

# 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; — Liége, 1905; — Rio de Janeiro, 1908.  
MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894; — S. Luis, Estados Unidos, 1904

Representante em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.<sup>a</sup> Rivero, 8-10 — Madrid  
Agente no Porto: Alberto Mcutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 943

---

## S U M A R I O :

Página Artística, Estação de Lisboa, Terreiro do Paço, fachada lado rio. — Portugal injuriado por um brasileiro, por LISBOA DA COSTA. — Uma excursão a Paris, pelo Eng. ARMÂNDIO FERREIRA. Ecos e comentários, por NICKLES. — Combatentes de Sapadores de Caminhos de Ferro. — O que todos devem saber. — A defesa do País e a rede ferroviária da bacia do Mondego, por ABEL URBANO, Engenheiro Militar (E. E.). — Figuras do dia, por AUGUSTO D'ESAGUY. — Combóios exposições. — «Contos Amargos da Guerra». — Cotações de metais nos Estados Unidos. — Locomotiva eléctrica de 8.800 hp, dos caminhos de ferro federais suíços, pelo Engenheiro RAUL DELERUE. — A C. P. vai montar serviços de camionagem que permitirão encurtar grandemente algumas viagens. — A ponte do Tejo. — Cambios. — A questão do salário mínimo, por AUGUSTO DA COSTA. — A nossa estante, por ATAC. — Festa de confraternização entre funcionários da Companhia dos Telefones. — Imprensa. — Linhas estrangeiras. — Sociedade de Geografia. — Parte Oficial. — Vai ser regulamentada a profissão de engenheiro, arquitecto e condutor. — Engenheiro Lima Henriques. — Caminhos de Ferro de Ambaca. — Congresso do Cairo. — Há quarenta anos. — Contos Amargos da Guerra, por CARLOS D'ORNELLAS. — Várias notícias. — Revisão de tarifas de Caminhos de Ferro

---

# 1933

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA  
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA  
OCTAVIO PEREIRA

REDACÇÃO

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

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA  
Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO  
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MARIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Engenheiro PALMA DE VILHENA  
Capitão de Eng.ª JAIME GALO



PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS

AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £ . . .	1.00
ESPAÑHA ( ) ps. <sup>as</sup> . . .	35.00
FRANÇA ( ) fr. <sup>os</sup> . . .	100
AFRICA ( ) . . .	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre) . . . . .	10\$00
Numero avulso. . . . .	2\$50
Numeros atrasados. . . . .	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS  
RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º

Telefone PBX 20158

DIRECÇÃO 27520

# PORTUGAL INJURIADO POR UM BRAZILEIRO

O *Diário de Notícias* onde trabalham alguns dos bons jornalistas de Portugal trouxe agora a público mais um atentado contra o bom nome dos portugueses, perpetrado no Brazil.

Foi Rocha Júnior quem descobriu, escondido entre os brasileiros nossos amigos, o verrinôso insultador, e o trouxe pelas orelhas até o palco em frente dos cem mil leitores do *Notícias*.

O homenzinho — será homenzinho, ou terá baixado no sertão dalguma árvore? — escreveu um livro que parece intitular-se *Portugal na História* e no qual se pretende amesquinar, destruir a verdade histórica da nossa colonização e da nossa acção descobridora e de conquista, se acaso as palavras dum brasileiro ingrato servem para alguma coisa mais que irritar os sensíveis e acolhedores portugueses.

No livro — que desconhecemos — Rocha Júnior encontra desejos de demonstrar o seguinte:

a) Que os portugueses são:

Verdadeiros salteadores; bandidos completos; poltrões, canalhas, gentes sem lei, assassinos e piratas do «mar oceano»; bando tremendo; mondrongos; gente inferior, suja, etc.; o país mais atrasado da Europa, etc., etc.

b) Que Vasco da Gama foi um malandro de capelo e borla;

Afonso Henriques um bandido, um covarde, etc., etc.; Afonso de Albuquerque um canalha e bandido sanguinário; Pedro Alvares Cabral outro bandido sanguinário e... comerciante; o Marquês de Pombal um canalhíssimo bandido insigne.

Nada mais.

É claro que Rocha Júnior agarra no mulatinho pretenoso e zurze o de alto a baixo numa prosa sádia, forte e não isenta do humorismo necessário a levar ao ridículo tal figurão.

É claro também que alguns brasileiros que a sorte adversa atirou recentemente para os braços somente francamente abertos dos portugueses, e aqui se tem sentido como em lar hospitalero e amigo, protestaram.

É claro também que nos protocolos, nos tratados nas chancelarias, nos artigos, nos discursos, na imprensa, nos livros continua a existir aquele fraterno *abraço entre países amigos e irmãos!*

Mas, é tempo de irmos batendo o pé, a êsses intrujões internacionais, como o nosso relembrado Keyserling, sábio e provador de vinhos, que aqui vêm gosar a amenidade do nosso clima, explorar a nossa veia sentimental e fraternal e depois, fronteira fora, dizem: «são umas bestas, não viram que eu estive a gosa-los!»

Já por vezes, no Brasil tem havido outras tentativas de ofensa para Portugal, por parte de elementos heterogêneos, mestiços... e principalmente invejosos dum passado que não se inventa, não se improvisa, nem decreta... Essas campanhas terminam com tma dose de bom senso dos inteligentes filhos do Brasil que mandam meter a viola no saco aos atrevidos, ou com uma contra ofensiva de ridículo que os põe a fugir novamente para o mato.

Desta vez... é um livrinho que vai ter uma expansão negativa... pois nem mesmo já hoje o escândalo serve de reclame a ninguém...

Rocha Junior, praticou uma boa acção. Nós o saudamos e desejamos a pronta desinfecção.

LISBOA DA COSTA

# UMA EXCURSÃO A PARIS

Pelo Engenheiro ARMANDO FERREIRA

Acabo de lêr o relato do 5.<sup>º</sup> combóio mistério: Partiu às 9 da noite em direcção ao sul, e os viajantes na manhã seguinte encontraram-se na fronteira, onde, graças ao organizador dos combóios mistérios, não foram necessárias quaisquer formalidades entrando logo... na Suissa e ficando-se êsse dia em Geneve, para na manhã seguinte se atingir Chemonix...

E então lembrei-me da excursão a Paris, organizada pela C. P. para esta semana que antecedeu o Carnaval. Enquanto o *Intransigeant* continua com êxito os seus combóios de fim de semana, de férias, de imprevisto e económica despesa, a C. P. continuando também uma orientação moderna nos seus processos organiza com todas as minúcias, com todos os atractivos, com todos os carinhos provados em dezenas de reuniões, uma viagem a Paris! 8 dias na cidade luz por quatro vintens. Ida aos principais e mais históricos arrabaldes; visita a palácios, divertimentos... tudo compreendido... facilidades de alojamento, facilidades de penetração numa cidade para tantos desconhecida e... ansiada!

Pois... meus amigos, a excursão, que era apetecedora, que parecia vir preencher os sonhos de tanto fantasiador de Paris... foi por água abaixo!

É verdade. Custa a crêr mas é verdade. Apezar de todas as tentações, apezar dum preço nunca imaginado, o público, aquele ingrato e sempre misterioso público... não compareceu à chamada.

Ora vá lá uma companhia ser generosa numa freguesia destas!

Porque é que o público não correspondeu ao interesse manifestado e à lógica da oferta?

Porque, e isto é velho e relho, nós somos um país de vaidosos. A ostentação, a gala, fazem parte dos nossos melhores prazeres. Os que têm 2 patacos gostam de que os outros julguem que têm uma fortuna e se vão a Paris... é no *Sud* e não em excursões. Há também outra razão; essa, é a dos outros, dos menos afortunados de meios: a *crise*; o palavrão cabe aqui também.

Foram êstes os que encheram os combóios mistério do verão passado, e com a sua alegria feliz e a sua confraternisação franca deram um cunho acentuadamente popular e familiar áquelas excursões.

Mas a êstes pesa já no orçamento emagrecido cada dia mais com os rigores do sacrifício financeiro, a verba da excursão a Paris...

Por certo que ela é diminuta no relativo das tarifas; mas é grande na vida do pequeno burguês, do comerciante, que, para mais, ainda não poz de lado quaisquer verbas para... férias.

A crise manifesta-se pois nêstes actos de retraimento, baseados no bom senso; nada de despesas superfluas.

E, quem olhar as estatísticas de passageiros em todas as linhas, há-de vêr nelas diminuir os numeros, sem que se possa atribuir á camionagem a totalidade dêsse decrescimo.

Não... O mal é a falta de rodelinhas cunhadas e papelinhos do Banco emissôr.

Ora, a C. P., não ia fazer uma excursão a Paris só para lá levar o nosso Ministério... das Finanças!

# ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

## COMO ÉLES SE ARMAM

**I**STO vai bem!...

Artilharia, Aviação, Cavalaria, Infantaria, tudo, lá fôra, se prepara e abastece-se do melhor que há, do mais perfeito incluindo em todas as armas, aqueles caveirentos gazes que hoje são capazes de invadir em alguns segundos aldeias e cidades, destroçando e liquidando em menos de um fosforo a sua existencia.

Isto cuminha mal.

