

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

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

S U M A R I O:

A nossa gravura de página: Transversal de Sines, Edifício da Estação de S. Tiago do Cacem. — S. Tiago do Cacem. — A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — Caminhos de Ferro. — Comissões de Iniciativa. — O comboio misterio e a imprensa estrangeira. — A Exposição Industrial Portuguesa, por CARLOS MENDES DA COSTA. — O problema da estrada e do caminho de ferro, pelo VISCONDE DE ALCOBAÇA. — Exposição Internacional de material de propaganda de turismo. — A assembléia geral da C. P. — Major Miguel Bancelar. — Coronel Pina Lopes. — O que todos devem saber. — Caminho de ferro do Vaticano, pelo REDACTOR MISTERIO. — A' tabela, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — Parte oficial. — «O Ultimo dia do Condenado». — Questões económicas, pelo Eng.^o Agr.^o FRANCISCO PALMA DE VILHENA. — Caminho de ferro do Vale do Lima. — Publicações recebidas. — Imprensa. — Os nossos mortos. — A produção de locomotivas ferroviárias. — Viagens e transportes. — Linhas Portuguesas. — Ha quarenta anos. — Contos Amargos da Guerra, por CARLOS D'ORNELLAS. — Ecos e comentários, por SABEL. — Li-
:-: :-: :-: nhas Estrangeiras :-: :-: :-:

1932

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA

REDACÇÃO

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

COLABORADORES

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



PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

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



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone **PBX 20158**
DIRECÇÃO 27520

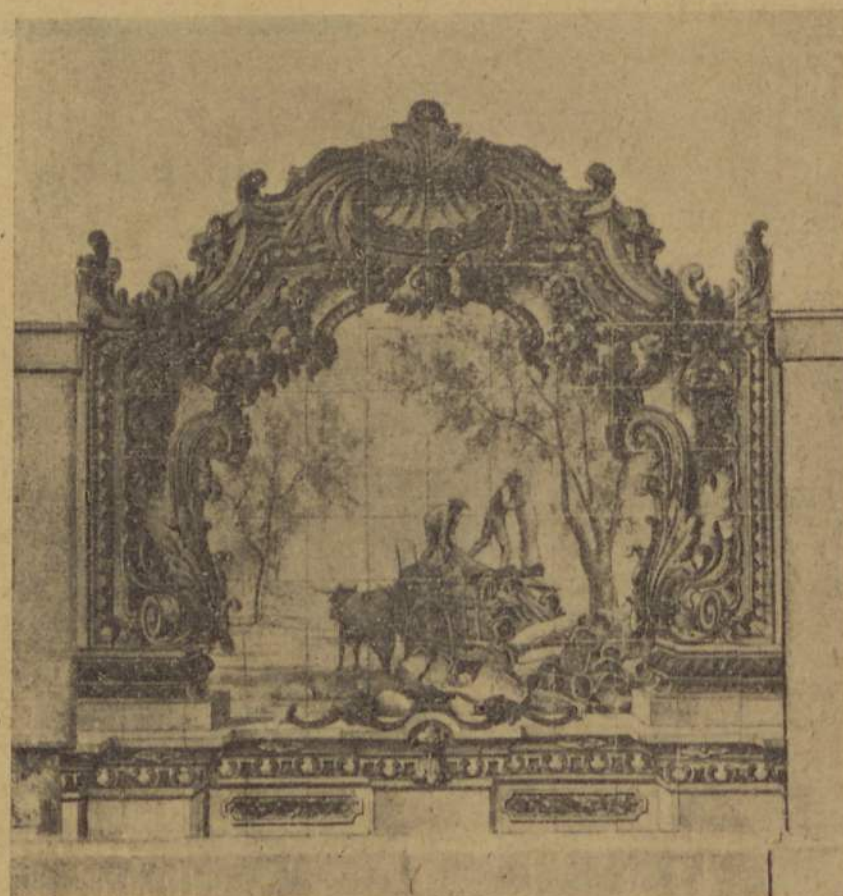
S. TIAGO DO CACEM

E' uma vila do Distrito de Setubal, com perto de 5.000 habitantes, comercial e industrialmente de algum valor. Atravessa agora, como todas as terras industriais do país, uma grande crise, sendo a sua industria mais gravemente afectada a das conservas de peixe, e acompanhando esta o comércio de pescarias.

Tem uma bela e pitoresca praia que é muito frequentada pelas familias alentejanas, possuindo tambem belos estabelecimentos de banhos.

Como valor histórico possui um velho Castelo e pode orgulhar-se sem favor, de ter sido o berço de Vasco da Gama, o descobridor do caminho marítimo para a India.

Vai dentro em breve ter ligação ferroviária para



Um dos painéis de azulejo
da Estação de S. Tiago do Cacem

uma estação própria, da qual damos hoje gravuras e que dista da vila 2 quilometros.

Até agora o serviço tem sido feito pela estação de S. Bartolomeu (Vale do Sado — Linha de Sines), estando os trabalhos muito adeantados.

O novo edificio que é em estilo português, é muito elegante e produz lindo efeito por ser ornado com azulejos em artisticos painéis, oferecidos pela Camara Municipal de S. Tiago do Cacem.

A ligação ferroviária com esta pitoresca e interessante povoação é um melhoramento indispensável e o seu povo trabalhador e activo rejubilará, pois é um sonho e uma velha aspiração que irá desenvolver as suas actividades, concorrendo assim com a sua cota parte para o progresso económico da velha Nação Portuguesa.

A COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Relatorio de 1931

Pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA

O relatório do exercício de 1931 da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses oferece particular interesse, porque se refere a um período em que a sua organização foi radicalmente modificada e a crise económica mundial teve o auge de repercussão na rede explorada pela Companhia.

O ano de 1931 é memorável por ter nele findado a situação creada pelo Convenio. Cessou a intervenção de um *Comité* representante dos obrigacionistas. O acordo celebrado com os credores para a conversão da dívida surtiu pleno efeito, ficando a Companhia livre na sua acção futura. Pena foi que surgisse o facto inesperado do abandono do padrão-ouro pela Inglaterra, cuja moeda se desvalorizou, com a repercussão correlativa na nossa, pelo que subiu cerca de 40 % o valor, em escudos, do franco, em que foram computados os encargos da dívida da Companhia.

A rede explorada não sofreu alteração na extensão, que é 2.469 km. e abrange todas as linhas de via larga do país, com excepção dos 202 km. das da Beira Alta.

Desde 1929 as receitas baixaram 31.647 contos, dos quaes 17.733 na antiga rede e 13.914 nas linhas arrendadas, como se vê no quadro seguinte:

	1929	1930	Diferença para 1929	1931	Diferença para 1929
Antiga rede . . .	180.434	176.961	- 3.473	162.701	- 17.733
{ M. D. . . .	41.086	40.278	- 808	38.496	- 2.590
C. F. E. { S. S. . . .	60.110	57.137	- 2.973	48.786	- 11.324
{ Total. . . .	101.196	97.415	- 3.781	87.282	- 13.914
Conjunto . . .	281.630	274.376	- 7.254	249.983	- 31.647

A diferença para menos, que fôra de 7.254 contos em 1929, elevou-se a mais do quádruplo em 1931, tendo-se agravado ainda mais na antiga rede que nos C. F. E.

O mapa seguinte mostra as receitas em contos, discriminadas por parcelas, de 1927 a 1931. Por ele se pode avaliar o que tem sido a sua sucessiva diminuição:

Designação	1927 (a)	1928 (b)	1929	1930	1931
Antiga rede da C. P. { Passageiros . . .	74.295	75.429	74.621	71.035	63.138
{ Mercadorias { G. V. . . .	17.675	17.528	16.871	16.246	15.593
{ P. V. . . .	82.227	85.175	86.708	87.670	81.926
{ Rec. div. do tráfego . . .	2.935	2.809	2.234	2.010	2.044
Total	177.132	180.941	180.434	176.961	162.701
Antigas linhas do Estado { Passageiros . . .	26.616	36.976	36.144	33.219	28.069
{ Mercadorias { G. V. . . .	6.673	8.771	8.270	8.012	7.633
{ P. V. . . .	36.333	51.443	54.574	54.227	49.615
{ Rec. div. do tráfego . . .	1.357	2.351	2.208	1.557	1.965
Total	70.979	99.541	101.196	97.415	87.282
Total da Rede Geral . . .	248.111	280.482	281.631	274.376	249.983

O mapa seguinte contem as percentagens da depressão de cada especie da receita de 1929 para 1931.

Categoria do tráfego	Antiga rede da C. P.	Minho e Douro	Sul e Sueste
Passageiros	- 15,4 %	- 12,9 %	- 31,2 %
Mercadorias { G. V. . . .	- 7,6 »	- 1,8 »	- 11,4 »
{ P. V. . . .	- 5,5 »	- 0,9 »	- 13,5 »
Receitas diversas do tráfego . . .	- 8,5 »	- 6,5 »	- 14,0 »
Totais.	- 9,8 %	- 6,3 %	- 18,8 »

Só em Maio de 1931 se conseguiu um adicional de 10 %, o qual só ao cabo de muitos meses se tornou extensivo ás linhas exploradas por outras empresas.

Vejamos as percentagens de depressão de ano para ano:

	1931 comparado com 1930	1931 comparado com 1929
Receitas de passageiros	- 12,52 %	- 17,66 %
» G. V.	- 4,25 %	- 7,62 %
» P. V.	- 7,30 %	- 6,89 %
» diversas do Tráfego.	+ 1,08 %	- 9,72 %
Total	- 8,89	- 11,24

(a) Compreende sómente o período de 11 de Maio a 31 de Dezembro de 1927, mas inclui as receitas provenientes das linhas de via reduzida do Minho e Douro—173 Km.

(b) Compreende as receitas das linhas de via reduzida, trespassadas ás Companhias sub-arrendatárias em 1 de Fevereiro de 1928.

Conforme observa o relatório, a maior diferença nas receitas tem sido em passageiros. Quanto à receita de P. V., começou no exercício de 1931 a sofrer importante depressão. Em 1930 ainda tinha havido um ligeiro aumento de 0,4 % na P. V. em relação á receita do ano anterior.

A rede do Minho e Douro é a que tem sofrido menos os efeitos da crise; a do Sul e Sueste tem sido a mais afectada por ela.

A quebra do tráfego de passageiros deu-se em todas as suas correntes.

Assim, nos *tramwais*, em que houvera o aumento de 2 % no numero de 1929 para 1930, deu-se uma quebra de 7,9 % em 1931 em todas as classes, mas principalmente na 1.^a e 2.^a (22,8 a 16,9 % contra 5,9 na 3.^a).

A diminuição nas passagens de longo curso foi de 16,8 %.

No tráfego internacional para Espanha houve, como é natural, 30,6 % de diminuição.

Importa ainda citar a diferença da tonelagem de mercadorias em toda a rede de 1930 para 1931.

Designação	1930	1931	Diferença	%
Bagagens	20.288,0	16.029,1	- 4.258,9	- 20,99
Pequenos volumes . . .	6.494,5	6.192,7	- 301,8	- 4,65
Recovagens	134.710,9	126.460,9	- 8.250,0	- 6,12
Pequena velocidade:				
Serviço comercial . . .	3.497.888,2	3.076.396,4	- 421.491,8	- 12,05
Serviço da Companhia .	399.793,2	349.907,7	- 49.885,5	- 12,48

Observa o relatório que o numero de toneladas quilometricas rebocadas em toda a rede, que em 1930 tinha sido de 2.605.354.248, foi em 1931 de 2.463.517.092, ou seja menos 5,44 %.

Como o numero de toneladas de mercadorias transportadas diminuiu de 11,93 % em relação a 1930; o numero de toneladas quilometricas rebocadas só diminuiu 5,44 % e as receitas de mercadorias 6,85 %, tudo leva a crer que as mercadorias foram, em média, transportadas a maior distancia que no ano anterior.

E' que nas pequenas distancias faz-se sentir mais o desvio de transportes para a estrada.

Quaes as causas desta situação?

Em primeiro lugar a crise economica e as suas repercussões na circulação de pessoas e coisas.

Veu depois, principalmente nos passageiros, a concorrência das *camionetes* tornada possível pela reparação das estradas e agravada pelos defeitos da legislação, que coloca as linhas ferreas em manifesta desigualdade de encargos tributarios e de facilidades de circulação.

Por toda a parte se exerce em maior ou menor escala essa concorrência, mas os poderes publicos dos diversos países actuam para regularisar e encaminhar a camionagem de preferencia para a sua

função complementar e auxiliar dos caminhos de ferro.

Entre nós estamos num periodo critico de concorrência desordenada. As estradas afluentes aos caminhos de ferro não encontram os disvelos a que tinham jus. As diminuições da taxa do imposto previstas no Código da Estrada para as carreiras afluentes aos caminhos de ferro não se tem tornado efectivas.

Os caminhos de ferro não tem representação no Conselho Superior de Viação e a custo a obtiveram numa comissão especial ha meses nomeada para estudar o problema.

Debalde apresentou a Companhia o projecto de unificação de tarifas especiaes nas redes que explora. Apesar do parecer favoravel do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, ainda até hoje não logrou ve-la aprovada.

As empresas ferroviarias revêem tarifas e horarios, procuram melhorar a exploração e crear serviços auxiliares de camionagem, mas a falta de recursos dificulta certas providencias, como seria o emprego de automotoras e camionetes em larga escala para isso precisas.

A hora de confusão e concorrência desordenada passará para ficar cada sistema de transporte com a sua função propria harmonisada com as dos outros.

Alem da concorrência do automovel, outro factor de diminuição de tráfego deve ser mencionado. O desenvolvimento da rede telefonica permite tratar a distancias muitos negocios que exigiam outrora deslocações, hoje dispensaveis.

As despesas de exploração sofreram compressão energica, pela supressão de comboios, dispensa de pessoal e adiamento de certas obras.

O quadro seguinte indica as despesas de exploração de 1931 comparadas com as de 1930 (em contos):

Designação	Despesas de 1930			Despesas de 1931			Difer. em 1931	
	Antiga rede da C. P.	Antigas linhas do Estado	Totais	Antiga rede da C. P.	Antigas linhas do Estado	Totais	Import. as	%
Administração e Serviços dependentes ..	10:006	3:139	13:145	10:069	3:262	13:928	+ 783	+ 5,96
Direcção Geral e Serviços Gerais ..	2:546	1:845	4:390	1:903	1:653	3:556	- 835	-19,00
Exploração	39:891	29:816	69:708	38:041	28:922	66:963	- 2:744	- 3,94
Via e Obras	31:003	17:222	48:225	18:260	16:809	35:069	- 13:156	-27,28
Material e Tracção.	64:725	37: 11	101:836	60:113	33:399	93:513	- 8:323	- 8,17
Soma ..	148:171	89:133	237:304	128:983	84:045	213:029	- 24:275	-10,23
Diferenças em 1931 ..	-	-	-	- 19:187	- 5:087	- 24:275	-	-
Percentag.	-	-	-	-12,95 %	-5,71 %	-10,23 %	-	-

a consideravel diminuição de despesas resultou serem as receitas liquidas da exploração de 1931 pouco inferiores ás de 1930.

Receitas do tráfego em 1931	249:983
Despesas de exploração em 1931	213:029
Receita líquida da exploração em 1931	36:954
Receita líquida da exploração em 1930	37:073
Diferença em 1931.	— 119

O coeficiente de exploração foi de 85,22 %, inferior ao de 1930, que tinha sido de 86,49 %.

Eis agora o mapa dos coeficientes de exploração por linhas :

Coeficientes de exploração	1930	1931
	%	%
Linhas não garantidas da C. P.	77,33	74,23
Linhas garantidas da C. P.	118,41	102,79
Rêde própria da Companhia	83,05	78,43
Total da antiga rêde da C. P.	83,73	79,2.
Antigas linhas do Estado	91,50	96,29
Total geral	86,49	85,22

Reproduzimos ainda o mapa que indica os resultados da exploração, em 1931, da rede concedida á Companhia, comparativamente com os de 1930 (em contos):

(Rêde própria e não garantida)

Designação	1930	1931	Au- mentos	Demi- nuições
Kilómetros explorados	1.117	1.117	—	—
Percursos dos combóios	7:507.547	7:049.809	—	457:738
Receitas da exploração	175:323	161:271	—	14:051
Despesas de exploração.	145:611	126:481	—	19:130
Coeficiente médio de exploração	83,05 %	78,43 %	—	4,62 %
Receitas líquidas de exploração	29:712	34:791	5:079	—
Receitas fóra do tráfego	53	—1:017	—	1:069
Produto da exploração, contando com as receitas fóra do tráfego	29:764	33:774	4:009	—
Coeficiente médio de exploração, contando com as receitas fóra do tráfego	83,03 %	78,92 %	—	4,11 %
Garantias de juro	— 92	91	485	—
Total dos produtos da rêde concedida á Companhia	29.672	33:682	4:010	—
Impostos e contribuições para o Fundo de Assistência Clínica	1:753	1:612	—	140
Diferença entre as receitas e as despesas de exploração	27:919	32:070	4:150	—

Resta mencionar as importancias (em contos) dispendida em c/ de estabelecimento:

Designação	Despesa efectuada em		Diferenças em 1931
	1930	1931	
Novas construções, trabalhos complementares e outros	5.367	1.471	— 3.896
Mobília, utensílios e ferramentas	1 988	1.003	— 985
Material circulante.	9 417	10.035	+ 617
Totais.	16.772	12.508	— 4.263

Finda o relatório com referencias minuciosas ás receitas e despesas da Caixa de Reforma e Pensões.

