

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

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

---

## S U M A R I O:

Igreja de S. Francisco. — Empréstimos de Caminhos de Ferro, pelo Eng.<sup>o</sup> J. FERNANDO DE SOUZA. — Linhas estrangeiras. — A Reorganização dos Caminhos de Ferro Franceses, pelo VISCONDE D'ALCOBAÇA. — Linhas portuguesas. — Publicações recebidas. — Imprensa. — Ecos e comentários, por SABEL. — A Electricidade e os Caminhos de Ferro. — Na Figueira da Foz. — Engenheiros Civis Portugueses. — O Caminho de Ferro Electrico Carriche - Loures - Mafra - Ericeira, por CARLOS D'ORNELLAS. — Jardim Zoologico. — Brindes e Calendarios. — Cambios. — Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta. — Caminhos de ferro mundiais. — Ha quarenta anos. — Aviação, por C. MENDES DA COSTA. — San-  
:-: :-: :-: tare m :-: :-: :-:

---

# 1932

ANO XLV

1 DE FEVEREIRO

NUMERO 1059



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

JULIO DA COSTA PINTO

COLABORADORES

Brigadeiro JOAO D'ALMEIDA

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Coronel JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão MARIO COSTA

CARLOS MENDES DA COSTA

Engenheiro ARMANDO FERREIRA

RAPHAEL LOPES DE ANDRADE

JOSÉ NATIVIDADE GASPAR

AUGUSTO FERREIRA GOMES

JEREMIAS SILVA (Medico)

# Igreja de S. Francisco

A gravura de pagina que hoje publicamos n'este numero da *Gazeta*, representa a Igreja de S. Francisco, um dos monumentos de maior vulto que possui a cidade do Porto.

Da ultima edição do *Manual do Viajante em Portugal*, transcrevemos o pequeno trecho que se segue:

E' o mais rico dos monumentos portuguezes em obra de talha do séc. XVII e XVIII. E' o edificio mais digno de visita na cidade. O conde de Rancziski afirma até que nunca encontrou nada mais belo no mundo, exteriormente o edificio é gótico primário, sendo notável a ábside.

O portal é da Renascença, com colunas torcidas a cada lado e uma interessante rosácea gótica na parte superior.

Interiormente, a igreja que também é gótica está recoberta de riquissima talha como se disse, infelizmente num lamentável abandono e bastante deteriorada, pois que o templo já chegou a servir de armazem alfandegário.

Além destas encantadoras decorações são também dignas de reparo: uma imagem gótica de Santo António, colocada na capela ogival que fica ao lado esquerdo da entrada principal; o quadro também gótico, da capela de S. João Batista, representando o batismo de Jesus; o fresco sobre o altar da Senhora da Graça representando a Senhora da Rosa (séc. XV); o túmulo de Fernão Pereira (m. em 1532), uma urna funerária na mesma capela e o portal da capela de S. João Batista, que são em estilo Renascença e com lindas decorações em granito.

Mosteiro e igreja foram fundados por D. Sancho II em 1233, fóra dos muros da cidade, sendo em 1409 transferidos por D. João I para este local. A sua fisionomia tem sido, porém, desta época para cá, bastante adulterada.

## PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS AVULSO

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

## REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7, 1.º

Telefone **P B X 2 0158**

DIRECÇÃO 2 7520



# EMPRESTIMOS DE CAMINHOS DE FERRO

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

VEIU ultimamente a lume, depois da publicação da *Gazeta* de 16 de Janeiro, o texto de um decreto regulador do empréstimo para caminhos de ferro determinado pelo D. n.º 20.618. Prescreve-se ao mesmo tempo a conversão dos empréstimos de 1905 e 1909, a cujas anuidades estão consignadas as receitas necessárias do fundo especial respectivo.

E' fixada a taxa do juro de 6,5 % para os novos empréstimos e 40 semestres para a amortisação.

A análise do D. 20.618, publicada na *Gazeta* de 16 de janeiro, baseou-se na hipótese da taxa de 7 % e amortisação em 40 anos, praso fixado no D. 13.829 para a garantia de anuidade das linhas concedidas e que é rasoavel, pois um praso menor agrava consideravelmente a anuidade e sendo maior o praso, pouco diminue esta, crescendo bastante a soma das anuidades.

Vamos pois analisar o novo decreto, refazendo os calculos do referido artigo sobre as bases naquêle estatuidas.

Eis o texto do decreto ainda não publicado no D. G.

Para realização do empréstimo autorizado pelo decreto n.º 20.618, de 4 de Dezembro de 1931 e destinado aos caminhos de ferro do Estado, são neste diploma estabelecidas as condições gerais da emissão das sucessivas fracções, para se atingir o total de 100.000.000\$00 e respectivos encargos a satisfazer até Julho de 1935, e as condições especiais respeitantes á primeira fracção de 32.000 obrigações.

A taxa de juro, o valor nominal adoptado para as obrigações e a representação destas em títulos de uma, cinco e dez, são semelhantes aos dos recentes empréstimos, já consagrados pela aceitação da parte do publico e pelas vantagens que oferecem á administração da divida.

Quando o decreto n.º 19.925, de 22 de Junho de 1931, determinou a conversão de quatro dos fundos amortizáveis de menor valor nominal e mais profundamente desvalorizados, ficaram de fóra os de 4 1/2 % de 1903 e 1905 e 3 % de 1909, embora se approximassem de alguns dos então declarados convertíveis. A razão foi que estes ultimos, sendo garantidos pelas receitas do Fundo Especial dos Caminhos de Ferro, não deviam ser convertidos senão em títulos que gozassem de identicas vantagens. Realiza-se esta condição com o empréstimo agora emitido, estando pois naturalmente indicado que aos portadores das antigas obrigações se faculte á sua con-

versão nos novos títulos. Nestes termos é autorizada a Junta do Crédito Publico a efectuar a conversão nas condições determinadas no artigo 4.º e seus parágrafos, emitindo-se, com este destino especial, mais 9.431 das novas obrigações.

As vantagens que da operação resultam para os portadores das antigas obrigações, para a simplificação dos serviços da Divida e para o próprio Estado, colhem-se dos seguintes quadros :

I

Designação	Fundos a converter		Fundo 6 1/2 % (Cam.º de Ferro)	
	Quantidade de títulos	Valor nominal	Quantidade de títulos	Valor nominal
4 1/2 % de 1903 e 1905 .	30.574	2.751.660\$00		
5 % de 1909 . . . . .	50.883	4.070.640\$00	5.431	5.431.000\$00
	81.457	6.822.300\$00	5.431	5.431.000\$00

II

Fundos	Cotação por que o título é recebido á conversão	Quantidade de títulos necessária para obter uma obrigação de 6,5 %	Juro anual que o possuidor actualmente recebe pelos títulos convertidos	Diferença que o portador tem para o juro de 6,5 % correspondente a nova obrigação
4 1/2 % de 1903 e 1905 .	64\$00	15	60\$75	+ 4\$25
5 % de 1909 . . . . .	64\$00	15	60\$00	+ 5\$00

III

Valor nominal das novas obrigações	Cotação a que é colocado o empréstimo	Cotação para os efeitos da conversão	Diferenças	
			Entre o valor nominal e o preço da colocação	Entre o valor nominal e a cotação para efeitos de conversão
1.000\$00	970\$00	960\$00	- 30\$00	- 40\$00

E' sensível o beneficio oferecido aos portadores das antigas obrigações, quer no aumento do juro, quer no preço a que as novas obrigações lhes são oferecidas para efeito da conversão, que é diverso e superior ao fixado para o próprio empréstimo, o que torna mais favorável a cotação de 64, pois tanto importa receber mais pelo título antigo, como pagar menos pelo que se vai receber. Ao acerto das contas para facilidade da conversão é que mais conveio a forma adoptada.

O Estado, sem grande sacrificio da sua parte, antes com as vantagens que lhe advêm da simplificação dos serviços de administração da Dívida, oferece ainda aos antigos portadores, além dos beneficios já indicados, um novo título actualizado e



em harmonia com as circumstancias presentes do mercado.

As demais condições e forma prática de conversão agora autorizada constam do citado decreto n.º 19.925, mandadas aplicar pelo § 2.º do artigo 4.º do presente decreto.

Usando da faculdade que me confere o n.º 2 do artigo 2.º do decreto n.º 12.740, de 26 de Novembro de 1926, por força do [disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15.331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições]

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

Artigo 1.º Para execução do disposto no decreto n.º 20.618, de 4 de Dezembro de 1931, é autorizado o Governo a emitir quer por subscrição publica quer por contrato com a Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, ou quaisquer estabelecimentos bancários, um empréstimo interno amortizável, nas condições seguintes:

1.ª O empréstimo que se denominará «Caminhos de Ferro — 1932-1935», será realizado em fracções, tendo cada uma o valor nominal que fôr necessário para se obter as importancias efectivas a que se refere o artigo 2.º do citado diploma e para o pagamento dos juros da própria fracção e das anteriormente realizadas, até o ano económico de 1934-1935, compreendidos os juros a pagar em 1 de Julho deste ultimo ano.

2.ª O juro anual do empréstimo será de 6 1/2 %, pagável semestralmente em 2 de Janeiro e 1 de Julho de cada ano.

3.ª A amortização será feita em quarenta semestres e realizar-se-á, por sorteio ou compra no mercado, nas épocas do vencimento dos juros, devendo a primeira amortização efectuar-se em 2 de Janeiro de 1936.

4.ª As obrigações terão o valor nominal de 1.000\$00 cada uma e serão representadas em títulos ao portador de 1,5 e 10 obrigações.

5.ª A subscrição de qualquer das fracções será feita ao preço determinado no diploma que fixar o valor nominal e encargos respectivos, não podendo, em nenhum caso, esse preço ser inferior a 95 %.

6.ª O serviço do pagamento dos juros e amortizações fica a cargo da Junta do Crédito Publico.

Art. 2.º Este empréstimo é garantido pelas receitas do fundo especial de caminhos de ferro, consignando-se aos respectivos encargos a parte que fôr necessária e que, até final extinção dêles, não poderá ter outra aplicação.

§ unico. As obrigações em que fôr representado o empréstimo gozam de todas as isenções e privilégios concedidos pela legislação vigente aos títulos da Dívida Publica Fundada.

Art. 3.º Nos termos do artigo 5.º do decreto n.º 20.618, de 4 de Dezembro de 1931, a administração do fundo especial de caminhos de ferro, entregará ao Tesouro, a partir de 1 de Julho de 1935 até final extinção deste empréstimo, o duodécimo necessário para pagamento dos encargos anuais do juro e amortização, independentemente das anuidades devidas para o pagamento de encargos dos empréstimos anteriores dos caminhos de ferro.

Art. 4.º É autorizada a Junta do Crédito Publico a converter os títulos dos empréstimos de 4 1/3 % de 1903-1905 e 5 % de 1909 em obrigações de 6 1/3 % a emitir nas condições estabelecidas nos artigos anteriores.

§ 1.º Os títulos dos empréstimos a converter serão recebidos á cotação de 64\$00 por obrigação; os títulos do novo fundo de 6 1/3 % serão entregues á cotação de 96\$00, por obrigação.

§ 2.º Esta conversão regular-se-á pelas disposições do decreto n.º 19.925, de 2 de Junho de 1931, na parte que lhe fôr applicável.

Art. 5.º A Junta do Crédito Publico procederá á emissão de 37.431 obrigações nas condições fixadas no presente diploma, e com o primeiro juro a vencer em 1 de Julho próximo, destinando-se 5.431 á conversão dos títulos dos empréstimos de 4 1/3 % de 1903-1905 e 5 % de 1909 e constituindo as restantes 32.000 a 1.ª fracção de empréstimo autorizado no artigo 1.º deste decreto.

§ unico. As obrigações desta fracção não poderão ser colocadas a menos de 97 %.

Art. 6.º No orçamento do Ministério das Finanças serão anualmente inscritas as verbas necessárias para pagamento dos encargos do fundo criado pelo presente diploma, devendo inscrever-se no orçamento das receitas a parte das importancias destinadas ao referido pagamento a obter por empréstimo nos anos de 1931-1932 a 1934-1935, ou receber do Fundo Especial de Caminhos de Ferro nos anos subsequentes.

Começarei a analyse pela conversão.

E' fixada a taxa de 6,5 % e o praso de amortização de 40 semestres e determinada a emissão por series com o preço minimo de 95 %.

E' autorizada a immediata emissão de 37.431 obrigações de 1.000\$00, valor nominal, emitidas ao preço minimo de 970\$00. Dessas obrigações destinar-se-ão 5.431 á conversão dos empréstimos de caminhos de ferro de 1903-1905 e 1909, computando-se, para esse efeito, cada obrigação em 96\$00 e recebendo-se a 64\$00 os títulos dos referidos empréstimos, o que é a sua cotação actual.

Os juros até o ano de 1934-1935, inclusivé, saem do produto dos empréstimos. A amortização só começa a 2 de janeiro de 1936.

\* \* \*

Para apreciar a operação importa recordar os traços característicos dos empréstimos, a cuja conversão se vai proceder e em cuja preparação e realização tomei parte activa como vogal-secretario do Conselho de Administração dos C. F. E. Os pormenores das respectivas negociações acham-se minuciosamente referidos no *Relatorio Geral* de 1899-1910 de aquella Administração.

O fundo especial de caminhos de ferro foi criado por lei de 14 de julho de 1899 e era destinado a despesas de estabelecimento ou a encargos de empréstimos com o mesmo fim.

Em 1903 e 1904 contrataram-se com a Companhia dos Tabacos dois empréstimos de 1.500 contos cada um, reunidos numa só emissão em setembro de 1905.

Emitiram-se 37.459 obrigações de 90\$00 ao juro de 4,5 %, amortizaveis em 120 semestres. A semestralidade era de 81.846\$240, ou 163.692\$480 por ano.