Dizem uns que os comunistas são os que estão evitando uma nova desordem mundial; outros dizem que, seja como fôr, tudo tende a embruthar-se para... salvação disto ou d'aquilo.

Seja como fôr, a atmosfera não é boa e pela maneira como a França, a Inglaterra, a América, Itália e Alemanha se preparam, não é, certamente, para cumprimentos de boas festas, mas, sim para se apossarem d'aquilo que êles dizem sempre que por direito lhes pertence.

«Os jornais dizem que Mr. Leygues, ministro da Marinha no governo Paul Boncour, declarou à comissão de finanças da sua Câmara dos Deputados, que continuaria a construção de todos os navios de guerra constantes do programa naval já estabelecido.

A Itália ainda há pouco enviou para a Austria sessenta e cinco mil espingardas e duzentas metralhadoras.

Os peritos franceses que têm procurado estudar o Exército soviético dizem que a Rússia pode pôr em pé de guerra dez milhões de homens, armados e municiados.

E por tôda a parte, na Europa, na Ásia e na América, ressoa o mesmo clamor de guerra».

A Alemanha coitada, está também muito pobresita de armamento e munições.

O Brazil vai-se recheando por causa dos lastimosos ventos e agora até um seu compatriota inventou um novo torpedo.

Esse inventor é o engenheiro Euler de Mendonça que afirma que o torpedo do seu invento, além de se mover na direcção do seu lançamento, pode dirigir-se por ondas eléctricas de forma a poder seguir a sua rota. O raio de acção e a governabilidade do novo torpedo vai até 80 quilómetros. Se o projectil não acertar no alvo, não se perde, podendo mesmo fazê-lo voltar.

Esta nova arma de guerra marítima apresenta ainda outras vantagens.

O torpedo Mendonça custa um terço de qualquer outro torpedo comum, com as mesmas dimensões. As suas medidas são: 5 metros e 60 de comprimento, 60 centímetros de diâmetro e 200 quilos de peso. Está munido dum hélice, acionado por determinada força motriz, sobre a qual Mendonça guarda o mais absoluto segredo. A hélice regula a velocidade do projectil, que pode ser aumentada ou diminuída à vontade. Pode, por exemplo, acelerar essa velocidade de tal forma que o torpedo deixa de ser visível na água. A velocidade média deste novo invento é de 35 nós, ou sejam cerca de 65 quilómetros.

Como se vê todas as Nações se armam, satisfazendo assim os desejos dos conferentes do desarmamento e essa Sociedade das Nações que para nada tem servido, senão, únicamente, sorver o dinheiro que com tanto, sacrificio pagamos.

Ou não?...

## HESPAÑA TERRORISTA

**H**A vinte anos os periódicos hespanhoes alcunhavam os portugueses de desordeiros e terroristas, isto, quando cá por casa os animos estavam bastante exaltados.

Mas eu não me recordo que os nossos compatriotas tives-

sem ao menos tentado lançar fogo às Egrejas, assaltar e roubar os estabelecimentos do Estado, destruir estátuas e bombardear os povos indefesos.

Pela vizinha Hespanha tudo isto se passa, chegando mesmo ao ponto de grupos destruírem arquivos históricos preciosos.

Qualquer dia começam a aparecer nos estabelecimentos, embrulhando os géneros, documentos preciosos como aconteceu em Budapeste (Hungria), onde um estudante comprou num estabelecimento uns frutos que lhe embrulharam n'um papel, e que mais tarde, ao desembrulhá-los verificou que era um documento original do imperador Francisco José.

Além deste documento outro foi encontrado narrando a parte oficial da batalha de Magenta. Outro rapaz houve que, adquirindo um cartucho de fruta, verificou traçar-se dum decreto do século 17, autorizando os protestantes a enterrarem os mortos ao som de cantos fúnebres. Parece que foram os magistrados da România que venderam em globo como papel velho, ás lojas de fruta da cidade, o material dos antigos arquivos húngaros, entre os quais havia documentos históricos de grande valôr.

A Espanha, vem, certamente a acontecer-lhe o mesmo.

## CURIOSA ESTATISTICA

**O**Jornal de Notícias, do Porto, dá a seguinte notícia: «Vários técnicos e especialistas têm-se dedicado a organizar as estatísticas do tempo empregado pelas mulheres diante do espelho.

Segundo os cálculos realizados resulta que uma rapariga, de dez anos, passa dez minutos por dia a olhar para o espelho. Uma rapariga, dos 15 aos 20 anos, vinte e dois minutos; uma mulher dos vinte e cinco aos trinta anos, a sua boa meia hora por dia: dos 30 aos 40 anos hora e meia: dos cincuenta aos sessenta volta à infância, que com 10 minutos se contenta.

Pelas estatísticas juntas parece que uma mulher normal passa diante do espelho no decurso da sua vida 349.575 minutos, ou sejam 242 dias.»

Foi pena que êsses técnicos não nos pudessem fornecer uma estatística dos cavalheiros que também ao espelho passam tempos infinitos, alguns até que usam espartilho e têm manequins em casa para fazerem os seus fatos com casacos cintados, com hombros de charlateiras e peitos salientes.

Há homens que, no género do espelho, são trinta ou quarenta vezes piores que as mulheres, e vamos que esta percentagem já é por grande favor!

## FERROVIÁRIO EM EXTREMO

**U**M engenheiro americano de nome Carlos Smith, trabalhou, durante uns trinta anos n'uma empresa ferroviária da Pensilvânia, tendo sido ali bastante estimado pelos magníficos dotes de disciplina que possuía conseguindo a admiração geral de superiores e subordinados.

Carlos Smith morreu depois de uma terrível doença natural e deixou o testamento que foi aberto pelas pessoas indicadas.

A primeira das disposições da sua vontade era que o seu corpo fosse incinerado, ao mesmo tempo que pedia aos directores da sua Empresa para autorisar que as suas cinzas fossem lançadas sobre a linha férrea, que delineara e da qual dirigira a construção.

A macabra vontade do engenheiro ferroviário foi satisfeita, tendo um seu colega cumprido essa disposição, lançando, de facto, sobre as chulipas e carris as cinzas do Engenheiro Carlos Smith.

Estes americanos são sempre excentricos, até mesmo depois de mortos!

CURIOSIDADE

**E**M Mindanão, nas Filipinas uma águia que levantou vôo do cimo duma montanha, voava como se estivesse ferida. Ao aproximar-se da terra viu-se que lutava com uma cobra colossal que se lhe tinha enroscado e tentava estrangulá-la.

A águia defendia-se com coragem, dando bicadas formidáveis no réptil.

Mas o duelo foi de morte porque, depois de uma hora de combate, ambos os animais caíram por terra, ficando, em consequência da queda horrivelmente despedaçados.

Isto contam os jornaes estrangeiros.

INTERESSANTE DESCOBERTA

**H**A poucos dias encontraram-se, nos baixos de uma das edificações de Pompeia, três vasos de bronze delicadamente fabricados e em estado absolutamente conservado, diferentes utensílios agrícolas, e presa ao joelho de um esqueleto, uma bolsa em couro com moedas em ouro e prata em perfeito estado de conservação.

O esqueleto encontrava-se coberto por uma camada esverdeada, pelo que se supõe que, qualquer escravo se refugiara, nos baixos do edifício após haver salvo os seus bens — as moedas e os dois vasos — e sucumbira depois vitimado pelas emanações sulfurosas. Os tesouros foram conduzidos para o museu e incluídos na secção de Pompeia.

Eis uma interessante descoberta arqueológica que se efetuou em Pompeia. Pêna é que em território português as descobertas arqueológicas não sejam também mais freqüentes no nosso País.

NOBRE EXEMPLO

**N**O tempo do Czar Nicolau da Rússia, o Rei de Espanha fôra nomeado coronel honorário dum regimento de cavalaria russo.

Depois da evacuação da Criméa, em 1920, com o advento do regime bolchevista, os oficiais desse regimento expulsos do país e errando através da Europa, passando toda a sorte de privações, encontraram-se uma vez em Constantinopla, numa situação verdadeiramente precária e angustiosa.

Lembraram-se então do Rei de Espanha, seu irmão de armas no mesmo regimento, e tiveram a feliz idéia de lhe escrever, pedindo que viesse em seu auxílio.

A carta partiu e algum tempo passou sem que qualquer resposta tivesse chegado, o que de algum modo começava a impacientar os oficiais, cada vez mais embaraçados nas suas privações e sacrifícios.

Um dia, porém, entra no porto de Constantinopla um cruzador espanhol, que ali foi propositadamente buscar os antigos oficiais russos, conduzindo-os a Espanha, onde estão prestando serviço oficial, de harmonia com as suas categorias e antigas patentes.

Foi esta a resposta de Afonso XIII à carta que lhe foi dirigida pelos seus camaradas.

ANULAÇÃO DE UM CONCURSO

**D**OIS médicos distintos — dr. Amandio Pinto e dr. Luís Adão — que concorreram ao lugar de professor auxiliar de cirurgia de Faculdade de Medicina de Lisboa, acabam de requerer no sentido de ser anulado o concurso em que tomaram parte.

O requerimento está sendo apreciado pelo Conselho Superior de Instrução Pública.