Eis a resenha dos resultados do exercício abrangendo as diversas Caixas (em escudos):

Designação	Antigas Caixas	Caixa de 1927	Total
Receitas próprias:			
Reformas e pensões.	954.119	46.733	1:000.842
Socorros	111.924	—	111.924
Receitas affectas pela Companhia:			
Reformas e pensões.	770.309	—	770.309
Socorros	298.033	100	298.134
Soma	2:134 376	46 833	2:181.210
Lucro dos Armazéns de Viveres.	437.342	—	437 342
Contribuição da Companhia	—	2:464 415	2:464 415
Total	2:571.719	2:511.247	5:082.966
Encargos:			
Reformados e pensionistas	960.172	245.744	1:205.916
Socorros	825 808	—	825.808
Outras despesas.	25.362	1.000	26.362
Soma	1:811.342	246.744	2:058 086
Saldo em 1931	760.376	2:264 504	3:024.880

Em resumo, o relatório é valioso reportório de esclarecimentos e dados estatísticos demonstrativos do bom criterio e competencia com que é administrada a Companhia e são dirigidos e executados os seus diversos serviços em hora excepcionalmente critica, á qual succederão certamente melhores tempos.

CAMINHOS DE FERRO

Vai ser extinta a comissão liquidataria dos do Estado

Vai ser publicado um diploma, segundo o qual é extinta a comissão liquidataria dos caminhos de ferro do Estado, ficando a cargo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro os serviços que lhe estão confiados e passando também para a mesma Direcção as atribuições a que se refere o decreto n.º 15:810, na parte applicavel. A liquidação de todos os assuntos actualmente pendentes na comissão extinta deve estar concluída até o fim do corrente ano.

Os funcionarios adidos, existentes na comissão, continuarão prestando serviço junto da mesma Direcção Geral até o maximo de oito, sendo os restantes dispensados, nos termos da legislação applicavel. Dentro do prazo acima fixado, os funcionarios adidos que ficarem ainda em serviço serão dispensados, nos mesmos termos, á medida que forem julgados desnecessarios.

COMISSÕES DE INICIATIVA

Para indicação dos nossos leitores a quem aconselhamos, sempre que visitem qualquer localidade e que necessitem de informações, a procurar as Comissões de Iniciativa, que amavelmente se prestarão a esclarecer tudo quanto interessar o viajante, publicamos nota das existentes, bem como as suas SÉDES:

Aguas de S. Vicente . . .	Matozinhos — Rua Brito Capelo, 141
Pedras Salgadas . . .	Pedras Salgadas
Curia . . .	Curia
Caldas de Aregos . . .	Aregos
» das Taipas . . .	Taipas
Luso e Buçaco . . .	Buçaco
Entre-os-Rios Torre . . .	Penafiel
Estancia Hidrológica do Peso	Melgaço
Termas do Gerez . . .	Gerez
Caldas da Rainha . . .	Caldas da Rainha
Vidago . . .	Vidago
Oura . . .	Concelho de Chaves
Caldas de Moledo . . .	Moledo (Douro)
Louzã . . .	Louzã
Termas de S. Pedro do Sul . .	S. Pedro do Sul
Caldas da Felgueira . . .	Nelas
Termas de Vizela . . .	Vizela
Caldelas . . .	Porto — Rua Gonçalo Cristovão, 297
Cabeço de Vide (não funciona)	Cabeço de Vide
Aveiro . . .	Aveiro
Caramulo . . .	Paredes do Guardão-Tondela
Guarda . . .	Guarda
Local da Penha . . .	Priorado — Concelho de Guimarães
Castelo de Vide . . .	Castelo de Vide
Cascais . . .	Av. ^a Saboia — Monte Estoril
Moura . . .	Moura
Termas dos Cucos e Praia de Santa Cruz . . .	Torres Vedras
Covilhã . . .	Covilhã
Furadouro . . .	Ovar
Praia da Aguda . . .	Vila Nova de Gaia
Vila do Conde . . .	Vila do Conde

Praia de Cacela . . .	Vila Real de Santo António
Espinho . . .	Espinho
Praia da Granja . . .	Granja
Viana do Castelo . . .	Viana do Castelo
Praia da Quarteira . . .	Loulé
Castelo Branco . . .	Castelo Branco
Miramar . . .	Vila Nova de Gaia
Lagos . . .	Lagos
Armação de Pera . . .	Silves
Marinha Grande . . .	Marinha Grande
Arganil . . .	Arganil
Praia da Rocha . . .	Portimão
Ilhavo . . .	Ilhavo
Praia da Areia Branca . . .	Lourinhã
Povoa do Varzim . . .	Povoa do Varzim
S. Martinho do Porto . . .	S. Martinho do Porto
Leça da Palmeira . . .	Leixões — Porto
Praia de Ancora . . .	Ancora
Nazaré . . .	Nazaré
Ericeira . . .	Ericeira
Figueira da Foz . . .	Figueira da Foz
Costa (Caparica) . . .	Caparica
Trafaria . . .	?
Moledo do Minho . . .	Caminha
Albufeira . . .	Albufeira
Praia da Torreira . . .	Murtosa
Faro . . .	Faro
Obidos . . .	Obidos
Santarem . . .	Santarem
Evora . . .	Evora
Setúbal . . .	Setúbal
Mafra . . .	Mafra
Tomar . . .	Tomar
Sintra . . .	Sintra
Coimbra . . .	Coimbra — P. 8 de Maio, 45, 2. ^o
Braga . . .	Braga R. de S. P. de Maximinos
Leiria . . .	Leiria
Viseu . . .	Viseu
Figueiró dos Vinhos . . .	Figueiró dos Vinhos
Alcobaça . . .	Alcobaça
Vouzela . . .	Vouzela
Vila Real de Santo António . .	Vila Real de Santo António
Batalha . . .	Batalha
Pombal . . .	Pombal
Manteigas . . .	Manteigas
Peniche . . .	Peniche

O COMBOIO MISTERIO E A IMPRENSA ESTRANGEIRA

A importante revista Carioca «Brasil-Ferro Caril», no seu numero de 30 de Agosto refere-se em termos elogiosos a esta feliz iniciativa da C. P., bem como ás tarifas especiais para excursões, bilhetes de fim de semana, etc.

Falando nestas iniciativas lembra ás companhias brasileiras e ao Touring Club do Brasil a conveniencia de seguirem estes exemplos.

A EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL PORTUGUESA

A REPRESENTAÇÃO DA INDÚSTRIA FERROVIÁRIA—A COMISSÃO EXECUTIVA E A "GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO"

Por CARLOS MENDES DA COSTA

TODA a Nação Portuguesa, toda a gente que tem acorrido ao Parque Eduardo VII, se encontra admirada do progresso das actividades nacionais.

Tornava-se urgente e da maxima conveniencia, atendendo a que nos desconhecemos a nós proprios, que tal acontecimento viesse despertar-nos, dando-nos a conhecer quais as nossas energias, qual o nosso valor e sobretudo as possibilidades industriais para o nosso futuro.

Desde a industria mais modesta, aquela cuja iniciação começou numa iniciativa caseira de *femme de ménage*, até á grande exploração por processos modernos, tudo se encontra ali representado.

Tapetes, rendas, tecidos de lã e de seda; tecidos decorativos, desde as chitas de Alcobaça e Porto até aos damascos finos; trabalhos em ferro, o rude ferro trabalhado em obras lindas de serralheria artistica, até ás obras em prata, finos labores dos quais temos impressão que em mais parte alguma do mundo se fazem tão lindos. Finissimos cristais, finamente lapidados.

Maquinas agricolas que, uma vez adquiridas pelo lavrador irão trabalhar a terra, umas vezes bem ingrata e outras tão generosa; maquinaria da mais diversa e util applicação.

Vinhos, produtos alimentares, entre os quais se destacam as conservas de fruta, de peixe, etc.; chocolates, bolachas e toda a variedade que nos pode oferecer a industria da moagem.

Moveis de arte, instrumentos musicos, em especial, instrumentos de corda; instrumentos chirurgicos, cutelarias, etc.

Tudo concorre embora hoje com alguma dificuldade para nos deixar impressionados, e por tal forma, que pensamos ver num breve futuro, Portugal conquistar a sua independencia economica.

Dos mostruarios que mais nos tocaram, temos a distinguir duma forma especial, o das industrias do Ministério da Guerra. E' uma revelação!

Desde as armas mais finas tais como metralhadoras de varios modelos, até ao avião equipado com as suas bombas e material ofensivo de combate aereo, até aos equipamentos, começando pelo de campanha e acabando no de grande gala, tudo ali existe como prova da nossa actual e eficiente industria de guerra, sem esquecer a parte das subsistencias que neste ramo tem papel importante.

Por ultimo, alegrou-nos verificar a representação ferroviaria neste certame, que apesar de passar despercebida a muita gente, a nós deixou bem nítido o esforço dispendido, para que nele figurasse.

Pois a C. P., não olhando a trabalhos, instalou no recinto da exposição, uma magnifica carruagem de primeira classe, estilo moderno, primorosamente executada nas suas oficinas gerais.

A construção é perfeita e honra-nos sobre todos os pontos em que se examine detidamente.

Entretanto fique sabendo o publico que nos lê, que em materia de caminhos de ferro mais se pode fazer, pois existe ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes uma locomotiva construida em Portugal, salvo erro durante o periodo da guerra.

Sobre caminhos de ferro ha ainda o *Stand* do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, que nos mostra varias ferramentas para assenta-



O soldado José da Silva Pedro, autor das miniaturas do «stand» do Regimento Sapadores de Caminhos de Ferro

mento de via e ainda miniaturas de varios sistemas de sinalização, acompanhados de estações artisticamente moldadas em barro, pelo soldado pupilo do mesmo regimento José da Silva Pedro a quem já largamente se fez referencia, quando na Gazeta se publicou a Historia do mesmo Regimento.

* * *

Resta-nos fazer umas leves considerações sobre a organização da exposição, que não envolvem desprimor para a Comissão Organizadora, que bem tem demonstrado a sua boa vontade.

A preocupação de a abrir ao publico em determinada data, mostrou-nos defeitos e deficiencias que se podiam ter evitado se tal não acontecesse.

Assim os pavimentos das ruas, não se acham proprios para peões, mas sim para... aviões; montes de lixo aos cantos, que uma carroça e dois homens dali removeriam com facilidade.

Muitos stands não só não abriram, mas como ainda se encontram em construção.

Tambem não concordamos que as crianças paguem bilhete a partir dos oito anos. E' exactamente nesta idade que as crianças começam a compreender alguma coisa do que é a vida, porque o seu espirito começa a formar-se.

Uma exhibição desta natureza é educativa e consolida as virtudes civicas que na infancia começam a despontar. Por este facto as entradas deveriam ser gratis até aos 14 anos, pelo menos.

* * *

E para terminar vamos fazer sentir á Comissão Executiva da Exposição a maneira pouco correcta como por ela fomos tratados. Não nos queixamos, simplesmente lamentamos o caso, por julgarmos não ter havido qualquer intenção.

Relatemos:

Em 19 de Maio deste ano recebemos da Associação Industrial Portuguesa um officio com o n.º 12, dirigido ao director desta Revista, do teor seguinte:

«Como é do conhecimento de V. Ex.ª realiza-se de Agosto a Setembro em Lisboa a «Grande Expo-

sição Industrial Portuguesa». Tratando-se de uma iniciativa de alto interesse patriotico, cuja importancia julgamos desnecessário encarecer, não pode esta Comissão deixar de apelar para a Imprensa cuja colaboração julga indispensavel para o exito deste empreendimento.

Convencidos de que as razões que presidem á organização destas iniciativas não podem ser indifferentes a todos os que pugnam pelo progresso do País, atrevemo-nos a solicitar o valioso concurso do Jornal que V. Ex.ª tão brilhantemente dirige para a propaganda do que pode, sem receio, chamar-se uma missão nacional.

Necessitando para a levar a bom termo de conjugar todos os esforços e todas as iniciativas, vimos solicitar de V. Ex.ª o favor de assistir ou enviar um representante seu á reunião que promovemos para o dia 24 do corrente pelas 16 horas e que se realiza na Séde da Associação Industrial Portuguesa, Rua do Mundo, 20-1.º. Agradecendo antecipadamente a sua preciosa adesão, subscrevemo-nos com a mais elevada consideração. De V. Ex.ª Mt.º Att.º e Vnr., o Presidente da Comissão Executiva, (a) *José Maria Alvares*».

A essa reunião foi representar a Gazeta, o autor destas linhas.

Dentro das colunas desta Revista fizemos a propaganda que podiamos, e, nos dois ultimos numeros fizemos referencia como era nosso dever.

Se mais nada publicámos e se a mais alguma reunião não comparecemos, foi porque a isso não fomos convidados.

Por ultimo anuncia-se a inauguração official e para nós nem sequer foi enviado um simples cartão de convite.

Esquecimento? Talvez! No entanto aos associados do Sindicato dos Profissionais da Imprensa foi facultada livre entrada no recinto da exposição.

Nós, sim, nós os das Revistas não somos jornalistas, e por o não sermos não vimos a inauguração e não pudemos fazer a nossa noticia.

Apesar de tudo, continuamos ás ordens da Associação Industrial Portuguesa, da Comissão Executiva e de todos em geral.

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

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

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

SEGUINDO-SE com atenção, os diversos pontos de vista que têm sido discutidos de muitos paizes, com respeito á solução a dar ao momentoso assunto da coordenação de transportes, sobretudo no tocante á coordenação do transporte automóvel por estrada com os caminhos de ferro; é nosso proposito neste artigo, focar as modalidades que o caso tem revestido na Grã-Bretanha, desde o principio deste ano.

Perante as criticas que tinham sido feitas ás companhias inglezas, pelas diversas empresas de camionagem e de transporte em comum, as companhias apresentaram em Fevereiro ultimo ao Ministro dos Transportes, um relatorio com as suas propostas e cujo resumo está contido nos pontos seguintes:

I. — A distribuição ou ajuste equitativo das despesas e encargos inerentes ás estradas, segundo a categoria dos carros (turismo ou de carga), que se utilizam da estrada.

II. — Regulamentação da industria de transportes mecanicos.

I.

(1). — Á primeira critica

que as empresas de camionagens faziam, de que as companhias, não se referiam de proposito a existencia de direitos sobre a gasolina, responderam as mesmas, que citaram os dados do relatorio da Comissão de Transporte, indicando que a despesa anual das estradas da Grã-Bretanha é de £ 60 milhões, para a qual os motoristas concorrem com £ 20 milhões e o contribuinte com £ 40 milhões.

A proposta das companhias a este respeito, é do contribuinte ser desonerado deste pagamento, não se referindo portanto aos direitos de gasolina.

As companhias propõem, que no caso dos direitos de importação de gasolina, serem averbados no Orçamento das estradas, reforçando os £ 20 milhões da receita proveniente de licenças de carros, o encargo total ficará ainda desta maneira, dividido indevidamente entre o carro de turismo e o veículo de carga; propondo com efeito, que o carro de turismo deverá contribuir com menos e o de carga com mais. O proprietário do carro de turismo contribuindo com mais do que a parte que lhe deve caber, este excesso deverá ser para desagravar as contribuições gerais do paiz e não em beneficio exclusivo dos carros de carga.

Quanto á questão do Chanceler do Tesouro, creditar ou deixar de creditar a receita de gasolina no Orçamento das Estradas, dizem as companhias, que o assunto não é da sua competencia.

Recordam, entretanto, que o Ministerio de Transportes ao depôr perante a Comissão Real sobre transporte, dizer que: — «a contribuição de 4 dinheiros por galão na gasolina não é precisamente uma contribuição sobre transporte ou uma contribuição lançada com fim a ser aplicada ás estradas. O parlamento deverá ter sempre a faculdade de lançar contribuições para fins gerais de receita, independentemente de considerações particulares como estas.»

Supondo, todavia, que o Chanceler do Tesouro está disposto a considerar o total da receita dos direitos sobre a gasolina como receita do Fundo de Estradas, — ficando assim o contribuinte desonerado, do encargo que suporta — isto, será alguma coisa de ganho pelo contribuinte e pelas companhias na sua qualidade de contribuintes e os motoristas não pagando mais do que actualmente

pagam. Haveria, em todo o caso, uma injustiça; porque os carros não pagariam em proporção á sua categoria e portanto aqueles que pagavam demasiado, subsidiariam de facto aqueles que pagavam menos.

As companhias dizem que o carro particular e o de turismo pagam muito e que o de carga paga muito pouco e apresentaram ao ministro os dados estatísticos sobre os quais buscaram esta afirmação. Pelas taxas de gasolina e de licença, paga um camion de 10 a 12 toneladas £ 248 por ano, enquanto que um camion ligeiro de 1 tonelada paga £ 91. Quer isto dizer, que um camion pesado paga em numeros redondos, á razão de £ 22 por tonelada de carga, enquanto que um de 1 tonelada paga £ 90 por tonelada. Ninguém poderá negar que o contraste é frisante!

(2). — Alega-se que os caminhos de ferro beneficiam da redução de 3/4 do encargo das contribuições locais, pela lei da Redução de Tarifas (*De-rating Act*). Isto é uma interpretação falsa.

Por esta lei, 3/4 dos impostos que, antes da instituição do Fundo de Reduções de Fretes de Caminhos de Ferro, as companhias pagavam directa-

O PROBLEMA DA ESTRADA E DO CAMINHO DE FERRO

“O SEU ASPECTO
NA GRÃ-BRETANHA”

Pelo VISCONDE DE ALCobaça

mente á fazenda, são agora pagos ao fundo e distribuídos como subsídio, ás indústrias indicadas pelo Governo e em proporção que este fixa.

Das reduções totais permitidas, 70 % vão para reduzir as tarifas de carvão de embarque e de carvão destinado ás indústrias de ferro e de aço e os outros 10 % na materia prima empregada nestas indústrias.

Nenhum destes artigos é susceptível da concorrência da estrada.

O saldo de 20 %, destina-se á redução de tarifas de artigos agrícolas, uma grande parte dos quais são adubos e outros generos que também não são susceptíveis á concorrência.

A quantidade de trafico, tal como leite e forragens de gado, que podem estar sujeitas á concorrência da estrada, é uma porção muito pequena do trafico total, á qual se applicam as reduções. Portanto, a afirmação de que as reduções são um subsídio ás companhias para obterem frete a transportar, não tem fundamento.

A pedido do governo, as companhias comprometeram-se a fornecer maquinaria para a distribuição deste subsídio a certas indústrias mais afectadas — maquinaria que, incidentalmente, não poderia ser fornecida pelos seus concorrentes. Não tiveram portanto, qualquer beneficio e com efeito pagam

em percentagens e deduções para o fundo de Reduções de Fretes, a sua parte de contribuições ou impostos locais.