Decorreram já 53 semestres, faltando apenas 67. A soma das semestralidades por pagar representaria pois 5.483.698\$08.

Estão em circulação 30.974 títulos no valor nominal de 2.751.660\$00, que são computados para efeitos de conversão em 1.943.936\$00.

Em fevereiro de 1909 contratou-se um empréstimo de 4.000 contos ao juro de 5 % e amortização em 240 trimestres, em 57.553 obrigações de 80\$00, valor nominal.

O capital nominal foi pois 4.604.160\$00. As obrigações foram emitidas a 75\$00, salvo as da Junta e do Monte Pio Geral a 73\$00.

Decorreram já 92 trimestres, faltando 148. As anuidades vincendas somariam 8.972.969\$00.



Os 50.885 títulos em circulação, do valor nominal de 4.070.800\$00 são recebidos para conversão a 64\$00, o que representa 3.256.664\$00.

Os títulos dos dois empréstimos são pois recebidos por 5.200.600\$00, no valor actual.

Serão dados em troca, 5.431 títulos, computados a 960\$00 ou 5.213.760\$00, quantia sensivelmente igual ao valor dos outros.

As respectivas anuidades de 489.083\$00 somam em 20 anos 9.781.860\$00, a que ha que acrescentar os juros até dezembro de 1935 no total de 1.412 contos.

Temos assim:

		Anuidades vincendas
Empréstimo de 1905	. . .	5.483.698\$
» » 1909	. . .	8.972.969\$
		<u>14.456.667\$</u>
Empréstimo de conservação		
Juros até 1936	. . . 1.412.000\$	
Anuidades	. . . 9.781.860\$	11.193.860\$
Diferença		<u>3.262.807\$</u>
A deduzir: a quantia de 10\$00		
na cotação de 5.431 títulos	. . .	54.310\$
		<u>3.208.497\$</u>

São pois 3.200 contos, que os portadores deixariam de receber até findarem os prazos da amortização, na hipótese de ser esta feita pelo valor nominal. Na realidade é feita por compra á cotação do mercado.

São recebidos 15 títulos de qualquer dos dois empréstimos, que custam a 64\$00, em troca de 1 do novo, cotado a 960\$00.

Os portadores do empréstimo de 1905, que recebiam por 15 títulos 60\$75, passam a receber 65\$00. Os de 1909 recebem os mesmos 65\$00 em vez de 60\$00. Todos lucram em relação à cotação actual.

Tem todos o bonus de 10\$00 sobre o preço mínimo geral da emissão de novos títulos que é 970\$00. Ficam pois com os seus títulos valorizados.

O Estado lucra aquela quantia, mas é preciso ter em conta o lucro da amortização por compra, a saber:

Empréstimos	N.º de títulos	Contos
1905	30.974 × 26\$00	805
1909	50.885 × 16\$00	814
		<u>1619</u>

Alem disso, a amortização pode ser mais rapida, visto comprarem-se a 64\$00 títulos do valor nominal de 90\$00 e 80\$00, diminuindo se assim tambem o encargo de juro.

A conversão dà pois logar a economia pouco superior a 1.000 contos.

Como até 1936 só se pagam juros dos novos títulos, começando então a amortização, o fundo especial é aliviado nestes quatro anos da anuidade

dos antigos empréstimos na importancia de 406 contos, o que em tres anos e meio representa 1.421 contos disponiveis para construções.

De aquella data em diante fica porem onerado até 1956 com a diferença de anuidade.

O encargo anual do fundo especial, que era de 406 205\$00, sobe a 489, a que se juntará o dos 1.412 contos de juros, amortisaveis de janeiro de 1936 em diante, o que representa 128 contos.

A partir pois de 1936 a unidade da conversão será 617 contos em vez de 406.

De 1956 em diante fica liberto do encargo dos antigos e novos empréstimos.

O decreto não diz se a conversão é facultativa ou obrigatoria.

O Estado lucra com a simplificação, pois substitue três empréstimos por um e anticipa a liquidação dos dois anteriores.

O fundo especial, durante o praso de 20 anos de amortisação do novo empréstimo, pagará mais 4.220 contos, com os quais devem ser encontrados os 1.625 que deixa de pagar nos quatro anos anteriores.

São pois cerceadas as suas disponibilidades em 2.595 contos para applicação directa.

Poderia levantar por empréstimo cerca de 2.300 contos, que representa o acrescimo de encargo proveniente da conversão.

Após 1956, data em que fica amortisado o empréstimo agora autorisado, cessaria o encargo dos anteriores, que subsistiriam sem a conversão, a saber:

9 anos a 163.692\$00	. . .	1 473:228\$00
13 » » 242.513\$00	. . .	<u>3.153:669\$00</u>
		4.626:897\$00

Haverá assim antecipação de despesa com amortisações, exactamente no periodo de 20 anos em que mais convinha dispôr de recursos.

Com essa diferença de 211 contos levantar-se-iam a 6 1/2 % cerca de 2.300 contos amortisaveis nesse praso.

Em resumo, acho vantajosa a operação, cujo juro real, com a emissão a 97 %, é de 6,7 % e cuja amortização é muito rapida, tornando-se por isso mais onerosa para o fundo especial em cada ano.

Preferiríamos, todavia, a amortização em 30 anos, pelo menos, que por cada mil contos daria uma diminuição de 14 contos na anuidade e portanto nos 100.000 contos dos empréstimos autorizados, aumentaria de 1.400 contos anuais as disponibilidades anuais do fundo especial, embora com maior soma de encargos finais depois do periodo de mais actividade nas construções.

Segundo nos consta, a comissão administrativa do fundo especial não propôs esta operação de credito e por isso não foi ouvido sobre ela o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, como determina o decreto n.º 13.829 de 17 de junho de 1927.



\* \* \*

Resta agora rectificar as deduções do artigo de 16. de janeiro baseadas no D. 20.618 e na hipótese da taxa de 6,5 % e amortização em 40 anos.

O decreto não diz se os juros a cargo do fundo especial são simples ou compostos.

Os juros compostos a 6,5 % representam, em relação ao valor nominal dos títulos:

1932 (1 semestre)	37 431	1.216
1933 . . . . .	63.647	4.137
1934 . . . . .	92 784	6.031
1935 . . . . .	118.815	7.723
		<u>19.107</u>

Se os juros forem simples teremos:

1932 (1 semestre)	37.431	1.216
1933 . . . . .	62.431	4.054
1934 . . . . .	87 431	5.683
1935 . . . . .	107 431	6.983
		<u>17.936</u>

Se partirmos da hipótese dos juros compostos, o fundo especial terá que suportar, a partir de 1936, os encargos de juro e amortização de:

$$107.431 + 19.107 = 126.538$$

A semestralidade é de 5.697 contos, o que representa o encargo anual de 11.934. Deduzindo 406 dos empréstimos de 1905 a 1909, ficam 10.988 contos.

Os encargos de 40.000 contos levantados de 1936 a 1937 serão: no 1.º ano 1.810 e no 2.º 3.620.

O encargo total a partir de 1938 será de 14.600 contos.

Sendo 17.000 contos as disponibilidades do fundo especial ficam pelo menos 2.400 contos, mais que suficientes para os encargos das linhas Tejo-Oceano-Sado. Basta manter a receita normal de 30.000 contos para ocorrer também á da linha de Cantanhede, honrando-se assim os compromissos tomados.

As disponibilidades para construções devem ser aumentadas de 1.400 contos de 3,5 anuidades dos empréstimos de 1905 e 1909, que despareceram pela conversão. Elevam-se pois a cerca de 106.000 contos essas disponibilidades.

Se o praso de amortização fosse de 35 anos, como o do empréstimo de consolidação, a semestralidade seria 6.054 contos, o que representa o encargo anual de 12.108 contos. Deduzindo os 406 dos empréstimos convertidos seria de 11.702, contos em vez de 14.600 com a amortização em 20 anos.

As disponibilidades do fundo especial seriam aumentadas de 2.900 contos anuais, que permitiriam ocorrer aos encargos de mais 40.000 contos, a acrescentar aos 100.000 contos que se vão gastar nos C. F. E.

As exigencias do melhoramento da nossa rede ferroviaria aconselham pois a conservação dos 30.000 contos anuais da dotação do fundo especial e alargamento, para 35 anos, do praso de amortisação.

## Linhas estrangeiras

**Espanha** Em vista da recusa das Companhias em atender as petições do aumento de salário do seu pessoal, alegando as mesmas a sua má situação financeira e decrescimento do tráfego, ordenou o Ministro das Obras Públicas uma investigação junto das companhias do Norte, M. Z. A. e Oeste.

Esta investigação é feita em virtude de delegados operários afirmarem que, o transe económico que actualmente atravessam as Empresas, as não impede de aceder no todo ou em parte às suas reclamações, pelo que o Governo desejoso de evitar atritos, dada a circunstância de não existir de tal situação financeira outro testemunho que o das mesmas companhias, crê conveniente efectuar com elementos próprios as devidas provas.

Assim, será nomeada uma comissão composta por funcionários do Corpo Pericial de Contabilidade do Estado, auxiliados por outros da mesma especialidade indicados pelo Ministério da Fazenda, devendo proceder com urgencia ao estudo da situação económica e financeira das referidas companhias. Esta comissão actuará com os delegados do pessoal, devendo as companhias conceder-lhes todas as facilidades.

### Inglaterra

As companhias que exploram os serviços de tráfego subterraneo deram por terminados os seus acordos temporarios, com os empregados, e pediram ás diversas uniões trabalhistas a revisão dos ordenados até aqui adoptados.

Essa expectativa de redução de salarios abrange 47.000 empregados.

\* \* \*

Os directores da Companhia Southern Railways pediram ao Parlamento autorização para lançar um empréstimo de cinco milhões de esterlinos por meio de subscrição publica. O produto da operação será empregado em melhoramentos na estação e no cais de Douvres afim de permitir aacostag em dos «ferry-boats» do Canal.

### Brasil

Os caminhos de ferro brasileiros somam na totalidade perto de 32.000 quilometros, divididos pelos varios Estados: S. Paulo, 6.948; Minas Gerais, 7.724; Rio G. do Sul, 3.075; Rio Janeiro, 2.709; Bahia, 2.083; Paraná, 1.260; Ceará, 1.176; Mato Grosso, 1.171; Sta. Catarina, 1.153; Pernambuco, 977; Espirito Santo, 776; Maranhão, 456; Rio G. do Norte, 435; Parahyba, 418; Pará, 374; Alagoas, 326; Sergipe, 297; Goyaz, 296; Distrito federal, 167; Piauihy, 164; Amazonas, 5.



# A Reorganização dos Caminhos de Ferro Franceses

(Continuação do artigo publicado sob o título «Topicos colhidos da Railway Gazette»)

Pelo VISCONDE D'ALCOBAÇA

## Via e material circulante

A extensão das sete rês principais da França era antes da guerra, 39.200 quilómetros comparados com 40.120 em 1930; excluindo a rês da Alsacia ou seja mais 2.080 quilómetros com esta.

O quadro que segue mostra o desenvolvimento de caminhos de ferro nos principais países europeus, donde se vê que a França ocupa o terceiro lugar.

Paiz	Extensão de linha por 10.000 habitantes em km.	Extensão de linha em km. por 100 km. <sup>2</sup>
França . . . . .	13,3	9,7
Alemanha . . . . .	9,3	12,6
Belgica . . . . .	14,0	36,5
Grã-Bretanha . . . . .	7,5	14,2
Italia . . . . .	5,1	6,8
Suissa . . . . .	15,2	14,6

## Locomotivas a vapor em serviço nas rês de França

Ano	Quantidade	Aumento %	Potencia média em C. V.	Potencia total em C. V.	Percurso médio por dia
1930	17893	29,6			
1913	13800	41,5	853	9640000	
1914		com a Alsacia	1124	22600000	
1929					
1923 a 1930		15,7			Aumentou de 41 a 47,5 milhas

Desde 1913 por dez mil passageiros, o numero de locomotivas diminuiu 13,8 por cento e 10,7 por cento, por dez mil toneladas transportadas. Estas economias, importantes como são, teriam sido maiores, se não fossem os resultados produzidos pelo dia de 8 horas. Houve um aumento de 25 para 525 locomotivas electricas de 1913 para 1930; enquanto que a quantidade de motores electricos aumentou de 170 para 549.

O numero de carruagens aumentou de 11 % ou seja de 31.504 para 35.009 em 1930, incluindo a Alsacia-Lorena, aumentando os logares de 172 por cento. Durante este periodo (1913 a 1930) o no de vagões de mercadorias aumentaram para 49,2 por cento, incluindo a Alsacia e devido a aperfeiçoamentos e a maior capacidade nos vagões, o no de veículos em 10.000 toneladas transportadas baixou de 17,8 em 1913 a 16,2 em 1930.

Quanto a electrificação de linhas, a Midi, a Paris-Orléans e a rês da P. L. M. têm projectos para 9.000 km. ou quasi um quarto da quilometragem de tôdas as rês principais, mas a efectivação destes projectos tem sido demorada com dificuldades financeiras. Em 1930, a extensão da rês electrica era 1.760 km. comparada com 251 km. em 1921 e as linhas actualmente electrificadas transportam uma muito maior proporção do trafego total do que a que corresponde á sua extensão.

## Exploração e trafego

A crise dos caminhos de ferro em França não pode ser atribuida á diminuição de passageiros porque estes aumentaram de 541.342.000 em 1913 para 718.726.000 em 1930; o que excluindo a Alsacia, dá um aumento de 33,3 por cento.