Uma comissão de amigos pretendeu oferecer-lhes um banquete de homenagem que não aceitaram por motivos especiais.

Os drs. Luís Adão e Amandio Pinto são hoje dois médicos em evidencia que não podemos esquecer, dada a publicidade feita pelo ilustre director de *O Século* no mesmo Jornal, a propósito de um crime grave que paira nas mãos da Justiça.

OS ARRANHA-CEUS

**O**S americanos, não ha dúvida, são uns grandes observadores e, principalmente, muito originaes, como já é do domínio público.

Alguns arquitectos, segundo as ultimas notícias, acabam de fazer uma curiosa observação.

«E' a de que os habitantes dos andares superiores dos arranha-ceus disfrutam todos os dias uma hora de sol a mais do que os homens que habitam os andares de baixo.

Quando o sol desaparece, ha uma sombra bem definida nas janelas das casas que dão para o poente.

Essa sombra eleva-se com uma velocidade de 15 centímetros por segundo.

Num edifício que tem de altura 238 metros, a sombra leva perto de 28 minutos a subir, desde o pé ao cimo do edifício.

Depois que o sol desaparece ilumina ainda meia hora as janelas dos ultimos andares.»

E os arquitectos portugueses o que observam a mais dos que os leigos?

Nada — puramente!

CRIANÇAS RETOCADAS

**P**OIS é verdade. Já não são só as fotografias que são retocadas. Dentre em breve tudo neste mundo — e chega a Portugal — é retocado... até o gênero humano.

Lady Paget, uma interessante filha da velha Albion é a inovadora dos retoques.

Diz ela não ser nova no mundo a arte da plástica humana.

Isto é: os pais podem escolher por um figurino a forma do rosto dos filhos.

O nariz pode ser grego ou romano, conforme as suas preferências. Os olhos grandes ou pequenos, etc.. Tudo isto, se a proposta duma elegante inglesa fôr aceite, isto é, se forem criados clubs onde uma raça de especialistas modelará as feições dos recem-nascidos, de maneira que dentro em breve acabarão no mundo certos exemplares humanos que até causam pavor.

No Mexico, por exemplo, em certas tribus, quando nasce uma criança é levada a uma velha escultora que retoca o rosto das crianças, à medida dos desejos dos pais.

Eis o progresso... por grosso!

A FECHAR

**U**M sujeito chamado Madeira, era, no seu entender, um grande trocista e nisso fazia gala. Não perdia ensejo de dizer uma chalaça das suas, fôsse a quem fôsse. Um dia encontrou um amigo, cujo apelido era Pedra, e deu-lhe a mania para gracejar com ele, a esse propósito:

— Bons dias, amigo Pedra, — disse ele, prazenteiro, como vai a senhora Pedra e todos os seus calhaus?

— Muito bem, muito obrigado amigo Madeira: respondeu logo o outro, — e lá por casa, como vai a senhora Madeira e todos os seus cavacos?...

# COMBATENTES DE SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

PARA O ALMOÇO ANUAL  
JÁ ESTÃO INSCRITOS  
PERTO DE 100 CONVIVAS

UM grupo de antigos combatentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro tem tomado a peito a organização de um simpático almôço anual entre os ferroviários que fizeram parte do referido Batalhão que em França tão nobremente se bateram durante a grande conflagração europeia iniciada em 1914 e terminada em 1918, roubando nesses anos milhões de vidas inocentes que se bateram por um suposto ideal.

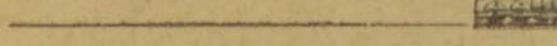
Entre o grupo organizador do almôço salienta-se a figura do bravo combatente Manuel Florindo que numa tenaz actividade quer conseguir escolher um dia do ano para que todos os combatentes de Sapadores se avistem e recordem de bons e amargos bocados passados no «front», durante a guerra.

Portanto, em Maio, no dia 7, vão reunir-se em Coimbra, num almôço de confraternização para comemorar o XIV aniversário da chegada do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro a Lisboa os componentes da referida unidade que estão dispersos pelas linhas ferreas portuguesas.

Inscreram-se os srs.:

NOMES	CATEGORIA	ESTAÇÃO
Manuel Florindo . . . . .	Condutor de 1. <sup>a</sup>	Rotação
António Nunes . . . . .	Empregado p. al	Lisboa P
José Beja. . . . .	Chefe de lanço	Lamarosa
Armando Marques Costa. . . . .	Desenhador	Lisboa P
Adriano Lourenço da Costa . . . . .	Fogueiro	Sacavém
Diamantino Graça . . . . .	Chefe de 3. <sup>a</sup> cl.	Entroncamento
Manuel Alvada . . . . .	G. freio de 1. <sup>a</sup>	Lisboa P
José Estudante . . . . .	Revisor	»
António Nogueira . . . . .	Condutor	»
José Alcobia da Silva . . . . .	Fiel	»
Manuel Martins. . . . .	Chefe de 3. <sup>a</sup> cl.	»
Raymundo Oliveira. . . . .	»	Lisboa R
José de Almeida Junior . . . . .	Factor de 1. <sup>a</sup>	Lisboa P
António Cortez. . . . .	Capataz	»
António Braz . . . . .	Maquinista	Entroncamento
José Modesto Lafuente . . . . .	Fiel	Alcantara T
Manuel Nunes Cabarrão . . . . .	»	»
José dos Santos. . . . .	Maquinista	C. Rainha
Carmino de Azevedo . . . . .	Factor de 1. <sup>a</sup>	»
Fabricio de Almeida . . . . .	Maquinista	Lisboa P
José Jorge . . . . .	Revisor	Lisboa R

NOMES	CATEGORIA	ESTAÇÃO
Francisco Martins . . . . .	Revisor	Lisboa R
José da Costa . . . . .	Chefe Distrito	Pombal
José Maria Figueiredo . . . . .	Maquinista	Campolide
Fernando Bento. . . . .	Agulheiro	Lisboa P
Alvaro de Paiva. . . . .	Operário	»
Francisco de Sousa Melo . . . . .	»	»
José Gouveia . . . . .	Capataz	Lisboa R
Manuel Moreira de Pinho . . . . .	Fiscal	»
António Vicente . . . . .	Maquinista	Campolide
Valariano de Aguiar . . . . .	»	»
Joaquim Simões Pratas . . . . .	Revisor	Alfarelos
Amilcar Pires . . . . .	Maquinista	»
António Carlos Soares . . . . .	»	»
Artur Goes . . . . .	»	»
António Reis Junior . . . . .	G. freio de 1. <sup>a</sup>	»
Pedro António Ferreira . . . . .	Factor de 1. <sup>a</sup>	»
João Pereira Ganaipo. . . . .	G. freio de 1. <sup>a</sup>	»
Joaquim Frade Real . . . . .	»	»
Manuel Duarte Silva . . . . .	Factor de 1. <sup>a</sup>	Coimbra
Francisco Leitão . . . . .	»	Quintans
Alvaro B. Santos . . . . .	Chefe de 3. <sup>a</sup>	»
Artur Rodrigues. . . . .	»	Chança
Américo Barbosa . . . . .	Fogueiro	Santarem
José dos Santos. . . . .	Revisor material	Entroncamento
José Pereira. . . . .	Maquinista	»
José Girardi. . . . .	»	Campolide
Raul das Neves. . . . .	»	»
Ayres António Coelho . . . . .	»	»
Pedro Luiz Furet . . . . .	»	»
António Ramos de Abreu. . . . .	»	»
Silvano dos Santos. . . . .	»	»
José Gomes Malho. . . . .	»	»
Francisco dos Santos . . . . .	Capataz	»
Joaquim da Mata . . . . .	Maquinista	»
Américo Maia . . . . .	Fiel	Lisboa R
Lourenço Madeira. . . . .	G. freio de 1. <sup>a</sup>	Lisboa P
Carlos Costa . . . . .	»	»
Francisco Barroso. . . . .	Empregado	Entroncamento
João Figueiredo . . . . .	»	»
José de Oliveira . . . . .	Agulheiro	Obidos
João Ferreira . . . . .	Chefe Distrito	Lamarosa
Manuel Lopes . . . . .	»	Payalvo
João Bastos. . . . .	»	M. Miranda
José Agostinho. . . . .	»	Entroncamento
António Rodrigues Baltazar . . . . .	Factor de 1. <sup>a</sup>	S. Ana
António dos R. Abelho . . . . .	»	Lisboa R
António da Silva Alfaro J. <sup>or</sup> . . . . .	Maquinista	Entroncamento
Isidoro da Conceição Vitória . . . . .	Chefe Distrito	Muge
Artur Barreira . . . . .	»	Azambuja
António Lopes . . . . .	Maquinista	Entroncamento
Manuel Marques . . . . .	»	»
José Nunes . . . . .	»	»
José Gaspar da Silva Junior . . . . .	S. Chefe Dep.	Gaya
António Batista Ferreira. . . . .	Factor de 1. <sup>a</sup>	Santarem
Alvaro Inácio . . . . .	»	Leiria
João dos Santos Camarinhas. . . . .	Inspector	Lisboa R
Jorge Barracho. . . . .	Chefe de secção	Lisboa P
João Horta . . . . .	Condutor	Entroncamento
Francisco dos Santos. . . . .	G. freios	»
Sebastião Bispo . . . . .	Carregador	C. Branco