(3). — Ha interpretações erradas que é preciso rebater:

(a). — Diz-se que os caminhos de ferro procuram obtêr o lançamento de impostos, que são « injustos » para os automoveis.

As companhias só pedem, que o caninho de ferro, o carro ligeiro e o carro de carga, paguem o que a cada um cabe e que nenhum deles concorra para manter os outros. O que afirmam é que tanto o caminho de ferro como o carro ligeiro pagam a mais em beneficio do carro de carga.

(b). — Veio a publico que as companhias reclamam que « todo o trafego em circulação dentro do Reino Unido pertence por direito incontestavel aos caminhos de ferro ». As companhias nunca disseram tal. Que teêm perdido uma quantidade apreciavel de trafego, é verdade, mas não reclamam rehavê-lo, a não ser que sob um *ajuste equitativo de encargos*, possam mostrar que é mais económico para o trafego, o transporte em caminho de ferro do que em estrada.

Referir-nos-hemos á segunda parte da representação das companhias, no proximo numero da *Gazeta*.

EXPOSIÇÃO INTERNACIONAL DE MATERIAL DE PROPAGANDA DE TURISMO

O proximo Congresso Internacional de Turismo realisa-se em Fevereiro de 1933, no Cairo. Por iniciativa do Rei Fuad efectuar-se-ha ali uma Exposição internacional de material de propaganda de turismo, compreendendo o que de melhor tenha sido editado pelos Governos e entidades officiais de turismo, pelos Sindicatos, Associações, Companhias ferroviarias, de navegação, etc.

O juri, internacional, será constituído por personalidades competentes e escolherá os três melhores exemplares apresentados.

O Rei oferece uma taça de ouro, denominada: « Trofeu de S. M. Fuad I, Rei do Egito » que será disputada todos os anos, gravando-se nela os nomes dos vencedores sucessivos. Todos os anos serão distribuidas três medalhas, uma de ouro para o vencedor da taça e as restantes de prata e de bronze respectivamente para os vencedores do segundo e terceiro premios.

O alto interesse que representa o Congresso para os países que queiram ou saibam aproveitar a fonte de riqueza que é o turismo — industria de

paz — e o curioso certamen instituido para o confronto dos meios de propaganda adoptados, merecem que não deixemos de acompanhar essa manifestação de actividade, tirando dela ensinamentos que não são para desprezar.

E' indispensavel que o nosso paiz, particularmente dotado de condições excepcionais para o turismo, embora consideravelmente atrasado na organização e meios adequados ao exercicio dessa industria, não se faça notar pela ausencia como, infelizmente, tem acontecido noutros certamens internacionais, por razões especiosas.

Para o engrandecimento nacional, preocupação dominante do periodo de redenção que atravessamos, impõe-se que o nome de Portugal seja sempre, em todas as circunstancias, pronunciado.

E para que o possa ser com legitimo orgulho e verdade irrefragavel, cumpre a todos os que trabalham ou teem a função de velar pela ordem economica o dever de contribuir com os elementos que permitam coloca-lo a par dos outros povos progressivos.

A ASSEMBLEIA GERAL DA C. P.

NO dia 3 do corrente pelas 15 horas da tarde, realizou-se a assembleia geral ordinaria desta companhia, tendo os trabalhos decorrido normalmente.

Presidiu o Sr. Dr. Bustorff Silva secretariado pelos Srs. João Bree e José Parreira.

Aberta a sessão e lida a ordem do dia, o Sr. Parreira propôs que ficassem exarados na acta votos de sentimento pela morte do Pai do Sr. Dr. Oliveira Salazar, ilustre Ministro das Finanças e pela do filho do Sr. Dr. Rui Ulrich, proposta que foi aprovada por unanimidade, tendo-se de seguida guardado um minuto de silencio em homenagem aos dois falecidos.

O Sr. Dr. Rui Ulrich agradeceu o voto de sentimento pela morte de seu filho.

Seguidamente o Sr. Lucas Coelho dos Reis felicitou a Administração da Companhia e o Sr. Comissario do Governo, pelo trabalho desenvolvido, congratulando-se pela rapidez como foi realizada a reorganização financeira da Companhia, propondo que fosse concedido um abatimento de 75 % em lugares de primeira classe, nos comboios da Companhia, a todos os acionistas que tenham papel averbado ou depositado no valor superior a 50.000 francos, ou sejam cem acções.

O Sr. Mateus Aparício, referindo-se ao relatório, achou-o péssimo. Falando sobre a concorrência das camionetes que muito principalmente tem afectado a linha de Oeste, afirmou que esta concorrência foi motivada em parte pelo facto de partida dos comboios para aquela linha se ter feito durante algum tempo da estação de Alcantara, só se modificando depois de muitas reclamações. O mesmo orador manifestando-se ainda sobre o relatório é de opinião que a Companhia deve actualizar os valores do seu activo.

O Sr. Dr. Rui Ulrich em nome do Conselho de Administração, fez considerações sobre o relatório, apreciando a normalização ou situação jurídica da Companhia, afirmando ao Sr. Mateus Aparício que o Conselho de Administração não podia ser optimista, quando as receitas da Companhia vão baixando, de dia para dia.

Continuando declarou, que os accionistas recuperaram a sua antiga posição, e, embora tenha sido sempre o representante dos obrigacionistas, soube zelar entretanto os interesses dos accionistas.

Agora já está conseguido este «desideratum» pela reforma dos estatutos da C. P., que deixou o regime de concordata. Sobre a concessão do «bonus» de

75 por cento aos accionistas reclamado pelo sr. Coelho dos Reis, disse que o conselho de administração estudará o assunto. Respondendo ás observações do sr. Mateus Aparício, disse que o relatório não promete melhorias que a crise actual não autoriza a supôr, e apreciando a actualização das reservas da Companhia, afirmou que o decreto que estabelece a respectiva paridade não está praticamente em vigor, visto não existir base segura para as equiparar em moeda portugueza, nem isso mesmo de momento modificaria os resultados da gerencia.

O Sr. Dr. Rui Ulrich falou ainda, da situação dos empregados da companhia, que tem merecido ao conselho de administração os melhores cuidados. Assim se criou a Caixa de Invalidez, que, apesar de representar um novo encargo, põe os empregados da C. P. ao abrigo da miseria, em caso de invalidez e doença, terminando por elogiar as qualidades do pessoal, que tem auxiliado a gerencia com a maior e mais inextinguível dedicação e competencia.

Folou a seguir o sr. Cardoso, Leitão, que aludindo á crise se congratulou pelo facto de, no exercicio findo ter a companhia diminuido as suas despesas em 24.000 contos. Mas esta economia foi obtida através de obras que se deviam fazer e que não se fizeram, material que se devia comprar e que não se comprou. Não acredita que quaisquer medidas tendentes a atingir economicamente as camionetes possam resolver o problema de aumento de trafico na companhia, pensando que é só com a melhoria dos serviços que, a companhia pode atravessar uma fase de maior prosperidade.

O Sr. Henrique Prazeres, insurgindo-se contra o facto de os comboios do Oeste partirem de Alcantara, disse que muitas vezes os passageiros preferiam os serviços das camionetes, somente por estas iniciarem viagem no centro da cidade. Sugeriu por ultimo a criação de bilhetes familiares, com o fim de atrair viajantes para os caminhos de ferro.

O Sr. Virgilio da Fonseca, tambem se referiu á concorrência da camionagem, sobretudo na linha do Oeste e apontou algumas deficiencias que tem observado, na esperança de que sejam remediadas, como convem aos interesses da Companhia.

Volta a falar o Sr. Mateus Aparício que agradeceu as explicações que lhe foram dadas, mas não abdicou de algumas das suas opiniões.

O Sr. Dr. Rui Ulrich declarou que para as obras preconizadas pelo Sr. Lei-

tão seriam precisos novos capitais e que se a camionagem fizesse preços sem prejuizo não poderia competir com o caminho de ferro. Diz ainda que não podemos tomar os exemplos do estrangeiro, pois que Portugal é o país onde menos se viaja. Em todo o caso, a C. P. tem melhorado, metodicamente, todos os seus serviços, e as deficiencias vão desaparecendo de dia para dia com a aquisição de material novo, feita consoante as possibilidades financeiras da Companhia. Por ultimo, disse que não é de aconselhar, nas actuais circunstancias, atrelar carruagens de terceira classe aos «rapidos».

O Sr. Baptista Horta, elogiando a Companhia pela compra do carvão nas condições em que tem feito, disse que a Companhia deve utilizar os navios nacionais para o transporte do seu carvão.

O Sr. Drumond Castle declarou que tem dificuldade em improvisar e por isso envia para a mesa o seguinte relato:

«Constato com satisfação que esta Companhia acabou com uma questão que se vinha arrastando nos tribunais franceses pelos obrigacionistas e como homem que nunca gostou de questões isto satisfaz-me.

Ha no entanto um caso absolutamente identico em que uma das partes, infelizmente, sou eu, não por espirito de questionar, mas porque a isso me vi obrigado pela força das circunstancias.

Meus Srs., comprei ha 12 anos á Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses uns terrenos completamente livres para edificar condignamente a minha fábrica, mandei elaborar as plantas e fi-las aprovar pelas vias competentes.

Infelizmente, após dois anos de construção, foi-me embargada esta obra, não pelos tribunais competentes, mas sim pelo Ministerio do Comercio, em face dum pedido da Companhia, isto ha três anos. Como V. Ex.^{as}, como homens de bem e de ordem, compreendem que eu não fui gastar dinheiro com o fim de prejudicar fosse quem fosse, mas sim num direito que me foi outorgado em escritura assinada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Apelo para V. Ex.^{as} que de certo não querem obrigar á ruina um homem que, durante 60 anos, adoptou como norma da sua vida a harmonia, por principio não prejudicar os outros e portanto não se vêr envolvido em tribunais, campo que sinceramente o desgosta, a continuar a ser prejudicado enormemente por causa dum contrato de que V. Ex.^{as} fazem parte.»

O Sr. Cardoso Leitão pediu explica-

ções acerca do caso do Sr. Castle, e o Sr. Dr. Rui Ulrich informou que esses terrenos são os da Calçada da Gloria, sobre o tunel do Rossio, onde a construção iniciada punha em perigo a segurança do publico e do pessoal da C. P.

O Sr. Cardoso Leitão acha suficientes as explicações dadas ao interessado, pois que, tendo iniciado uma obra com a aprovação da Câmara, se vê, dum momento para o outro, altamente prejudicado pela C. P., se for avante o seu projecto.

O Sr. Dr. Ulrich respondeu que o caso se acha affecto aos tribunais e que estes hão-de decidir de que lado se encontra a razão.

O Sr. Cardoso Leitão, voltando a falar salientou a boa-fé do Sr. Castle e sugeriu que a questão fôsse resolvida amigavelmente, requerendo que se declarasse, na acta, que a C. P. não deve tornar a vender terrenos sem as restrições que julgar convenientes, para que não se repitam casos semelhantes aquele.

Procedeu-se a seguir à votação do Relatório e Contas, que foram aprovados por unanimidade.

Em nome da Fazenda Nacional, o Sr. Alberto Xavier enviou para a meza a seguinte declaração de voto:

«A proposito das passagens do relatório que se referem ao «deficit» a repartir derivado da exploração da rede do Estado, declaro, em nome da Fazenda Nacional, que em materia de comparticipação do Estado nesse «deficit» o Governo ainda nada resolveu sobre o assunto, devendo interpretar-se, com essa reserva, o voto de aprovação do relatório pela Fazenda Nacional».

Aprovaram-se, depois, na especialidade, as conclusões do parecer do conselho fiscal que eram as seguintes.

1.^a — Que aproveis o relatório, Balanço e Contas do Exercício de 1931;

2.^a — Que o saldo credor da conta de «Ganhos e Perdas» da quantia de Esc. 46.627\$06 passe para conta nova;

3.^a — Que seja lançado na acta um voto de muito sentimento pela perda do malogrado Administrador, representante do Governo, José Vitor Duro Sequeira;

4.^a — Que se louve o Conselho de Administração e a Comissão Executiva, como é inteiramente justo, pela muita dedicação, zelo e competência no desempenho dos seus mandatos;

5.^a — Que sejam louvados a Direcção Geral, Chefes de divisão e de Serviço, bem como todo o demais pessoal da Companhia e das linhas do Estado, pelo zelo e disciplina constantemente manifestados no cumprimento dos seus deveres».

Foi aprovado, tambem, um voto de louvôr ao conselho fiscal, e o sr. José Parreira associou-se ao voto de louvor proposto ao pessoal, que elogiou.

Seguidamente, foi posta á votação a moção do Sr. Coelho dos Reis, que pedia o abatimento de 75 % aos accionistas, tendo sido aprovada por unanimidade.

O Sr. Dr. Campos Figueira propôs e foi aprovado que a comissão encarregada de fixar os honorarios do conselho de administração fôsse assim composta: Presidente da Assembleia Geral, Representante da Fazenda Nacional e o Sr. Roger Montagné.

A seguir procedeu-se á eleição dos Corpos Gerentes, tendo servido de escrutinadores os srs. Lucas Coelho dos Reis e Antonio Ribeiro, tendo os resultados sido os seguintes:

Assembleia geral — Dr. Bustorff da

Silva, com 682 votos; dr. Sousa Gomes, com 683; João Brée, com 656; José Parreira, com 636; Coelho dos Reis, com 672, e Martins Alves, com 653.

Conselho de administração — Fausto de Figueiredo, com 679 votos; Vasconcelos Correia, com 683; dr. Rui Ulrich, com 683; Georges Bruillat, com 665; Pina Lopes, com 638; Mauricio Lewandowski, com 656, e José Deschamp, com 647.

Conselho fiscal — Dr. Antonio Centeno, com 670 votos; dr. Vitor dos Santos, com 685, e José de Oliveira Soares, com 686.

Tambem obtiveram votos os srs.:

Para a assembleia geral, dr. Emidio Mendes, 2; dr. Garcia Pulido, 326; Antonio Costa Ivo, 2; Henrique Prazeres, 8. Para o conselho de administração, João de Almeida, 326; dr. Martinho Nobre de Melo, 326, Raul Estêves, 2; Mateus Aparicio, 6; Antonio Guerreiro Gala, 45; Antonio de Oliveira Manarte, 15; Mario Costa, 2. Para o conselho fiscal, dr. Garcia Pulido, 300; dr. Sousa Gomes, 300, e dr. Emidio Mendes, 327.

Entraram nas urnas 987 listas, tendo sido votados extra, para o Conselho de Administração, os srs. dr. Martinho Nobre de Melo, brigadeiro João de Almeida e brigadeiro Raul Esteves, respectivamente com 3, 7, 13 e 6 votos, e para o Conselho Fiscal os srs. drs. Emidio Mendes, Sousa Gomes e Garcia Pulido, respectivamente com 322, 300 e 300 votos.

No final, o sr. Comissario do Governo discordou da opinião do sr. Presidente da Assembleia Geral, quando este declarou que só seriam elegiveis os accionistas inscritos na Assembleia.

A seguir foi encerrada a sessão que terminou proximo das 20 horas.

MAJOR MIGUEL BACELAR

Vindo de Madrid, onde esteve na alta missão de presidente do Congresso de Telegrafia e Radio-Telegrafia, regressou já a Lisboa o nosso ilustre amigo, engenheiro Miguel Bacelar, Administrador Geral dos Correios e Telegrafos.

Na gare aguardavam a sua chegada muitas pessoas de destaque, entre estas muitos amigos intimos que o foram cumprimentar pela brilhante recepção dispensada em Hespanha por vultos de grande categoria, originando um banquete que lhe foi dedicado.

O sr. Administrador Geral dos Correios e Telegrafos no dia immediato á sua chegada teve uma larga conferencia com o sr. Ministro das Obras Publicas e Comunicações a quem deu conta dos trabalhos de interesse realizados durante o Congresso na Nação vizinha.

CORONEL PINA LOPES

O nosso presado amigo e brilhante official do Exercito sr. Coronel Francisco Esteves de Pina Lopes renunciou ao cargo de Administrador da C. P., para que fôra reeleito na ultima assembleia geral da referida Companhia.

Ao abrigo das atribuições estatutarias, o respectivo Concelho de Administração escolheu para o substituir o antigo administrador e brioso coronel de Engenharia sr. Manuel Pinto Osorio.

O QUE TODOS DEVEM SABER

A PASSAGEM DA FRONTEIRA

Da Policia Internacional Portuguesa recebemos a seguinte nota officiosa:

Por acordo entre os governos de Portugal e Espanha, foi prorrogado o prazo, até 25 de Outubro proximo futuro, da validade da passagem da fronteira com o bilhete de identidade e cedula pessoal.



CAMINHO DE FERRO DO VATICANO

A SUA CONSTRUÇÃO FOI UMA DAS COMPENSAÇÕES
DADAS A ESTE ESTADO PELA COROA DE ITALIA

A Nova Itália, impulsionada por Mussolini, tem-se renovado em todos os campos, marcando a passos firmes a sua vontade, e apregoando bem alto o que quer e para onde caminha.

Este paiz, que ainda ha uma duzia de anos era um exemplo de desordem e que sérias apreensões dava aos outros estados europeus, é hoje o contrario, continuando a ser motivo de receios para as outras nações, não porque a anarquia impere, mas porque o socego e o trabalho lhe deram tal força que a sua voz tem de ser ouvida em todas as chancelarias do mundo.