E', comtudo, verdadeiro que o aumento verificado é sobretudo devido ao trafego suburbano e enquanto que o aumento anual foi na média de 4,8 % de 1883 a 1913, era de 2,4 % de 1913 a 1930 e só de 1,6 % de 1921 a 1930; o que mostra os resultados da concorrência da estrada. Houve uma diminuição notavel em passagens em 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes, a distribuição de passageiros em 1930 (comparada com a de 1913), sendo a seguinte:

	1913	1930
1. <sup>a</sup> classe . . . . .	7 %	2,7 %
2. <sup>a</sup> classe . . . . .	13,5 %	33,4 %
3. <sup>a</sup> classe . . . . .	59,6 %	83,8 %

O numero de passageiros-milhas aumentou de 11.929 milhões em 1913 para 18.085 milhões em 1930, um aumento de 51,6 por cento; sobretudo devido ao trafego suburbano a preços muito baixos, dando um avultado deficit.

O trafego de mercadorias tambem acusa aumentos importantes; passando de 3.077.000 milhões de toneladas em G. V. em 1913 para 7.949.000 em 1929 e em P. V. 197.998.000 milhões para 264.445.000.

A concorrência de transporte automovel evidencia-se novamente na P. V., a proporção anual de acrescimo sendo na média de 0,8 por cento no periodo de 1913 a 1930, contra 3,8 por cento de 1883 a 1913. O movimento na G. V. é mais satisfatório do que outra classe de trafego, o aumento anual sendo em média 8,3 por cento de 1913 a 1929, comparado a 6,8 % per annum de 1883 a 1913. O tra-



fego de G. V. e de longo curso mostra ser uma fracção importante em aumento, desde a guerra.

### Movimento de Passageiros e de Mercadorias desde 1913 a 1929

	Percentagem de Aumento (+) ou Diminuição (-) em 1929 cemparado a 1913:—	
	N.º de passageiros	Toneladas de mercadorias
	Por cento	Por cento
França . . . . .	+ 44,6	+ 79
Alemanha . . . . .	+ 27,1	+ 9
Belgica . . . . .	+ 19,1	—
Grã-Bretanha . . . . .	— 33,7	— 28,7
Italia . . . . .	+ 18,5	+ 74,3
Suissa . . . . .	+ 38,0	+ 57,1

(Continúa).

## Linhas portuguesas

### Estação dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Pela Direcção Geral das Alfândegas foi solicitada, com toda a urgência, à Administração Geral do Porto de Lisboa, a cedência do armazém A, do entreposto central, na ala leste do Terreiro do Paço, onde está instalado o quartel do pôsto fiscal do destacamento marítimo da mesma Alfândega, por se tornar necessária a sua demolição, visto que em breve deve começar a funcionar a nova estação dos Caminhos de Ferro das linhas do Sul e Sueste.

Linha da Senhora da Hora á Trofa

Parece que é no dia 29 do corrente que é inaugurada a linha da Senhora da Hora á Trofa a que assistirá o sr. Presidente da Republica, Ministro do Comercio e autoridades civis e militares do Porto.

### Linha de Tua a Bragança

Desde 25 de Janeiro de 1932, os comboios correios e mixtos da linha de Tua a Bragança, indicados no Cartaz-horario C. H. 21, teem paragem, quando haja passageiros para embarcar ou desembarcar, na passagem de nivel de *Castelãos*, situada entre as estações de Macedo e Azibo (quilometro 85.300).

Os bilhetes são vendidos em transito pelos revisores sendo o seu preço calculado pelo da estação imediatamente anterior ou posterior, conforme se trate de procedencia ou destino.

**Este número foi visado  
pela  
Comissão de Censura**

## Publicações Recebidas

**Portugal no estrangeiro** — Conferencias de propaganda do dr. José Pontes, em França e Belgica (Outubro de 1931), comentado e anotado por Vicente da Cunha Areias. Alem das conferencias a que se refere, interessantes sob todos os seus aspectos ha digno de registo o trabalho do sr. Cunha Areias.

Insere tambem a critica da Imprensa estrangeira sobre as mesmas conferencias.

**Arquivo de Anatomia e Antropologia** — fundado e dirigido pelo sabio professor H. de Vilhena. Recebemos o n.º 4 do volume XIII e o n.º 1 do volume XIV desta publicação scientifica do maximo interesse para os estudiosos da especialidade.

**Aviação Internacional** — Resumo técnico e historico, por Fernand'Almiro. Interessantissimo trabalho onde o seu auctor desenvolve particular atenção aos grandes «raids», em especial aos herois lusitanos do ar bem como aos nossos martires. A historia dos feitos portugueses e seus estudos em prol da navegação aerea teem dentro da obra o seu lugar, começando pelo Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão.

**Boletim do trabalho industrial n.º 140** — As caldeiras que a industria nacional utiliza — Dados estatisticos referidos a 31 de Dezembro de 1927 e algumas characteristics técnicas. Edição da Direcção Geral das Industrias 2.ª Repartição Industrial, 2.ª Secção, Volume bem apresentado e profusamente ilustrado.

**O desenvolvimento do Concelho de Carrazeda de Anciães** — por Visconde de Alcobaça. Folheto mandado editar pela Comissão Administrativa do mesmo concelho, onde o auctor, nosso amigo e ilustre colaborador faz a boa propaganda regionalista.

**Arquivo Nacional** — Está publicado o primeiro e segundo numero desta excelente publicação, dirigida pelo escritor e nosso amigo Rocha Martins.

**Boletim da Agencia Geral das Colonias** — Saiu mais um numero—o 79—desta publicação, respeitante ao mes findo, inserindo interessante prosa sobre o ultramar.

## Imprensa

### «A Voz»

Passou no dia 29 do mez findo o 5.º aniversario do nosso presado colega «A Voz» jornal portuguez que tem conquistado bastantes simpatias em toda a parte.

A' «A Voz», sua redação, seu e nosso querido director, desejamos a continuacão das suas prosperidades.



# Ecoss e comentários

Por SABEL

## Carnaval moderno

Estamos na época carnavalesca em que muita gente se encontra com o direito de fazer tudo quanto lhe parece cheio de graça.

Há dias alguns rapazes estudantes, na rua Correia Garção, na ocasião em que passavam dois moços de fretes conduzindo uma urna funerária, rodearam-nos e apossaram-se da urna carregando com ela rua fóra, depois de vestirem umas batas brancas e arranjam uma cruz, simulando um enterro.

O publico protestou valendo-lhes dois policiaes pois de contrario teriam apanhado um correctivo dos populares.

O ano passado, depois de varias brincadeiras dos meninos estudantes que resultou uma serie enorme de aggressões e o assalto e apedrejamento a um estabelecimento de ensino na Rua das Chagas, houve seria pancadaria entre os estudantes e populares que se indignavam com as scenas irritantes dos mesmos estudantes com as senhoras que passavam no Calharis.

Tambem me recorde um baile particular que houve ali para os lados da Rotunda que no meio de muitas apresentações, cumprimentos e confusões levaram á dona da casa, claro, por «graça», um faqueiro de prata, um anel com safiras que estava na casa de banho, um pozeiro, com tampa de prata, uma gabardine nova e um chapéu já usado. Até hoje a familia que ofereceu o baile espera que acabe a «graça» e lhe devolvam os objectos, por ser a passagem do primeiro aniversario.

Algumas pessoas apossam-se do telefone e vai de despejar toda a serie de improperios e indecencias que lhe vem á ideia e não faltam os palavrões que rimando são o mimo dos brincalhões.

A «graça» não acaba e os outros que não teem «graça» nenhuma estão cheios de inveja por não saberem brincar.

Então não tem tanta graça uma pessoa levar uma bengalada para não vir de chapéu de côco para a rua?

Então não é tão agradável levar uma bisnagada de eter numa vista é ficar meia hora a padecer com dores? Poderá não ser agradável, mas graça tem.

Decididamente os senhores não sabem brincar. Vejam uma scena interessante passada aqui n'um cinema proximo.

Estava esgotada a venda de bilhetes. Não faltavam os rapazes dos jornaes que entram para o cinema aos pares com um só bilhete. Em geral a plateia é bem frequentada por que, sem reclame, as fitas são, no geral, boas.

À passagem de uma fita comica uma senhora da plateia, apanhou com um embrulho, mesmo em cheio na cara.

Tenho a certeza que poucas pessoas advinham o conteúdo do embrulho; No entanto quando a luz apareceu era uma risota pegada.

N'essa mesma noute veio um chinelo velho e perfumado que mimosamente bateu no chapéu d'outra senhora.

Não acharam graça?

Pois se não acham graça ao confeti pela boca dentro das pessoas, aos pós de espirrar e de fazer comichão, as bisnagas de eter e aos saquinhos leves que são capazes de nos tirar um olho, não sabem brincar e são uns sensaborões.

## Biblioteca Nacional

Segundo outro decreto — o 19.952 — todas as oficinas de tipografia devem enviar de quinze em quinze dias tantos exemplares de todos os trabalhos executados nas respectivas oficinas.

Devem tambem enviar, um exemplar de todas as publicações feitas, alem dos exemplares que os respectivos editor se enviam á Biblioteca. Os mesmos exemplares devem

ser acompanhados de guias, segundo os modelos fornecidos pela mesma Biblioteca.

Diz o mesmo decreto que de todas as publicações devem ser enviados exemplares ao Delegado Procurador da Republica, outra a cada um dos Ministerios do Interior e da Justiça e a cada uma das Bibliotecas: Nacional de Lisboa, da Academia das Sciencias, de Lisboa, Popular Central de Lisboa, Municipal Central de Lisboa, da Universidade de Coimbra, Municipal de Coimbra, Publica Municipal do Porto, Publica de Evora e Publica de Braga.

Além disto tudo, como se ainda não bastasse, transcrevemos de uma circular distribuida pela Biblioteca, o seguinte:

2.º — As remessas a que se refere o número anterior são feitas pela forma estabelecida no art.º 1.º e seus parágrafos do decreto de 12 de Novembro de 1898.

3.º — À Biblioteca Nacional serão enviados pelas oficinas, do dia 1 a 15 de cada mês, os trabalhos concluidos durante o mês anterior, nas condições seguintes:

a) 1 exemplar de cada número de todos os jornais, revistas e restantes publicações periódicas;

b) 9 exemplares de todos os livros, brochuras e folhas volantes;

c) 3 exemplares de todos as atlas ou cartas geográficas soltas, quaisquer espécies de mapas ou quadros didácticos; mapas ou gráficos estatísticos; plantas, planos, obras musicais, obras fotográficas, cinematográficas e fonográficas portuguesas e de interesse publico; bilhetes postais ilustrados, estampas, gravuras e desenhos.

d) Estes envios são acompanhados de guias, preenchidas em duplicado, dos modelos fornecidos pela Biblioteca Nacional; quando feitos pelo correio, devem ser registados e dirigidos ao SERVIÇO DO DEPÓSITO LEGAL-BIBLIOTECA NACIONAL DE LISBOA, sendo gratuitos os respectivos portes e registos.

4.º — As reimpressões, novas edições, separatas, ensaios e variantes de qualquer natureza estão igualmente sujeitos a envio.

5.º — Três dos exemplares a enviar devem pertencer sempre á tiragem de melhor qualidade da respectiva edição, quando desta houver tiragens diferentes.

6.º — Se do dia 1 a 15 de qualquer mês não houver publicações a enviar pelo facto de não terem sido concluidas durante o mês anterior, as oficinas enviarão, dentro do mesmo prazo, um aviso negativo, dos modelos fornecidos pela Biblioteca Nacional, tambem preenchido em duplicado, e registado quando a sua remessa se fizer pelo correio, sendo igualmente gratuitos os respectivos portes e registos.

7.º — Os envios de periódicos a que se refere o n.º 1.º destas instruções, da responsabilidade dos respectivos proprietários ou empresas editoras, não dispensam as tipografias do envio mencionado na alínea a) do n.º 3.º, ainda nos casos em que essas tipografias pertençam tambem aos citados proprietários ou empresas editoras.

8.º — As oficinas que habitualmente não executem trabalhos sujeitos a envio nem por isso devem deixar de enviar os avisos negativos a que alude o n.º 6.º.

9.º — As citadas disposições sobre Depósito Legal em nada modificam o que se encontra estabelecido quanto ao Registo de Propriedade Literária.

10. — As oficinas não são obrigadas a fazer quaisquer envios, quer á Biblioteca Nacional, quer a outras entidades, além dos mencionados nos números 3.º e seguintes.

11.º — As penalidades a aplicar aos transgressores podem ir até ao encerramento das oficinas.

E agora que mais ha-de ser?