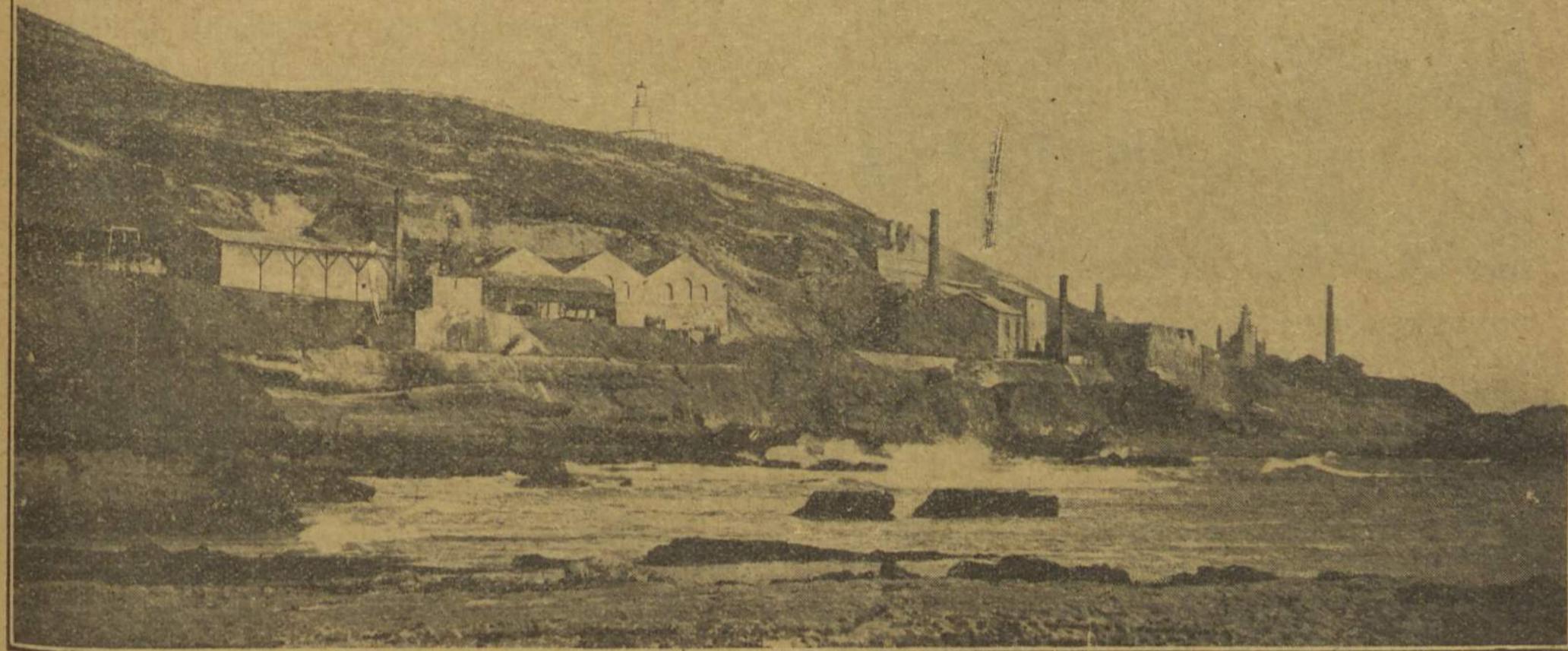
## O QUE TODOS DEVEM SABER

O Ministro do Interior fez publicar uma portaria com o n.º 7515 determinando que a nenhum funcionário público seja permitido passar a fronteira sem estar munido de autorização superior do respectivo Ministerio, devidamente autenticado com o sêlo em branco.

### NOVO REGIME DE PASSAGEM NA FRONTEIRA

Confirma-se o facto, considerável para as boas relações luso-espanholas, de ter sido pelo embaixador de Portugal em Madrid, sr. Melo Barreto e pelo ministro de Estado de Espanha, sr. Zulueta, assinado o acordo sobre o novo regime de passagem na fronteira.

A partir de hoje o passaporte até agora exigido será substituído, para os espanhóis pela apresentação da cédula pessoal, com fotografia e visto grátis dos consules portugueses; e para os portugueses, pelo bilhete de identidade, com visto também gratuito dos consules espanhóis.



FIGUEIRA DA FOZ

CABO MONDEGO

# A DEFESA DO PAÍS E A RÊDE FERROVIARIA DA BACIA DO MONDEGO

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

## I

**A** diminuição alarmante do tráfego dos caminhos de ferro, conjugada com o desenvolvimento crescente dos transportes de mercadorias e passageiros pela camionagem e por os carros automoveis ligeiros, deu origem a uma forte corrente de opinião, partilhada por engenheiros, economistas, financeiros, e estadistas, contrária á construção de novas linhas ferreas e á conclusão de algumas já iniciadas.

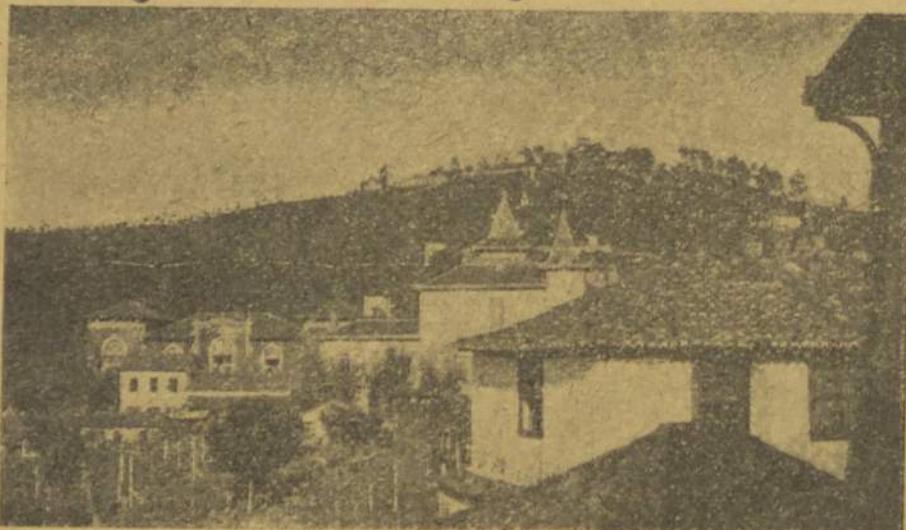
Este criterio, muito discutivel, alastrado como um dogma geralmente aceite pela opinião pública, manifestou-se no Parecer da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, ácérca do plano das linhas férreas da rête complementar, elaborado por a Comissão de revisão nomeada por o Governo, e revela-se, oficialmente, não só no contraste flagrante do enorme e fecundo movimento dado á construção e ás grandes reparações das estradas, com o acanhado desenvolvimento da rête dos caminhos de ferro, mas tambem na demóra em ser dada solução a questões acessorias como o é a da fixação da bitola de via a adotar em algumas das linhas do plano aprovado por decreto.

Não pretendemos, agora, discutir se a função dos caminhos de ferro será aniquilada, ou virá a ser anulada, por a camionagem e automobilismo nas estradas ordinarias, nem apontar as naturais conseqüencias da aplicação d'este criterio, altamente prejudiciais á economia e ao fomento nacional; queremos, apenas, patentear o perigo gravíssimo que resultará, para a defesa militar do Paiz, e especialmente para a da região das Beiras, do adiamento prolongado ou indefinido, da conclusão da rête ferro-viária na bacia hidrografica do Mondego.

\* \* \*

Os caminhos de ferro tem sido, e continuarão a ser, nas guerras modernas, um elemento essencial do apetrechamento dos exercitos, para se efectuarem, com a indispensável rapidez, a mobilisação e a concentração, na primeira fase da guerra, para as operações estratégicas com o movimento de grandes massas, e para o abastecimento de viveres, de material e de munições ás tropas em campanha.

Nas *Memoires du Maréchal Joffre*, publicadas ha mezes, lê-se, na página 5 do tomo 1º: «J'en



FELGUEIRAS — O monte de Santa Quitéria e um trecho da vila

*«étais arrivé à cette conviction que dans la guerre moderne de masses le véritable instrument stratégique du général en chef devait être le chemin de fer;» e na página seguinte acrescenta-se: «Je conclus, en particulier que notre règlement sur les transports en cours d'opérations était trop timide et qu'il y avait lieu de le refondre, en posant en principe que ces transports, au lieu d'être exceptionnels, deviendraient la règle dans la prochaine guerre.»*

A justeza das ideias e das previsões do glorioso marechal, antigo oficial d'Engenharia, sobre a enorme importância da função militar reservada aos caminhos de ferro, teve plena confirmação na Grande Guerra, tanto nas operações militares realizadas por os Aliados como nas que foram efectuadas por as suas adversarias.

Foi o ótimo serviço de uma bôa rête de linhas férreas que permitiu a realização, com pleno exito, da admirável manobra que decidiu a victoria do Marne, pelo transporte rápido e oportuno, entre uma e outra extremidade d'uma enorme linha de batalha, com ramais de 2000 kilometros, de Divisões e de Corpos de exercito retirados de uma para a outra extremidade da frente a de se constituirem grandes massas atacantes na ala esquerda dos Aliados.

