

O dia 11 será passado nas Pedras Salgadas onde se realizarão sessões do Congresso.

O dia 12 é consagrado à cidade de Vila Real.

Apoz a recepção na Câmara Municipal, visitaremos os monumentos da cidade. Prestaremos homenagem ao grande herói trasmontano Carvalho Araújo.

Nesta cidade realizar-se-á a última sessão de estudos e serão aprovados os votos do Congresso.

Em todas as terras que pensamos visitar as comissões locais estão organizando festas de acentuado cunho regionalista: — não faltarão os Pauliteiros de Miranda, os característicos arraiais da S.<sup>a</sup> do Amparo, em Mirandela e a S.<sup>a</sup> das Graças, em Bragança; os folguedos dos fiadeiros; as cantigas à desgarrada e tantas outras manifestações, cheias de originalidade e extravagância.

É proverbial a franqueza com que a gente trasmontana recebe os seus hóspedes e, por isso, pode supôr-se quão carinhosa será a recepção feita aos congressistas em Terras de Além-Marão.

## II — TRABALHOS DO CONGRESSO

Os assuntos de maior importância serão tratados por entidades das mais competentes nos vários campos da actividade. Assim, das águas termas de Trás-os-Montes ocupar-se-ão os professores de medicina drs. Morais Sarmiento e Máximo Corrêa, da Universidade de Coimbra; Armando Narciso e Cascão de Anciães, da Faculdade de Medicina de Lisboa; dr. Aseção Contreiras e outras autoridades de reconhecido mérito.

O problema das Estradas e Caminhos de Ferro será versado pela alta competência do Engenheiro Fernando de Souza, que, além de conhecer tènicamente o assunto, conhece-o

ainda praticamente, porque passou parte da sua vida em Trás-os-Montes.

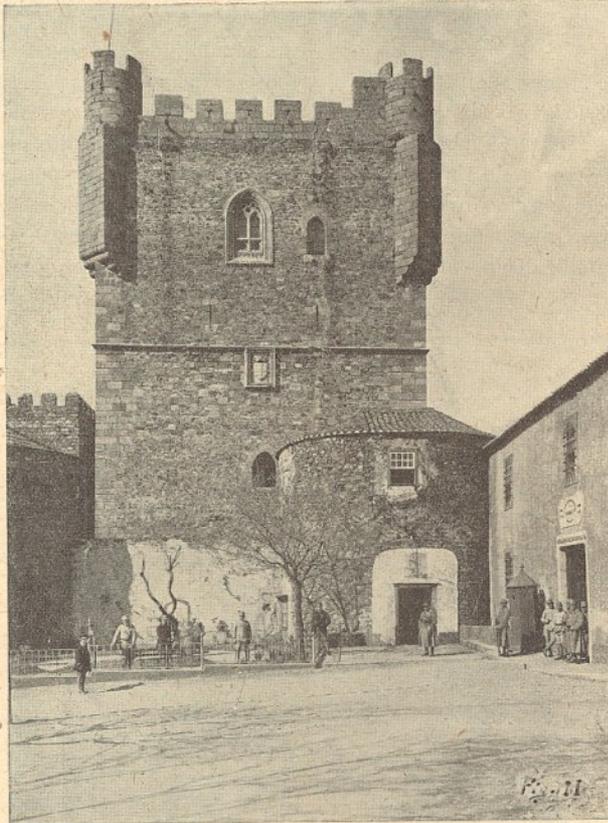
Outros se occuparão ainda das vias de comunicação, e entre elles, o antigo Ministro do Comércio, Coronel Carvalho Teixeira.

Dos Museus Regionais e conservação do requíssimo património artístico de Trás-os-Montes occupar-se-á o Conservador dos Museus de Arte Antiga, dr. João Couto, a primeira autoridade em assuntos desta natureza.

O problema alimentar do trabalhador da vinha do Douro será o tema da tese do Dr. Remo de Noronha.

O professor da Faculdade de Medicina de Lisboa Dr. Baraona Fernandes occupar-se-á da assistência social.

A questão dos vinhos será versada pelo Eng.º Agrónomo Guilherme Guerra, Chefe da Repartição dos serviços vinícolas do Ministério da Economia.



BRAGANÇA — Torre de Menagem com o escudo de D. João I

A questão da hidráulica agrícola será tratada pelo Director Geral d'esses serviços, o Engenheiro Trigo de Moraes, um dos maiores valores da nossa província.

O renascimento da indústria caseira da seda será estudado pelo escritor Dr. Manuel Múrias.

Outro distinto escritor trasmontano, o professor Luiz Chaves — Secretário Geral do Congresso — occupar-se-á de assuntos de etnografia.

O paludismo e outras endemias serão temas das teses dos médicos Dr. Fausto Landeiro, Director dos Serviços Anti-sezonáticos, Dr. Mendes Bragança, etc.

O grande arqueólogo Abade de Baçal occupar-se-á dos costumes e tradições.

Do problema das frutas vai tratar o Eng.º Agrónomo Kol d'Alvarenga.

Dos assuntos de pecuária tratará o Director

da Escola de Medicina Veterinária Prof. Abreu Lopes.

Mas, a enumeração das individualidades que vão versar os diversos assuntos levar-nos-ia muito longe e, por isso, ficaremos por aqui — tanto mais que, os jornais, vêm publicando os temas das teses e os nomes dos seus autores.

Todavia, os que, de momento, nos ocorrem, mostram já que os diversos problemas serão tratados por pessoas competentes.

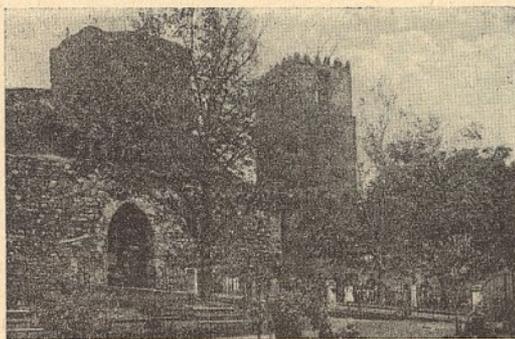
### III—RESULTADOS PRÁTICOS DO CONGRESSO

Já lá vai, felizmente, o tempo que neste país se descreia de tudo e de todos. Estamos convencidos de que os estudos realizados pelos congressistas, as sugestões e votos do Congresso serão devidamente apreciados pelo Governo da Nação, tanto mais que os Governadores Civis de Vila Real e Bragança e as demais autorida-

des da Província estão dando todo o seu apoio e colaborando connosco na realização do Congresso. Todos trabalhamos para um fim único: — o progresso moral e material da Nossa Terra. A Província de Trás-os-Montes é, certamente, aquela que mais precisa — talvez porque tem sido a que menos tem pedido. Está tão afastada da Capital...

Longe da vista, longe do coração...

A Comissão Executiva do Congresso pretende levar a gente que vive no Sul ao coração de Trás-os-Montes e trazer Trás-os-Montes ao coração de Portugal. Desta aproximação; do estudo dos problemas que mais interessam à província e da propaganda, que vai fazer-se, das belezas naturais da região, estamos absolutamente convencidos que algo de prático resultará. Não ficará apenas o eco das nossas palavras a repercutir-se no vértice das serranias. Havemos de falar tão alto que a nossa voz chegará, por certo, ao Terreiro do Paço.