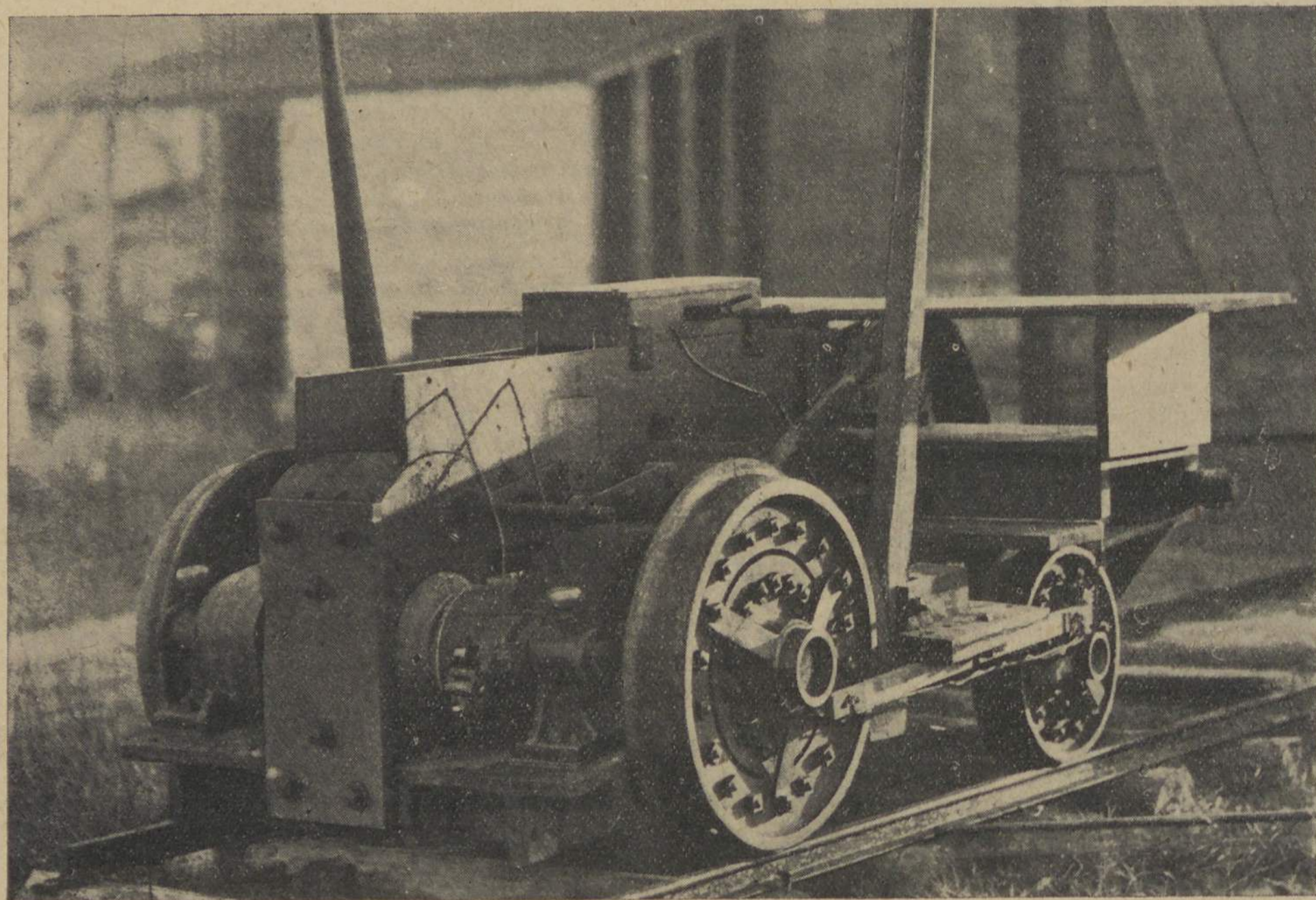
## O ano de 1931 e a Comp.<sup>a</sup> Nacional de Caminhos de Ferro

Por lapso deixamos de mencionar na recapitulação, que fizemos na Gazeta de 1 do mez findo, sobre os factos mais notaveis da vida ferroviaria nacional durante o ano anterior, o trabalho de construção do ultimo e maior arco da ponte de alvenaria sobre o Rio Douro, na Regua, cujo fecho foi levado a efeito.

Esta obra que honra a engenharia portugueza e cujo projecto pertence ao distinto engenheiro Sr. Avelar Ruas está sendo concluida sob as ordens do engenheiro Maçãs Fernandes que a Direcção da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro muito bem escolheu para este fim.

Tambem se iniciou a construção da ponte sobre o Varoza, ultimo obstaculo, a vencer, da linha da Regua a Lamego, tendo ficado quasi concluido o lanço da mesma linha que está sendo construido pelo engenheiro portuguez I. Muginstein.





# A ELECTRICIDADE E OS CAMINHOS DE FERRO

A aplicação da electricidade nos caminhos de ferro, tem nestes ultimos anos tomado grande incremento.

Assim, os Estados Unidos da America do Norte estão na vanguarda de todos os paizes do mundo com 3.009 quilometros já electrificados, estando em segundo lugar a Suissa com 2.481 quilometros, em terceiro a França com 1.686, em quarto a Italia com 1.630, em quinto a Alemanha com 1.565 e em sexto a Suecia com 1.168.

Todos os outros paizes a não ser a Austria com 713 quilometros electrificados não contam com metade daquelas cifras.

No entanto parece estar-se agora numa nova fase de desenvolvimento, pois em varios paizes se estão procedendo a estudos, para transformação das suas linhas. E segundo dados estatisticos que

reputamos verdadeiros, parece que a exploração electrica de caminhos de ferro, dá melhores resultados economicos.

Em Inglaterra estão-se elaborando projectos para modificação da sua rede, funcionando já electricamente a linha suburbana de Manchester-Altrincham, desde 11 de Maio do ano findo. As suas linhas, incluindo os ramaes, têm 45 kilometros de comprimento; a tracção é feita por corrente continua de 1.500 volts, com conductor aéreo e regresso pelos trilhos da linha. A energia é fornecida pelo sector local de 11 mil volts e 50 periodos, e a transformação faz-se nas duas sub-estações, distantes de 8 kilometros 4.

As sub-estações possuem comutatrizes de 750 kw. e 750 volts, ligadas em série, por grupos de duas; uma delas tem três destes grupos, com con-



trôle automatico, e a segunda dois grupos controlados á mão, completados por um rectificador de vapor de mercurio de 1.500 kw. O conjunto deste aparelhamento tem uma capacidade de sobrecarga temporaria, para duas horas, de 25%.

O material rodante completamente novo, compõe-se de 24 motrizes, 22 reboques-automotrizes, e 22 reboques simples. As séries de três carros, têm 54,60 de comprimento; a tara é de 117 toneladas, para 268 passageiros, repartidos por duas classes, e a velocidade maxima é de 110 quilometros por hora.

E' facil verificar o grande desenvolvimento que de há 50 anos a esta parte, tem havido desde que Edison construiu em Menlo Park, um pequeno caminho de ferro electrico experimental com uma linha de 500 metros.

E a descripção da sua locomotiva bem como os progressos obtidos pelo grande sabio inventor, e, sua comparação com as mais modernas, transcrevemos da *Electricidade e Mecanica*:

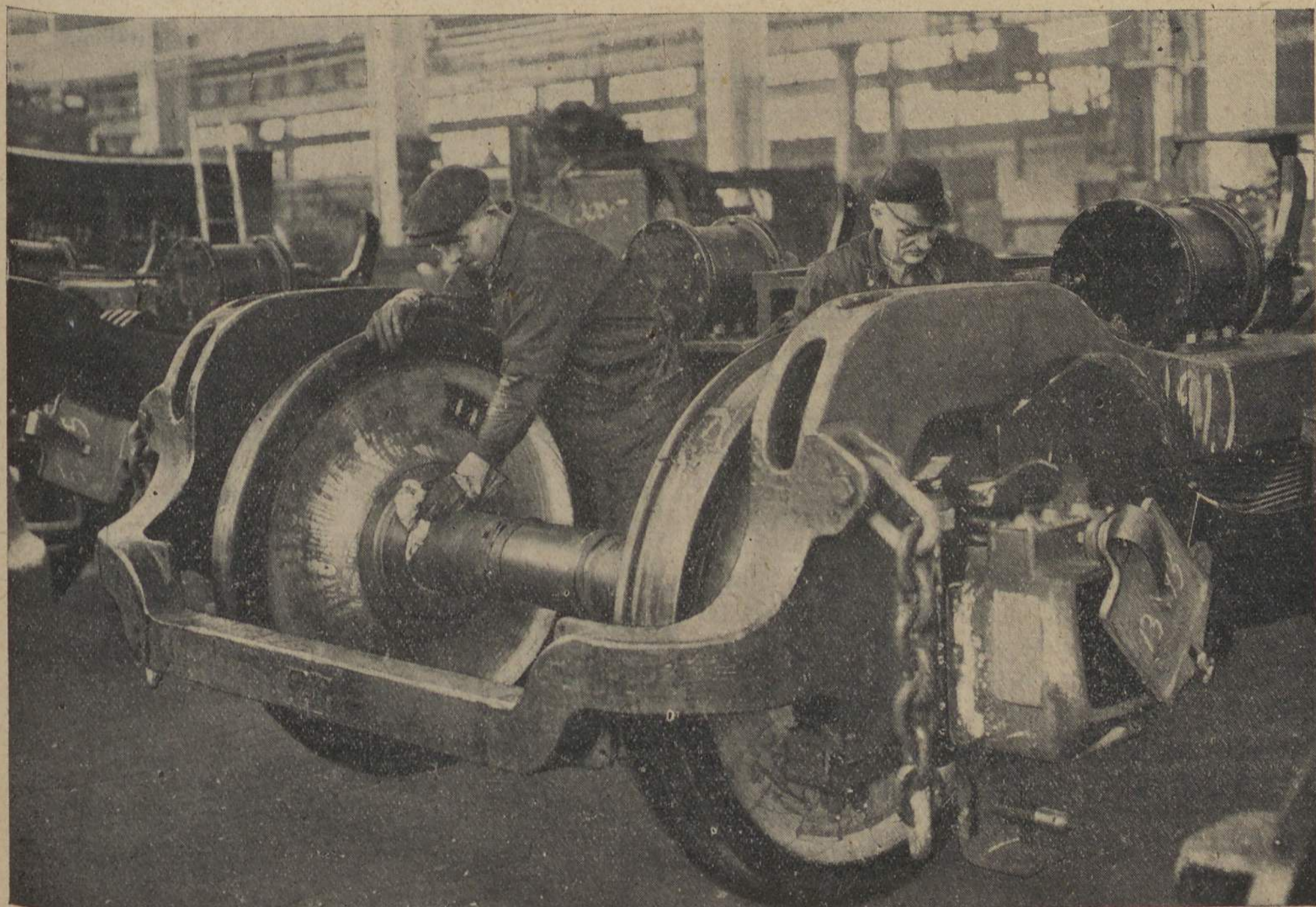
«A locomotiva, fig. 1, extremamente rudimentar, possuia travões manuais, um interruptor de comando e alguns assentos para o pessoal. A corrente eléctrica era lançada num dos carris, captada pelas

rodas e enviada a um dinamo Edison, bipolar, actuando como motor de tracção; a corrente passava depois para a outra roda, do lado oposto, e daí para o outro carril, por onde voltava à central.

Em 1882, Edison construiu um caminho de ferro eléctrico de aspecto mais atraente, cuja extensão atingia já 5 quilómetros. A locomotiva já tinha outra aparência, possuindo mesmo um salva-vidas, accésório clássico das locomotivas americanas.

Os engenheiros que, nesse momento, examinaram esta electrificação demonstrativa, não deram ao caso a devida atenção, declarando até que a electrificação, mesmo parcial, da linha de New-York a Pensylvania, era totalmente impossivel. Hoje, duas das linhas do Pacífico acham-se electrificadas nas suas zonas montanhosas e o número de linhas electrificadas, tanto na América como nos outros países, aumenta diàriamente.

As locomotivas eléctricas gigantestas, construídas pela General Electric Co., em serviço nas zonas montanhosas da Companhia dos Caminhos de Ferro de Chicago, Milwaukee & St. Paul, pesam cerca de 265 toneladas e desenvolvem uma potência de 3.000 cavallos. Estamos longe da primeira locomotiva de Edison, de há 50 anos, que pesava 10 toneladas e desenvolvia cerca de 12 cavalos.





## NA FIGUEIRA DA FOZ

UMA HOMENAGEM AO INSPECTOR GERAL

—: DA LINHA DA BEIRA ALTA —:

Como manifestação de grande apreço e reconhecimento, promoveu o pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, no dia 17 do mez findo, uma homenagem ao engenheiro inspector da mesma Companhia sr. Joaquim Abranches.

Esta homenagem que, por assim dizer constituiu uma apoteose, foi levada a efeito em signal de gratidão de todos os funcionarios da Companhia pela obra do seu inspector em beneficio dos ferroviarios e que é a nova organização da Caixa de Aposentações.

A sessão solene efectuou-se numa das salas da Associação Commercial, encontrando-se repleta de funcionarios de todas as categorias.

O festejado assumiu o lugar de honra, ladeado pelos srs. Alberto Alcantara Carreira, chefe do serviço da via; engenheiros Arruda, Almeida Henriques, José Vaz e Oliveira, chefes de serviços dos armazens gerais e fiscalização, Francisco Martins Cardoso e Antonio Augusto Pais; medicos da Companhia, srs. drs. Alberto Bastos, Francisco Inacio Pereira de Figueiredo e Lucio Pais de Abranches; Mario Barroca, representando a Associação Commercial, o director do «Figueirense» e os funcionarios da administração da Companhia, com sede em Lisboa, José Pereira Dias, Horacio da Silva Saque e João Baptista de Carvalho.

Falou em primeiro lugar o senhor engenheiro Arruda que em nome do pessoal agradeceu ao sr. engenheiro Abranches o alto beneficio realizado pois vem colocar os ferroviarios ao abrigo da miseria. De seguida elogiou o pessoal, especializando os chefes de serviço. O orador foi muito aplaudido e proseguindo leu uma mensagem com oitocentas assignaturas e cujo teor é como segue:

«Depois de largos anos decorridos, sem um vislumbre de esperança que trouxesse na velhice um certo conforto aos que honradamente, dedicadamente, têm dado á Companhia o melhor do seu esforço com a mais provada dedicação, tiveram a sorte inexcedivel de encontrar em v. ex.<sup>a</sup> o grande paladino da justiça que nos era devida. Nós avalliamos bem as horas amargas que v. ex.<sup>a</sup> devia ter passado na luta para conseguir a melhoria da nossa Caixa de Aposentações; mas, em compensação, tem v. ex.<sup>a</sup> algumas centenas de homens que, com as respectivas familias, bendizem o nome de v. ex.<sup>a</sup> e em todos fica gravado no coração, eterno reconhecimento. Digne-se, pois, v. ex.<sup>a</sup> aceitar os protestos da nossa maior gratidão e os mais sinceros votos pelas felicidades de v. ex.<sup>a</sup> e de todos os que lhe são queridos.»