Ao rebentar a guerra, a mobilisação, os movimentos das tropas de cobertura e das mais afastadas da fronteira para as zonas de concentração efectuaram-se, nos primeiros dias de agosto de 1914, com admiravel rapidez e bôa ordem, graças á excelente organisação de transportes em caminho de

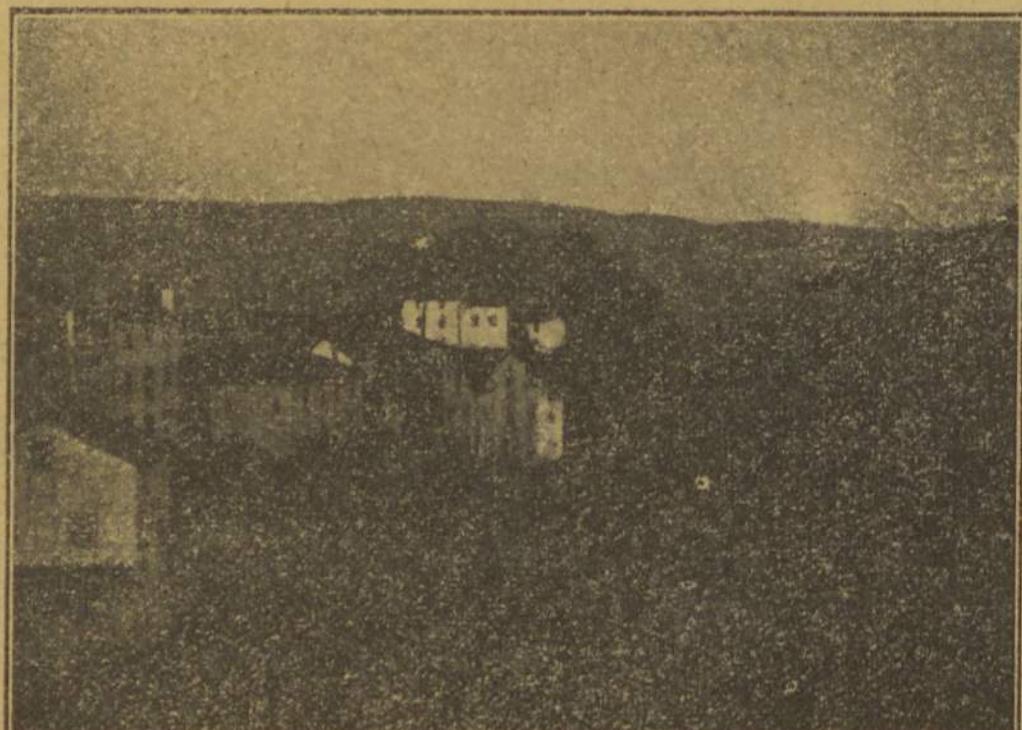


FELGUEIRAS — Praça da República

ferro; e no decorrer da longa campanha, mesmo depois de se ter estabilizado a frente ocidental, as rôdes ferro-viárias prestavam serviços preciosos aos exercitos alemães e aos exercitos aliados, facilitando, a uns e outros, deslocamentos rápidos de Divisões e de Corpos d'exercito para as zonas da frente mais ameaçadas, e áqueles, especialmente o transporte acelerado de grandes massas de tropas entre as frentes ocidental e oriental.

\* \* \*

Nos paizes de pequena área territorial, com uma extensa linha de fronteira aberta em varias zonas, afastadas umas das outras, como Portugal, e dispondo de efectivos mobilisaveis muito inferiores aos do paiz visinho, seu natural e histórico adversário, é maxima a importancia militar d'uma bôa rête de vias de comunicação traçada de harmonia com os preceitos da defêza do territorio nacional.



PENACOVA — O nascer da tua

Pela incerteza das zonas escolhidas por o inimigo para a invasão, pela duvida nas estradas que êle seguirá, e tambem por a sua superiodade numérica, serão forçadas as tropas do exercito nacional a deslocamentos em grandes massas e a marchas rápidas para a concentração nas regiões fronteiriças mais ameaçadas, e, no caso de insucesso na fronteira, para a retirada sobre as posições do interior do Paiz que lhes servirão de base a retôrnos ofensivos e á defesa enérgica dos objectivos principais do invasor.

Na historia da invasão francêza de Portugal, pelas Beiras, em 1810, encontra-se um exemplo bem elucidativo dos amplos movimentos, em varios sentidos, efectuados, com a maior rapidez que permittiam as vias de comunicação existentes pelo exercito nacional e do seu aliado, para a sua concentração nas zonas ameaçadas e para a retirada estratégica sobre as linhas defensivas no centro do País.

Em virtude da grande extensão da nossa fron-

teira terrestre, da situação de vários corpos dos exércitos de Napoleão nas províncias espanholas fronteiriças, as forças do exército anglo-luso, sob a ameaça de uma invasão eminentemente de Portugal, achavam-se dispersas por pontos do País muito distanciados uns dos outros. Esta forçada dispersão obrigou Wellington, desde que se esboçou a invasão até à realização desta, a mudanças sucessivas das sedes dos quartéis-generais e a grandes deslocamentos das Brigadas e Divisões para as concentrar nas zonas mais ameaçadas.

Na previsão de o exército de Massêna entrar pela zona setentrional da fronteira das Beiras, Wellington, que transferira, em Janeiro, o seu quartel-general de Coimbra para Viseu, mudou-o, em fins de Abril para Celorico e dispôz a maior parte do exército anglo-luso no vale do Mondego, constituindo a sua vanguarda com a Divisão Ligeira do general Soramford a qual avançou de Pinhel para a margem direita do Côa. Mas, para vigiar os movimentos suspeitos do 2.º Corpo francês (Reynier) no vale do Tejo, em Espanha, ordenou a concentração da Divisão do general Leith em Tomar, para guardar a fronteira da Beira-Baixa e a mudança do quartel-general da Divisão de Hill, em Portalegre, para se opôr a uma provável invasão secundária pelo Alto Mondego.



COIMBRA — Lavadeiras no Mondego

Depois da tomada de Ciudad-Rodrigo, o 6.º (Ney), e o 8.º (Junot) corpos do exército invasor transpuzeram, em Julho, a fronteira de Portugal, iniciando logo aquele Corpo o investimento da praça de Almeida. A vanguarda do exército anglo-luso, formada por a Divisão de Crawford, foi repelida para a margem esquerda do Côa.

O grosso das forças comandadas por Wellington ocupava a zona delimitada

pelas fortes posições que se estendem de Trancoso, por Celorico, á Guarda, e tinha o quartel-general em Celorico, transferiu-o de Alvorca para ali em fins de Julho.

O 2.º Corpo francês (Reynier), que deveria completar o exército invasor, tinha atravessado o Tejo em Gamavilla de Alcontar e em Talavan (Espanha) e marchava para o norte do rio, tentando talvez, fazer uma diversão sobre Castelo-Branco, e estabelecendo, por ordem de Massêna, as suas comunicações com o 6.º Corpo que já operava em Portugal. Para se oporem a uma provável ofensiva de Reynier, as tropas aliadas que guardavam a fronteira do Alto Alemtejo e do sul da Beira-Baixa tinham-se deslocado na direção do norte, indo a Divisão de Hill de Portalegre para Castelo Branco.

Em Agosto rendia-se a praça d'Almeida. A orientação da marcha iniciada por os 6.º e 8.º Corpos franceses, após aquela rendição, e o avanço de



FIGUEIRA DA FOZ

VISTA PARCIAL DA PRAIA DE BANHOS

Reynier, por Alfaiates e Sabugal em direcção á Guarda, forneciam indicios de que o exercito invasor comandado por Massena seguiria pelo vale do Mondego. De harmonia com esta indicação, e admitida a hipótese de os franceses prosseguirem na sua marcha pela estrada da margem esquerda do Mondego (mais curta e melhor do que as estradas da margem direita), Wellington escalonou as suas tropas no vale do rio de maneira a preparar uma retirada estratégica sobre as posições do Alva.

A hipótese de Wellington não se confirmou: os franceses, ou por imperfeito conhecimento das estradas, ou por deficiencias e erros das cartas geograficas de que dispunham, ou por o receio do mau exito duma batalha contra as fortes posições do

Santa Comba Dão e Penacova. Na margem esquerda do Mondego apenas ficaram, na frente do Alva, a cavalaria portuguesa com um regimento inglês e uma divisão portuguesa de infantaria para apoio da cavalaria.

As tropas que tinham passado o Dão foram estabelecer o contacto com a vanguarda de Ney na margem esquerda do Criz, e, com as restantes forças que tinham atravessado o Mondego retirar sobre as posições do Buçaco. A divisão de Hill que percorreu 250 kilometros em 6 dias, numa marcha forçada, que ficou celebre, até atingir o Alva, passou, também, o Mondego e foi constituir, com a Divisão de Leith, perto de Penacova, a ala direita da linha de batalha de 27 de Setembro.