BRAGANÇA — Entrada da Cidadela



O B. S. C. F. após a sua chegada a Aire sur-la-Lys

## Almôço de confraternização

# Os componentes do antigo B. S. C. F. expedicionário a França quando da Grande Guerra reüniram-se êste ano em Lisboa

**N**O dia 11 do corrente realizou-se, na Casa do Alentejo, o anunciado e tradicional almôço de confraternização entre oficiais, sargentos, cabos e soldados do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que fez parte do C. E. P. e que em França se bateu, em 1917, na passada Grande Guerra.

Festa de sentimento e de recordação, de saudade e de homenagem, não deixou, contudo, de ser também uma festa de patriotismo e de alegria, de fé e de convicção êste interessante almôço dos Sapadores de Caminhos de Ferro. É que aquêles homens que há quasi um quarto de século, souberam cumprir galhardamente o seu dever nas trincheiras da Flandres, não puderam esquecer ainda, apesar dos seus cabelos brancos, as horas trágicas da luta, o fumo e o troar dos canhões, a derrocada fratricida de milhares de seres humanos, o caos babélico das batalhas e o sangue inocente — de todos os que lá ficaram mordendo o pó da terra de ninguém. É sobretudo o sentimento de evo-

cação que chama todos os anos os antigos combatentes do B. S. C. F. a reünirem-se, sob a égide do seu antigo e glorioso comandante, — o General Raul Esteves — para, em comum, viverem as horas do passado.

Da lama das trincheiras todos trouxeram recordações — amargas e tristes. E é para essas recordações que vivem, quando se reünem, os componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. Muitos dêles, feridos em combate, deixaram ficar por lá, também, parte do seu sangue a regar, com heroidade e abnegação, o glorioso solo da França.

Este ano — de luto e tristeza para a Europa em guerra — resolveram os combatentes fazer a sua festa em Lisboa. Apesar de menos expressiva e menos simbólica, teve, contudo, o mesmo cunho de confraternização a festa dos Sapadores de Caminhos de Ferro realizada agora na capital. Constou ela de um almôço na Casa do Alentejo, presidido, como nos demais anos, pelo sr. General Raul Esteves, que em 1917 comandou o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Assistiram 200 combatentes, e a orquestra do Ateneu Ferroviário abrilhantou esta simpática festa.

Na mesa de honra sentaram-se os srs. Tenente-coronel Jesus, majores, Miguel Bacelar, Leal de Faria, Rodrigo Barradas, Frederico Vilar, Bastos, Lobão, Serrano, Amorim Ferreira, Amado, capitães D. José de Serpa Pimentel, Almeida Graça, Ligório da Silva, Arruda, Salgueiro, A. Fernandes, capelão dr. Avelino de Figueiredo, drs. Reinaldo de Oliveira e Ruas; Engenheiros António Abrantes, Carlos Alves e Marques.

O nosso Director sr. Carlos d'Ornellas, a quem está entregue o protocolo desta festa, leu o expediente que constava de telegramas e cartas dos srs. Dr. Ferreira Deusdado, capitão Luiz Acciaioli, capitão Jaime Gallo, Artur de Freitas, major Salema, Garção, Tenente-coronel Sousa Macedo, etc.

Levantou-se para falar o sr. major Teófilo Leal de Faria, Presidente da Comissão Executiva, que dirigiu cumprimentos a todos, salientando o sr. general Raul Esteves.

Diz depois que a reunião anual dos Combatentes do Batalhão dos Caminhos de Ferro, é um facto único no nosso país e possivelmente no mundo, registando que apesar dos seus cabelos brancos, que quasi todos têm já, a alegria não desapareceu.

Dirige, em nome da Comissão, agradecimentos ao Grémio Alentejano e aos membros da comissão, srs. major Bastos, Bandeira, Camarinhas e Freitas e ao combatente honorário em Sapadores Carlos d'Ornellas.

Fez várias saudações e terminou por um brinde à imprensa — porque sem ela, diz o orador — não é tão fácil brilhar como temos brilhado nas nossas festas pelo nosso país.

Falou a seguir o Inspector da C. P. sr. Adriano Monteiro; e, com voz forte, diz falar em nome dos soldados seus bons camaradas do antigo B. S. C. F. Sauda os officiaes e pede licença para louvar a attitude dos homens que à frente da Nação Portuguesa têm

conseguido uma paz cristã que tão alto eleva a nossa Pátria.

Falou a seguir o rev. dr. Avelino de Figueiredo, antigo capelão do batalhão, que enalteceu a figura prestigiosa do sr. General Raul Esteves e dos seus officiaes recordando a bravura da gente do batalhão e afirmando estar convencido de que todos os sobreviventes, se fôr preciso, se baterão de novo com o mesmo ardor.

Cinco minutos passaram, levantando-se para falar o Comandante do «Sempre Fixe».

Uma prolongada salva de palmas ecoou no magestoso salão do Grémio Alentejano.

Lembrou o prestigioso official, que, há 24 anos havíamos embarcado para o que se chamou a Grande Guerra. Vai passado já um quarto de século — diz o orador — que passámos dificuldades e apuros que nos impuseram, mas nas horas dificeis soubemos cumprir o nosso dever.

E, presados companheiros, dessas horas amargas temos hoje, mais uma vez as nossas recordações. Aqui — continuou o orador — temos mantido a mesma amizade e mais uma vez nos reunimos para comemorar esta data.

O sr. General Raul Esteves recordou ainda os que morreram e dos quais guarda no peito saudosas recordações da melhor camaradagem e disciplina; focou a alegria que tem reinado em todas as festas anuais e finalizou dizendo que «apesar dos cabelos brancos que todos já têm devem, hoje como então estar em volta da bandeira da Pátria».

Terminou levantando um viva a Portugal.

Ouviu-se uma prolongada salva de palmas e terminou assim essa simpática festa dos antigos combatentes do B. S. C. F..

Por mais esta reunião brilhante — que foi um belo exemplo de civismo e amor pátrio — saudamos todos os componentes dessa antiga e gloriosa unidade.

## Vida Ferroviária

### SINDICATO NACIONAL DOS FERROVIÁRIOS DO CENTRO DE PORTUGAL (PESSOAL DOS SERVIÇOS CENTRAIS)

Realizou-se no passado dia 23 de Abril, pelas 21 horas, na sede do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal (Pessoal dos Serviços Centrais), a distribuição de cargos pelos novos Corpos Gerentes, para o exercício de 1941, e que ficou assim constituída:

*Assembleia Geral*—Presidente, Amadeu Cândido Diniz de Barros; 1.º Secretário, Bernardo

Abranches de Figueiredo; 2.º Secretário, António da Conceição Dias Martins Paredes; Vogal, António Gomes Jr.; Vogal, José Maria Felix.

*Direcção*—Presidente, Abel Hopffer Romero; Secretário, Amadeu Augusto Soares; Tesoureiro, Jorge Dias Pereira; Vogal, Armando Gabriel Venâncio; Vogal, Acácio Francisco de Almeida.

Pela Direcção cessante falou o Presidente, sr. Aduindo Carlos Quintas, que exortou os empossantes ao bom desempenho das suas missões.

Em nome da nova Direcção, usou da palavra o sr. Abel Hopffer Romero, que elogiou a acção daquêlê elemento que deixa o Sindicato, a favor do qual trabalhou denodadamente durante largos anos.

No final todos os oradores foram muito ovacionados.