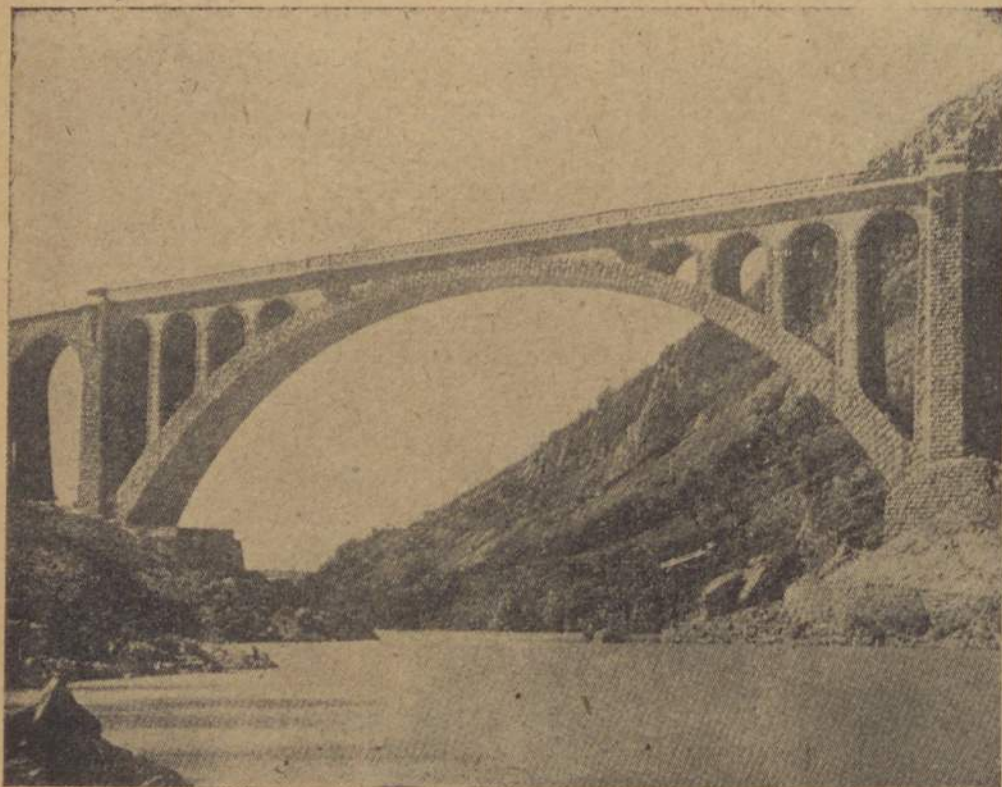
A sua diplomacia marca entre as primeiras, tendo além doutras grandes e importan-

tes victorias no seu activo, a do acordo de Latrão, que veio reatar as relações entre a côrte de Italia e a Santa Sé, interrompidas em 1870 quando da entrada das tropas italianas em Roma.

Alem de outras compensações dadas pela Corôa de Italia ao Sumo Pontifice, figura a construção do Caminho de Ferro do Vaticano.

Por nos parecerem exageradas as noticias publicadas em alguns jornais, de novo vamos dar aos nossos leitores os elementos que possuímos, já publicados na nossa revista:

A nova linha, que liga a rede dos caminhos de ferro italianos com a cidade do Vaticano, tem seu principio na estação de S. Pedro, da qual partem os



A ponte do Isonzo, em Italia

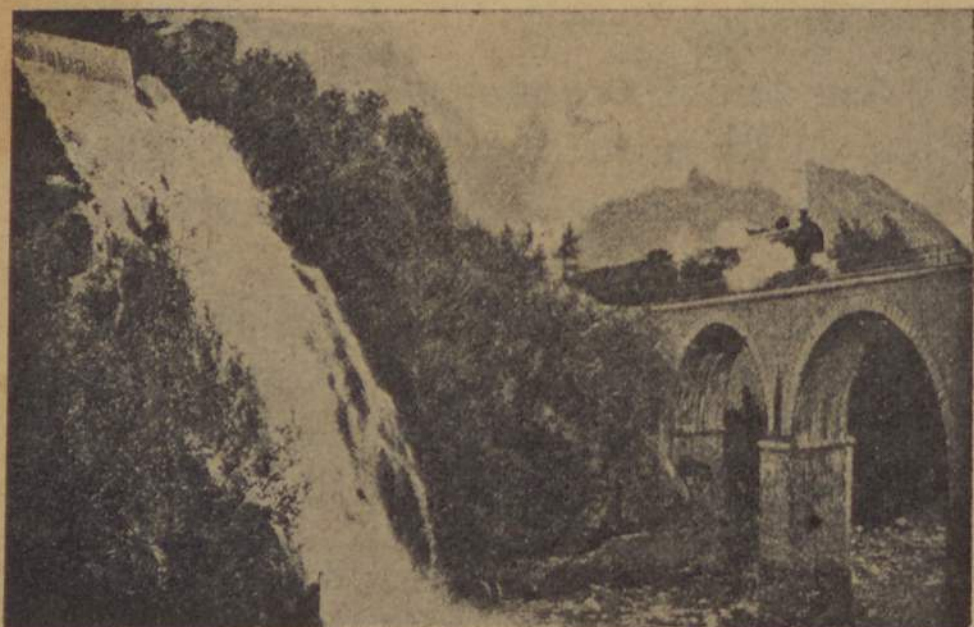
comboios Roma-Viterbo, A ligação é feita, do lado de Viterbo, por uma curva de 200 metros de raio e 159^m,11 de extensão, seguindo-se-lhe uma recta de 80^m,25, o que dá uma extensão total de 230^m,36.

Sobre o vale de Gelsomino (ruas Amelia, Gelsomino e del Caol) que já era cortado por um viaduto da linha Roma-Viterbo, foi lançado o viaduto da nova linha de que damos uma gravura.

Este vale vae ser modificado pelo municipio romano. Será conservada sem alteração a rua Amelia mas as outras duas, Gelsomino e del Caol, serão suprimidas, abrindo-se no seu lugar uma grande praça de 60 metros de comprimento que será atravessada pelos primeiros quatro arcos do viaduto.

Aquela recta sucede-se uma curva policentrica de 212^m,50 de extensão, constituida por três arcos de circulo de 200, 400 e 250 metros de raio, terminando a linha por uma recta de 109,63, o que, tudo somado, dá á nova linha a extensão total de 854 metros.

Passado o viaduto, que é em parte curvo e em parte rectilíneo, com oito vãos de 15^m,30 cada um, a linha ferrea atravessa a Avenida do Vaticano e



Cascata e ponte sobre o Fresser

penetra na cidade por uma abertura feita nos muros que cercam o Vaticano e servem de fronteira ao novo Estado. Nesta fronteira, cessou a competência do engenheiro Jacazio, que tinha a seu cargo os trabalhos feitos em territorio italiano, estando a cargo do engenheiro Castelli os trabalhos realizados dentro da cidade do Vaticano, entre eles a nova estação.

Para evitar dispendiosas escavações e a occupação de terrenos a que daria logar a construção a descoberto, o ultimo troço da linha, a partir daquela estação, foi construido em galeria.

A Avenida do Vaticano, que é cortada pela linha, é fechada nesta altura, construindo-se do lado da Porta Cavalleggeri e do lado oposto, duas rampas que lhe darão acesso pela rua Amelia.

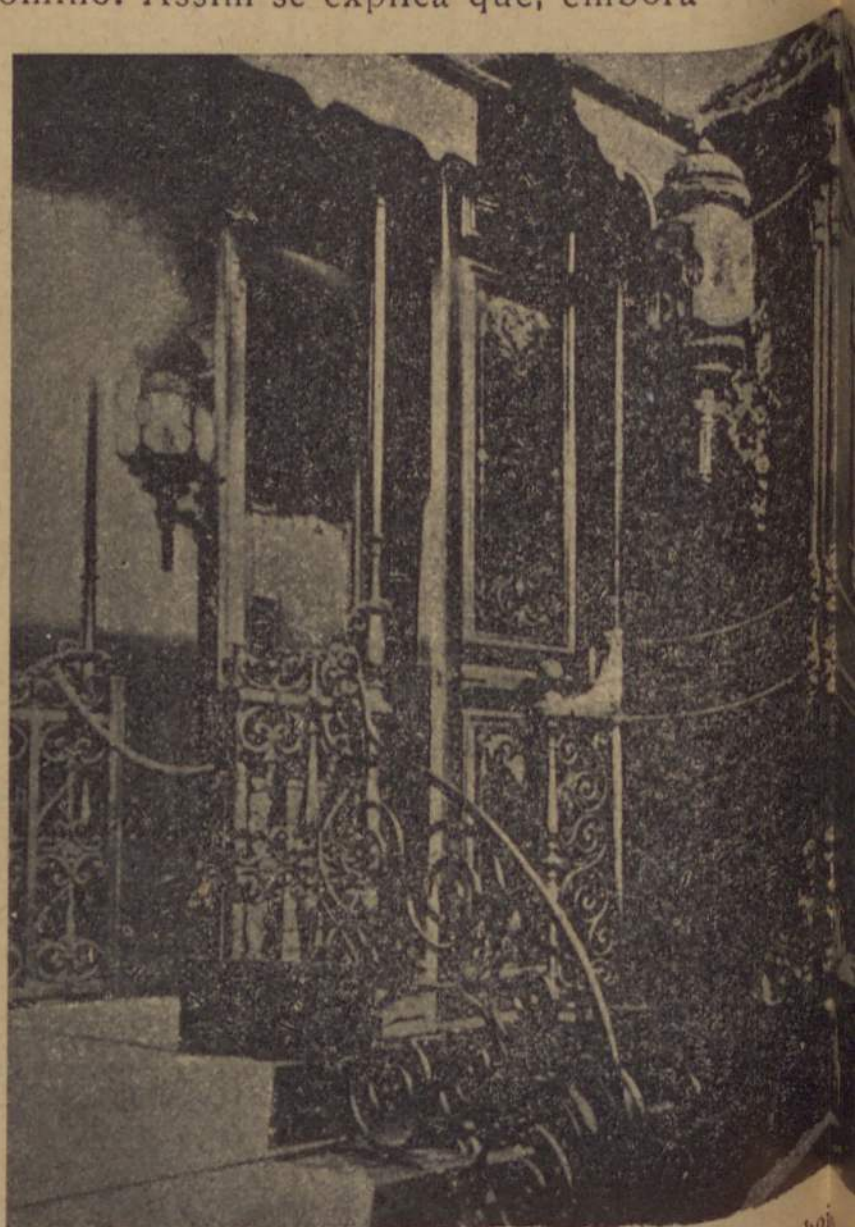
O perfil da nova linha é em patamar, á altitude de 38 metros, exceptuando a ultima parte da *gare* que é, por necessidade do escoamento das aguas da galeria, em ligeiro declive de 0,25 %.

O caminho de ferro termina por uma galeria de manobras de 94 metros de comprimento, dos quais 64 metros são de via simples e 30 metros de via dupla, havendo em frente do edificio da *gare* uma via dupla com passeio coberto de 10 metros de largura e uma via para manobra de trens.

Para que as duas vias principais possam comportar os comboios de grande composição, são prolongadas para o exterior até á rua Amelia.

O caminho de ferro do Vaticano tem muitas obras de arte, a mais importante das quais é o viaduto de Gelsomino. Assim se explica que, embora a sua extensão seja apenas de 854 metros a despesa de construção seja calculada em 20 a 24 milhões de liras.

Como dissemos, a obra mais importante da nova linha é o viaduto de Gelsomino, para cuja construção foi indispensavel expropriar e demolir



O comboio de

O rei Victor
que ficará
nica do seu
das mais
paginas da
tempo

varios edificios e fazer enormes escavações, que chegaram a atingir 22 metros de profundidade, para lançar os alicerces das pilastras e para o esgotamento de aguas.

O comboio que circula nesta linha é uma obra artistica notavel, que, por expressa determinação do Pontifice, foi executada, exclusivamente, por artistas italianos.

As carruagens são em metal, pintadas de vermelho, com as armas papais em bronze.

No interior, os tectos são dourados e as paredes forradas de damasco vermelho, destacando-se no oiro do tecto a tiára.

A carruagem do trono é aquela em que os artistas mais se esmeraram, conseguindo dar-lhe, apesar do pequeno espaço, um aspecto de grandeza. Os moveis são em acaju.

A capela, em cujo altar se ostenta uma imagem de extremo valor artistico, marca tambem pela sua beleza. Um salão ornado tambem com riqueza e bom gosto, e reservado á comitiva de Sua Santidade, completa o comboio.

* * *

Comercialmente, a importancia da linha é nula. O seu trafego cingir-se-ha a mercadorias em especial e a passageiros só em ocasiões solenes.

A sua construcção obedeceu unicamente a um acto politico do Estado Italiano que por mais esta forma quiz compensar o Vaticano dos prejuizos materiais causados pelos sucessos de 1870.

Como dissemos, o seu custo elevado o engloba, a construcção do celebre viaduto de Gelsomino, bela obra de engenharia, e a estação construida sob planta traçada pelo architecto de S. S. e pelo superintendente dos palacios do Vaticano.

O caminho de



Vista do viaducto durante a construcção

ferro marca a sua posição em todos os factos importantes do progresso e auxiliou a politica diplomatica do *Duce* no reatamento das relações com a Santa Sé, que com o seu poder espiritual é dos Estados que mais subditos conta no mundo. Por isso, Mussolini, talvez o primeiro homem do seculo, viu que as relações de amizade com a Curia Romana, valiam muito mais que vinte e dois ou vinte e quatro milhões de liras, importancia em que foram calculadas as despesas para a construcção desta linha.

A esta obra que mais não é que, um producto da diplomacia de Roma; muitos mais ha a juntar. Tentou uma aproximação com a França, que por culpa deste paiz não foi avante. A Italia vendo-se contrariada nos seus propositos de existencia de boas relações com aquela Nação, virou-se para a Alemanha que logo se aproveitou desta circunstancia.

E no presente momento, a Alemanha grita bem alto as suas reclamações, tendo na Italia, uma voz que a acompanha, dando-lhe o seu voto em tudo quanto seja preciso ouvir-se no seio das outras potencias.

E por hoje diz mais o

REDACTOR MISTERIO



A linha e a estação do Vaticano

A' TABELA**XVI — CONSERVAÇÃO DA VIA**

TEMOS aqui presente uma *plquette* editada pela Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro, e da autoria do distinto engenheiro José de Sousa Nunes, a qual se intitula *Notula ácerca dos processos de conservação da Via* usados por esta companhia.

Embora o assunto seja duma especialização técnica a que o grande publico é alheio, apraz-nos tratar dele porquanto vem confirmar uma crônica publicada ha meses neste mesmo lugar, onde se dizia dos carinhosos e meticulosos cuidados que a via merecia das diversas companhias portuguesas.

Ha assuntos que por serem desconhecidos do publico era necessario, de vez em quando trazê los á superficie, á publicidade despretenciosa, para que justiça se faça ao esforço invizível de muitos. Este caso da conservação da via é um deles. Que sabe o viajante comodista dos trabalhos penosos, da responsabilidade melindrosa das secções de conservação? Sabe que os comboios rolam, e naturalmente julga que postos os carris nos seus logares alí ficam permanentemente até que se gastem. Estas pequenas indicações sumarias das operações a que está submetida a via, quer na renovação, quer nas revisões metódicas, quer nas reparações parciais, servem para esclarecer muitos leigos e explicar parte do custo fabuloso duma exploração ferroviaria. E ha-de fazer confusão a muita gente de vistas largas que o rigor desses trabalhos não admita tolerancias em alguns casos, como o nivelamento das juntas dos carris e noutros essa tolerancia seja de 1, 2 ou 3 milímetros, trabalhando-se com elementos de grande comprimento e de grande peso!

Quem vai repoltreado na carruagem quer lá saber da via! Os que falam hoje na industria (?) da camionagem pondo-a em confronto com os caminhos de ferro sabem lá quanto custa a conservação da estrada de ferro! Nem pensam sequer nisso! Pois se as estradas são do Estado; se se brama quando a Junta Autonoma não tem aplainadas e alcatroadas as vias ordinarias, para os caminhões e caminhetas fazerem o seu negocio; pois se é tão simples a *camionagem*, como se entende que nos caminhos de ferro não sucêda o mesmo? Deve ser só receber as passagens, deitar carvão na maquina e toca a andar!

Estas ideias preconcebidas e saloias, perniciosas muitas vezes, quando arreigadas estão nos espiritos, para o estudo dos problemas da actualidade, podem ser abaladas, destruidas com as pequenas e instructivas palestras ao publico, do teor da que acabamos de nos referir da autoria do Chefe de Serviço da Divisão de Via e Obras da C. P. e versando simples e lucidamente a *Conservação da Via*.

A R M A N D O F E R R E I R A

P A R T E O F I C I A L

Ministério das Obras Públicas e Comunicações

No «Diário do Govêrno» vai ser publicado o seguinte decreto:

Considerando que não faz sentido que se prolonguem indefenidamente os serviços a cargo da Comissão Liquidatária dos Caminhos de Ferro do Estado, criada pelo decreto n.º 13.601, de 12 de Maio de 1927, e reorganizada pelo decreto n.º 15.810, de 31 de Junho de 1928; considerando que os assuntos ainda pendentes já não exigem, para a sua solução, a acção de uma comissão constituída como a actual; considerando que nos termos dos artigos 5.º e 6.º do último dos citados decretos, os referidos serviços estão sendo em parte, executados por pessoal da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, auxiliado por trinta funcionários adidos, numero excessivo nas actuais circunstâncias, pessoal este que deverá agora ser reduzido ao mínimo possível; considerando que convirá por isso que seja a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro que liquide de vez os assuntos pendentes da actual comissão liquidatária;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2 art., 2.º do decreto com força de lei n.º 1926 por força do disposto no art.º 1.º do decreto 15.331 de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos ministros de todos as repartições. Hei por bem decretar para valer como lei o seguinte:

Art.º 1.º—E' extinta a Comissão Liquidatária dos Caminhos de Ferro do Estado, ficando a cargo da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro os serviços que lhe estão confiados e passando também para a mesma direcção geral as atribuições a que se refere o decreto n.º 15.810 na parte applicável.

Art. 2.º—A liquidação de todos os assuntos actualmente pendentes na comissão extinta por este decreto deve estar concluída até a fim do corrente ano civil de 1932.

Art.º 3.º—Os funcionários adidos, actualmente existentes na Comissão Liquidatária, continuarão prestando serviço junto da mesma direcção geral até ao máximo de oito, sendo os restantes dispensados nos termos da legislação applicável.