FIGUEIRA DA FOZ

ASPECTO DA PRAIA DE BANHOS

Alva, transpuzeram o Mondego, na ponte de Juncais, passando para a margem direita do rio, e seguindo, por Mangualde e Vizeu com o provavel objectivo do avanço pela estrada de Coimbra.

Definido, assim, o caminho da invasão, o general comandante em chefe do exercito anglo-luso ordenou a Leith e a Hill que viessessem, em marcha forçada, da Beira-Baixa para as posições de Alva, e prosseguiu na sua retirada pela esquerda do vale do Mondego, mas logo que o 6.º Corpo francês, seguido de perto pelo 8.º, atingiu Viseu e começou a avançar por a estrada desta cidade a Coimbra, Wellington fez atravessar a maior parte das tropas do seu comando o baixo Dão e o Mondego, entre

Após a batalha Wellington retirou apressadamente, por Coimbra, perseguido de perto pelos franceses, para as Linhas de Torres.

Por a breve resenha, que acabamos de fazer, das operações militares nas Beiras em 1810, talvez se não possa formar a visão clara do que elas seriam, na actualidade, e na mesma região, com os métodos e recursos da guerra moderna; mas, pela descrição dos principais movimentos do exercito anglo-luso, naquela memorável campanha, podem ser esboçadas as condições a que tem de satisfazer a rede complementar das linhas ferreas da bacia hidrográfica do Mondego para que ela satisfaça, cabalmente, á sua função militar, essencial á defesa do País.

## FIGURAS DO DIA

### JUSTINO DE MONTALVÃO

**T**ODAS as tardes, quási à hora do poente, aparecia no meu gabinete, forrado de sêdas, e decorado a oiro e branco, antiga alcova de reis, o Justino de Montalvão, secretario de legação, que a guerra, suprimindo postos, colocára na disponibilidade, ou, talvez, em serviço na secretaria.

Foi-me apresentado pelo António Patrício, amigo querido, seu companheiro de carreira, e conversador como nunca topei outro, de uma elegância requintada, e de uma agudéza de espirito que tornavam silênciosos todos os colecciónadores das suas *blagues*, das suas paisagens de sonho e lenda, dos seus contos, imaginários dramas de amor. Justino de Montalvão, que a minha memória desenha fielmente, vivia apegado à literatura, às provas do seu ultimo livro, *A França de dôr e de gloria*, e tôdo ele, chegado havia poucas semanas do estrangeiro, era uma preciosa colecção de projectos a realizar, de livros a escrever, uns de impressões, e outros de memórias, outros, ainda, contando viagens maravilhosas e inéditas.

Montalvão, eterno apaixonado da Italia, coroada de rosas, pertence ao tipo dos diplomatas, *doublés* de escritores, correcto, elegante, de feição cativante e engenhosa, possuindo o apurado gôsto das viagens, e sabendo vêr com galhardia, saude, e entusiasmo de vint' anos, as belezas da natureza, e as criadas pelos homens no seu desejo infinito de igualar Deus na sua obra criadôra e fecunda.

Muitas vezes o recordo, quando soërgo das minhas recordações distantes, aquele resumido grupo de pessoas que todas as tardes se reuniam no meu gabinete das Necessidades, antiga alcova de reis, junto de um velho fogão, que os primeiros frios do inverno tornavam ótimo companheiro.

Justino de Montalvão pertence àquele resumido grupo de diplomatas, e de escritores, que emprestam o brilho da sua inteligencia, e da sua cultura, à Secretaria dos Estrangeiros, que outr'ora reprovara António Nobre, doente de Coimbra, por não saber redigir suficientemente uma nota sem importância...

Eram certos todis as tardes: Junqueiro, o autentico, o da *Velhice do Padre Eterno*; Mayer Garção, o romantico apostolo dos principios de 89, e da Revolução francesa; António Patrício, o poéta do *Oceano*, que Fialho proclamou um dos maiores artistas deste país; Justino de Montalvão, e Lambertini Pinto, tipo elegante de diplomata, meio curvado pela idade, e um ou outro funcionário, enviado pelas repartições a saber noticias, a colher os boatos de uma reforma que nunca chegou a ser elaborada, e da politica do gabinete, unica preocupação,

então, dos diplomátas em serviço na secretaria, desejosos de pilharem um posto no estrangeiro, pago em oiro, e á mão de semear, quasi no ocidente europeu.

Junqueiro era o primeiro todas as tardes, muito embrulhado, a barba polvilhada de cinza, temeroso do frio e da gripe, andaço que campeava violentamente pela cidade; Mayer Garção, ao tempo, director de *A Manhã*, era o último a chegar, fechado o expediente da repartição, e o fundo para a gazeta.

Vão passados quinze anos! Quasi todos morreram.

Esta tarde, quando arrumava uma das minhas gavetas topei com duas cartas de Junqueiro, e um volume de Justino de Montalvão, cuja dedicatória, amiga e evocadôra, logrou lembrar-me este tempo distante, e aquelas tardes em as quais o Justino, secretario de legação, que a guerra suprimindo postos colocára na disponibilidade, ou, talvez, em serviço na Secretaria, consumia horas esquecidas no meu gabinete de trabalho. Vão passados quinze anos! Quasi todos morreram! O tempo e a morte, ceifeiros de ilusões, de sonhos, e de vidas, tudo escangalham e queimam; tudo reduzem a recordações distantes, a pilhas de destroços; montões de poeira e cinza que pesam sobre os nossos ombros como blócos de granito.

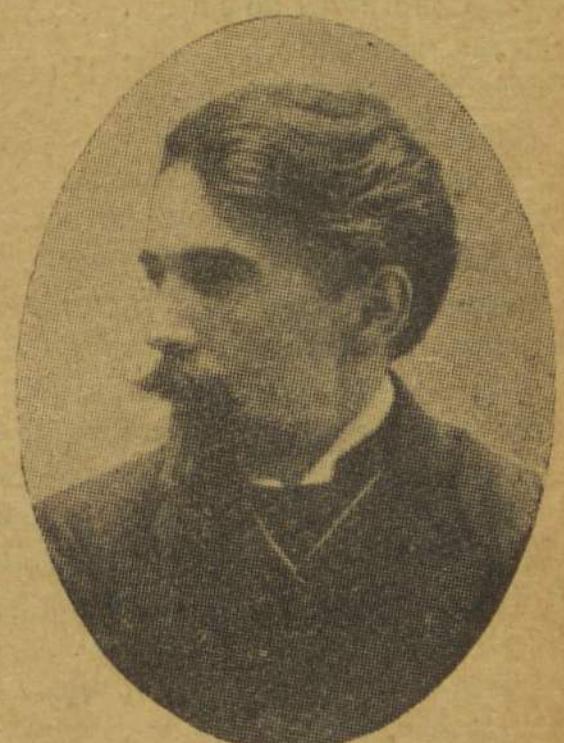
Augusto d'Esaguy.

### Maestro FRANCISCO DE LACERDA

O Maestro Francisco de Lacerda, gloria da musica portuguesa actual, é, sem duvida, um dos espíritos mais cultos do seu tempo.

Durante as festas de fim d'ano que se realizaram na Ilha da Madeira, presidiu à cerimonia da recepção de alguns jornalistas do continente, que ali foram convidados para apreciarem as belezas naturaes da formosa Ilha.

O ilustre maestro e distinto açoreano Francisco de Lacerda, é um nome dos que figuram nas estantes de musica portuguesa, cujo talento deve ao seu proprio esforço e sendo um espirito activo e trabalhador conquistou geraes simpatias gosando hoje uma reputação excelente entre todos os que lhe reconhecem qualidades admiraveis de artista e dum português que tão nobremente tem conquistado os louros para o seu país que em parte a si lhe pertencem.



## Comboios exposições

Em França começaram já a circular os comboios exposições — ótimo meio de propaganda.

Esses comboios percorrerão toda a França levando a todos os recantos daquele país, onde o comboio chega, amostras de todos os seus produtos o que constitui um reclamo, para o comércio, indústria e agricultura.

Os referidos comboios que são mais ou menos no gênero do *comboio do trigo* têm salões próprios, onde são expostos os diversos artigos, constituem um meio prático de propaganda e também uma maneira simples de levar ao conhecimento de todos os franceses o desenvolvimento das suas actividades.

## “CONTOS AMARGOS DA GUERRA”

A propósito da saída do primeiro volume d'este livro transcrevemos o seguinte:

De *O Ridiculos*:

«Mais um livro sobre a Guerra foi agora publicado.

Carlos d'Onellas foi um combatente das primeiras linhas e as suas impressões regista-as no presente volume, em contos que se lêem com agrado e nos quais se traduz a amargura e a desdita dos que pelejaram nas trincheiras.

Há nêstes contos singelos muito desassombro e muita verdade dura a fustigar *heróis* que nada fizeram e para si guardaram os louros e os proventos que outros mereceram e não tiveram.

A edição, do autor, é muito cuidada.»