Esta mensagem, foi escrita em pergaminho, onde se vê uma aguarela representando um pórtico manuelino, de onde sai uma locomotiva, e encerrada numa artistica pasta de veludo vermelho com um canto em prata, um monograma em ouro e uma placa com a oferta. Na parte posterior vêem-se ainda, quatro cantos e, ao centro, uma maquina de comboio, obra de arte executada numa ourivesaria do Porto, segundo desenhos do sr. Rogerio Reynaud, desenhador da Companhia.

O homenageado que foi alvo de uma calorosa manifestação, declarou que aceitava aquela sincera prova de estima dos ferroviarios, não como inspector geral, mas sim como homem que reconhecia a justiça das reclamações do pessoal da Companhia. Nunca sentira, na sua vida, uma emoção tão profunda. Quando viu que a sua idéa de reorganizar a Caixa de Aposentações tinha vencido, sentira-se feliz, por estar de bem com a sua consciencia.

Depois de uma estrondosa salva de palmas, os engenheiros srs. Abranches e Arruda, abraçando os chefes de serviço presentes declararam abraçar todo o pessoal da Companhia.

Neste momento, deu-se um facto impressionante que comoveu toda a assistencia. O chefe mais antigo, ha dois anos condecorado pelo governo juntamente com mais dezenove funcionarios da mesma Companhia, subiu á tribuna e em nome dos seus companheiros condecorados, chefes de estação presentes, disse que abraçava comovidamente o homenageado, agradecendo-lhe o grande serviço prestado aos velhos, que já podiam reformar-se, sem receio de necessidades futuras.

De seguida foi encerrada a sessão, tendo o sr. inspector geral depois de uma visita ás oficinas, seguido em comboio especial, em inspecção á linha acompanhado do director da exploração e chefes de serviço.



## Engenheiros Civis Portugueses

Assembleia geral para eleição  
dos novos corpos gerentes

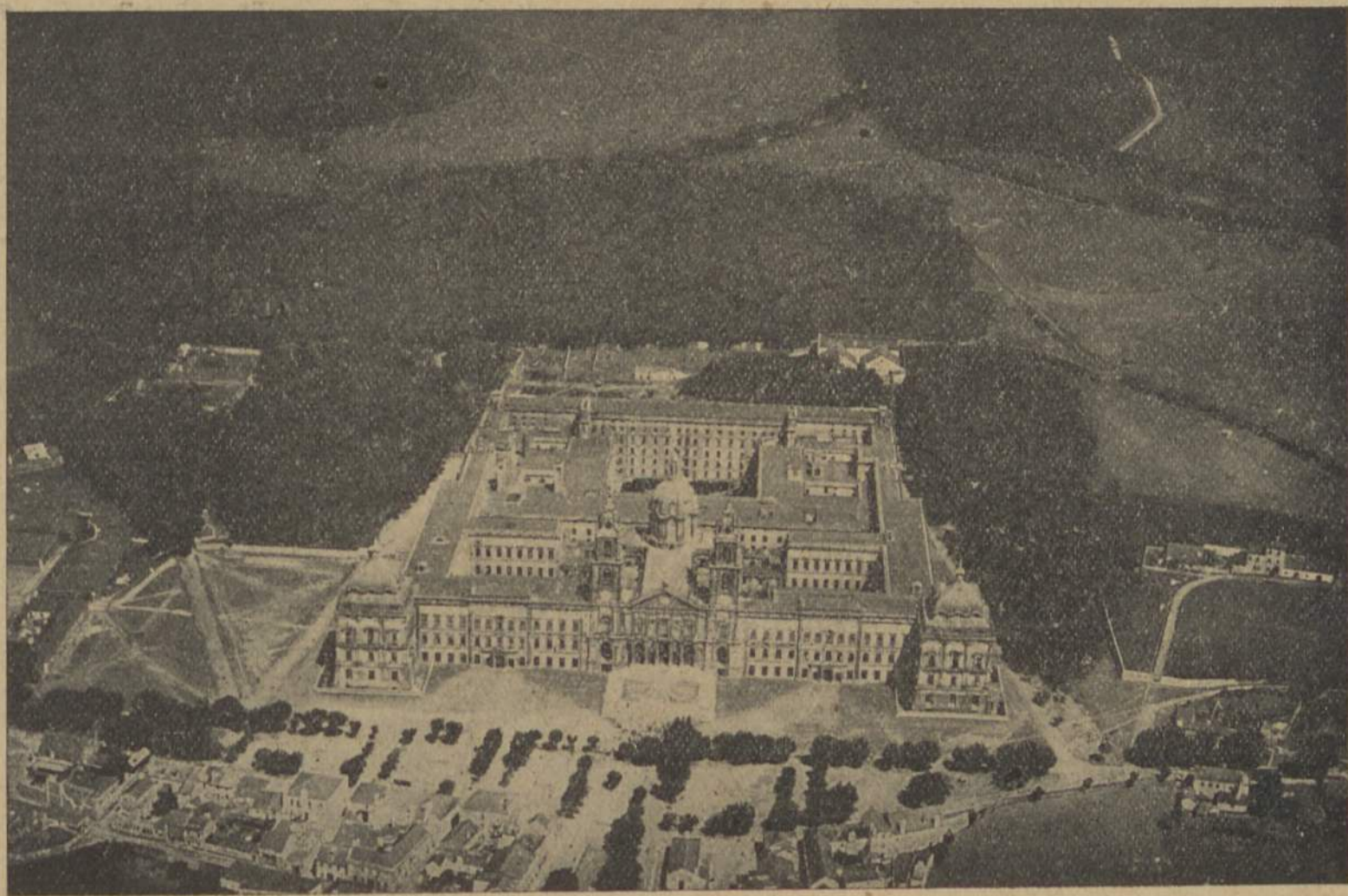
Reuniram-se ante-ontem em assembleia geral os engenheiros civis portugueses, tendo presidido o sr. engenheiro coronel Silveira e Castro, secretariado pelos srs. engenheiros Daniel Torres e Ferreira Dias.

Depois de aberta a sessão, foi aprovado o relatorio e contas, procedendo-se em seguida ás eleições para os novos corpos gerentes, que deram o seguinte resultado: Presidente, engenheiro Manuel G. da Silveira e Castro; vice-presidente, engenheiro José do Nascimento Ferreira Dias Junior, José Belard da Fonseca; vogais, engenheiro Pedro Felipe Adeodat de Brion, José Pacheco de Canto e Castro, engenheiro João Carlos Alves, Carlos Cardoso Lapa Salema; secretarios, engenheiro Arnaldo Silva Dias, engenheiro Viriato de Noronha de Castro Cabrita; vice-secretarios, engenheiro José de Queiroz Vaz Guedes, Eduardo Rodrigues da Silva, e tesoureiro, engenheiro Manuel Aboim Ascensão de Sande e Lemos.

E para a Comissão Revisora de Contas, os srs. engenheiros Luiz Roquete, João Costa Gomes e Fernando dos Santos Silva.

Não havendo mais nada a tratar foi em seguida encerrada a sessão.





O MOSTEIRO DE MAFRA VISTO DE AVIÃO

## O CAMINHO DE FERRO ELECTRICO CARRICHE-LOURES-MAFRA-ERICEIRA

OUVINDO O PRESIDENTE DA CAMARA DE MAFRA  
— CAPITÃO JOAQUIM VARELA GUSMÃO —

Por CARLOS D'ORNELLAS

**E**M geral as viagens em caminho de ferro, por muito curtas que sejam e quando ha vontade de trabalhar proporcionam-nos occasião para conversas que, muitas vezes redundam em entrevistas e foi o que nos agora aconteceu.

Não sabemos se aos leitores da *Gazeta* interessa neste momento estas linhas mas certo é que saber-se o andamento da vida ferroviaria do país é-nos sempre agradável.

O acaso deu-nos o prazer de uma conversa com o capitão Luiz Varela de Gusmão, membro da Camara Municipal de Mafra e anteriormente vereador da mesma Camara, quando foi lançada a ideia da construção da linha ferrea electrica entre Carriche, Loures, Mafra e Ericeira.

O sr. capitão Gusmão não necessita que o apresentem porque a sua figura demonstra bem o seu valor e nada tem de vaidade o que tem dado lugar a uma extraordinaria simpatia do povo do concelho. Com a sua presidencia na Camara de Mafra, conseguiu o alcatroamento, ajardinamento e iluminação do largo da vila.

Está agora tratando de uma nova central electrica que está a ser montada pela casa Siemens, para iluminação da vila de Mafra, Escola Prática de Infantaria e Depósito de remonta e Garanhões. Depois é posta a concurso, o que deve ser muito breve, a linha de transporte e rede de distribuição da vila da Ericeira.

Portanto o sr. capitão Varela Gusmão tem sido uma pessoa de actividade a quem o conselho de Mafra muito fica devendo.

Falamos agora do, em tempos muito falado caminho de ferro electrico Carriche, Loures, Mafra, Ericeira que, segundo informações, está pendente do Ministerio do Comercio e Comunicações para consignar no orçamento a garantia do juro para a sua construção.

A linha em questão tem a mesma bitola que a da Companhia Carris de Ferro de Lisboa.

Os estudos estão já feitos só aguardando a solução que está pendente, como já dissemos, do Ministerio do Comercio, e já as camaras de Mafra e Loures estão a abonar quarenta contos anuaes para pagamento dos estudos dessa linha.

Logo que isto esteja resolvido será immediatamente posta a concurso contando nós já com dois grupos financeiros, sendo um composto de alemães e outro por banqueiros portugueses.

O caminho de ferro electrico Carriche, Loures, Mafra e Ericeira é um grande melhoramento para o país, beneficiando extraordinariamente os povos que circulam na linha do trajecto.

Segundo a opinião do illustre engenheiro Cudell Goettz, do Porto, o trajecto da Ericeira ao Campo Pequeno, deve fazer-se em 40 minutos ou uma hora.



## Reliquias Gloriosas

No ultimo numero desta revista a paginas 43, no artigo com o titulo acima indicado, sobre o Museu Nacional dos Coches, na 22.<sup>a</sup> linha da 2.<sup>a</sup> columna onde se lê D. Maria Pia de Saboya, deve lêr-se D. Maria Francisca Isabel de Saboya.



## Jardim Zoologico

Durante o ano findo entraram no Jardim Zoologico 156 992 visi.antes, incluindo neste numero 5.526 entradas concedidas a asilos e escolas de ensino gratuito. Em 31 de Dezembro ultimo havia no Jardim, 1.533 animais, sendo 465 mamiferos, 1 060 aves e 8 reptis.



## BRINDES E CALENDARIOS

Da casa Eduard Dalphin, do Porto, representante das maquinas Brown Boveri, recebemos dois magnificos e lindos calendarios que penhoradamente agradecemos.

## CAMBIO

CHEQUE SOBRE	Compra	Venda
Londres . . . . .	109\$90	110\$20
Paris . . . . .	1\$24,7	1\$25,2
Madrid . . . . .	2\$62,2	2\$63,1
Nova Iorque . . . . .	31\$72,3	31\$83,8
Zurich . . . . .	6\$19,2	6\$21,5
Roma . . . . .	1\$58,5	1\$59,1
Bruxelas . . . . .	4\$42,7	4\$44,3
Amsterdão . . . . .	12\$76,7	12\$81,3
Berlim . . . . .	7\$50	7\$52,7
Praga . . . . .	\$94	\$94,3
Rio de Janeiro . . . . .	1\$88,7	1\$89,4
Libra Ouro . . . . .	—	—



## Comp nhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Esta Companhia tem para vender na estação de Figueira da Foz:

100 barris servidos a oleos.

Recebe propostas até ao dia 26 de Janeiro corrente, dirigidas à Direcção de Exploração em Figueira da Foz.

O comprador depositará 50 % do valor da transação, logo que seja avisado, reservando-se a Companhia o direito de adiar o concurso se o maior preço oferecido lhe não convier. Figueira da Foz, 14 de Janeiro de 1932.