§ único—Dentro do prazo a que se refere o art.º antecedente os funcionários adidos que ficarem ainda em serviço serão dispensados, nos mesmos termos á medida que forem julgados desnecessários.

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

Decreto n.º 21.696

Determina que o serviço de melhoramentos rurais, criado pelo decreto n.º 19.502, fique a cargo da Junta Autonoma de Estradas.

Decreto n.º 21.697

Censidera melhoramentos urbanos as obras de interesse local e vantagem colectiva, executar fora dos grandes centros, compreendendo a realização de planos de urbanis-

mos, a construção, transformação e reparação de escolas primárias, escolas profissionais elementares, liceus municipais, hospitais e outros edificios de assistência, museus e monumentos nacionais.

Decreto n.º 21.698

Considera melhoramentos de águas e saneamento as obras de captação e distribuição de água e o estabelecimento de rês de esgôto fora dos grandes centros e nas cidades, vilas e povoações importantes.

Decreto n.º 21.699

Cria junto do do Ministério das Obras Publicas e Comunicações o Comissariado do Desemprego.

Decreto n.º 21.711

Determina que os serviços de licenciamento das insta-

lações electricas nos distritos de Ponta Delgada, Angra do Heroismo e Funchal, dependentes da Direcção dos Serviços Electricos da Administração Geral dos Serviços Hidraulicos e Electricos, transitem para as respectivas Juntas Gerais Autonomas, que os integrarão das suas Direcções de Obras Publicas e Serviços Hidraulicos e Industriais.

Ministério das Finanças

Nova publicação, rectificada, do decreto n.º 21.665, que autoriza a Direcção Geral de Estatística a contratar quatro individuos para a execução de serviços de estatística.

Ministério da Justiça e dos Cultos

Decreto n.º 21.694

Extingue a jurisdição comercial e modifica o processo civil e comercial

«O ULTIMO DIA DO CONDENADO»

Foi posta à venda mais uma obra do nosso director Carlos d'Ornellas, com o titulo de O Ultimo dia do Condenado, peça em um acto que mereceu da imprensa diária interessantes reparos.

O auctor de «Madeira e Açores» e do «Açoreano na Grande Guerra» interessantes publicações quasi esgotadas está preparando tambem um novo livro intitulado «Contos Amargos da Guerra».

Do «Ultimo dia do Condenado» diz a imprensa:

De O Seculo:

O Sr. Carlos de Ornellas, publicou, agora em volume, o drama em 1 acto «O ultimo dia do condenado», episodio dramático passado na grande conflagração europeia e representado pela primeira vez, por amadores, em 30 de Julho ultimo, na inauguração do «Vale de Lobos Club».

De A Voz:

O Sr. Carlos d'Ornellas, nosso camarada da Imprensa, publicou uma obra dramatica «O ultimo dia do condenado». Episodio dramático passado na grande conflagração europeia.

E' uma obra que mereceu as honras da cena, na inauguração do «Vale de Lobos Club».

Do Jornal do Comércio e das Colónias:

Carlos d'Ornellas, jornalista irrequieto e trabalhador, fez publicar numa singela e elegante plaquete o esboço de um drama «O ultimo dia do Condenado» com que foi inaugurado o «Vale de Lobos Club». Embora aqui haja duas evocações, de Victor Hugo e Alexandre Herculanio... a pessinha é de modestas aspirações: entreter uma sociedade dramatica ou quando muito recordar ao autor qualquer cena tragica do tempo da Grande Guerra em que tomou parte.

Do Diário de Lisboa:

Carlos d'Ornellas acaba de publicar «O ultimo dia do condenado», drama em 1 acto, interessante episodio dramático passado na conflagração europeia, em que o autor tomou parte, encorporado no C. E. P. Bastará isto para que a pequena brochura a que nos referimos merecesse leitura, pois ninguem melhor do que os que viveram as horas tragicas da Grande Guerra podem evocá-la para os que só a conhecem dos jornais e do cinema,

Do Diário da Noite:

Carlos d'Ornellas publicou um drama em 1 acto, intitulado «O ultimo dia do condenado», episodio passado durante a guerra europeia. Vamos ler, com a devida atenção, o exemplar que teve a gentileza de nos enviar.

Do Comércio do Porto:

«O ultimo dia do condenado» é um drama em 1 acto-um episodio dramático da grande conflagração europeia da autoria do Sr. Carlos d'Ornellas, na qual revela apreciáveis qualidades de teatralizador. Linguagem justa e acção bem conduzida.

Do Diário de Coimbra:

Carlos d'Ornellas acaba de dar à publicidade um episodio dramático passado na Grande Guerra, em que destaca as cenas aflitivas do «Ultimo dia do condendo» cheias de sentimento e da triste realidade de tantos casos semelhantes de que a Conflagração Europeia foi teatro.

«O ultimo dia do condenado», é um drama em 1 acto, representado pela primeira vez, por amadores, em 30 de Julho, na inauguração do «Vale de Lobos Club» e que deveras impressiona pela forma como Carlos d'Ornellas soube pôr em cena uma das mais lancinantes passagens do «front» impostas pela fatalidade de corações endurecidos que não souberam mais do que amarfanhá a voz da inocência de um dos nossos bravos «poilus» que pela Patria deram o seu sangue.

Triste fatalidade daqueles que quizeram levantar bem alto o sacrosanto nome da Patria.

Agradecemos o exemplar enviado que veio enriquecer o documentário da história e dos factos passados na grande Conflagração Europeia.

Da Gazeta de Coimbra:

O distinto jornalista Sr. Carlos d'Ornellas teve a gentileza de nos trazer pessoalmente esta sua nova produção literária a que o nosso critico fará mais larga referencia.

Do Diário do Alemtejo:

Editado pelo Sr. Carlos d'Ornellas, recebemos numa interessante e sugestiva brochura, o seu empolgante drama «O ultimo dia do condenado», cuja acção violenta e apaixonada se desenrola durante a grande guerra, reavivando atravez dos seus personagens-soldados portugueses no front, certa historia do grande conflito europeu que enlutou a humanidade.

Drama intensamente vivido, humano, doloroso na sua tragédia, sente-se palpitar a angustia dessas almas simples, que fizeram a guerra com o sorriso nos lábios, e que morriam, desesperados de saudades, murmurando na agonia o nome sagrado da doce velhinha, que os espera eternamente.

O Sr. Carlos d'Ornellas, brilhante jornalista e escritor de guerra, com algumas obras valiosas no seu activo, veio enriquecer a sua bibliografia com esta obrinha valiosa, que merece ser lida por todos aqueles que sofreram o martírio e por aquêles, como nós que estamos na contingencia de sofrê-lo.

PALAVRAS OPORTUNAS

* * *

CASA QUINTÃO
Depositaria dos afamados tapetes de
Beiriz, passadeiras em todos os gene-
ros e faianças artisticas — —
30 - RUA IVENS - 34
LISBOA - PORTUGAL

HOTEIS RECOMENDADOS

PORTUGAL

LISBOA

Grande Hotel de Inglaterra

PRIMEIRA CLASSE

Rua do Jardim do Regedor

LISBOA

PARK HOTEL

ESPLENDIDA SITUAÇÃO

Rua de D. Pedro V, 2

PORTO

**GRANDE HOTEL
DO PORTO**

Luxo e conforto moderno

PORTO

**GRANDE HOTEL
DE PARIS**

Rua da Fábrica, 27

MONSÃO

"PENSÃO VATICANO"

Em frente á Estação do Caminho de Ferro
Almoços-jantares-quartos. Vinhos bran-
cos e tintos, da região, engarrafados. A
propaganda d'esta casa é feita espontanea-
mente pelos srs. hospedes e frequentadores

ESPAÑA

SEVILHA

HOTEL DE INGLATERRA

Plaza San Fernando

VIGO

HOTEL CENTRAL

PRIMEIRA CLASSE

HOTEL GOLDEN GATE

Funchal-Madeira

Proprietarios: **JOÃO CARLOS D'AGUIAR & C.ª SUCCRS.**

End. Telegr. GOLDENGATE-Funchal

Hotel de primeira ordem situado á Entrada da Cidade a 2 minutos do caes, proximo das agencias de vapores, bancos, teatro,
jardim publico, telegrafo, etc..

TRATAMENTO DE PRIMEIRA ORDEM

Pensão incluindo: Quarto, Pequeno Almoço, Almoço e Jantar de Esc. 30\$00 a 45\$00

BONS APOSENTOS E BEM ILUMINADOS

INDICAÇÕES :: UTEIS ::

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

Farmacias - Se em tudo se torna neces-
sario escrupulo, ele é sobretudo indispensa-
vel na escolha dos preparados farmaceuticos.

Farmácia Guedes & Filho - Tecnico I
Guedes ex-director tecnico da Farmácia Es-
tacio, todos os preparados. Sabugo Telef. 7

Leiam sempre adeante os anuncios das
casas que indicamos.

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

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

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

Maquinas - A maquina póde 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 ma-
teriais sejam bons.

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.ª - Madei-
ras. - Praia do Ribatejo.

Material em cimento - As pontes e mani-
lhas de cimento armado preferidas pelo públi-
co são as da *Sociedade Portuguesa «CAVAN»*
- R. Pascoal de Melo, 89. Telef. N. 4667.

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

Med'cos - Devem procurar-se a tempo
para evitar graves doenças.

Dr. Augusto d'Esaguy - Clínica Médica
Consultório: Rua do Mundo, 84-2.º - Residen-
cia: Av. da Republica, 33, r/c.

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

Leiam sempre adeante os anuncios das
casas que indicamos.

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

Royal Mail Steam Packet Company - R.
do Corpo Santo, 47, 1.º, Lisboa - R. dos In-
glezes, 28, 1.º. - Porto.

Marcas e Patentes.

Tinturarias - A economia e o acao nos
tecidos impõe o recurso ás boas tinturarias.

Tinturaria Cambournac - Largo da Anun-
ciada, 11 e 12 - Lisboa.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

«Almanach Açores»

Para 1933 acabamos de receber o «Almanach Açores», modesta mas interessante publicação coordenada por Manuel Joaquim de Andrade e editada pela Livraria Editora Andrade de Angra do Heroísmo.

É um livro de 144 páginas contendo informações gerais de todo o arquipélago açoreano, e inserindo artigos dos ilustres colaboradores, srs.: José da Costa, Dr. Armando de Côrtes Rodrigues, Paulo Lagardère, Manuel Filipe, Dr. Espinola de Mendonça, Dr. Agnelo Casimiro, Padre Francisco Jacinto do Amaral, Virgínio Batista, Raimundo Belo, A. A., M. A., José Rocha, Padre Cunha, Octavio de Marialva, Antonio Moreno, João Junior, D. Maria Santos, D. Angelina Hintze, Manuel Fraga, Padre Ernesto Ferreira, Cisne, Julio Brandão, Almeida Garrett.

A página 89 é exclusivamente dedicada ao nosso Director e confessamos que nos chamou a atenção a prosa sincera ali incerta a qual transcrevemos:

É preciso ter acompanhado um pouco de perto a vida trabalhosa e honrada de Carlos d'Ornelas, para se poder afirmar, de cara bem levantada, que éle honra a terra que lhe foi berço — a Ilha Terceira.

Carlos d'Ornelas fez-se á sua custa, á sua exclusiva custa — e nisso reside o seu melhor e mais sólido elogio.

Sob qualquer aspecto que o encarêmos, sob qualquer modalidade que o focuêmos, a sua figura moral e aprumada aparece sempre dignificando a terra, prestigiando a colectividade.

Jornalista de meritos reconhecidos e incontestados, propagandista apaixonado e sincero dessa alavanca invencível que se chama o turismo, cidadão prestante e benemérito, Carlos d'Ornelas é hoje um açoreano de destaque, um terceirense de prestigio no meio continental.

E ao traçarem-se estas linhas não pode esquecer-se, porque isso seria um crime, o seu pulso de ferro e o seu tacto administrativo no Grémio dos Açores que se hoje é uma realidade a éle o deve.

O Grémio dos Açores é uma obra a atestar o valor de Carlos d'Ornelas em todos os campos de acção.

O «Almanaque Açores» sauda-o como a um dos mais ilustres filhos desta Terra.

Em nome do nosso director agradecemos sinceramente a amavel e justa homenagem de A. A., pessoa para nós ignorada e certamente, ele no ultimo numero da «Revista Insular e de Turismo» fará os seus agradecimentos aquela homenagem prestada por essa pessoa ignorada que bem conhece o valor de Carlos d'Ornelas a quem se deve realmente a fundação em Lisboa do «Grémio dos Açores» de que ele foi sócio numero 1, além de uma intensa propaganda dos Açores feita no continente e no estrangeiro que, pena foi muita gente a não soubesse compreender. Em seu nome agradecemos a justa homenagem do «Almanach Açores».

«Liga Portuguesa de Profilaxia Social»

Dêste organismo recebemos e agradecemos os n.ºs 2 e 3 do seu Boletim, publicação muito interessante, e da qual transcrevemos o seu programa:

1.º — Difundir entre o público os princípios da hygiene individual e colectiva, demonstrando o valor e alcance da sua prática sistemática.

2.º — Divulgar os principios a estabelecer para a pratica útil da educação física.

3.º — Combater e procurar evitar a propagação das doenças venéreas.

4.º — Estimular a profilaxia individual para fugir á infecção venérea e espalhar e embaratecer os meios profiláticos.

5.º — Mostrar a gravidade da tuberculose como flagelo social, divulgando a sua profilaxia.

6.º — Fazer a propaganda contra o alcoolismo, a prostituição e a pornografia.

7.º — Divulgar as noções precisas para o conhecimento do cancro e as condições em que podem fazer-se a terapêutica e profilaxia eficazes.

8.º — Difundir os cuidados a prestar às grávidas e as noções indispensaveis de puericultura.

9.º — Lembrar aos poderes públicos a urgencia de evitar que os degenerados mentais continuem sem assistencia e em liberdade pelo país.

10.º — Chamar a atenção dos industriais e das classes proletárias para a hygiene do trabalho.

11.º — Pugar pela instalação de dispensarios de hygiene social.

12.º — Chamar a atenção dos poderes públicos para a necessidade de regular o casamento, no sentido de se fazer profilaxia social.

13.º — Pedir ás autoridades a repressão do curandeirismo e do aborto provocado.

14.º — Pôr em evidencia a terrível extensão da lepra e do sesonismo no nosso país, procurando contribuir para as soluções dêstes graves problemas.

15.º — Procurar conseguir dos poderes públicos uma legislação sôbre hygiene social, conforme com os preceitos modernos de defesa das raças, bem como uma mais cuidada e vasta acção de Assistencia Pública.



I M P R E N S A

«REPORTER X»

Parece ter reaparecido há dias, no Porto, o semanario *Reporter X* que se diz de grandes reportagens, continuando a ser dirigido pelo conceituado jornalista Reinaldo Ferreira.

A sua direcção, redacção, administração e tipografia é no Porto na Rua da Picaria, 73.

INSECTICIDAS

POZ DE KEATING
MATAM



DEPOSITO PARA REVENHA
 103. Rua dos Fanqueiros, 1.^o
 TEL-C. 1717 LISBOA

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 ALCANTARA
LISBOA

Sêde para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

MEDICOS

Dr. Augusto d'Esaguy

CLÍNICA MÉDICA

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

DOENÇAS DA PELE E SÍFILIS

CONSULTÓRIO:

RESIDENCIA:

Rua do Mundo, 84-2.^o

Av. da Republica, 33-r/c.

Consultas das 14 às 17 horas

TELEFONE: 21485 LISBOA TELEFONE: NORTE 1940

Preços de Policlínica a todos os assinantes desta revista

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

ENCONTRA-SE Á VENDA

— EM —

TODAS AS LIVRARIAS DE LISBOA

Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires — Os vapores teem magnificas acomodações para passageiros —



Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portuguesa, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas — Para carga e passagens trata-se com

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

RUA DO CORPO SANTO, 47, 1.^o

NO PORTO

TAIT & C.^o

RUA DOS INGLESES, 28, 1.^o

MARCAS E PATENTES

MARCAS E PATENTES

Para a sua obtenção em Espanha e no
 Bureau Internacional de Berne (Suiça)

DIRIJA-SE A

THE UNION

Agencia fundada em 1916

DIRECTOR GERENTE: D. Rodolfo de la Torre Roselló

Professor Comercial e Agente Oficial da Propriedade Industrial

MADRID (Espanha)

Barquillo, 18

Telefone, 19329

Caixa Postal 137

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

TINTURARIAS

TINTURARIA Cambournac

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

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades
 rivalizando com as dos fabricantes
 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 caminho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc, sem serem desmanchados — Os artigos de lã limpos, por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

Os nossos mortos

JOÃO IGREJA

Já quasi ao fechar esta malfadada secção, temos que dar a noticia do acidente tragico, que originou a morte deste nosso bom amigo e chefe da Secretaria do «Diario de Noticias».

Tendo ido a Badajoz na companhia de varios amigos, com o fim de assistir a uma corrida de touros, e não se realizando esta, resolvera ir jantar a Sevilha.

O mau estado das estradas, encharcadas pelo temporal, tornava a viagem perigosa em virtude das «derrapagens».

E esse perigo surgiu logo ao começo da viagem, pois se encontrava ainda a oito kilometros do ponto da partida, numa curva traiçoeira, onde para evitar um barranco abalroou com uma arvore.

Não se pode calcular a confusão dos restantes passageiros, que eram os srs. Carlos Neves, redactor do «Diario de Noticias», sua esposa sr.^a D. Georgette da Fonseca Neves, os escriptores teatraes Lino Ferreira e Fernando Santos e ainda o «chauffeur», que os acompanhava Aires Abrantes, que violentemente cuspidos a alguns metros de distancia e bastante magoados, não podiam socorrer o infeliz amigo.

Transportados ao Hospital Provincial de Badajoz, verificou-se ser de bastante gravidade o estado de João Igreja, tendo nós assistido ao horroroso sofrimento do nosso camarada, que era um rapaz cheio de qualidades de character e de trabalho, tendo em cada pessoa que o conhecia um amigo verdadeiro.