# Linhas Estrangeiras

**ESPAÑA** Teve lugar no mês passado a inauguração do trajecto de Torfosa a Prat de Camp, pertencente à linha férrea de Val de Zafán a S. Carlos de Rapita. Ao acto assistiu o ministro Peña e o Director Geral de Caminhos de Ferro e mais autoridades. Segundo parece a linha continuará até S. Carlos para quando se inaugurar ligar com a ponte do Estado sobre o rio Ebro.

Liga-se grande importância ao final do projecto pois facilitará a saída de produtos de Bajo Aragon pelo seu pôrto de expansão no Mediterrâneo.

— Vão iniciar-se grandes melhoramentos na linha de Madrid-Santander, devendo fazer-se trinta obras em pontes e passagens de nível, abrindo-se um túnel no trajecto de Reinosa a Quintanilla de las Torres. Vão ser substituídos uns 30 quilómetros de carril para permitir a passagem de grandes locomotivas tipo «montanha». Com todas estas modificações foi diminuído em uma hora e três quartos o trajecto Madrid-Santander.

— Recomeçaram os trabalhos preliminares para instalar via dupla no trajecto Rens-Tarragona, da linha ferroviária de Madrid-Barcelona. Estes trabalhos importam em dez milhões de pesetas, aproximadamente.

— Durante o ano de 1940, a produção de carvão atingiu a cifra máxima de 7.763.269 toneladas 1.600.000 mais que o ano anterior.

Os últimos dez anos de produção deste minério, em toda a Espanha, é assim dividida:

Ano de 1930 . . . . .	6.596.232
" " 1931 . . . . .	5.566.230
" " 1932 . . . . .	6.305.205
" " 1933 . . . . .	5.426.560
" " 1934 . . . . .	5.339.995
" " 1935 . . . . .	6.331.939
" " 1936 . . . . .	2.000.000
" " 1937 . . . . .	3.000.000
" " 1938 . . . . .	4.796.000
" " 1939 . . . . .	6.089.479
" " 1940 . . . . .	7.763.269

Coube à província de Oviedo a maior produção, ou seja de 5.599.086 toneladas seguindo-se León, Palencia, Ciudad Real, Córdoba, Sevilha, Gerona, Cuenca e Lérida.

— Por decreto de 22 de Fevereiro deste ano ficou constituído o Conselho de Administração da Rêde Nacional pelos srs. Gregório Péres Conesa, presidente; Horácio Azqueta e Monastério, Nicolás de Salas y Salas, Pedro Gonzalez Bueno, Eduardo Afonso Quintanilla, Henrique Calabia López, José Maria de Lapuerta y de las Pagos, José Maria Rivero de Aguilar, Lorenzo Justiniano Casado e Ignacio Muñoz Rojas, vogais e representantes respectivamente dos Ministérios das Obras Públicas, Fazenda, Exército, Agricultura e Indústria e Comércio.

— Durante os últimos temporais as linhas férreas espanholas também tiveram os seus revezes, produzindo-se interrupções várias em diversas linhas, sendo o caso mais importante a registar, e o mais lamentável, o de um comboio que o vento arrojou ao rio Urola, à saída da estação de Zumaya, na linha férrea de Vascongados, de que resultou 20 mortos e 120 feridos.

Em Fuentes de Ebro também chocou o correio de Madrid a Barcelona com uma automotora que fazia serviço entre Carpe e Zaragoza, ficando esta completamente despedaçada, morrendo um passageiro e ficando feridos 38 mais.

**FRANÇA** Foi autorizada uma nova tarifa nos caminhos de ferro franceses a qual concede às famílias que possuam mais de três filhos menores de dezoito anos o direito de obter um cartão de identidade que lhes concede uma redução nos preços dos bilhetes. Assim: uma família com três filhos tem 30 %; de quatro 40 %; de cinco 50 % e de seis em diante 75 por cento.

Os mutilados da guerra tanto da de 1914 como da actual têm direito às reduções de 50 e 75 %.

**INGLATERRA** Voltou de novo a agravar-se a situação dos caminhos de ferro ingleses que teve em Dezembro do ano findo um aumento de 6 % nas suas tarifas de mercadorias.

Num convénio entre as Empresas ferroviárias foi solicitada de novo a intervenção do Estado para um auxílio com o fim de beneficiar as tesourarias.

**SUISSA** Os caminhos de ferro suíços nas entradas do ano passado ascenderam a um total de 395,9 milhões de francos, o que representa um aumento de 34,3 milhões ao ano de 1939. Os gastos foram de 230, ou seja 18,5 mais que o exercício anterior, dando lugar a um saldo activo de 165,4 milhões de francos, com aumento de 15,8 com respeito ao ano de 1939. Mais de nove décimas partes do activo é devido ao aumento dos transportes de mercadorias que subiu de 17 a 20 milhões de toneladas. Esta melhoria é devida exclusivamente ao transporte de carvão alemão para Itália.

# Imprensa

## «REPÚBLICA»

No dia 20 do mês findo festejou mais um ano de existência — o 31.º — o nosso presado colega «República» que por êsse motivo publicou um interessante número de 32 páginas.

Daqui lhe enviamos as nossas felicitações amig. tojas.

## «A GRANJA»

O artigo que hoje transcrevemos com a devida vénia nesta Revista com o título *Os capitais de reserva — O capital de amortização*, da autoria do Regente Agrícola sr. Júlio Prazeres, foi recentemente publicado no n.º 8 de «A Granja», de que é director o nosso presado amigo sr. A. C. de Sá Nogueira.

# BOVRIL LÍMITE

*Assembleia Geral* — Realizou-se recentemente em Londres a 44.ª Assembleia Geral desta Sociedade, sob a presidência de Lord LUKE, K. B. E. que disse:

«Mesmo excluídas as encomendas do Governó, as vendas de Bovril excederam em 1940 as de 1939; não obstante os nossos lucros diminuíram de £ 21.200 por motivo de alta no preço das materias primas, das taxas do seguro, dos salários e das despesas.

«Especialistas da Alimentação» — Certamente se lembram da arguta e douta definição da diferença entre o prático geral e o especialista; o primeiro sabe cada vez menos acêrca de cada vez mais enquanto que o segundo sabe cada vez mais acêrca de cada vez menos. (Risos).

Nêste sentido julgo que podemos dizer que, nos tempos que vão correndo, todos nos estamos tornando especialistas da alimentação.

O aumento na quantidade de alguns dos nossos alimentos poderá ser cada vez menor mas — graças aos peritos do Ministério da Alimentação e outros — sabemos cada vez mais tirar mais e melhor dos fornecimentos que ainda obtemos amplamente.

Um dos pontos a que os peritos da imprensa e da B. B. C. ligam importância é o da preparação de refeições que cativem o apetite e que ao mesmo tempo satisfaçam sob o ponto de vista puramente nutritivo. Vai-se gradualmente compreendendo que o valor nutritivo dos alimentos depende até certo ponto do seu aroma, pois que os pratos que o possuem são mais facilmente digeridos e assimilados que aqueles onde êle falta.

*Valor do BOVRIL* — E' nêste particular que o BOVRIL mostra possuir um valor real e único. Nas condições presentes convém ter sempre em mente um facto familiar a gerações de donas de casa: que não há forma mais simples e mais segura de dar valor nutritivo e aroma a um prato que dêles necessita de adicionar-lhe uma pequena quantidade de BOVRIL.