O Engenheiro Director da Exploração

*Fernando d'Arruda*

# COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000.000\$00

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

## FROTA DA COMPANHIA

### Paquetes

NYASSA . . . . .	8965 ton.
ANGOLA . . . . .	8315 »
QUANZA . . . . .	6639 »
LOURENÇO MARQUES . . . . .	6535 »
MOÇAMBIQUE . . . . .	5771 »
AFRICA . . . . .	5491 »
PEDRO GOMES . . . . .	5471 »

### Vapores

LUABO . . . . .	1385 ton.
CHINDE . . . . .	1382 »
IBO . . . . .	884 »
AMBRIZ . . . . .	858 »
SAVE . . . . .	890 »

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

### Vapores de carga

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

Rebocadores no Tejo: BEIRA 1.<sup>o</sup> e DOURO 1.<sup>o</sup>

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

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

Telefones: — Lisboa, PBX 2 3021 a 2 3026

### Agentes no Norte da Europa e Mediterraneo

GLASGOW: Davidson, Park & Speed, Ltd.; 200, St Vincent Street — LIVERPOOL: A. Barbosa & Co.; The Albany — LONDON: Tatham, Bromage & Co, Ltd.; Exchange Chambers, 28, St. Mary Axe, E. C. 3 — HAMBURGO: Gustav Rohlsen; Moenckedamm, 7 Hamburgo, 11 — ROTTERDAM: H van Krieken & Co.; P. O. Box 653 — ANVERS: Eiffe & Co.; 43, Longue Rue Neuve — HAVRE: Agence Maritime L. Strauss; 28, Rue J. B. Eyriès — PARIS: Agence Maritime L. Strauss; 11, Faubourg Poissonnière — BORDEAUX: Henri Ferrière; Place Jean Jaurès — GENOVA: Burke & Capelino; Piazza Cinque Lampadi, 84 — LIVORNO: Ersilio Vivaldi; Livorno — MARSELHA: Société du Madal; 9, Rue St. Jacques — BARCELONA: Juan Salvador; Rambla Santa Monica, 2 — MALAGA: Picasso & Co.; Alameda Alfonso XIII — NEW-YORK: Garcia & Diaz; 17, Battery Place — VIGO: Llorente & Von Jess Ltd.; Garcia Olloqui, 19



# Caminhos de ferro mundiais

## EM 1931

## EXTENSÃO EM QUILOMETROS

Explorados pelo Estado	Total da Nação	Por 100 ki- lómetros quadrados	Por 10.000 habitantes
------------------------------	-------------------	--------------------------------------	--------------------------

## EUROPA

Rússia . . . . .	77.032	77.032	2,0	8,6
Alemanha . . . . .		58 630	12,3	9,7
França . . . . .	9 064	53 868	9,7	13,8
Inglaterra . . . . .		39 262	16,0	8,9
Itália . . . . .	16 534	20.998	6,8	5,4
Polónia . . . . .	18 618	20.647	5,1	0,7
Espanha . . . . .	307	18 107	3,7	7,3
Suecia . . . . .	9.168	16.720	3,5	25,7
Checoslovaquia . . . . .	13 443	14 300	10,1	10,4
Romania . . . . .	11 612	11.967	4,0	7,1
Bélgica . . . . .		11 269	36,5	14,6
Hungria . . . . .	7 308	9.581	10,2	11,8
Yugoslavia . . . . .	10.063	10 134	3,7	7,6
Austria . . . . .	5 856	7 101	8,5	10,6
Suissa . . . . .	2.955	5.772	13,9	14,7
Dinamarca . . . . .	2.518	5.004	11,6	14,7
Finlandia . . . . .	4.954	4.954	1,2	13,5
Noruega . . . . .	3 467	3.481	1,1	13,5
Holanda . . . . .	3 635	3 687	10,7	5,3
Portugal . . . . .		3.500	3,8	5,8
Grecia . . . . .	4.339	3.209	2,5	6,3
Lituania . . . . .	1.138	3 134	5,6	15,3
Letonia . . . . .	2.530	2.831	4,3	17,7
Bulgaria . . . . .	2.247	2 628	2,5	5,2
Turquia . . . . .	1 895	1 895	60,0	18,0
Estonia . . . . .	1.268	1.430	3,0	13,0
Luxemburgo . . . . .		541	20,7	20,6
Albania . . . . .		301	0,8	3,4
Malta, Man, Jer- sey, etc.. . . . .	13	112	10,0	3,0

## ASIA

Índia . . . . .	29 000	61 588	1,3	1,9
Japão e Corêa, etc. . . . .	13 500	21.098	3,1	2,8
Rússia Central e Siberia . . . . .	16 392	16.392	0,1	1,7
China . . . . .	8 166	11.630	0,1	0,3
Ásia Menor, Si- ria, etc.. . . . .		6.203	0,2	2,9
Índia Holandesa . . . . .	3.805	3.805	0,2	0,6
Sião . . . . .	3 078	3.078	0,5	2,7
Cochinchina . . . . .		2 410	0,3	1,2
Estados Malaio . . . . .	2 035	2 035	1,4	7,6
Filipinas . . . . .		1 387	0,5	1,3
Ceylão . . . . .	1.450	1 450	1,8	2,6
Irak . . . . .		1.206	4,2	6,4
Palestina . . . . .		1.120	4,8	14,8
Persia . . . . .		764	0,6	0,9
Pondichery . . . . .		95	31,7	5,5
Índia Portuguesa . . . . .		87	2,3	1,5

## OCEANIA

Australia . . . . .	4.080	43.169	0,6	35,7
Nova Zelândia . . . . .	5.240	5 240	1,8	40,7

## EXTENSÃO EM QUILOMETROS

Explorados pelo Estado	Total da Nação	Por 100 ki- lómetros quadrados	Por 10.000 habitantes
------------------------------	-------------------	--------------------------------------	--------------------------

## AMERICA

Estados Unidos . . . . .		403.891	4,3	38,0
Canadá . . . . .		64.523	0,7	73,4
Argentina . . . . .	12.689	37 840	1,2	39,0
Brasil . . . . .	31 332	32.291	0,3	9,8
México . . . . .	13.600	26 841	1,3	18,6
Chile . . . . .	4.310	8 680	1,2	23,1
Cuba . . . . .		6 003	5,2	19,2
Peru . . . . .	142	3 350	0,2	6,0
Uruguay . . . . .	283	2.678	1,4	16,7
Bolivia . . . . .		2.423	0,1	5,6
Columbia . . . . .	338	1 681	0,1	2,8
Terra-Nova . . . . .		1 538	0,4	58,3
Honduras . . . . .	144	1.308	1,3	19,4
Guatemala . . . . .		1.102	1,0	5,6
Costa Rica . . . . .		1 086	1,8	21,5
Venezuela . . . . .		1.070	0,1	4,3
Equador . . . . .		1.050	0,3	5,2
Barbados . . . . .	38	801	2,0	5,1
Panamá . . . . .		786	0,9	17,4
São Domingos . . . . .	100	657	1,3	7,3
Porto Rico . . . . .		550	6,1	4,1
Paraguay . . . . .		499	0,1	5,0
S. Salvador . . . . .		415	1,2	2,6
Nicaragua . . . . .		324	0,2	5,0
Jamaica . . . . .	340	340	3,0	3,7
Martinica . . . . .		299	29,9	12,2
Haiti . . . . .		280	1,0	1,4
Trinidad . . . . .	204	278	5,5	7,6
Guyanas . . . . .	301	301	0,1	5,5

## AFRICA

União Sul Afri- cana . . . . .	19.730	19.730	1,5	2,7
Outras colonias inglesas . . . . .	12 840	13.461	2,7	2,7
Colonias france- sas . . . . .		6.016	0,4	5,2
Argelia . . . . .	3 544	4.700	1,0	8,6
Egpto . . . . .	3.970	4 500	0,2	4,0
Congo belga . . . . .		2.980	0,2	3,0
Sudão . . . . .	2.990	2.990	0,2	4,0
Marrocos . . . . .		2 530	0,6	3,0
Tuniz . . . . .		2.106	1,0	8,0
Colonias portu- guesas . . . . .	632	2.063	0,1	3,0

AMERICA . . . . .	602 885	1,5	28,5
EUROPA . . . . .	412.095	4,4	9,4
ASIA . . . . .	134 348	0,3	1,2
AFRICA . . . . .	61.076	0,3	5,7
OCEANIA . . . . .	48.409	0,6	36,0

Total . . . . .	1:253 813	1,4	6,8
-----------------	-----------	-----	-----



# HA QUARENTA ANOS

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

## Os negócios da Companhia Real

Entraram n'uma nova phase os negocios d'esta companhia, transformação perfeitamente natural e prevista desde que se acabassem como se acabaram, as luctas entre os dois grupos que disputavam entre si a posse da administração.

A fórma porque essa campanha terminou não offereceu também novidade — tinha de ser pela victoria do grupo que era ultimamente o mais forte em direitos, desde que o seu antagonista os perdera por continuados erros e manifestas desgraças.

O grande período de crise vae passado; o doente ainda combalido vae no caminho da convalescença, tratado por novos médicos que, em repetidos conselhos, buscam prover ao seu restabelecimento, que lentamente se ha de operar, graças ás forças vitaes que o sustentam e lhe garantem longa vida.

Deixando o sentido figurado, contemos que, eleito o novo conselho de administração, foi por este escolhido para seu presidente o sr. conde de Burnay. Também era natural. Este activissimo banqueiro fôra sempre o chefe do grupo agora vencedor, e além d'isso, nas ultimas sessões da commissão; na ultima assembléa de 16 do corrente, o seu espirito manifestou-se por tal fórma conciliador, uma tal porção de bom senso presidiu a todos os seus actos, a todas as suas palavras, que o seu vulto se tornou sympathico a todos, indicando-o naturalmente para o primeiro logar no actual conselho.

Empenha-se este agora, em sessões que tem tido quasi todas as noites, em conhecer, a fundo e minuciosamente, do estado financeiro da companhia, dos seus compromissos, dos meios que se pôdem pôr em acção para levantá-la do abatimento a que chegou, enquanto o seu presidente trabalha em Paris, d'accordo com os crédores estrangeiros, reunidos ali, tanto os representantes dos grupos francezes como os dos allemães (ao que nos diz o nosso collega da *Révue économique et financière*), para que seja nomeada a commissão d'estes crédores, que tem que tomar parte nos trabalhos de regularisação das dividas, conforme a resolução da ultima assembléa.

Ao mesmo tempo, estuda-se uma total remodelação dos serviços da companhia, e, em seguida a esta, virá também a das suas tarifas de transporte, evidentemente carecentes de radicaes modificações, visto que as que em 1839 foram postas em vigor não deram o resultado benefico que se esperava, nem para o desenvolvimento do paiz nem para as receitas da companhia.

Emquanto todos estes pontos se não resolvem e especialmente os primeiros, as receitas vão sendo arrecadadas, provendo-se unicamente aos gastos privativos da exploração.

Na imprensa estrangeira manifesta-se a melhor tendencia para a regularisação d'estas questões, e confiança nas garantias dadas pelo novo conselho, evidentemente com posto de homens competentes, activos e dignos para se desempenharem de tão difficil missão.

A entrada de representantes dos crédores estrangeiros nos corpos dirigentes da companhia não foi, de resto, mais do que a solução que preconisámos no nosso artigo do n.º 97, como a mais suasoria e mais garante dos interesses que se ligam a esta importante empreza.

## Commercio Portuguez

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, incluindo o do ouro e prata em barra e em moeda, de janeiro a outubro de 1890 91

VALORES EM MIL RÉIS

### Importação para consumo

Animaes e seus productos. . . . .	2.133:008	1.739:261
Lã e pellos. . . . .	1.799:586	1.435:824
Seda. . . . .	1.071:590	835:585
Algodão. . . . .	3 020:653	2.430:788
Linho e seus congeneres . . . . .	681:385	585:841
Maleira. . . . .	1.029:855	975:495
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc. . . . .	3.316:278	2.985:035
Metaes . . . . .	2.553:806	2.199:883
Substancias alimenticias . . . . .	10.123:897	10.933:029
Instrumentos, machinas e utensilios, etc. . . . .	2.915:185	2.121:260
Diversas substancias e productos . . . . .	1.025:088	851:347
Manufacturas diversas. . . . .	2 527:748	2.145:135
Mercadorias livres de direitos . . . . .	5.267:694	4.493:526
Taras . . . . .	68:832	89:030
Somma . . . . .	37.534:605	33.821:039
Ouro e prata em barra e em moeda. . . . .	14.108:349	6.736:420
Total. . . . .	51.642:954	40.557:459

### Exportação nacional e nacionalisada

Animaes e seus productos. . . . .	224:545	203:902
Lã e pellos. . . . .	183:729	183:096
Seda. . . . .	24:615	21:360
Algodão. . . . .	103:350	90:675
Linho e seus congeneres . . . . .	15:640	18:294
Madeira. . . . .	127:970	148:237
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc. . . . .	813:475	327:726
Metaes . . . . .	149:251	187:488
Substancias alimenticias . . . . .	11 876:797	11.556:445
Instrumentos, machinas e utensilios, etc. . . . .	117:023	128:344
Diversas substancias e productos . . . . .	2.224:396	2 227:226
Manufacturas diversas. . . . .	195:295	178:703
Mercadorias livres de direitos . . . . .	2.559:163	2 097:182
Somma . . . . .	18.115:249	17 368:678
Ouro e prata em barra e em moeda. . . . .	8 834:768	25.388:878
Total. . . . .	26.950:017	42.757:556

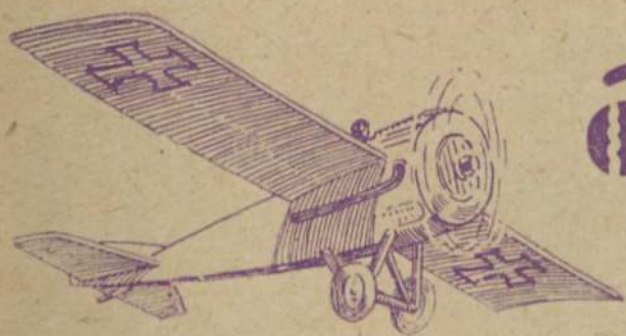
### Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercad.	Reexportação . . . . .	5.923:400	6.646:801
	Transito. . . . .	2.801:503	2.131:216
	Somma. . . . .	8 724:903	8.778:017
Ouro e prata em barra e em moeda . . . . .	Reexportação . . . . .	—	93:691
	Transito. . . . .	675:000	2.073:151
	Somma . . . . .	675:000	2.166:841
Total. . . . .		9.399:903	10.944:858

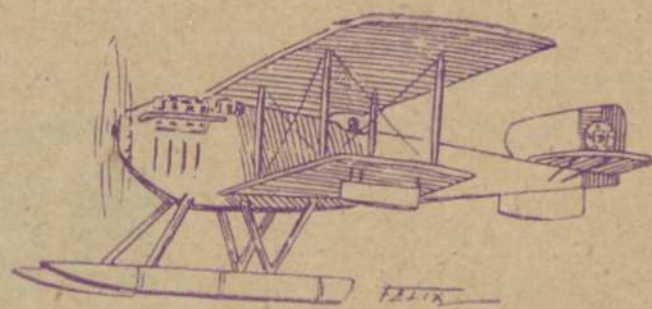
Vê-se por esta estatística que a importação diminuiu 3.713 contos sendo d'estes, 727 em outubro, e a exportação augmentou 747 contos dos quaes, 85 em outubro; bem entendido que n'estas verbas não incluímos a importação de ouro e prata em moeda e em barra.