O desastre, que momentos depois era conhecido em Badajoz, impressionou toda a gente, em especial todos os portugueses que ali se encontravam.

O seu corpo foi trasladado para Lisboa e o seu funeral que constituiu uma grande manifestação de pesar, realizou-se da Estação do Rocio para o cemiterio dos Prazeres.

A família enlutada e ao «Diario de Noticias», apresentamos a expressão maxima da nossa dor, pela perda de tão bom e leal camarada.

No funeral incorporou-se todo o pessoal da redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, além do seu director sr. Carlos d'Ornellas que representava esta «Revista» e a *Associação Portuguesa da Imprensa Technica e Profissional*.

O nosso secretario sr. Carlos Mendes da Costa representava a *Revista Insular e de Turismo*.

AUGUSTO DOS REIS

Assim à primeira vista é desconhecida nesta revista o nome de Augusto dos Reis.

É o clarim de Naulila, que morreu no mesmo dia em que morreu o nosso colega do jornalismo, Lemos de Napoles.

Não podiamos deixar de dar aqui na «Gazeta» uma noticia, embora resumida mas sincera, como homenagem à sua valentia de portuguez guerreiro.

Augusto dos Reis, que contava 43 anos e era natural de Chaves, estava incorporado, como clarim, no primeiro esquadrão de dragões de Mossamedes, quando se iniciou a campanha do Sul de Angola contra os alemães, em 1914. Era simultaneamente, impedido do então tenente Francisco Aragão, hoje tenente-coronel, afastado do serviço.

No fim do combate, dos 85 homens de que se compunha a columna portuguesa atacada pelos alemães, só uns oito homens deixaram de ser mortos ou prisioneiros, e entre eles o famoso clarim, que tocára à carga. Já no fim do combate, e quando regressava ao forte, Augusto dos Reis, foi atingido por uma

bala explosiva, que lhe esfacelou o braço esquerdo. Cheio de dores, pôs-se em fuga.

Conseguiu escapar mas andou errante, sem ter encontrado uma única pessoa, durante alguns dias. Finalmente, e por maior infelicidade, deparou-se-lhe um grupo de negros, que o roubou e lhe infligiu maus tratos, sem piedade pela sua triste situação, com fome, dores horribes e o braço ferido já gangrenado e minado de bichos.

Só ao cabo de mais sete dias ele conseguiu chegar à missão de Chipalongo, onde recebeu o ligeiro tratamento que ali puderam fazer-lhe. Três dias depois alcançou, enfim, Gambos, onde o braço atingido lhe foi amputado pelo tenente-coronel-médico dr. Vasconcelos e Sá.

Augusto dos Reis regressou à metropole, a bordo do «Mocambique» completamente arrazado pelas agruras sofridas. Talvez por efeito do cloroformio que lhe foi ministrado na operação, ele chegou a Lisboa quasi cego e perturbado do cerebro.

Carinhosamente a Imprensa recebeu e tratou o «Clarim de Naulila», que mais tarde sofreu outras intervenções cirurgicas e nunca mais deixou de padecer do ombro esquerdo, onde uma chaga permanente se localizou. Para cumulo de infelicidade, ficou cego do olho direito e, ainda na agonia, sofreu atrozmente não tendo deixado a cama desde Março ultimo.

Augusto dos Reis foi reformado no posto de segundo sargento e era chefe dos continuos da Camara Municipal de Lisboa.

A «Cruz de Guerra» que tanta gente possui ingloriamente, galardoou os serviços do heroico clarim que morreu depois de tanto padecer.

O funeral do «Clarim de Naulila» foi feito a expensas da Liga dos Combatentes da Grande Guerra e ficou depositado no talhão dos combatentes no Cemitério do Alto de S. João.

LE MOS DE NAPOLES

No passado dia 6 do corrente foi a enterrar no Cemitério do Alto de S. João o conhecido jornalista Lemos de Napoles, que durante 50 anos viveu trabalhando sempre no jornalismo onde a sua modestia o limitou a um resumido numero de amigos, que o estimavam por ser um bom companheiro de trabalho e uma pessoa com qualidades. Esquecido de toda a gente trabalhou em muitos jornais de pouca duração, passando pelo *País*, *A Epoca*, *A Republica* dirigida pelo falecido dr. Antonio José d'Almeida, *Situação* e recentemente era revisor do *Arquivo Nacional* e redactor de *A Republica*.

Foi o primeiro tradutor do «Quovadis» e de outras obras de grande nome na literatura.

Morreu pobre como morrem em geral os que se dedicam a essa espinhosa e ingrata missão de jornalista e o seu corpo, foi transportado para a Casa da Imprensa.

Joaquim da Fonseca Lemos de Napoles tinha 66 anos, era natural de Evora, filho de um falecido official do Exército, frequentou o Curso de Belas Artes que não concluiu.

A sua familia resume-se única e exclusivamente a uma irmã e um sobrinho.

O seu funeral realizou-se sem que nós tivéssemos conhecimento, porque senão iríamos prestar-lhe também a ultima homenagem a que ele tinha jus.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* por esse motivo não se fez representar.

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

A PRODUÇÃO DE LOCOMOTIVAS FERROVIARIAS

UM CURIOSO ALBUM DA CASA HENSCHEL
QUE CONSTRUIU 37.000 LOCOMOTIVAS



KARL ANTON HENSCHEL
(1780-1861)

CARLOS EMPIS, nosso presado amigo e anunciante antigo da nossa *Gazeta*, teve a gentileza de nos enviar, em nome da sua representada — Casa Henschel & Sohn, de Kassel, — um interessante e curioso album, em portuguez, profusamente ilustrado, que dá uma ideia da importancia e da capacidade de produção das importantes fabricas de locomotivas.

A proposito do interessante trabalho e do valor da fabrica Henschel & Sohn, escreve o jornal *A Voz*, pela pena do seu e nosso presado director Engenheiro Fernando de Sousa, o seguinte:

«Na casa Henschel foram incorporadas no principio de 1931 as oficinas da grande fabrica *Hanomag* de Hanover que construiu 11.000 locomotivas. Tendo em conta outras oficinas incorporadas da *Wolf e Link Hoffmann*, eleva-se a 37.000 o numero de locomotivas saídas do conjunto das oficinas Henschel. Das 110.000 locomotivas construidas nas 21 fábricas alemãs, 22.000 saíram delas antes das incorporações mencionadas.

E' um dos mais antigos estabelecimentos industriais alemães, pois remonta a sua origem ao seculo XVI. Em 1810 as fundições do Estado em *Kassel* passaram para

a familia *Henschel* que construiu novas instalações.

Foi Karl Anton Henschel (1780-1861) o construtor da primeira locomotiva Henschel, a *Drache* (dragão), em 1848.

Hoje a casa Henschel pode construir 1.200 locomotivas por ano e fornece 215 da produção alemã.

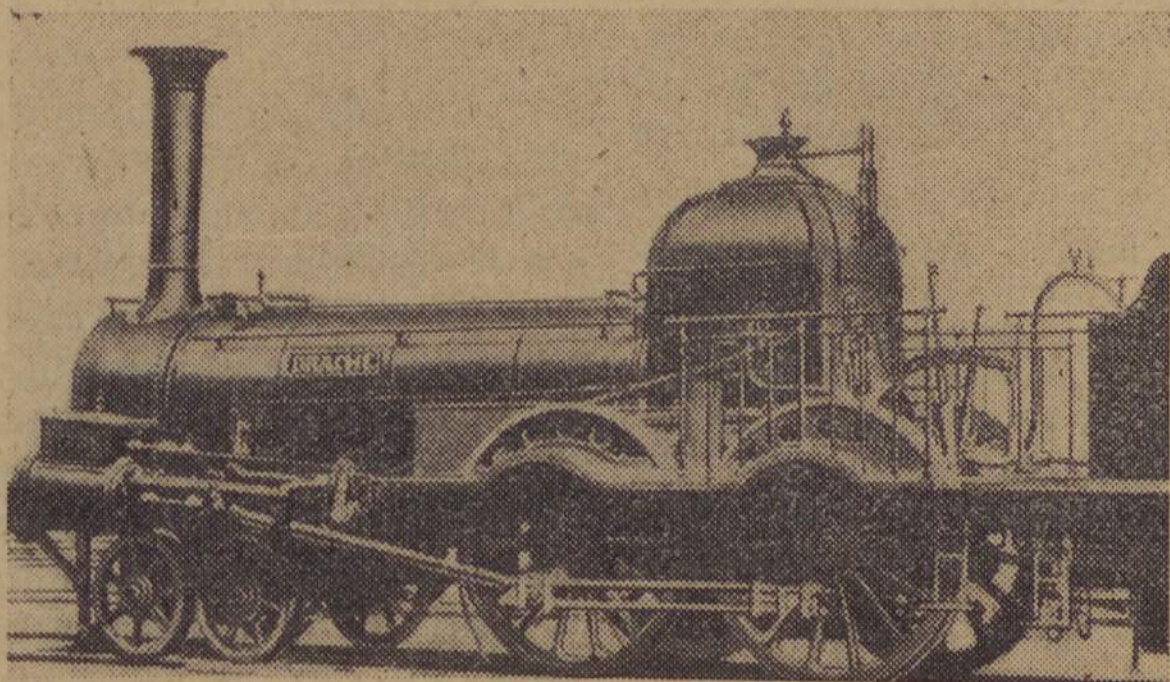
As 150 páginas do album, todas artisticamente ilustradas, contem numerosos dados estatísticos acêrca dos tipos e quantidades de locomotivas fornecidos para cada país nas cinco partes do mundo.

Só para a Alemanha foram fornecidas 15.500 e para o estrangeiro 6.500, 210 das quais para Portugal e Colonias. A Italia recebeu 933, a França 472, a Austria-Hungria 400, a Holanda e colónias 398, a Espanha 357, a América do Sul 686, a Africa, incluindo o Egito 274, o Japão 140, a India Inglesa 107, etc. Esses mercados foram sucessivamente conquistados.

Numerosos são os tipos de locomotivas, cujo primeiro exemplar saiu das oficinas Henschel.

Assim em 1925 saiu a primeira locomotiva do mundo de pressão sobre-elevada 4-6-0 de 3 cilindros para comboios rápidos, com a enorme pressão de 60 kg. na caldeira, 13.200 kg. de esforço de tracção, o peso de 160 t. maquina e tender diâmetro de 1,98 nos rodados maiores, com 31^{m3} de água e 7 t. de carvão no tender, e com preaquecedor da água de alimentação.

Tambem saiu da casa *Henschel* a pri-



A primeira locomotiva Henschel — A «Drache» 1848

meira locomotiva do mundo com tender automotor, movido por turbina que utilizam o vapor do escape. A locomotiva é 4 6-0 e o tender 2-4-4.

Devem-se-lhe ainda as primeiras locomotivas que utilizam carvão pulverizado como combustível, de tipo *Stug*.

Mais ainda que pela enorme produção torna-se notável a casa *Henschel* pela perfeição do fabrico perfeitamente *standardizado* para todas as peças de acordo com as tabelas normais alemãs. Deve-se também mencionar a absoluta permutabilidade das peças fabricadas que são minuciosamente verificadas durante a construção pelos métodos mais perfeitos.

Assim, há locomotivas com 45 e 55 anos de serviço activo.

Devemos frisar o carácter artístico das ilustrações do album, pois cada página representa a côres fábricas, paisagens e monumentos do país a que se refere e sobre esse fundo destacam-se em rectangulos os tipos de locomotivas e o texto.

São consagradas paginas especiais a cada país, a que tem sido feitos fornecimentos.

Portugal aparece com 6 páginas, em que figuram as primeiras locomotivas *Mallet* para via estreita fornecidas aos Caminhos de Ferro do Estado e à Companhia da Povaia em 1905 e as *Compound* de

via larga à Companhia da Beira Alta em 1909, as da mesma bitola com vapor sobreaquecido aos C. F. E. em 1910.

Entre as locomotivas fornecidas ao Sião figuram as enormes *Garrate* que são afinal duas máquinas ligadas entre si por um caixilho que suporta a caldeira, comum ás duas, nas quais há os depósitos de água e carvão.

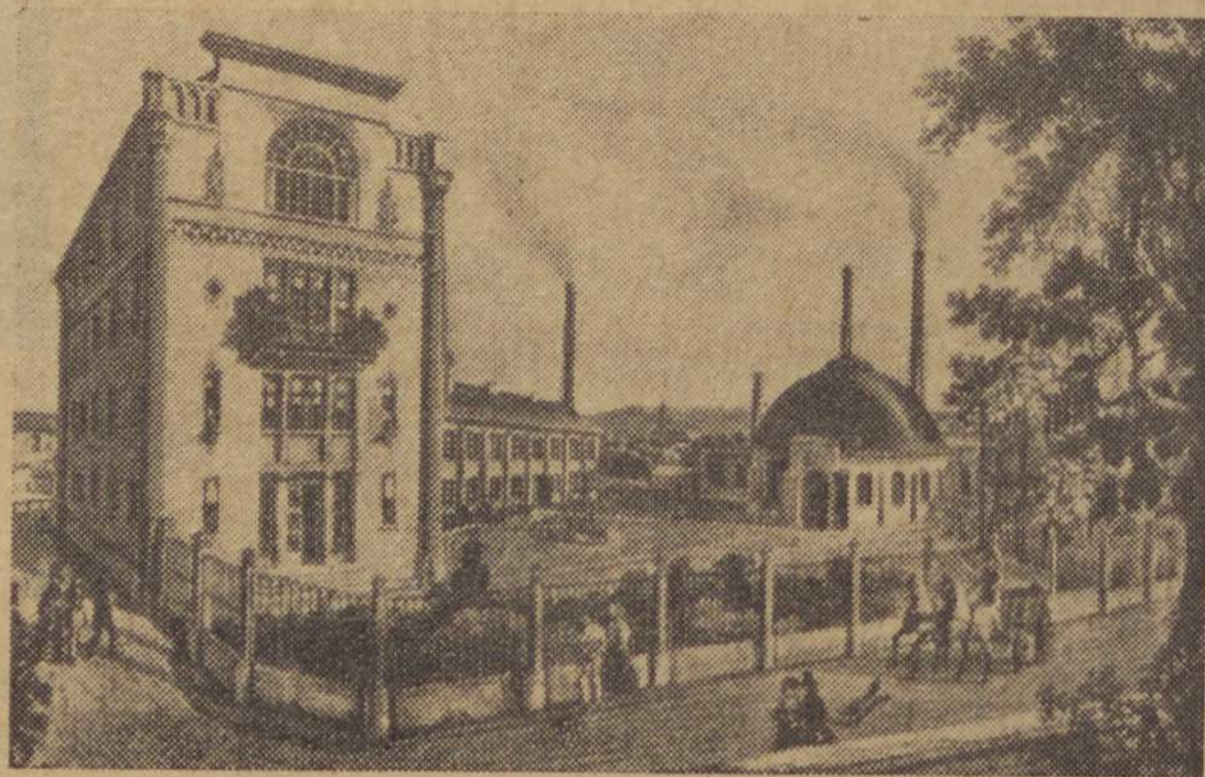
A caldeira fica absolutamente livre, sem rodas

nem mecanismo, o que permite a utilização de toda a largura da cerceia na construção da fornalha. Obtem-se assim locomotivas potentissimas e de grande flexibilidade, que atingem consideráveis velocidades.

O album é realmente um precioso trabalho, graficamente bem feito e organizado com

metodo sendo completado por um precioso apendice que tem as dimensões características de todos os tipos de locomotiva que nele figuram e que são 242.

Agradecemos reconhecidamente o exemplar que teve a gentileza de nos ofertar a casa Carlos Empis.



Antigas instalações da fábrica Henschel

Viagens e transportes

Comp.^a Portuguesa Com o fim de facilitar a concorrência aos mercados de Castelo Branco, Fundão, Belmonte e Guarda foram creados bilhetes de tarifas reduzidas em 2.^a e 3.^a classe. Estes bilhetes são vendidos e validos sómente nos dias dos mercados ou feiras nas localidades acima citadas, não sendo permitidas ampliações do prazo de validade.

Rapidos Lisboa a Madrid Por motivo de novas carruagens espanholas terem começado a fazer serviço directo entre Lisboa e Madrid nos comboios rapidos n.^{os} 151 e 152, os passageiros de 1.^a classe terão de pagar em transito no territorio espanhol, além do custo do bilhete daquela classe, um suplemento equivalente a 10 por cento do preço da passagem no país visinho.

No percurso português, além da sobretaxa de velocidade, não é exigido o pagamento de qualquer suplemento.

Linhas Portuguesas

Ramal de Aljustrel ás Ermidas Avistou-se ha dias com o sr. ministro das Obras Publicas, o sr. governador civil de Beja, acompanhado do presidente da Camara Municipal de Aljustrel de um representante do comercio daquela vila, a quem pediu a construção do ramal de via ferrea Aljustrel-Ermidas, a fim de que, com a redução de transportes, as minas de Aljustrel possam continuar em laboração empregando-se os mineiros sem trabalho nas obras da referida linha.

As mesmas individualidades solicitaram ainda do sr. engenheiro Duarte Pactus a construção e reparação de estradas e, no Ministerio do Comercio, Industria e Agricultura, a efectivação de obras de hydraulica agricola para atenuar a crise de desemprego ali existente.

HA QUARENTA ANOS

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Outubro de 1882)

Boletim financeiro

Lisboa, 15 de outubro.

Esteve relativamente animada a quinzena que hoje finda, sobretudo pela alta progressiva, e que já se pôde considerar firme, do cambio do Brazil, que veio desafogar bastante o nosso mercado, facilitando em condições mais favoráveis as operações commerciaes, tendo descido o agio do ouro, havendo grande offerta de papel cambial e realisando-se compras de cheques sobre Londres ao preço de 44 $\frac{3}{4}$ e 45, sobre Paris a 635, 633, 630, sobre Berlim a 262 e sobre Madrid a 940.