A carne é, evidentemente, um alimento rico em proteínas. E' um dos chamados alimentos de reconstrução. Mas embora tal seja uma razão não é certamente a principal, porque a carne foi durante muito tempo considerada como o nosso prato nacional e porque os Britânicos consumiram sempre grandes quantidades de «Roast Beefs» da ve ha Inglaterra.

A popularidade da carne reside no seu excelente e único aroma excitante do apetite.

Agora o aroma do BOVRIL é a concentração do aroma da carne, com todas as suas qualidades, e pronta a fazer não menos apetitosos e saborosos pratos. Compreende-se facilmente esta concentração sabendo-se que são necessários nada menos que 40 quilos de carne fresca para obter um quilo de BOVRIL. E' esta a razão por uma pequena quantidade de BOVRIL basta para enriquecer e aromatizar um prato a que faltem tais atractivos, que só a carne pode dar.

Nas excepcionais circunstâncias em que actualmente vive a Inglaterra, a utilidade do BOVRIL como alimento reparador,

# Henrique da Silva Martins

Por ter reassumido o seu lugar, de onde se afastara há meses por motivo de doença, foi alvo de uma justa e significativa homenagem o nosso presado amigo e distinto nacionalista sr. Henrique Augusto da Silva Martins, ilustre Presidente da Câmara Municipal e da União Nacional do Concelho de Abrantes, que gosa naquela cidade de gerais simpatias.

Entre outras manifestações de apreço, houve uma sessão solene nos Paços do Concelho, em sua homenagem, em que discursaram várias personalidades de destaque no meio, enaltecendo as qualidades de carácter e de trabalho do homenageado, que, na verdade, é bem merecedor de tóda a simpatia e de todos os aplausos.

Cremos que com esta homenagem se prestou justiça a um honrado obreiro do nacionalismo português.

# Os nossos mortos

Eng.º JOAQUIM CORDEIRO DUARTE  
FERREIRA

No dia 14 de Maio faleceu, na sua residência, o nosso particular e querido amigo sr. Eng.º Joaquim Cordeiro Duarte Ferreira, grande industrial de metalurgia e sócio da conhecida firma Duarte Ferreira & Filhos, de que foi fundador seu pai, o sr. Eduardo Duarte Ferreira, também grande industrial.

Pelo seu carácter, pela sua competência profissional e pelas suas boas qualidades, o extinto gossava de gerais simpatias e era sobretudo sinceramente estimado pelo pessoal da sua firma.

O funeral, imensamente concorrido, realizou-se no dia seguinte, da igreja de S. Mamede para jazigo de família, no cemitério do Alto de S. Joao.

Acompanharam-no todos os empregados da firma e numerosas pessoas de diversas categorias sociais.

A tóda a família enlutada a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que de há muito se honrava com a amizade do sr. Eng.º Duarte Ferreira, apresenta sentidos pêsames e associa-se à dor que a todos feriu.

é de extraordinário valor, nos abrigos contra ataques aéreos, nos serviços da Guarda Nacional, dos Bombeiros, etc., etc., cujos membros são unânimes em reconhecer que o uso do BOVRIL os retempera dos esforços diários e os prepara corajosamente para a luta do dia seguinte.

Os agentes, em Portugal, desta importante Sociedade são os nossos Amigos Srs. A. L. SIMÕES & PINA, L.ª, Rua das Flores, 22 — LISBOA.



As crianças da «Escola Vasconcelos Corrêa»

## *Ecos da manifestação das Sociedades de Recreio e Desporto, a Salazar*

Na brilhante parada que as Sociedades de Recreio organizaram, por iniciativa e com o patrocínio de *O Século*, no dia 4 de Maio passado, entre diversas e numerosas entidades desportivas e instrutivas, queremos destacar, pelo encanto e pelo garbo com que se impôs, a «Escola Vasconcelos Corrêa», de Campolide, fundada e mantida, exclusivamente, por ferroviários, que apresentou as suas crianças lindamente vestidas com saias azuis e blusas brancas, laços nos cabelos, formando um grupo facilmente destacável no conjunto dos outros grupos. Não é vulgar encontrar-se um exemplo de tão vivo e entusiasmado carinho pelas crianças, como aquele que nos dá a «Escola Vasconcelos Corrêa», na sua constante e eficaz acção de procurar desenvolver o espírito e o físico da juventude estudiosa que tem ao seu cuidado. Por isso é que, na parada, os seus atletazitos de palmo e meio se apresentaram com tanto donaire e aprumo, marchando ao som alegre dos seus tambores, animosos e conscientes da justa homenagem que iam prestar, em nome da Nação, ao Homem da Nação, para que todos vissem que eles, pequeninos no corpo, eram já grandes na alma.

A Direcção do «Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide» que, com todo o incondicional nacionalismo que a caracteriza, levou os alunos da «Escola Vasconcelos Corrêa» à parada do dia 4, endereçamos os nossos cumprimentos de felicitações pelo êxito obtido com a sua participação brilhante, na citada manifestação ao Chefe do Governo.

## CONVÉNIO FERROVIÁRIO

Numa reunião entre delegados de companhias ferroviárias portuguesas, espanholas e Wagons-Lits, que se efectuou no Grande Hotel do Bussaco, acordou-se, como a imprensa noticiou, o Convénio Ferroviário que visa o estabelecimento de um combóio directo de Pampilhosa a Andaya, em ligação com os combóios 51 e 56 da C. P. e, na fronteira francesa, com o combóio directo de Andaya, Paris, Berlim, Viena e Munique.

Assinaram êsse Convénio as seguintes individualidades, que representavam as respectivas Companhias:

C. P. — Engenheiros Pereira Barata, Lima Rêgo e Nazaré.

Beira Alta — Engenheiro Fernando Arruda e Almeida Henriques.

Sociedade Estoril — Cancela de Abreu.

Norte de Espanha — Mateo Silvela, Sub-Chefe da Exploração, e Gabriel Urigüen, Engenheiro principal.

M. Z. A. — Júlio Noguez, Engenheiro chefe da Exploração, e Victor Bulto, chefe do Movimento.

Oeste — Joaquim Padeira, chefe da Exploração, e Federico Escario, chefe do Movimento.

Wagons-Lits — Engenheiro Gonzales, e Tenente-coronel Abreu Campos.

## MAPA DA INGLATERRA

E SUAS FRONTEIRAS MARÍTIMAS

(PROVÁVEIS PORTOS DE INVASÃO)

À venda em todas as Livrarias — PREÇO 3\$50

Pedidos à TABACARIA MÓNACO

ROCIO, 21

LISBOA



## Whisky Haig

Tem aquele toque de qualidade extra que lhe dá um sabor inigualável.

Pegam sempre o afamado Whisky

## Haig

Agentes e depositários em Portugal

AZULAY & CO. LIMITED  
100 Rua Aurea,  
Lisboa.

# A Guerra

## e os Caminhos de Ferro

XXXII—(Atrazado)

Acentua a D. N. B. os ataques que os alemães fazem ao sistema ferroviário britânico—Foram comunicados à «D. N. B.», como complemento do Boletim Militar, os seguintes pormenores acerca dos ataques da eviação alemã realizados contra a Inglaterra: No ataque dirigido contra o acampamento militar próximo de Portsmouth, as barracas sofreram golpes em cheio e os destacamentos de tropas—que efectuavam exercícios—foram dissolvidos. Golpes directos destruíram linhas de caminhos de ferro e incendiaram combóios de mercadorias, próximo de Bury St. Edmonds e Lowestoft. Outro golpe directo contra uma ponte sobre o Orwell, a Noroeste de Ipswich, provocou uma grave interrupção no tráfego. Na Inglaterra meridional, foram colocadas bombas à saída de um túnel de caminho de ferro, próximo do campo de Aldershot. Os ataques, coroados de êxito, contra a rede ferroviária britânica, prejudicaram, principalmente, o tráfego nas linhas da região industrial dos Midlands aos portos de Great Yarmouth, Lomstoft e Harwich e infligiram um sensível golpe nas comunicações inglesas.