Juntando esta, vemos que a importação total foi de 40.557 contos que pagámos com 17.369 contos de mercadorias e 25.389 contos de moeda, o que prova que o nosso paiz pagou honradamente a sua importação d'este periodo, e ainda uma parte mais, sobre debito anterior.





# aviacão



## NO AR, PORTUGAL DEVE SER FORTE

Por C. MENDES DA COSTA

Os países pobres, hoje, mais do que nunca, apesar de tanto se falar em paz, têm que cuidar da sua defesa.

Não sabemos até que ponto poderão ir as medidas defensivas, pois que o progresso moderno pode trazer numa próxima guerra, muitas surpresas, com as quais os técnicos militares não contam e contra as quais não estão preparados.

No entanto tudo indica que uma grande actividade aérea se desenvolverá, e quem melhor aparelhado estiver, melhor poderá preparar e com mais seguras probabilidades de éxito, o momento decisivo.

Com referencia á aviação militar, as casas construtoras de aviões, num progresso sempre crescente têm já hoje modelos que deixam a perder de vista os aparelhos de ha dez ou quinze anos, não só pelo peso que podem transportar (aparelhos de bombardeamento), mas também pelas grandes velocidades atingidas (em especial os aviões de caça) com tendencia a augmentar.

Por sua vez os armamentos têm atingido tal perfeição, que o seu poder é hoje muito mais offensivo do que ao tempo acabar a guerra. A Artilharia moderna tem hoje quasi o dobro do alcance da de 1918.

E porque nada temos e andam os ares muito turbos, aproveitamos o actual momento de incertezas para, aqui nas colunas da *Gazeta*, deixarmos também um brado de *alerta*.

O nosso exército que nada tinha, tem ultimamente sido olhado pelos governantes com um pouco mais de carinho. Alguma coisa vai já aparecendo que pode a nós portugueses orgulhar-nos, tanto pelo lado material, como pelo disciplinar, correcção e espirito militar com que se apresentam os nossos soldados.

Pelo que respeita á aviação, materialmente nada vale. Os aparelhos existentes são velhissimos e já deram tudo quanto podiam dar, chegando até agora graças á sua optima conservação, devida certamente ao excelente pessoal que serve a especialidade.

Torna-se portanto necessario que o Governo olhe com atenção para este importante problema, dotando a aviação de novo material, reformando-a em que se tudo possa tornar um entrave ao cum-

primento da sua missão de cooperadora de um exército em operações.

Na nossa opinião, não é bastante reformar-se o material velho. Assim ha também que cuidar da formação de novos pilotos, com tempo, ministrando-se-lhes todos os conhecimentos precisos para os tornar elementos de valor na defesa do territorio pátrio.

Durante a Grande Guerra fizeram-se aviadores só com nove horas de vôo. Os resultados colhidos com esta fabricação em série não foram satisfatórios, pois uma grande percentagem de rapazes valentes e cheios de entusiasmo, mas sem experiencia, sucumbia facilmente ao primeiro contacto com um inimigo já conhecedor e familiarizado com as manhas da guerra aérea.

Portugal que não tem aviação de commercio nem desportiva, se de um momento para o outro se vir atacado, só pode contar com os aviadores militares, de reconhecido valor, competencia e bravura, mas muito poucos em comparação com aqueles que são precisos.

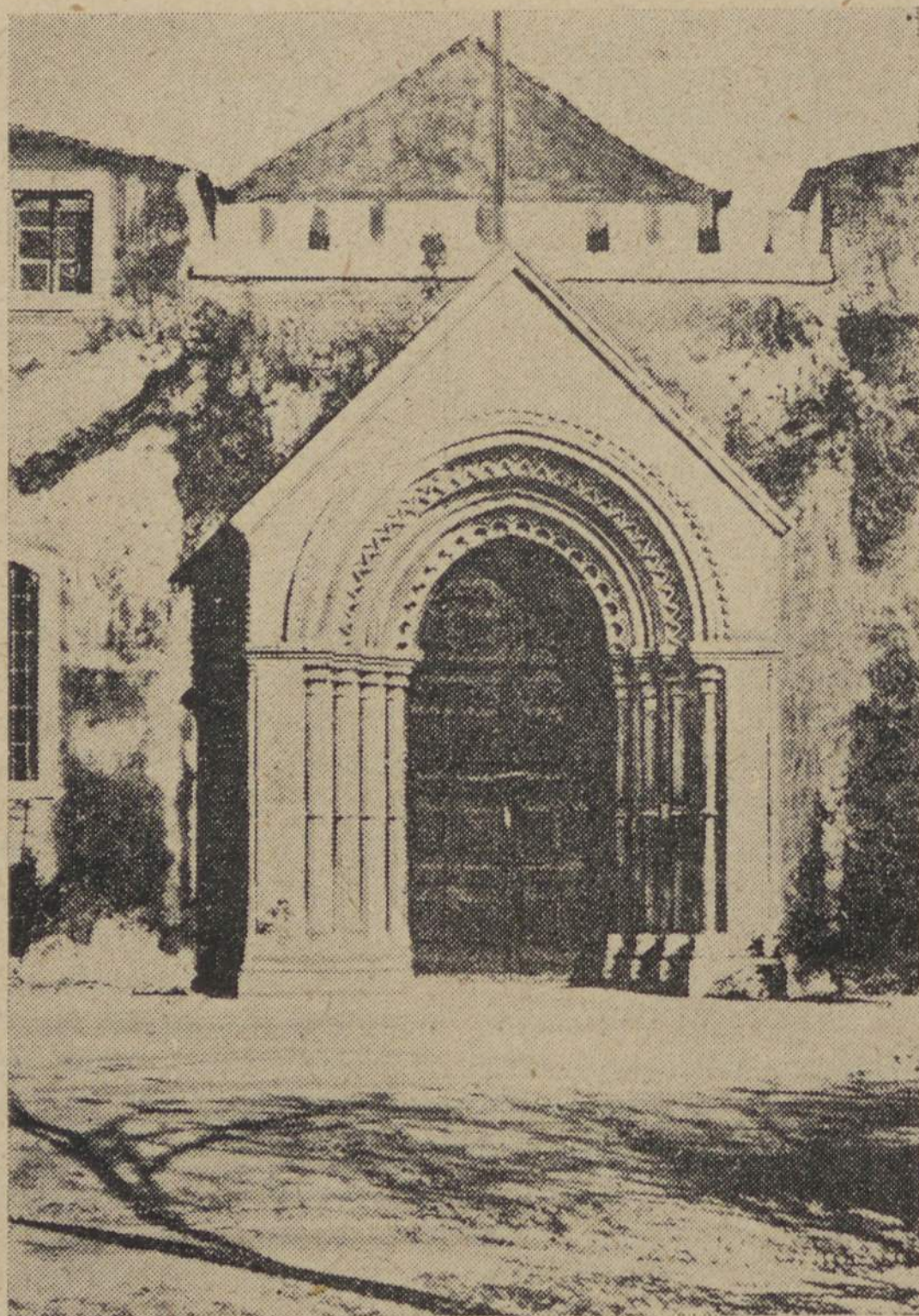
Actualmente, qualquer amator que se sinta com queda para a aviação, dispende para obter uma carta de piloto, seis contos, e certamente, não recebe uma instrução vasta. Isto equivale a tornar a aviação acessivel só aos ricos, quando ha tanta gente cheia de boa vontade, pronta para o sacrificio, mas por falta de meios inibida de se dedicar á realização dos seus sonhos de *aguia*.

Ora é preciso, contando com o futuro, e muito embora o numero de aviadores no exército seja limitado, tornar a instrução de novos pilotos extensiva aqueles que menos favorecidos pela sorte, têm aptidões e qualidades para poderem um dia constituir uma reserva com a qual se poderá contar, mobilizando-se facilmente de um momento para o outro.

Nós portugueses que fomos tão grandes, não aspiramos hoje a conquista, no entanto devemos manter as nossas forças sempre aptas a evitar uma surpresa que nos atingiria no nosso brio e dignidade nacional.

Que os nossos governantes façam um Portugal forte no ar, tanto quanto possivel -- como outrora o fomos no mar.





SANTARÉM - Porta do Quartel de Artilharia

# SANTARÉM

**S**CALABIS dos romanos; Chantarín dos árabes; Santarem dos cristãos, a velha cidade é um dos marcos milenários da história da Península Ibérica, não havendo facto algum da sua vida que não tivesse ali deixado fundamente gravada a sua passagem.

Capital do ribatejo, aqui pulsa com força a tradição da valentia, do desembaraço, da audácia, do arrôjo.

Tradicionalmente aferrada aos seus velhos usos e costumes, o ribatejo mantém como tipo de esbelta elegância o traje do campino que é um dos mais característicos ornamentos da lesíria do Tejo.

A planície desdobra-se e vai perder-se ao longe, nas ondulações suaves dos horisontes sem fim.

Arrogante nas suas muralhas ainda hoje soberbas, de tão sólida construção que nem os séculos, nem os homens conseguiram aluir, embora aliados em ferozes arremetidas, Santarém têm encantos para

os sonhadores que lhas quizerem prescrutar; têm belezas incalculáveis para os enamorados do Portugal doutros tempos.

Atalaia principal na linha da fronteira árabe, Santarém, foi arrebatada aos mouros por Afonso Henriques, num gesto de audaciosa bravura quási incompreensível.

A velha porta da Tarmar, demolida há anos, era um dos padrões da gloriosa vida militar do fundador da nacionalidade.

Apenas a tradição indica o lugar onde se erguia êsse velho padrão dos heróicos fundadores de Portugal.

De todos os monumentos que Santarém encerra, destaca-se como o mais precioso pelo mistério que dele se desprende, na enigmática expressão das suas linhas, S. João do Alporão, igreja de estilo românico-gótico, hoje transformada em museu.

O pórtico principal e o lateral; a rosacea e a





Ponte de Alcobaça na Ribeira de Santarém

abside poligonal; o arco triunfal de volta plena, são detalhes arquitetónicos da mais graciosa elegância; da mais sólida traça; da mais delicada concepção.

Em S. João do Alporão, num dos varandins, diz a tradição que se leu o édito do imperador Augusto «ut adscriberetur universus orbris».

Reconstrução do século XII ou XIII, S. João do Alporão deixa-nos estaticos ante a sua incomparável beleza.

O convento de S. Francisco, fundação de D. Sancho II, reconstruido por D. Fernando, é um magnifico exemplar da arquitetura romano-gotica; quem o visitar hoje, quasi completamente destruido pelo vandalismo do século XIX, ainda pode avaliar pelo seu portico maravilhoso; pelo baixo côro; pelo claustro onde paira ainda hoje a religiosidade de D. Duarte de Menezes e da casa de Vila Real; pela recordação de D. João II, jurado Rei quando Afonso V foi a França ser o ludibrio de Luiz XI; por todos estes factos, pode avaliar a importancia que teve no seu tempo e ainda hoje é digno de admiração; não podemos esquecer os seus preciosos azulejos, especialmente o de Santo Antonio que é um quadro sem igual, hoje quasi esquecido e abandonado no cimo da escadaria que da antiga sala do capitulo vae para o claustro superior.

A igreja, transformada em cavaleriça, está quasi destruida pelos animaes que lá teem entrado e que não tiveram pejo de destruir a coices as lapides sepulcraes, que por si só, eram a historia da segunda dinastia; a epopeia dos descobrimentos e conquistas dos «Algarves d'Alem mar».

*Santa Clara*, fundação de Leonor Afonso que ali esteve sepultada até á sua trasladação para a igreja da Graça, é um monumento digno de ser visitado; ali esteve algum tempo a «Excelente Senhora», a «beltraneja», como lhe chamaram, insultando-a, os hespanhoes odientos e odiosos.

Fundação de Afonso III, de quem foi filha Leonor Afonso; depositaria dos ossos de S. Frei Gil, hoje na capela da Quinta das La-

pas, dos Condes de Tarouca, a famosa igreja e convento foram morrer ás mãos dum tenente-coronel d'artilharia, Carvalho, cujo nome ficou perpetuado nas memorias de Santarém pela pitoresca alcunha do «caliça».

Foi o caliça quem arrazou o convento de Santa Clara, destruindo-lhe o claustro romano; profanando as sepulturas; inutilizando tudo que encontrou no caminho, para compôr os monstros que são hoje os quartéis de artilharia e de cavalaria 4, enxertados horriavelmente com as pedras de Sta. Clara.

E no entanto, para se avaliar da riqueza desta igreja basta vêr o que resta da sua rosacea; da sua capela mór; das naves grandiosas da sua profanada igreja que ainda não conseguiu ser reparada.