Como, porém, nem tudo pôde correr bem, accentuou-se na quinzena a diminuição das receitas aduaneiras, não só por causa das medidas sanitarias, que fizeram quasi paralisar o movimento de importação, mas tambem pelo exagero, que começa a ser reconhecido, de alguns artigos do nosso regimen pautal, que o commercio julga prejudiciaes aos seus interesses e que o obrigaram a um retrahimento completo na ecquisição de alguns productos estrangeiros que tinham consumo nos nossos mercados, mas que não podem com o excesso dos direitos.

Parece que o governo, logo que estejam concluidos os trabalhos da commissão encarregada de estudar as causas da diminuição das receitas aduaneiras, formulará uma proposta de lei, que apresentará ás camaras, corrigindo alguns d'aquelles exageros. Bom será, no entanto, que, para fugir a um exag-ro, se não caia n'outro, isto é, que para favorecer os interesses do commercio se não vão prejudicar os da indus-

tria. Este trabalho deve ser feito com todo o tacto e prudencia, para não crear difficuldades.

Consta egualmente que o governo vae prorogar o prazo para a conversão da divida externa em interna, mas essa prorrogação só será decretada pelo parlamento sob proposta do sr. ministro da fazenda. Estes assumptos tem sido objecto de especiaes conversações nos circulos commerciaes e bolsistas, onde parece haver renascido a esperança de que a crise economica e financeira, que circula o paiz, se irá successivamente modificando de modo a assegurar, n'um breve lapso de tempo, o restabelecimento do nosso credito e o equilibrio das nossas finanças. Oxalá que esta esperança não possa ser illudida.

Vae reunir em Bruxellas a conferencia internacional monetaria, realisada por iniciativa do presidente dos Estados-Unidos para tratar da questão do bimetalismo. Esta questão é importante e devia interessar-nos duplamente, não só com relação ao reino, mas tambem e sobretudo com respeito ás colonias, especialmente á India, porque se pensa em estabelecer na India Britannica o padrão de ouro, o que não pôde ser indifferente para a regularisação do regimen monetario da India Portuguesa. Portugal, porém, não terá alli um delegado technico.

As inscrições de assentamento que em 1 d'Outubro estavam a 34,50 tem-se conservado firmes, os titulos da divida externa consolidada (3 p. c.) tem regulado de 31,47 a 31,75, mas com limitada procura. As obrigações de 4 p. c. (com premios) alcançaram 15\$000 reis firmes. As de 4 $\frac{1}{2}$ p. c. tiveram procura regular, havendo tambem operações nas de 4 p. c. mas de pouca importancia. As acções dos bancos mantiveram-se sem alteração sensivel, estando as do Banco de Portugal a 112\$500, as do Lisboa & Açores a 90\$000, as do Ultramarino a 47\$000, as do Banco Commercial a 92\$000 reis. Fizeram-se algumas operações em obrigações prediais, especialmente de 6 p. c. a 89\$000 reis. Melhorou um pouco a cotação das obrigações Loanda Ambaca que ficam a reis 50\$000.

CONTOS AMARGOS DA GUERRA

Por CARLOS D'ORNELAS

UM EPISÓDIO INÉDITO

(Continuação)

centração de prisioneiros que, após o avanço foram postos em liberdade depois de se procederem ás praxes exigidas nestes casos.

Entre os prisioneiros appareceu um homem magro, alto, de olhos entristecidos de dor, dizendo ser o capitão Smith.

Tendo voltado á Inglaterra soube do casamento da esposa com um portuguez.

Como oficialmente era um morto, tratou de recuperar o seu estado civil e receber o soldo a que tinha direito, até que um dia embarcou fleugmaticamente num paquete que o conduziu a Lisboa.

Uma vez ali percorreu todos os sitios onde poud adquirir maior numero de informes sobre a esposa, e tratou de empregar todos os meios possiveis e imaginários para descobrir o seu paradeiro.

Só depois discorreu que a embaixada ingleza lhe poderia fornecer dados certos sobre o que tanto o interessava.

E assim foi.

Um dos empregados da embaixada prontificou-se logo a esclarecer o caso, ficando logo o capitão Smith sabedor do paradeiro de sua mulher, que vivia agora com o seu segundo marido.

Fez, novamente uma viagem até á Ilha da Madeira.

A bordo foi sua preocupação constante a maneira como devia pôr o caso, para que não resultasse algum dissabor desagradavel, mas não via possibilidade em orientar a sua cons-

ciencia de forma a que sem incidentes, do seu proceder surtisse o efeito desejado.

Trinta e seis horas de viagem pareceram ao capitão Smith, trinta e seis anos de martirio junto daquelas tribus selvagens, que nenhuma saudades lhe deixaram.

Ás quatro horas da tarde de um admiravel dia, o magestoso barco entra a barra e a vista descobre alguma coisa de surpreendente — um lindo presepio com uma extensão imensa, talvez mesmo para Smith, interminavel.

O desembarque, fez-se após a paragem do transporte, e os olhos de Smith estavam marejados de lagrimas.

Uma vez pé em terra firme os passos foram-se alargando pela calçada que á esquerda vai dar ao quartel.

Ouve-se inglez, fala se inglez, vêem-se taboetas de portuguezes cujas occupaões estão transcritas nos mesmos dizeres em inglez, e, Smith caiu repentinamente numa monotonia de indifferença como se consigo nada estivesse para passár de anormal.

Mudança repentina...

Desde 6 do corrente que os titulos de emprestimos consolidados de 3, 4, e 4 1/2 p. c. (1888 e 1890) são entrados na Bolsa de Paris de dois modos differentes, a saber: - Consolidados 3 p. c., *primeiro modo*: titulos com vencimento do 1.º de Janeiro de 1892, isto é, com o coupon de julho de 1892 anexo:— *segundo modo*: titulos com vencimento de julho de 1892, isto é, com o coupon de julho separado, quer esses titulos sejam ou não estampilhados pelo pagamento do valor do terço d'esse coupon. Empréstimos de 4 1/2 p. c. de 1888 e 1889 e de 4 1/2 de 1890 — *primeiro modo*: titulos com vencimento de outubro de 1891, isto é, com os coupons d'abril e outubro de 1892 annexos;— *segundo modo*: titulos com vencimento de outubro de 1892, isto é, sem os coupons de abril e outubro de 1891, quer esses titulos estejam ou não estampilhados pelo pagamento do valor do terço dos ditos coupons.

A opinião tem-se mostreado geralmente muito favoravel no conjuncto das reformas ultimamente decretadas pelo sr. ministro das obras publicas e relativas ao fomento agricola. A imprensa mostra-se-lhes em geral favoravel e nas classes interessadas, especialmente no assumpto, o acolhimento não podia ser mais lisongeiro para o sr. ministro das obras publicas em que todos reconhecem boa vontade e sinceridade no seu desejo de ser util á agricultura portugueza.

Linhas Portuguezas

Mormugão.—Na semana que terminou em 10 de Setembro ultimo rendeu esta linha ferrea 2:204\$800 reis ou 5.512 rupias, isto é, menos 836\$600 reis, ou 2.092 rupias do que em igual periodo do anno anterior.

O rendimento do trafego foi de 4:858 e o de passageiros de 654 rupias. Numero de irens-milhas, 1:562.

Beira Alta.—Além das medidas sanitarias que durante o estio manda pôr em pratica nas estações da sua linha, ordenou esta companhia, por circular ha dias distribuida, a adapção de rigorosas medidas preventivas contra a possivel invasão da cholera morbus no nosso paiz, mandando proceder a

escrupulosa limpeza nos edificios das estações e estabelecendo o cumprimento dos necessarios preceitos hygienicos ao seu pessoal.

Mais dois ascensores.—O nosso bom amigo e distincto engenheiro, sr. Raul Mesnier de Ponsard requereu á camara, para si ou para a empresa que formar, concessão por 99 annos, para construir e explorar um elevador destinado ao transporte de passageiros e volumes, entre o nivel da rua Nova do Carmo e o largo do Carmo, proximo á entrada do actual museu archeologico.

O elevador constará d'uma torre metalica, occupando um rectangulo de 3 metros de largo por 6 de comprimento, situado no alto, das escadinhas de Santa Justa; comunicando no alto, por uma passagem metalica, com o pateo ajardinado que está situado no largo do Carmo, passando sobre predios da rua Nova do Carmo. Tambem foi pedida concessão da camara municipal pelo sr. Ramiro de Seixas Trindade para um elevador, que, partindo do largo dos Torneiros, seguirá ao largo do Caldas, Chão de Loureiro, largo do Marquez de Tancos, ruas do Milagre de Stº Antonio e de S. Bartholomeu, indo findar no largo do Chão da Feira, enquanto não estiver aberta a comunicação do largo do Castelo para o largo do Menino de Deus, onde definitivamente deve terminar.

Caminho de Ferro de Leixões.—Por despacho ministerial de 10 do corrente, foi nomeada uma comissão de engenheiros, composta dos srs. João Pedro Tavares Trigueiros, director da exploração dos caminhos de ferro do sul; conselheiro Augusto Cesar Justino Teixeira, director da exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro; e Antonio Ferreira de Araujo e Silva, director das obras publicas do districto do Porto, afim de que, examinando o caminho de ferro de Leixões a S. Gens, informe se esta via póde, sem inconveniente, ser utilizada pela Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Pova e Famalicão, no serviço de passageiros para Mattosinhos e Leça, nos termos das condições de licença dada de 16 de novembro do anno passado.

Nem parecia a mesma pessoa preocupada.

Facilmente conseguiu saber ali a morada de *sua* mulher, e fleugmaticamente para lá se dirigiu.

Bateu á porta.

Que se irá passar?

—Quem bate? pergunta uma criada.

— *Captain Smith*.

A criada procura a senhora, que se encontra fazendo a sua *«toilette»*, e diz:

— Minha Senhora: está ali o *tain* de Semide!...

— O *tain* de *semide*, confesso que não conheço.

— Mas é pessoa bem ou mal vestida?

Eu não sei minha senhora, mas vou ver disse dirigindo-se de novo á porta.

— E' bem vestido e parece *«camone»*.

— E' tola, a rapariga!

— Manda-o entrar para a casa de jantar.

Smith entra e uma das suas já poucas preocupações foi olhar as fotografias, que na mesma sala estavam dependuradas na parede.

Vêem-se fotos de amigos intimos de Smith.

Num repente Mrs. Smith entra na

sala e dá de cara com o seu primeiro marido, que considerava morto e que n'aquelle momento dele se não lembrava.

Explicações e uma certa confusão, que em breve se desfaz.

Não se pode prever agora o dialogo travado entre os tres personagens, porque o terceiro não se fez esperar, mas calcula-se e o leitor facilmente compreenderá.

O Capitão Smith teria dito: *time is money*. Todos compreenderam o que se tratava, e, acima de tudo estava a grande verdade — o peor é que Hipolito Silveira não se conformava com a solução pratica e rapida de Smith.

Mas...

Mas, a pouco e pouco se foi entrando dentro da razão e, apesar, de bem custoso a convencer, Hipolito Silveira, foi concordando e depois, praticamente resolveram a questão em que se viam envolvidos.

Passadas horas os dois esposos e a esposa tomam um *tea* em familia.

Repentinamente o nosso compatriota levantou-se, depois de pedir licença.

?

Um tiro?

Um suicidio?

Um gesto louco seria talvez o remate trágico desta história?

Mas não, Hipolito voltou e notou que os esposos conversavam naturalmente.

Alguns calafrios a ponto de ver aproximar-se de uma syncope.

Nada...

Acordaram, friamente e sem discussões, que o capitão Smith passava a ser hospede de sua mulher, demorando-se na ilha misteriosa, no Funchal, algum tempo.

Passaram-se os mezes combinados e Smith embarcou com a esposa para Inglaterra. O segundo marido, depois deter liquidado o recheio da sua casa, partiu tambem para Londres.

Um processo de divorcio, rapidamente poz termo aquella situação equivocada e embaraçosa dos dois maridos, voltando a esposa de Hipolito Silveira, perante o mundo e perante a lei, a ser novamente Mrs. W. Smith.

Termina aqui a historia veridica, para ficarmos convencidos que todos vivem ainda muito felizes.

ECOS & COMENTARIOS

Por SABEL

MULHERES E MODAS

ACABOU-SE o verão e algumas damas ainda se espreguiçam nas praias fingindo apanhar banhos de sol, para se poderem exibir com os seus fatos de banho, que são um encanto de nudismo.

As mulheres perderam a cabeça com os novos maillots, e outras há que nem isso mesmo vestiam, contentando-se só com as cuecas.

Antigamente o que obrigava as damas a darem saltinhos eram as modas e os pões. Apareceram depois as pinturas, os cosméticos, as pulseiras nas pernas, a meio dos braços, etc, etc. Mas, tudo isso se tolerava e estava dentro da boa doutrina e da decência. Hoje tudo acabou. A dama «chic» perdeu a vergonha e foi praticar nudismo para a praia de tal e de tal. Os lambiçoqueiros andam de nariz no ar a vasculhar todos os cantinhos onde possam observar algum corpo esquelético, que ande por aí a fazer reclame á fome na Rússia.

Agora para se entreterem no inverno vem a nova moda das pinturas e de novo os cosméticos.

A mulher moderna, segundo a análise recentemente efectuada pelos principais especialistas do ramo de cosméticos da cidade de Nova York, deve usar todos os vinte cosméticos que foram aprovados pela maioria dos analistas porque a outra parte queria que fossem trinta.

Chegou-se ao apuro de que a mulher precisa dos vinte boões de cêbo para toda se untar, não servindo as potreias que os drogistas falsificavam do que resultou perderem a sua cotação.

Os boões custam aproximadamente 5 a 8 escudos cada, isto calculando o franco a 1\$20, e o «baton» mudou um pouco de cor atirando assim mais para o rôxo.

O cabelo pôde ser pintado de azul ou encarnado, conforme o desejo da dama, mas toda a que transpirar não pode pintá-lo de encarnado para não acontecer o que aconteceu agora em Paris a Madame Cuatres que o tendo pintado dessa cor e não sendo a tinta de boa qualidade, com a transpiração caíam-lhe uns riscos pela cara dando origem a que um «policemen» lhe observasse que estava ferida e que, segundo o regulamento x, tinha que o acompanhar ao posto médico mais próximo. Como a «Madama» recalcitrasse, foi metida num taxi e conduzida a uma ambulancia, onde o médico de serviço verificou que a dama apresentava fractura do miolo, pois tinha 68 primaveras e a respeito de vergonha e juízo.. nada. Foi internada e, depois de lhe lavarem a cabeça e a cara posta no olho da rua.

Que fino !...

Que linda figura fez a «Madama».

Em França perdeu-se de novo a cabeça.

As damas que a perderam pelas «toilettes», pelas pinturas e pelo nudismo, perdem-na agora pelos barbados.

O homem de barba está novamente em fôco na grande roda e as damas, devemos confessar que sempre tiveram uma certa inclinação pelas barbatanas, haja em vista a serie d'«Elas» (com licença) que se apaixonaram pela rica beleza do Landru que com aquele adorno era um exemplar de grande conquista.

Em Londres apareceu agora uma menina dos seus 58 anos que se dedica, por processos modernos, a dar a cada um a cara que mais se aprecie.

Entre as figuras que mais facilmente pôde exercer o seu mister conta-se a Greta Garbo, Ramon Navarro, Chevalier, etc.

Isto só visto.

Se cá descobrem que existe uma dama com esse grande privilégio, certamente os cinéfilos de ambos os sexos vão busca-la de avião para satisfazerem os seus caprichos.

O que esses pintasilgos cinéfilos e essas vaidosas garças não

são capazes de fazer é o que fizeram as mulheres do Paraguai que tiveram um nobre gesto, exemplar em todo o mundo.

Por ter tomado bastante incremento o conflito boliviano-paraguaio as mulheres provocaram uma grande manifestação feminina e enviaram ao presidente da republica do seu país uma petição coberta por centenas de assinaturas, solicitando autorização para constituírem batalhões femininos.

Diz um jornal :

«As nossas avós, dizem elas, serviram antes de nós, no exercito. Algumas, mesmo, conquistaram as divisas de cabo e de sargento. Permitti que nos alistemos como simples soldados.

Um telegrama de Nova York acrescenta que ha a notar o facto de entre as paraguaias que anseiam por tiros, haver mulheres de todas as classes sociais, desde as damas da alta sociedade ás criadas de servir, passando pelas dactilografas.

Mas ha qualquer coisa na petição enviada ao Presidente da Republica, que ultrapassa os limites habituais do heroismo e que diz muito sobre o patriotismo admiravel das senhoras paraguaias. Com efeito, neste documento destinado a tornar-se historico, elas fazem o juramento de não usarem «rouge», pó de arroz e perfumes, até á libertação do territorio do grande Chaco, invadido pelo inimigo».

E esta ?

Que diferença existe entre estas mulheres e essas damas que perderam a vergonha e que tiraram o juizo aos idiotas dos maridos.

Como tudo isto está diferente.

E' por elas perderem a cabeça que os homens vão fazendo das suas.

Ora vejam o amor que o americano sr. Davis tinha ou tem pela esposa que foi acompanhar a bordo dum transatlantico em que esta devia partir, e depois que o vapor desatracou, uma troca de adeuses se operou entre o navio e o cais de embarque e o senhor Davis que agitava freneticamente um lenço vermelho, depois chamou um carregador a quem disse :

— Meu amigo, queres ganhar um dolar ?

— Com certeza, respondeu-lhe este.

— Pois bem, toma este lenço e continua a agitá-lo até que o vapor desapareça. Minha mulher não tem boa vista e conta-to que ela continui ver o lenço tudo está bem.

E o sr. Davis afastou-se logo, enquanto que, conscienciosamente, o carregador continuava a sacudir o lenço...

Ora quem desse juizo ás damas que tudo exageram e obrigam os maridos a não lhes ligar nenhuma.

PORTUGAL-ESPANHA

OS francezes decididamente não sabem geografia. E' raro o dia que não aparecem por todos os lados cartas e jornais com o *Lisbonne-Espagne* e o *Portugal-Espanha*.

Lembrou os «Ridiculos» e muito bem que aqueles cavaleiros se não lembram do frete que fizemos na Grande Guerra! ..

São tão esquecidos...