—Diz a D. N. B. que durante a acção dirigida pela aviação germânica contra Swansea, o principal golpe foi vibrado nas instalações do porto e nos objectivos de importância militar, bem como contra as comunicações ferroviárias. Numerosas bombas explosivas e incendiárias causaram consideráveis danos.

Declararam-se grandes incêndios no bairro do porto e uma grande moagem incendiou-se, ao mesmo tempo que explodia uma importante fábrica de gás. Também se registaram grandes prejuízos nas vias férreas do porto e na «gare».

Os aviões alemães atacaram, também, com êxito o cais de Bengazi e os navios ancorados nesse porto, assim como concentrações de tropas, nos bairros do Sul da cidade.

—Por informação de E. T. sabe-se que os aparelhos da aviação naval britânica lançaram algumas toneladas de bombas explosivas e muitas incendiárias sobre as refinarias de petróleo «Anic», em Liorne, e sobre outros objectivos nas suas im-

ediações. A refinaria «Anic» é uma das mais importantes da Itália.

Outros aviões da esquadra atacaram Pisa, onde foram atingidos o aoródromo e o entroncamento ferroviário. Neste entroncamento cruzam-se o principal caminho de ferro da costa ocidental, de Génova a Roma, com uma das mais importantes vias férreas transpeninsulares—a que de Liorne segue para Bolonha e Veneza.

—Diz a E. T. que, no ataque ao porto de Génova, levado a efeito com o melhor êxito pela R. A. F., foram bombardeadas algumas linhas férreas pelo que ficaram interrompidos alguns combóios eléctricos.

—Afirma a E. T. que na África Oriental Italiana, a R. A. F. apoiou, eficazmente, a ofensiva nas várias frentes. Na região de Keren foram atingidas posições de artilharia sobre a via de caminho de ferro, registando-se grandes explosões.

—A E. T. informa que o rei Jorge VI foi esperar à estação o novo embaixador dos Estados Unidos, Winant, retribuindo assim, a gentileza do presidente Roosevelt, quando da chegada a Nova York de lord Halifax.

Winant tinha sido recebido, oficialmente, no aeroporto de Bristol pelo duque de Kent, que foi de Londres em combóio especial. À chegada do combóio, o rei foi ao encontro de Winant e disse: «Tenho muita satisfação em receber V. Ex.ª». O embaixador conversou com o soberano durante alguns minutos e apresentou-lhe depois o seu consultor jurídico, Benjamin Cohen. Jorge VI e Winant tomaram lugar no mesmo carro. Mais tarde o diplomata americano tomou chá com o rei e apresentou-lhe as suas cartas credenciais. É a primeira vez que o monarca vai à estação esperar um embaixador. O acto é considerado não só como homenagem especial à América, mas também a prova convincente da profunda amizade, quasi parentesco, que existe entre os dois países e os dois povos.

—Pela E. T. sabe-se que a aviação sul-africana metralhou o aeródromo de Ausac, a cem milhas a Leste de Addis-Ababa. No mesmo dia, um combóio que seguia para Ausac, foi metralhado pelos aviões e obrigado a parar. Foram também bombardeados transportes inimigos, na estrada, perto de Jijiga.

—A D. N. B. noticiou que foram mobilizados os funcionários ferroviários da Bulgária.

—A U. P. informa que os forças do Reich estão a ser distribuídas na Bulgária, utilizando caminho de ferro, camiões militares e aeroplanos. Os circulos oficiais búlgaros declaram que a penetração das tropas alemãs se faz, na sua maior parte, por via férrea. Foi de avião que chegou o Estado Maior, que comandará as tropas alemãs de ocupação na Bulgária.

# Écos & Comentários

Por SABEL

## A corrida do ciclone

A propósito da corrida de toiros a favor das vítimas do ciclone que o Grupo Tauromáquico «Sector I» organizou e que o «Diário de Notícias» patrocinou, recebemos uma carta que nos fala da atitude dum bi-semanário que se publica na capital e que, certamente, na sua secção tauromáquica fala pela boca de certo toureiro, considerado campeão da estupidéz nêse meio de má língua.

Porque o assunto nos interessa sòmente na parte que diz respeito às censuras feitas à comissão, e não o toureiro, que nem sabemos quem seja, devemos informar que tudo está esclarecido porque o escrevinhador dos Rídiculos — que é o jornal em questão — publicou sòbre o caso, o seguinte:

«O éco que, com o titulo acima, publicámos no último sábado, deu motivo a reparos, através dos quais parece não ter sido bem compreendida a intenção que o ditou. Voltaremos possivelmente ao assunto, mas desde já queremos assegurar que não houve da nossa parte nenhuma intenção menos respeitosa para com os organizadores, antes, pelo contrário, quisemos apenas acentuar, à base de informes que considerávamos de boa fonte, que a nobreza da iniciativa não encontrou em todos os campos onde ela germinou e se desenvolveu aquela pureza de sentimentos que o objectivo em vista recomendava e de qué as entidades responsáveis deram salutar exemplo.

«Ficariamos de mal com a nossa consciéncia se ao nosso bem intencionado éco não juntássemos hoje este esclarecimento. Independentemente do que sòbre o assunto possa voltar a ler-se nesta secção, podemos assegurar, desde já, que não existe nos cinqüenta mil escudos da despeza uma só verba que não esteja devidamente controlada, documentada e justificada. E isto não só abona o escrúpulo que presidiu à arrumação das contas, como põe de parte todas as reservas feitas ao quantitativo das despesas.»

E no número seguinte publicou:

«Já tivemos ocasião de dizer que ao fazermos os nossos reparos à verba de cinqüenta mil escudos atribuída às despesas com a corrida do ciclone não houve da nossa parte nenhuma intenção de «beliscar» a organização que, por muitos titulos, estava à margem de toda e qualquer suspeita. Tão pouco o nosso éco foi inspirado por qualquer ideia de sermos agradáveis a determinado sector, tido e havido como influente de certos atrictos levantados à organização da corrida. O que se escreveu aqui foi inspirado única e exclusivamente pela estranheza que nos causou ver elevarem-se a cinqüenta mil escudos as despesas de uma organização em que os principais encargos haviam desaparecido e dizer-se à boca pequena que os organizadores haviam sido explorados na sua boa fé — tanto mais que algumas dessas pessoas era a primeira vez que se metiam em tal camisa de onze varas e não conheciam certos vícios do meio.

«Embora contrariamente, porque — reafirme-se — nunca pusemos em dúvida o escrúpulo da organização, tivemos ocasião de veri-

ficar com os nossos próprios olhos, as verbas de despesas e receitas — e ao cabo desso tarefa não ficaram dúbidas para concluir que realmente fomos atraídos pelo nosso pensamento. De facto, chega a ser inconcebível o volume de despesas que exige um espectáculo desta natureza e só isso explica que uma corrida em que os principais elementos actuavam generosamente, se hajam gasto 50.000 escudos!