# Rocha, Oliveira & C.<sup>a</sup>

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

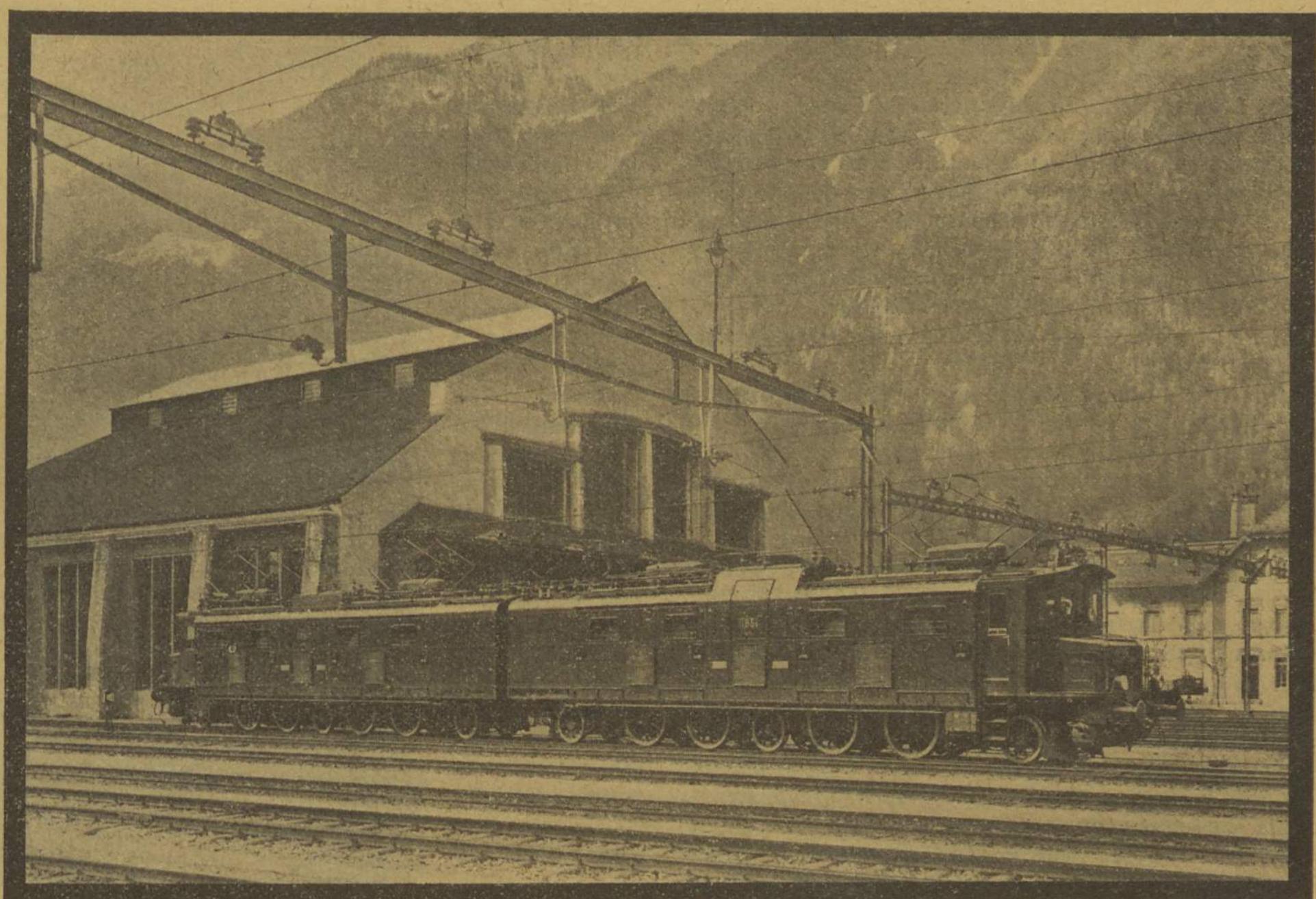
TELEFONES  
P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO  
139, RUA DOS B<sup>o</sup> CALHOEIROS  
LISBOA

ARMAZEM  
DOCA DE ALCANTARA

## Cotações de metaes nos Estados Unidos

	(De 30 de Janeiro a 4 de Fev. de 1935)	(De 22 a 28 de Ja- neiro de 1935)	Em 1932
Ton —	\$15.54	\$13.54	\$15.64
»	14.50	14.50	15.50
»	16.89	16.89	17.89
»	15.82	15.82	15.82
»	26.00	26.00	28.00
»	31.00	31.00	34.00
»	35.00	35.00	37.00
»	40.00	40.00	43.00
100 lbs	1.70	1.70	1.70
» »	1.60	1.60	1.50
» »	1.60	1.60	1.50
» »	1.60	1.60	1.50
» »	2.00	2.00	2.15
» »	1.95	1.80	1.95
» »	2.60	2.60	2.60
» »	2.85	2.65	2.80
Ton			
»	1.75	1.75	2.25
»	2.50	2.50	3.50
Lb	22, $\frac{1}{8}$	22, $\frac{7}{8}$	22, $\frac{7}{8}$
» $\frac{1}{8}$	5, $\frac{7}{8}$	5, $\frac{7}{8}$	7
»	5	5	6, $\frac{1}{2}$
» $\frac{1}{8}$	2, $\frac{1}{4}$	3, $\frac{3}{8}$	3, $\frac{1}{8}$
»	3	3	3, $\frac{3}{4}$
» $\frac{3}{8}$	25, $\frac{1}{8}$	22, $\frac{3}{4}$	22 $\frac{1}{4}$
100-lb. caixa	4.25	4.25	4.75



Locomotiva eléctrica de 8.800 HP.

# LOCOMOTIVA ELÉCTRICA DE 8.800 HP. DOS CAMINHOS DE FERRO FEDERAIS SUÍSSOS

Pelo Engenheiro RAUL DELERUE

*Por acharmos interessante a conferência que o Engenheiro Raul Delerue realizou na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, solicitámos do ilustre conferente a publicação da mesma, que nos foi enviada gentilmente e que a seguir publicamos:*

Prezados colegas: Antes de entrar propriamente no desenvolvimento do tema que me proponho tratar, vou esboçar a largos traços a marcha da electrificação dos caminhos de ferro suíssos, particularmente dos Caminhos de Ferro Federais, bem como a evolução do material de tracção empregado.

A primeira linha de caminho de ferro equipada electricamente foi a de Burgdorf-Thun-Bahn, com um desenvolvimento de 41 quilómetros; foi adoptada a corrente trifásica a 750 volts, 40 períodos, na linha de contacto. Esta linha, que entrou em exploração no ano de 1899, utilizou desde início a tracção eléctrica.

No ano de 1903 foi electrificado um trôço de 23 quilómetros na linha de Freiburg-Murten-Ins, anteriormente com tracção a vapor, sendo ainda equipado electricamente um trôço novo

de linha com 10 quilómetros de extensão; adoptou-se a corrente contínua a 840 volts, na linha de contacto.

Foi no ano de 1906 que os Caminhos de Ferro Federais realizaram a sua primeira electrificação, com o equipamento dum trôço de linha de 22 quilómetros correspondente ao túnel de Simplon, sendo utilizada a corrente trifásica a 3.000 volts, 16 2/3 períodos, na linha de contacto. Esta electrificação, determinada pela necessidade imperiosa de se evitarem os fumos na travessia do extenso túnel, deve considerar-se como um ponto isolado, pois só muito mais tarde os Caminhos de Ferro Federais se lançaram decididamente na electrificação da sua rête.

No ano de 1910 os caminhos de ferro Seetalbahn electrificaram a sua rête, com um desenvolvimento de 55 quilómetros, anteriormente com tracção a vapor; foi adoptada na linha de contacto a corrente alternada monofásica a 5.500 volts, 25 períodos. No mesmo ano iniciaram a sua electrificação os caminhos de ferro Bern-Lötschberg-Simplon, com um trôço de linha de 14 quilómetros, anteriormente com tracção a vapor, sendo escolhida a corrente monofásica a 15.000 volts 15 perí-

dos para alimentação da linha de contacto. Ainda no mesmo ano entrou em exploração a linha Martigny-Orsières com 20 quilómetros de extensão, que utilizou desde início a tracção eléctrica; foi preferida para alimentação da linha de contacto a corrente alternada monofásica a 8000 volts, 15 períodos.

Os Caminhos de Ferro Réticos iniciaram no ano de 1913 a sua electrificação, equipando um novo trôco de linha de 49 quilómetros e electrificando simultaneamente 14 quilómetros da sua rede de tracção a vapor, provocando nos anos seguintes novas e importantes extensões na electrificação, que em 1922 abrangia toda a rede num total de 277 quilómetros.

Durante a guerra não se realizou qualquer trabalho digno de menção, em matéria de electrificação.

O ano de 1918 marcou no entanto uma época no problema da electrificação dos caminhos de ferro suíços pois foi no decorrer dêle que os Caminhos de Ferro Federais Suíços se lançaram decididamente na electrificação da sua rede, disposição que já tinha sido tomada no ano de 1913 mas que a guerra impossibilitou de pôr em prática.