E que idiotas os da Companhia Franceza de Turismo que não sabem que os espanhois são di lá e os portugueses de cá...

AINDA O V CENTENÁRIO

AQUELES meus patricios açoreanos perdem ás vezes a cabeça. Ora imaginem que um doutor linguareiro que se péla por impingir discursos de duas e três horas, se lembrou de dizer que era tambem descendente do Frei Gonçalo Zarco. Isto passou-se na Ilha de Santa Maria aonde pertence o vaidoso doutorzinho e que todos o conhecem.

Para que lhe havia de dar.

Descendente do Frade Zarco.

Que interessante descoberta feita agora.

Aquilo foi lindo, calculem que só numa sessão houve 23 discursos, (sem reclame ao almoço do dr. Ricardo Borges de Sousa, em que houve 24,) e discursos de meter medo.

Houve menino que gastou quasi uma fortuna a comprar livros sobre os Açores para poder tirar apontamentos históricos. E ainda bem, porque o nosso bom amigo Gervasio de Lima, que tanto tem trabalhado na sua vida vai vendo esgotar as suas grandes edições.

Mas a respeito de asneiras, foi de pasmar.

Se o sr. Ferreira de Serpa estivesse no «galinheiro» certamente fugia, mas antes agredia com toda a certeza esse maluco que se diz maluco descendente do Frei Gonçalo Zarco.

OS MÉDICOS QUE HÁ NO MUNDO

E' extraordinariamente curiosa a nota vinda a publico da Associação Profissional Internacional dos Médicos, com séde em Paris, sobre a quantidade de médicos existentes nos diversos países:

Estados Unidos, 92.000 médicos; Alemanha, 42.000; Inglaterra (R. U.), 41.000; França, 26.000; Espanha, 23.000.

Nos seguintes países há um médico para o seguinte numero de habitantes:

Austria, 837 habitantes; Espanha, 1.000; Canadá, 1.066; Inglaterra, 1.079; Hungria, 1.100; Suíça, 1.140; Grécia, 1.166; Cuba, 1.140; Alemanha, 1.237; Estados Unidos, 1.336; Portugal, 2.333; Dinamarca, 1.346; Holanda, 1.437; Belgica, 1.460; Noruega, 1.565; França, 1.596; Checo-Slováquia, 1.166; Uruguay, 1.166; Suecia, 2.660; Brasil, 2.666; Rumania, 2.879; Bulgaria, 2.900; Polonia, 3.100; e Yugo-slavia (anteriormente Servia), 3.450.

A RUSSIA EM FÓCO

O conhecido jornalista russo Antoni Sloninski após uma viagem pela Russia Vermelha, conta numa revista literaria de Varsovia algumas das impressões que colheu durante o longo trajecto que lá fez.

Depois de varias considerações que não interessam neste momento para nós, refere-se aos escritores e jornalistas, dizendo que uns e outros desde que gozam do agrado do regime alcançam fabulosos ordenados.

A imprensa soviética não tem secção de casos de rua ou de crimes. Dos tribunais só fala quando de um ou outro processo escandaloso. Contemplado no seu conjunto, o jornal comunista faz pensar num boletim de qualquer sociedade industrial. O espaço ocupado, na imprensa do ocidente europeu, pelas campanhas, pela politica, pelo teatro e pelos anuncios é preenchido, entre os bolchevistas, por descrições da vida economica. Em vez de retratos de actrizes e de assassinos, as colunas dos diários são largamente animadas pelas fotos dos «ondarniks», ou sejam os operários que mais se distinguem nas «brigadas de choque» destinadas voluntariamente, á execução das partes mais difíceis ou custosas do plano quinquenal. Eles são os heróis modernos do trabalho. Não ha numero de jornal que não abunde em citações de Lenine e de Staline. A moda das citações pegou de tal maneira que de citação servem quaisquer palavras isoladas como, por exemplo: - «Ávan-te! — disse o camarada Lenine». «Não recuaremos! — disse o camarada Kalinine», etc.

Querem mais e melhor?

* * *

MOSCOVO, 23 de Setembro — O govêrno sovietico resolveu expulsar do território da U. R. S. S. miss Clyman, de

28 anos, natural do Canadá, e que há quatro anos exercia na Russia o cargo de correspondente especial do jornal inglês «London Express». E' esta a primeira expulsão dum jornalista estrangeiro, feita pelo govêrno russo.

Miss Clyman é acusada de publicar, no referido jornal, noticias tendenciosas e provocadoras ácerca das colónias prisionais russas e da falta de comida em Ivanovosnhbnsk. — (United Press).

CASAMENTO COMPLICADO

NO sul da França deu-se ha tempo um duplo casamento de amor; pae e filho desposaram uma mãe e sua filha. Tudo isso teria sido infinitamente banal se o pae não tivesse casado com a filha da mulher de seu filho. E daqui resultou uma nascente complicação de parentesco. O pae fica convertido em genro do filho e, pelo seu casamento, em avô e cunhado dos filhos de seu filho. Por seu lado a mãe fica sendo, ao mesmo tempo, a sogra e a nora do pae. E o filho que é sogro de seu pae será seu avô e também o avô de seus irmãos.

A filha será sogra de sua mãe e sogra e nora do marido de sua mãe e ainda avó de seus irmãos.

Os filhos da mãe dela serão cunhados do avô e tios de seus filhos.

É facil de prever que as reuniões desta família serão assás complicadas, devendo ser bastante arreliante a circumstancia de ser-se irmão do avô ou irmão da avó. E as questões de herança deverão ser terríveis, mesmo para os agentes do fisco, os quaes perderão inutilmente o seu latim.

NOVOS MANDAMENTOS

RECORTADOS pelo «Diario de Lisboa» e publicados no mesmo jornal, transcrevem os jornaes da provincia, fazendo nós o mesmo, estes novos mandamentos.

1.º — Amar a Deus e a Pátria — o primeiro para ser humilde e a segunda para ser grande.

2.º — Considerar os outros povos como amigos, quando eles sejam dignos dos sentimentos que nos honram.

3.º — Não acreditar nas grandezas passadas, senão como incitamento às grandezas futuras.

4.º — Lêr os «Lusiadas» não com um livro, mas como um princípio eterno de acção.

5.º — Nunca imitar nem copiar o estrangeiro, mas somente aprender com ele a arte de desenvolver o nosso próprio espírito.

6.º — Combater a ignorancia do povo, como se combate uma epidemia, uma inundação ou um incêndio.

7.º — Desprezar a retórica que se aproveita da credulidade dos humildes para os escarnecer.

8.º — Estimar os homens, detestar o êrro, a mentira, o ódio cego e a violencia brutescas.

9.º — Aplaudir os que lutam pelo bem comum ou se sacrificam por causas justas.

10.º — Proteger os fracos e resistir aos fortes, quando estes não respeitem o bem e a equidade.»

SOMA E SEQUE...

NOTA-SE logo que se trata de candieiros derrubados pelos automoveis, camionetes e outros transportes, que, exagerando a velocidade vão dando que fazer aos funcionarios da Camara Municipal de Lisboa que não teem mãos a medir.

De 1 de Janeiro a 31 de Julho do corrente ano foram derrubados e avariados perto de 900 candieiros, resultado este de accidentes motivados em grande parte pelo excesso de velocidade dos automoveis.

Desde 23 de Agosto findo até 14 de Setembro foi de 95 o

numero de candieiros da iluminação publica derrubados e avariados na cidade.

E prossegue, encarniçada, a guerra aos candieiros.

A Comissão Administrativa da Camara Municipal de Lisboa oficiou ao sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações pedindo que pelo Conselho Superior de Viação sejam adotadas rigorosas medidas tendentes a terminar com semelhantes abusos, pois agora já não lhes chegando os candieiros atiram-se ás inofensivas arvores.

Mas ficamos á espera de resoluções convencidos que: Soma e segue...

TESTAMENTOS CURIOSOS

UM agente de bolsa, falecido, deixou o seguinte testamento:

«A meu filho deixo o prazer de ele mesmo trabalhar e ganhar para si e seu sustento. Durante 25 anos julgou ele que esse prazer era só para mim. Vivia muito enganado.

«A meu criado particular deixo os vestidos que ele me roubou durante longos anos. Lego-lhe igualmente o meu sobretudo de pelissa com que se adornou o inverno passado durante a minha ausencia.

«Ao meu «chauffeur» deixo os meus automoveis. Estragou-os quasi completamente. Que tenha, pois, a consolação de acabar o que com tanta habilidade começou.

«Ao meu socio dou o bom conselho de procurar quanto antes um homem inteligente que vá ocupar o meu lugar, se quer que tudo lhe corra bem.»

Foi assim que fechou o testamento. E' que ele já tinha distribuido toda a sua fortuna pelas obras pias, não succedesse que os seus herdeiros fossem queima-la em rixas, como tantas vezes succede.

Em Nova York uma dama deixou perto de 400.000 francos aos seus gatos.

Os herdeiros de dois pés protestarem por acharem a generosidade excessiva e impugnaram o testamento que de nada lh'es serviu.

O Tribunal, porem, achou o legado em boa ordem e os gatinhos ganharam a demanda.

Não foi necessario testemunhas.

Não admirava porque recentemente um cavalo serviu de testemunha num processo contra o seu dono.

Foi o caso que o juri da cidade norte-americana Detroit citou como testemunha num processo contra um individuo, o próprio cavalo pertencente ao acusado.

O proprietário foi denunciado á policia por infligir maus tratos ao cavalo: e aquele para se justificar alegava que o animal não estava suficientemente domesticado, e que só lhe obedecia quando o castigava severamente.

Segundo o dono alegava, o animal era tão mal educado que nem sequer agradecia as ternas caricias com que frequentemente o queria obsequiar. O juiz ordenou então que o cavalo fosse levado á sua presença para ver se dava mostras de indocilidade. E vão agora os leitores vêr o que é a tão apregoada nobresa cavalheiresca dos cavalos. O cavalo em questão testemunhou contra o próprio dono, que foi condemnado severamente, deixando-se acariciar por todas as pessoas presentes, dando mostras de contentamento e gratidão. Assim foi o próprio animal a mais eloquente testemunha contra o seu dono.

ELECTRO-LUX

POR nos vir parar ás mãos, e por acaso, lemos há dias a curiosa e interessante noticia num jornal da provincia que passamos a transcrever:

«ELECTRO-LUX—Conforme já noticiámos é inaugurado no próximo dia 1 de Outubro, o novo estabelecimento de ven-

das de diversos artigos de electricidade, que tem adquirido dos melhores fabricantes, a preços de concorrência.

A' nova firma, de que fazem parte os nossos amigos srs. Mario Brandão Soares e José Romana, desejamos que seja feliz e prospere rapidamente.

A «Electro-Lux» fica situada na Praça da Republica.»

Foram infelizes os componentes da referida firma porque muito vão perder com o nome de «Electro-Lux» que usou uma firma de aparelhos de limpeza, por meio de electricidade que subtraía o dinheirinho sem a entrega dos referidos aparelhos.

Não felicitamos a nova «Electro-Lux» que nos faz lembrar a horrente figura do Perssone & C.^a.

QUAL É MAIS IRRACIONAL?

CONTA o «Correio do Alentejo» que há dias, n'uma povoação da Beira Baixa, caiu na rua uma muar de um carvoeiro e este, furioso, atirou-se sobre o esqueletico animal dando-lhe algumas dentadas no focinho.

Pobre bêsta!...

E' caso para perguntar com quem se trata...

A muar que não reconheceu o dono, porque se reconhecesse teria atirado com os sapatos ao ar, limitou-se a copiar o dono e vibrou-lhe duas amorosas dentadinhas no corpo.

Não sabemos se fizeram as pazes mas não nos custa a acreditar que apóz a desordem foram os dois para a cavalariça e lá estão juntinhos a devorar aquela palha enfardada que bem mal empregada é para o dono.

Pobre bêsta!...

Mas não fique o nosso colega pesaroso com a estupidez do carvoeiro porque aqui próximo de Lisboa, aqui em segredo, no logar do Sabugo, um homem que goza de uma grande consideração queria matar um burrico que nascera, por não ter saído uma Ela.

Portanto, com estes animais não merece a pena perder tempo.

É «BUCHA» COM CERTEZA

CONTA um jornal da provincia que na Alexandria um rico negociante árabe, depois de fechar o seu bazar, dirigiu-se ao jardim publico, onde se deitou cómodamente á sombra duma palmeira. Adormeceu e dormiu regaladamente de bôca aberta, mas ao acordar verificou que um larápio lhe havia roubado da bôca uma boa placa com seis dentes de ouro fino..

Oh menino isto é demais. .

Lá que se meta uma pequena «bucha» uma vez por outra está bem, agora com este tamanho...?

FAMILIA QUE DÁ ESPERANÇAS

EM Metz (França) foram presas 16 pessoas da mesma familia, por mais de 150 crimes, que vão do assassinio mais cruel ao roubo simples, passando pelo incendio voluntário.

São 240 as testemunhas apresentadas, e 790 os quesitos apresentados ao juri.

A FECHAR

UM aviador estava gabando a sua profissão.

— Até que enfim, — dizia êle, — o homem coroou a sua obra. Depois de ter conquistado a terra e dominado os mares, conquistou o ar. Nós, os aviadores, representamos o último aperfeiçoamento da humanidade.

— Quem foi que conquistou o ar? — perguntou um dos ouvintes.

— Fomos nós, — repetiu o aviador, com orgulho.

— Ah! foram? — retorquiu o outro. Então olhe, deite-se da janela de um quinto andar abaixo e verá quem fica vencedor.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ALEMANHA Devido á grande intensificação do tráfego automovel, a Direcção da Viação Ferrea Alemã está equipando os cruzamentos não vigiados, com um sistema automatico de sinalização para evitar com eficácia os accidentes. Este sistema consiste em aplicar nos cruzamentos de passagens de nível não vigiadas um dispositivo de iluminação intermitente que sinaliza mediante uma luz branca, a passagem livre e indica por meio de uma luz vermelha, acesa e apagada em intervalos muito curtos, a aproximação de um comboio. A mudança da luz branca em luz vermelha é operada automaticamente pelo proprio comboio que se aproxima. Estes dispositivos de sinalização estão sendo instalados especialmente nos cruzamentos dos arredores de Berlim, onde é cada vez maior o tráfego automovel nocturno.

— Varias empresas ferroviarias, iniciaram neste paiz as viagens misterio.

A Direcção dos Caminhos de Ferro de Munich, para tornar mais interessantes estas viagens, decidiu estabelecer uns concursos que consistem, em os passageiros a troco de umas pequenas indicações do local escolhido, adivinharem o destino do comboio.

A distribuição dos premios que constam de bilhete para novas viagens é feita por um sistema de loteria.

ARGENTINA Algumas empresas ferroviarias exploram granjas agricolas, com o fim de intensificar a produção da terra e intensificar o tráfego com os seus productos.

— Da nova fase que tomaram as negociações chileno-argentinas espera-se que resulte o restabelecimento do serviço no caminho de ferro transandino. O Chile, que tinha imposto tarifas aduaneiras elevadissimas a alguns productos argentinos, o que motivou a diminuição do tráfego ferroviario a um nivel que nem sequer cobria as despesas do combustivel, propoz a elaboração dum tratado de commercio entre os dois países que ponha termo á crise e melhore a situação economica.

BRASIL Na Secretaria das Obras Publicas do Rio Grande do Sul foi aberto concurso para a construção e exploração de um trecho de linha ferrea que ligará Pelotas aos municipios de Cangussú a Caçapava. A nova linha partirá de Pelotas, indo entroncar na da Viação Ferrea, entre Santa Maria e Porto Alegre. Nesse percurso atravessará o rio Camaquan, beneficiando a imensa zona agricola e pastoril do Estado.

CANADÁ O transamericano de Vankou-ver ao Atlantico, na semana finda em 14 de Agosto teve uma quebra de receitas de 466 mil dolares canadianos, em relação a igual periodo do ano anterior, data em que as mesmas receitas atingiram 2.112 mil dolares canadianos.

— Com o fim de não agravar a crise do desemprego os caminhos de ferro canadianos começaram a reduzir os dias de trabalho nas oficinas e depositos.

— O relatorio da Comissão nomeada para estudar o problema ferroviario propõe a fusão das duas grandes companhias com o fim de simplificação de serviços e aumento de receitas.

ESPANHA Foi pedido ao ministro das Obras Publicas que suspenda a paragem do serviço da linha de Sevilha a Carmona, que tem um deficit diario de 1.500 pesetas, até que os municipios e entidades interessadas rateiem entre si o referido deficit.

EST.^{os} UNIDOS Uma Companhia ferroviária de Pittsburg, vai pôr em circulação vagões de aluminio, pelo que resultará num combóio vulgar uma economia de 600 toneladas. Esta economia permitirá baixar as tarifas applicadas aos combóios de mercadorias.

FRANÇA No dia 13 de Setembro passado, os engenheiros da Companhia do Norte procederam á substituição da ponte sobre o rio Oise entre Saint Ouent-Amoul e Pontoise. Foi uma operação interessante feita apenas em 10 horas, havendo a atender que a velha ponte pesava 800 toneladas e a nova 1.000.

GRECIA Os caminhos de ferro nacionais vão ser entregues para exploração a uma importante companhia francesa.

INGLATERRA De Londres a Edimburgo ha 623 quilometros que são percorridos diariamente sem paragem alguma, por um comboio expresso em oito horas e um quarto. É a maior distancia em todo o mundo, percorrida sem paragens.

— O grande projecto da total electrificação das linhas inglesas, foi regeitado por se considerar aventuroso nas actuais circunstancias economicas.

— As companhias ferroviarias pediram ao Governo a sua intervenção no que respeita ás tarifas dos transportes por estrada, com o fim de evitar a ruinosa concorrência que estes lhes fazem.

SUISSA A Sesa, empresa de transportes automoveis complementarios dos serviços ferroviarios, mantem 365 carreiras que atendem as necessidades de 916 povoações.



ANTÓNIO CANDIDO

Passou no dia 24 mais um aniversário sobre a morte do grande orador, figura maxima da pleiade de homens do seu tempo