«Podiam ter-se feito algumas economias? Talvez. Mas elas seriam de tão escassa importância, especialmente em relação ao valor do espectáculo, que no fim viria tudo a dar na mesma.

«Procedemos, em todo o caso, com a melhor intenção, mas lá diz o vulgo que de bem intencionados está o inferno cheio: para que não vamos engrossar o número aqui nos penitenciamos do erro cometido, apresentando aos organizadores e em especial ao Conselho de Administração da E. N. P. as nossas desculpas!»

Este senhor escrevinhador, antes de abrir as guelras para beliscar a comissão devia era ter verificado as contas e nunca dar ouvidos a essa série de imbecis, invejosos que andam pelos cafés da baixa a encherem de piolho verde outros idiotas que em tudo acreditam.

Para não esquecer devemos informar que o resultado liquido da corrida foi de 90 contos.

## Bismark e a mimica

UM jornal alemão, sob o titulo «Mímica», contava, há dias, esta saborosa anedota, que bem define o caracter enérgico de Bismark, que a História consagrou sob o nome de «Chanceler de Ferro».

— Quando era ainda bacharel em direito, o príncipe von Bismark foi colocado num tribunal provincial, onde encontrou, na pessoa do respectivo juiz, um superior altamente desagradável. Contudo, o futuro chanceler ouviu pacientemente as mil recomendações feitas pelo Juiz, no mais arrogante dos tons, até que este acrescentou: «Sou pessoa de poucas falas, senhor von Bismark! Faça favor de tomar nota»: «quando eu acenar com o dedo, isso significa: Venha cá!»

— Muito bem, sr. Juiz, respondeu Bismark com ironia, e quando eu abanar com a cabeça, isso significa que não vou!

## Estradas e turismo

EM Portugal, desde algum tempo que vem merecendo especial atenção dos seus dirigentes a construção de novas e belas estradas, e é naturalíssimo que assim seja, pois sem essa demonstração turística país algum pode progredir.

As estradas revelaram desde sempre além da técnica das diferentes provas, a força e o grau de civilização de quem as constrói. Cêra de três mil anos antes da era de Cristo já existia a estrada calcetada, construída ao mesmo tempo que a célebre pirâmide mandada edificar pelo rei Cheops. O valor desta estrada, segundo afirmações dos antigos, era tão grande como o das próprias pirâmides.

A Rússia possuía grandes estradas e os Cartagineses e Fenícios realizaram grandes trabalhos, no que se refere a construção de estradas. O primeiro lugar contudo cabe aos romanos, cuja rede de estradas atingiu a extensão de oitenta e cinco mil quilómetros, indo da Escócia a Jerusalem, do Danúbio aos Pirineus.

O próprio Napoleão não descurou tão importante assunto, e ainda hoje existem estradas na Europa que nos lembram esse grande génio.

# Espectáculos

## Panorama da Temporada

### TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

**O Avaro e Um homem admirável** — A minha estada no hospital de S. Luiz onde me sujeitei a uma intervenção cirúrgica, fez com que não pudesse assistir à representação de duas peças: *O Avaro* e *Um homem admirável*, exibidas respectivamente nos teatros da Trindade e D. Maria II.

Os meus colegas da imprensa disseram da sua justiça e os amigos que me foram visitar, versados em assuntos teatrais, também me disseram maravilhas não só das peças, como das interpretações. Mas, como não tenho por hábito curar de ouvido, limito-me apenas a citar o facto, e aguardar as suas repositões, que estou convencido se farão.

Enquanto tal não se dá, envio os meus sinceros cumprimentos de parabéns a Alves da Cunha e Amélia Rey Colaço-Robles Monteiro, cujas companhias interpretaram aquelas obras teatrais.

#### A VENIDA

**A ama sêca** — A companhia Maria Matos está especializada no teatro ligeiro e alegre. Por isso quando se anuncia alguma peça representada por esta artista, temos de antemão a certeza de que nos vamos rir. Foi o que sucedeu no dia 15 de Maio quando se estreou no teatro Avenida a farsa «A ama sêca», da autoria de Luna d'Oliveira e Nelson de Barros. Qualquer deles está experimentado nas lides de teatro, mas, estou plenamente convencido que nem um nem outro considerem esta peça como obra prima ou a melhor que têm produzido. Falta-lhe talvez um pouco de carpintaria, e por isso se abusa bastante da inverosimilhança e do disparate, obrigando-se os artistas a entrarem e a saírem, para poderem dar lugar às situações, mais próprias de um hotel do que de uma casa particular. Além disso há coisas que não estão explicadas e que apesar de passarem despercebidas a quem vai assistir ao espectáculo, contudo não deixam de ser notadas por quem tem obrigação de ver «com olhos de ver» para depois informar o público.

Qual a razão porque «Simone» desaparece, sem motivo justificado? Porque é que «Ernesto» não dá os quatrocentos escudos ao «Calado» e nem nêles se fala mais? São duas perguntas que ficam em suspenso, pois, durante a peça, não

encontrei justificação para uma resposta plausível. Além disso aquela tirada de «Glória» no final do segundo acto, além de um pouco descabida não tem preparação.

Mas, como uma farsa, é sempre uma farsa, temos que admitir com boas todas as passagens da «Ama Sêca», cujo início começa logo com aquelas coisas que somente sucedem em peças e nunca na vida real.

Seja como fôr, o público na sua maioria riu e creio ser esse o único pretexto que fez com que os autores escrevessem a peça e com que a companhia Maria Matos a representasse. É claro que isto é uma opinião pessoal, que pode ser discutida, mas, quando me sento na cadeira, abstraio por completo amizades e inimizades.

Luna d'Oliveira e Nelson de Barros já têm dado sobejas provas do seu valor como escritores de teatro, e portanto o facto de terem escrito uma peça um pouco inferior aos seus méritos literários, isto não quer dizer que não continuem a dar-nos momentos de prazer espiritual.

A companhia Maria Matos está adestrada neste género de espectáculos. Maria Matos foi colossal de graça e de naturalidade. Acompanhando toda a representação, com uma mestria pouco vulgar (ou não fôsse ela professora) e a cena do final do segundo acto, apesar de não estar preparada, valeu-lhe uma formidável ovação. E sua «Glória» é mais uma prova documental do seu talento de grande comediante. Maria Salomé foi bastante graciosa e gentil na «Simone». Muito bem marcada a cena com «Severo», quando o quer atrair pelo coquetismo, Maria Salomé é um grande valor no teatro e que deve ser sempre aproveitado. Cremilda d'Oliveira, artista da «velha guarda» apesar de aparecer sempre «rapariga», deu-nos uma «Maria», rancorosa, autêntica sogra de farsa, não abusando nem de «bigodes», nem de «sinais na cara». Maria de Oliveira, tem um papel de destaque na «Clara». No entanto não compreendo muito bem porque é que ela no terceiro acto, quando vai assistir ao casamento de «Glória» com «Severo», não fala com o marido, e depois à volta, já vem de braço dado, como se nada se tivesse passado entre os dois, Lúcia Mariani, na sua voz um pouco estrangeirada, deu realce ao «calão» em que fala, linguagem usada por certas «meninas da moda» de que a sua «Tina» faz parte. Hortense Rizzo, muito pouco aproveitada, é um elemento também de valor, e por isso os pequenos papéis que lhe entregam têm sempre brilho. Haja em vista a sua «Assunção», creada ladina e desembaraçada. Maria de Avila continua a «marcar passo» como se costuma dizer. Apesar de ter boa figura para a cena, acho-a bastante «parada». Eunice Colbert, que se estreou, pisa bem o palco, mas enferma dos defeitos de quasi todos os estreantes. Uma das preocu-

pações são as mãos, que não sabe o que lhes há-de fazer. Para isso traz um lençinho, que torce e retorce, e na primeira noite, deixou-o cair, e não o levantou, não sei porquê? Esperemos novos trabalhos. Esta senhora, segundo li num jornal da tarde, declarou que a sua maior alegria seria representar o «Romance» e a «Ternura». É melhor tirar talvez daí o sentido. Acho que é preferível um desengano a tempo do que andar toda a vida enganado. Desculpe a rudeza, mas, é assim mesmo. Pode Maria Matos ser uma magnífica professora e ensaiadora, mas, desde que não haja dentro do discípulo a centelha de «arte», ninguém poderá fazer milagres.