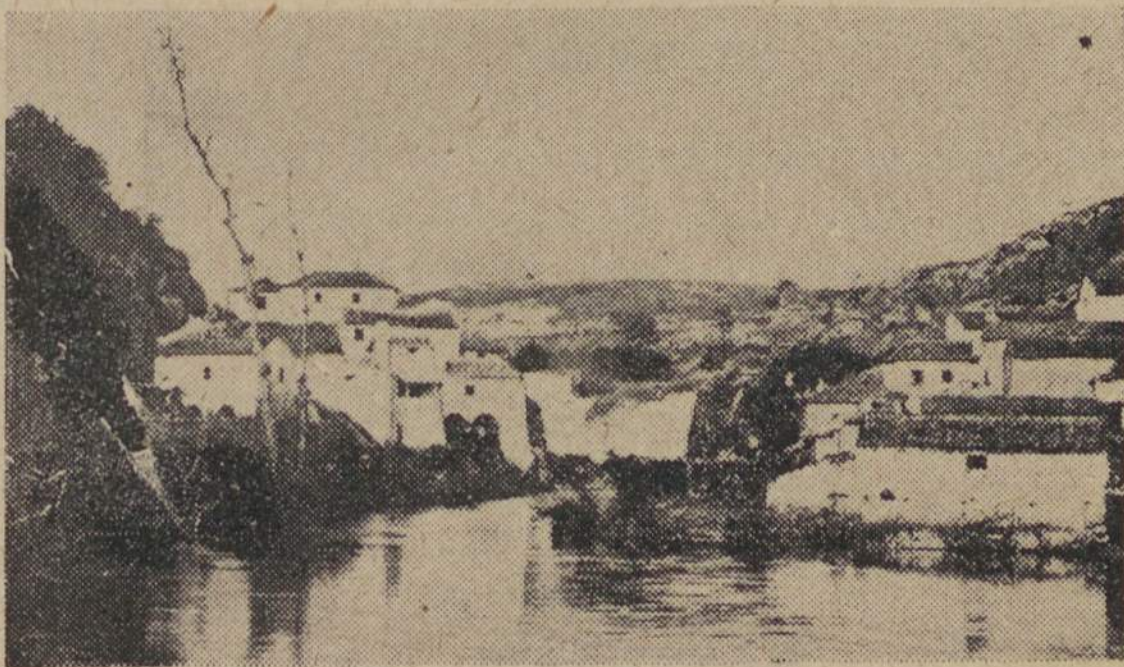
A igreja do *Monte*, é uma capela romano-gotica da fundação da Rainha Santa Izabel; igreja do hospital dos leprosos, tem curiosas sepulturas; e uma alpendrada romanica que encanta o visitante pela elegancia das suas linhas, pela pureza do seu traçado.

Os terramotos destruíram-na em parte; mas ficou de pé a alpendrada; intactas as sepulturas; e a tradição de ter sido hospital de sangue das forças de D. Miguel depois da batalha d'Almostér.

*Igreja do Seminario* — Igreja duma só nave, com o tecto pintado por Pedro Alexandrino — recordando o poderio portuguez nas diferentes partes do mundo; com o seu altar-mór de marmores embrechados de magnificentes colunas salomonicas, a igreja do Seminario é uma evocação do Portugal antigo; antiga residencia dos primeiros Reis, ainda hoje está de pé a varanda donde D. Pedro I assistiu á execução dos assassinos de Inez de Castro.

A Fonte das Figueiras; a igreja da Graça, onde dorme em altar restaurado, Pedro Alvares Cabral o descobridor do Brasil; a igreja da Misericordia; e do Hospital moderno, antigo Convento de Franciscanos; a igreja das Alcaçovas; a do Milagre; a de Marvila, para só citar as da cidade.

A igreja de Santa Maria d'Almostér, tão aban-



A Corredoura de Azenhas, um dos pontos mais bonitos de Santarém



donada; tão digna de interesse, evocadora do milagre da Rainha Santa quando visitou o tumulto de Santa Iria; todos estes padrões da grandeza do Portugal antigo; todas estas materializações de alta espiritualidade do povo português, são dignas da mais conscienciosa visita.

Muito se tem escrito em todos os tempos acerca de Santarem! E ainda quanto está, por dizer!

Zeferino Sarmento, acaba de publicar uma monografia editada pela casa Marques Abreu, do Porto com fotografias de Marques Abreu, que são uma de montração da arte requintada deste editor artista.

**A. CARLOS BORGES  
MARIO NOBRE  
ADVOGADOS**

106, Rua Direita — Santarém

**FOTOGRAFIA SEQUEIRA**

Rua 1.º de Dezembro, 11, 1.º — SANTARÉM

Premiada no concurso fotográfico do

«DIARIO DE NOTICIAS» de 1930

**RETRATOS DE ARTE** PREÇOS SEM  
COMPETÊNCIA

**DR. RAMIRO NOBRE**

**Diatermia, Raios Ultra-Violetas**

**RUA DE S. NICOLAU, 58  
SANTAREM**

**ARTUR DUARTE**

ADVOGADO

Mudou o escritório para a Rua 1.º de Dezembro, n.º 63, (Antiga Rua da Misericórdia)

**Lopes da Silva**

Solicitador encartado

RUA MIGUEL BOMBARDA, 25

(Em frente do Tribunal)

**SANTAREM**

Zeferino Brandão nos momentos e lendas de Santarem; o padre Inacio da Piedade e Vasconcelos na historia de Santarem edificada; Vergilio Correia nos Três Tumulos; Afonso Dornelas na sua Historia e Genealogia; e até o autor destas linhas escritas ao correr da pena, todos teem contribuido com o seu estudo; com o seu amor, com o seu carinho, para tornar conhecida a velha scalabis, a donairoza Santarem, que se espelha nas aguas do Tejo, evocadora do passado, sonhadora do futuro, esfinge tentadora para os homens que muito sabem amar a terra onde nasceram.

**VIRGÍLIO ARRUDA  
ADVOGADO**

Escritório: — Rua de S. Nicolau, 28 e 30  
(Próximo ao Tribunal Judicial)

**BRANCO CORREIA**

DA

FACULDADE DE MEDICINA DE LISBOA

Doenças de bôca, dentes e maxilares

**CIRURGIA E PROTESE DENTARIA**

FECHADO A'S QUINTAS-FEIRAS

Praça Sá da Bandeira, (L. do Seminário), 2, 1.º  
**SANTAREM**

**Agencia funerária**

**CAMPEÃO & CRUZ**

DE

Sucessores de

**Luiz Maria Machado**

TELEFONE 74 Travessa do Frois, 13 e 15 SANTAREM

Esta agencia, a mais antiga de Santarem, tem sempre em deposito sortido completo em todos os artigos do seu negocio.

E A QUE MAIS BARATO VENDE

**Funerais a pronto e a prestações**

Chamadas a qualquer hora: T. do Frois, 22, 1.º

**JOSÉ NUNES**

OFICINA DE CANTEIRO

Portas do Sol — SANTARÉM

Encarrega-se de todos os trabalhos  
concernentes à sua arte

Venda de cantarias e mármore polidos para móveis  
**CONSTRUÇÃO DE JAZIGOS**

**AUGUSTO MONTEIRO FRAZÃO**

ADVOGADO

R. de S. Nicolau, 123 — Santarém



# INDICAÇÕES :: UTEIS ::

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

**Advogados** — O exito das acções judiciais depende, em grande parte, dos advogados que encarregamos da defeza dos nossos interesses.

**Aguas Termais** — Devemos preferir as aguas nacionais não só por patriotismo mas porque temos aguas melhores que as mais afamadas do estrangeiro.

**Alfaiates** — Toda a gente pôde vestir com economia e elegancia.

**Automoveis** — Um automovel deve ser bom, elegante e barato.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

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

**Dentistas** — Sem bons dentes não pôde haver saude perfeita e sem um bom dentista não pôde haver bons dentes.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

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

**Farmacias** — Se em tudo se torna necessario esculpulo, ele é sobretudo indispensavel na escolha dos preparados farmaceuticos.

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

**Hoteis** — Uma das preocupações maiores de quem viaja é o hotel. Sem um bom hotel toda a viagem é um suplicio.

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

*Pós de Keating* — R. dos Fanqueiros, 105, 1.º.

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

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

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

**Materiais de construção** — Para que a construção seja solida é preciso que os materiais sejam bons.

*Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.* — Madri-  
ras. — Praia do Ribatejo.

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

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

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

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

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

*Royal Mail Steam Packet Company* — R. do Corpo Santo, 47, 1.º, Lisboa — R. dos Inglezes, 28, 1.º. — Porto.

**Marcas e Patentes.**

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

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

**Tinturarias** — A economia e o accio nos tecidos impõe o recurso ás boas tinturarias.

*Tinturaria Cambournac* — Largo da Anunciada, 11 e 12 — Lisboa.



## ELECTRICIDADE

**Hidro Electrica Alto Alentejo**  
**RUA DOS DOURADORES 150, 1.º - LISBOA**

Produção, transporte e distribuição  
 :-: :-: de energia electrica :-: :-:

POTENCIA INSTALADA 3.200 HP.  
 EM INSTALAÇÃO 6.000 HP.

## INSECTICIDAS



## MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

**Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.ª**

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fabricas Mecanicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
 DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

**CAIXOTARIA**

**Doca de Aleantara**  
**LISBOA**

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

## REVISTAS

**Revista Insular e de Turismo**

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

Excelente colaboração de cotados escritores

Relação e Administração: R. DA HORTA SÊCA, 7, 1.º -- Lisboa

Telefone (P B X) 2 0158

## Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regular-  
 mente as carreiras  
 para: Madeira, S. Vi-  
 cente, Pernambuco,  
 Rio de Janeiro, San-  
 to, Montevideo e  
 Buenos Aires - Os  
 vapores teem magni-  
 ficas acomodações  
 para passageiros -



Nos preços das pas-  
 sagens inclue-se vi-  
 nho de pasto, comi-  
 da á portuguesa, ca-  
 ma, roupa, propinas a  
 creados e outras des-  
 pezas - Para carga e  
 passagens trata-se  
 com

Agentes em Lisboa **JAMES RAWES & C.º**

RUA DO CORPO SANTO, 47, 1.º

No Porto **TAIT & C.º**

RUA DOS INGLESES, 28, 1.º

## MARCAS E PATENTES

## MARCAS E PATENTES

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

DIRIJA-SE A

**The Union**

Agencia fundada em 1916

**DIRECTOR GERENTE: D. Rodolfo de la Torre Roselló**

Professor Comercial e Agente Oficial da Propiedade Industrial

MADRID (Espanha)

Barquillo, 18

Telefone, 19329

Caixa Postal 137

Se deseja comprar ou vender em Espanha, anuncie na Re-  
 vista «THE UNION». Cada um dos seus numeros constitue o  
 reportorio mais util e numeroso dos Importadores e Exportadores  
 espanhoes. (Peça-nos um exemplar gratis).

## TINTURARIAS

**TINTURARIA Cambournac**

11, L. da Annunciada, 12--175-A, Rua de S. Bento, 175-B

Offoinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

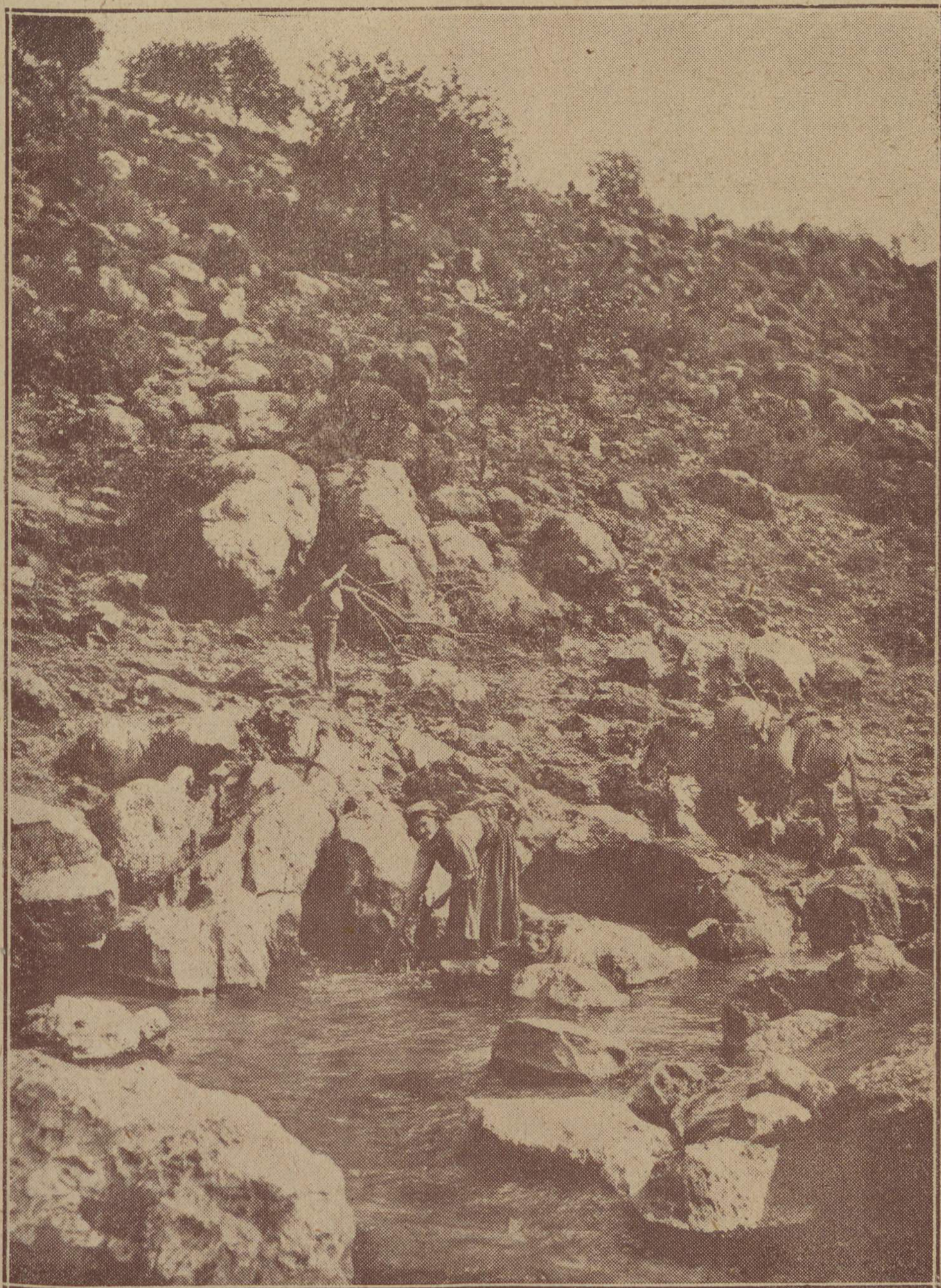
Tintas para escrever de diversas qualidades

:-: rivalizando com as dos fabricantes :-:

:-: :-: inglezes, allemães, e outros :-: :-:

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





ALTE / FONTE GRANDE / ALGARVE