Assis Pacheco, outro mestre, representou magnificamente o papel de «Severo», pessoa muito afectada ao género tauromáquico. Toda a sua linguagem pertence ao «Sector I». Joaquim Prata foi bastante cómico no «Isidro Saramago», sem recorrer a exageros ou a esgares que deslustram. António Palma, bom artista, deu realce ao «Ernesto», marido pecaminoso. António Sacramento foi correcto no «Calado», vegetariano convicto e marido cem por cento exemplar. Luiz Campos não está à vontade no «Armando». Este artista não tem por hábito representar teatro ligeiro, por isso não admira que se sentisse um pouco deslocado. Alvaro Benamor tem uma pequena rábula no «Inácio Sobral», contudo representou-a com a correcção costumada. Outra rábula de acto é a de «Jerónimo», interpretada com certeza por Alfredo Pereira.

Cena única bonita e agradável. Encenação magnífica de Maria Matos. Antes de terminar quero advertir os espectadores que aquele quadro que anda constantemente a mudar de posição de uma parede para outra, quer significar apenas o poderio que a «Ama Sêca» tem na casa.

### TRINDADE

**Amor de Perdição** — Escrever sobre a peça «Amor de Perdição» que D. João da Câmara extraiu do romance de Camilo Castelo Branco, seria extemporâneo: A peça está tão vista e revista e tem tido tantas e tantas representações, que nada se poderia escrever sobre o assunto. No entanto há uma coisa que eu quero frisar e é por isso que dedico ao espectáculo no teatro da Trindade algumas linhas.

A representação que «Amor de Perdição» teve por parte da Companhia Alves da Cunha alcançou um tal grau de perfeição, que é muito difícil ultrapassá-lo. É como que um compêndio de «bem representar».

É certo que aqueles amores de Tereza por Simão e vice-versa, o de Mariana por Simão, pertencem às gerações em que ainda não havia nem «foot-ball», nem «tennis», nem os rapazes e raparigas saíam sósinhos, pois que se assim fosse, esses amores não os teriam levado à morte e à loucura.

Teatro sinceramente romântico ainda encontra em alguns espectadores motivo para grandes comoções, principalmente na parte das senhoras de «certa» idade, que ainda não estão relacionadas com os tempos modernos.

Alves da Cunha está magnificamente bem no «João da Cruz». Todas as cenas são conduzidas com bonhomia e sinceridade, destacando-se a cena em que assiste ao ataque de loucura da filha. Grande actor é Alves da Cunha e tudo quanto faz é bem feito.

Madalena Sotto continua a mostrar-se uma boa actriz, que segue perfeitamente os conselhos que lhe dão. É facto que o seu papel tem pouco que representar nos quadros em que tem interferência, mas a cena da morte, no sexto quadro está muito bem marcada e é muitíssimo bem interpre-

tada por esta artista novata. Gostaria que tivesse vincado um pouco mais os traços da cara, a fim de dar a ilusão de que morria tuberculosa.

Brunilde Judice, é outra actriz de incontestável talento. Se bem que a sua voz seja um pouco áspera para os momentos de ternura, de que ela não é culpada, no entanto, quer o terceiro quadro, quer o quinto, quer o sétimo, deu grande realce à interpretação, especialmente na cena da loucura.

Berta de Bivar tem pouco que fazer, no entanto mostrou-se senhoril de porte. Emilia de Oliveira, magnífica de composição e interpretação. É uma artista da velha guarda, que «mete num chinelo», perdoem-me o termo, muitas novas. Humilta de Macedo, correcta. Juvelina Pinto na ía tem que fazer. Luiz Filipe, magnífico na interpretação de «Simão Botelho», rapaz que vive e morre por amor. Jorge Grave num papel muitíssimo simpático esteve certo. Manuel Correia também tem pouco que fazer. João Perry deu todo o cinismo ao seu personagem. João Calazans foi magnífico no «Tadeu de Albuquerque», pai austero e tirano que põe a sua vontade acima de tudo. Alvaro Barradas e Artur Moura completam o esplêndido conjunto.

A montagem em cena está rigorosamente bem feita. À hora que a «Gazeta» fôr publicada já certamente esta peça não estará em cena, no entanto aconselho a todas as pessoas que me lerem a que não percam a representação desta peça quando ela fôr reposta em qualquer teatro da província, e pela companhia esplêndida de Alves da Cunha.

### CARTAZ DE HOJE

#### TEATROS

TRINDADE — 21,45 — «O preço da verdade».  
AVENIDA — 21,45 — «O pátio do vigário».  
VARIEDADES — 21 e 25 — «Lisboa-1900».  
MARIA VITÓRIA — 21 e 25 — «A Tendinha».

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

EDEN — 21,50 — «Jezebel, a insubmissa».  
POLITEAMA — 21,50 — «Raparigas desaparecidas».  
TIVOLI — 21,50 — «O diabo e a menina».  
SÃO LUIZ — 21,15 — «Curvas perigosas».  
CONDES — 21,50 — «Um sonho real».  
ODÉON — 21,15 — «A volta do homem invisível».  
PALÁCIO — 21,50 — «A volta do homem invisível».  
OLÍMPIA — 14,50 às 24 — «O tigre negro».  
CHIADO TERRASSE — 21,15 — «Bafataika».  
CAPITÓLIO — 21 — Programa duplo.  
LYS — 21 — «Bafataikas».  
PARIS — 21 — «A vida é uma canção».  
COLISEU — 21 — «Conquistadores do Oeste».  
EUROPA — 21 — «Não o matarás».  
PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.  
CENTRAL — 21,15 — Programa duplo.  
REX — 21,15 — Programa duplo.  
CINE-ARTE — 21 — «Reportagem da Guerra dos Balkans».  
JARDIM-CINEMA — «A dança dos sexos».

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.



PART E OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 75, II série de 1 de Abril publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 25 do corrente de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são anuladas as bonificações estabelecidas no aviso A n.º 179, de 25 de Julho de 1928, para os transportes de mármore nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 25 do corrente de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pelo qual são anulados os preços especiais estabelecidos pelo aviso A n.º 457, de 8 de Julho de 1935, para o transporte de pescaria para exportação.

O «Diário do Governo» n.º 77, II série de 3 de Abril publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 26:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 27 do corrente desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual, em virtude da entrada em vigor dos novos quadros de distâncias de aplicação nas linhas do Minho e Douro, são anulados, na parte relativa a distâncias quilométricas, os avisos ao público A. n.º 146, A. n.º 600, A. n.º 614 e A. n.º 636.

O «Diário do Governo» n.º 78, II série de 4 de Abril publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 27 do corrente desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no qual se anuncia o encerramento à exploração do apeadeiro de Leixões-Serpa Pinto.

O «Diário do Governo» n.º 86, II série de 15 de Abril publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 1 do corrente de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pelo qual é anulada a bonificação de 40 por cento de que trata o aviso ao público A. n.º 524, de 5 de Abril de 1937.

O «Diário do Governo» n.º 77, II série de 3 de Abril publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o processo de concurso público realizado para a execução da empreitada n.º 35 da linha de Évora a Vila Viçosa, de fornecimento de 20.000 metros cúbicos de pedra britada para balastro, adjudicar a José Pinto Caeiro a mencionada empreitada pela importância de 352.000\$.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o processo de concurso público realizado para a execução da empreitada n.º 37 da linha de Évora a Vila Viçosa, de fornecimento de 20.000 metros cúbicos de pedra britada para balastro, adjudicar a Adriano Pereira Monteiro a mencionada empreitada pela importância de 442.000\$.

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Talho da CARNE DE CAVALO

Já experimentou comer Carne de Cavalo? Pois deve experimentar!  
Segundo as opiniões dos médicos veterinários é a mais nutritiva de todas as carnes

Lombo, 10\$00—Limpa para bife e assar, 8\$00—Assar com osso, 5\$00—Limpa guizar ou coser, 4\$00—Coser e guizar, 2\$00  
Só o fundador dos Talhos de Carne de Cavalo, em Portugal, MATEUS HENRIQUES JORGE, consegue vender mais barato a título de reclame  
Dirija-se à Praça do Chile, 14—LISBOA—Telefone: 4 9002—ENTREGA AO DOMÍLIO

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

**Agencia Internacional Aduaneira**  
**MANUEL B. VIVAS, LIMITADA**

*TRANSPORTES INTERNACIONAIS*  
DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

**LISBOA** **VILAR FORMOSO**  
RUA DO ARSENAL, 124, 1.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)  
End. Teleg.: TRANSPORTES End. Teleg.: VIVAS

**PORTO** **BEIRAM (MARVÃO)**  
TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)  
End. Teleg.: VIVAS

**Companhia Colonial de Navegação**

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS  
**Carreira rápida da Costa Oriental**  
SAIDAS mensais regulares, com escala por *Funchal, S. Tomé, Saalre, Luanda, Porto Amboim, Lobito, Mossamedes, Lourenço Marques, Beira e Mocimboa* e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em *Luanda ou Lourenço Marques.*

**Carreira rápida da Costa Ocidental**  
SAIDAS mensais regulares, com escala por *S. Vicente, Praia, Príncipe, S. Tomé, Ambriz, Luanda, Porto Amboim, Novo Redondo, Lobito e Benguela* e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em *Luanda.*

**Carreira da Guiné**  
SAIDAS de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas, com escala por *Funchal, S. Vicente, Praia, Bissau e Bolama.*

**Carreira do Brasil**  
para *Rio de Janeiro e Santos* com escala por *Funchal e S. Vicente.*

**Escritórios:** LISBOA—Rua do Instituto Virgílio Machado, 14 (Rua da Alfândega) Telef. 2 0051  
PORTO—Rua Infante D. Henrique, 9 Telefone 2542

**Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.<sup>ia</sup>**

**BADEN—SUISSA**

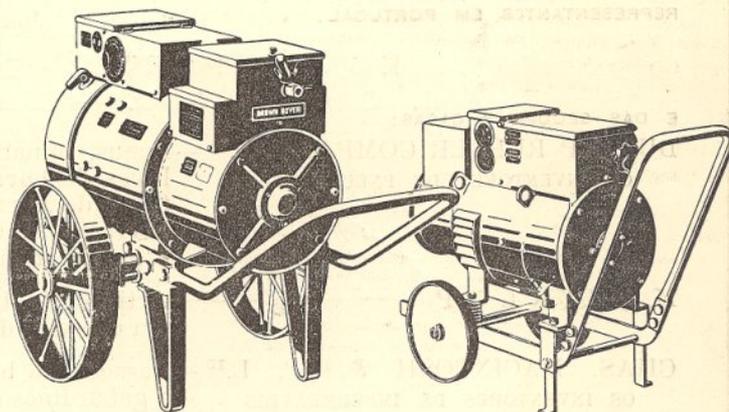
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral para Portugal e Colónias:

**EDOUARD DALPHIN**

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel 191-2.º--PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco  
:: :: em corrente continua de 80-160 A e 240-500 A :: ::

**LUSALITE**

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalizações de água, gaz e vários produtos químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes subterrâneas eléctricas e telefónicas, etc.

**CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.<sup>DA</sup>**

RUA DE S. NICOLAU, 123—LISBOA—Telefones 2 2091/3

Enderêgo telegráfico: LUSALITE

# GUILHERME GRAHAM JÚNIOR & C.<sup>A</sup>

(CASA ESTABELECIDADA EM 1808)

Rua dos Fanqueiros, 7  
LISBOA

Telefone 20 066 (P. B. X.)  
Estado..... 63 (P. B. X.)

Rua dos Clérigos, 6  
PORTO

Telefones 880 e 881 (P. B. X.)  
Estado..... 93 (P. B. X.)

FÁBRICA DA BOA VISTA—Tecelagem e Branqueação.

FÁBRICA DE BRAÇO DE PRATA—Estamparia e Tinturaria, Zuertes Pintados, etc.

FÁBRICA DA ABELHEIRA—Papeis e Cartolinas de todas as qualidades.

## REPRESENTANTES EM PORTUGAL

do afamado VINHO DO PORTO "GRAHAM"  
da casa G. & J. GRAHAM & C.<sup>A</sup>—VILA NOVA DE GAIA  
E DAS SEGUINTE CASAS:

DUNLOP RUBBER COMPANY, L.<sup>DA</sup>—Pneus, câmaras de ar e acessórios, luvas de borracha, colchões e almofadas de borracha, solas e tacões de borracha, mangueiras de trasfega e muitos mais artigos.

M A C I N L O P ————— Artigos de borracha e especialista em correias de transmissão.

CHAS. MACINTOSH & C.<sup>O</sup>, L.<sup>TD</sup>—Casacos de borracha, impermeáveis e gabardines de fama mundial.  
OS INVENTORES DE IMPERMEÁVEIS

THOS. PARSONS & C.<sup>A</sup>, L.<sup>DA</sup>—Tintas e vernizes de todos os tipos de reconhecida fama mundial.

JOHN DICKINSON & C.<sup>O</sup>, L.<sup>DA</sup>—Papeis de todas as qualidades e todos os artigos inerentes à indústria papelreira.

THE LINEN THREAD C.<sup>O</sup>, L.<sup>DA</sup>—Fios para sapateiro, fio de linho para tecelagem, etc., etc.

J. J. SAVILLE & C.<sup>O</sup>, L.<sup>DA</sup>—Limas, aços de superior qualidade.

FOAMITE, LIMITED ————— Extintores de incêndio «Espumite»

PEIRCE, LESLIE & C.<sup>O</sup>, L.<sup>DA</sup>—Cairos e Cânhamos.

STOREY BROS. & C.<sup>O</sup>, L.<sup>DA</sup>—Oleados para mesa e pergamoides.