O problema de abastecimento em carvão, que para a Suíça foi sempre motivo de preocupação, apresentou durante e depois da guerra um aspecto de extrema gravidade, não só pelo preço elevado que atingiu este combustível (em 1920 e 1921 a tonelada de carvão chegou a cotar-se a fr. ss. 174. —, posta na fronteira, quando antes da guerra o seu custo era de fr. ss. 50. —), mas também pela insuficiência e irregularidade dos abastecimentos. Sendo a Suíça um país extremamente rico em potencial hidráulico, não se justificava esta grave interdependência do estrangeiro, que feria o sentimento nacional profundamente excitado pelos ensinamentos da guerra. Assim decidiu o governo fomentar um aproveitamento e utilização em grande escala das riquezas hidráulicas do país, provocando uma ampla electrificação das linhas de caminho de ferro, que participavam por uma larga percentagem no contingente de combustível importado.

Por lei de 2 de Outubro de 1919 ficou estabelecida a participação do Estado nos encargos da electrificação dos diferentes caminhos de ferro, política esta extremamente popular e perseguida por todos os partidos do país.

A electrificação dos Caminhos de Ferro Federais fez-se a princípio lentamente em virtude da necessidade de criar novos tipos de material, instalar as linhas de contacto e equipar as centrais e sub-estações de abastecimento. Assim é que no período que vai de 1918 a 1921 apenas se electrificaram 194 quilómetros de linhas, no entanto no ano de 1928 já se encontravam equipados electricamente 1563 quilómetros da rede destes Caminhos de Ferro, número este que, segundo um programa estabelecido, subirá para cerca de 2000 no ano de 1936.

É interessante focar a orientação dada ao problema do abastecimento da rede eléctrica dos Caminhos de Ferro Federais.

Muito antes de ter decidido o Estado proceder à electrificação destes Caminhos de Ferro, tinha sido ventilada a questão de saber se o fornecimento de energia para a rede eléctrica destes deveria ser feito por centrais particulares se por centrais privativas dos mesmos Caminhos de Ferro. Apesar das influências da alta finança, indústria etc., resolveu o Conselho Nacional a instalação de centrais privativas, o que de resto estava de acordo com o parecer da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Federais elaborado em 1913, no qual era emitida a opinião de que convinha a estes Caminhos de Ferro possuir as suas centrais próprias, pois só assim ficaria garantido o fornecimento da energia necessária e ainda porque não constituíria vantagem nem para o Estado nem para a indústria particular o abastecimento efectuado por esta. A instalação destas centrais justificava-se também pela preferência dada à corrente monofásica 15.000 volts 16 2/3 períodos na alimentação da linha de contacto, que interessa de ordinário apenas a tracção, pelo que se verificaria a necessidade de proceder, na maior parte dos casos, a uma dispendiosa transformação de

energia nas centrais particulares, que normalmente geram corrente trifásica a 50 períodos.

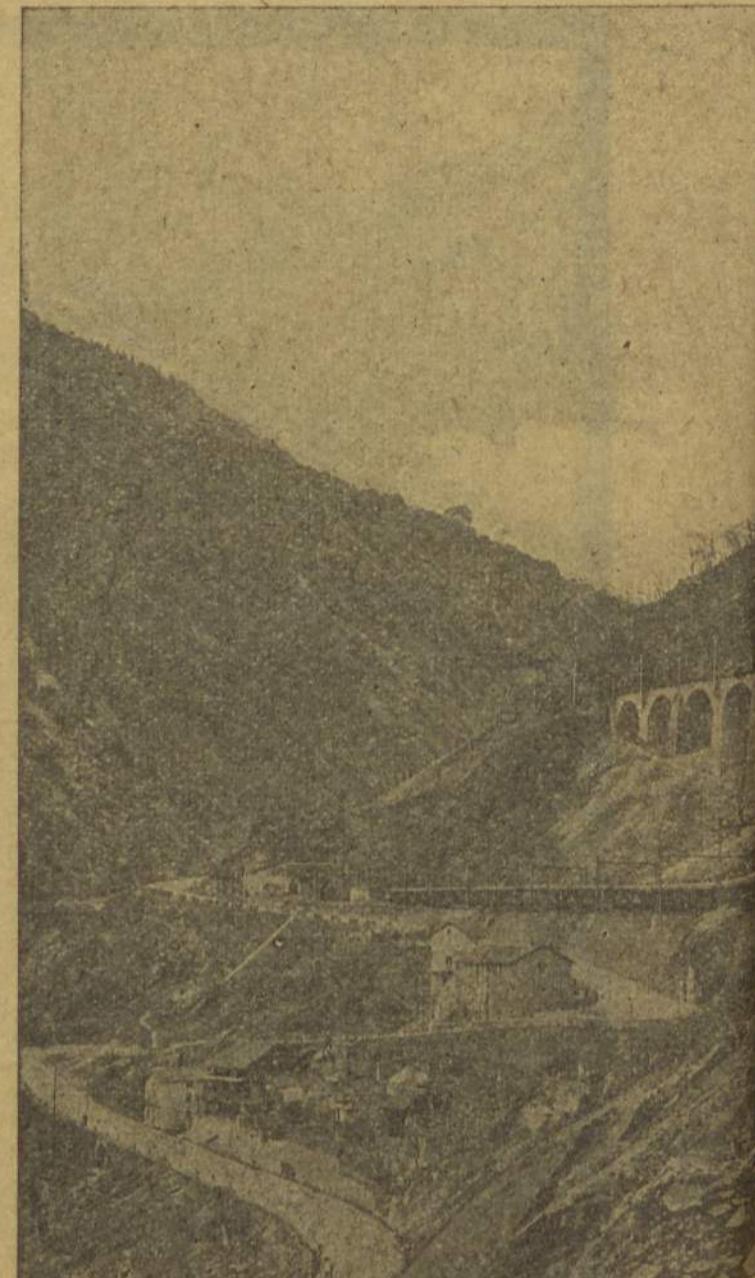
No ano de 1920 iniciaram a electrificação da sua rede por um trôco de linha com 91 quilómetros, os caminhos de ferro Bernische Dekretsbahnen, que escolheram a corrente monofásica 15.000 volts 16 2/3 períodos para alimentação da linha de contacto, modalidade igualmente preferida pelos caminhos de ferro Sihlthalbahn com uma rede de 18 quilómetros electrificada em 1924 anteriormente com tracção a vapor.

Fazendo uma análise comparativa dos diversos sistemas de corrente adoptados, ficamos que no início da electrificação dos caminhos de ferro suíços não havia um critério uniforme que orientasse para uma determinada solução. Pelo contrário vemos que a cada electrificação corresponde assim dizer, um sistema diferente de corrente.

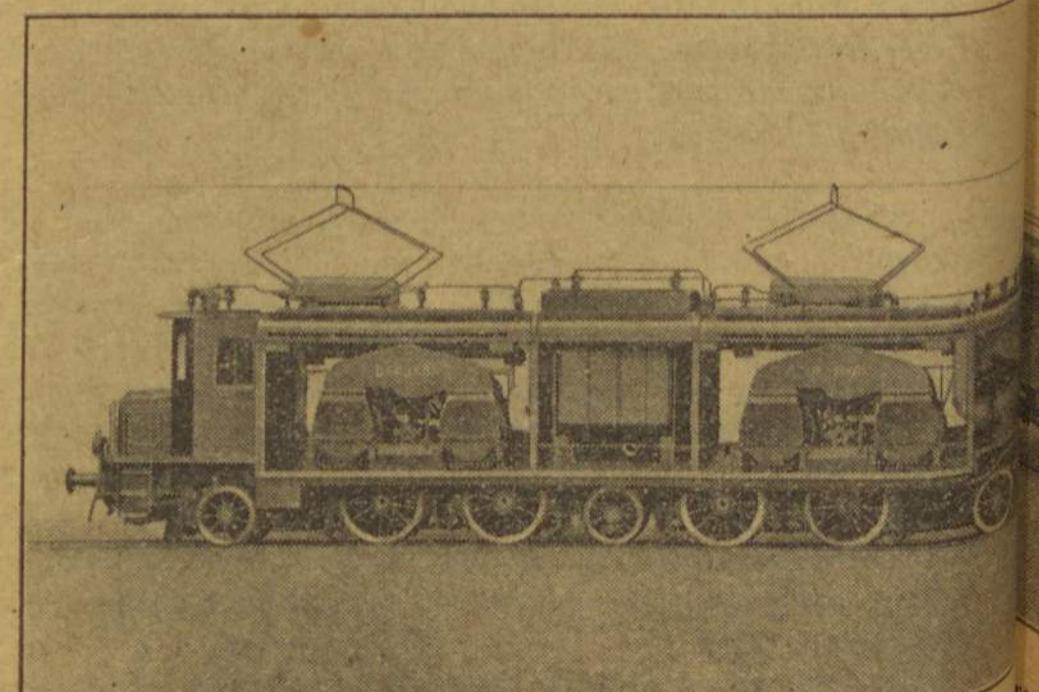
No entanto a partir de 1910 constata-se uma preferência manifiesta para a corrente monofásica alta tensão baixa frequência, sistema que mais tarde se generalizou, sendo actualmente adoptado pela grande maioria dos caminhos de ferro da Suíça.

Os primeiros ensaios práticos com corrente monofásica alta tensão datam ao ano de 1904. Foram realizados pela firma suíça Ateliers Construction Oerlikon, na linha Seebach-Wettingen dos Caminhos de Ferro Federais. Estes ensaios tiveram como resultado fazer desaparecer o receio que se manifestava pela adopção no fio de contacto da corrente alternada alta tensão.

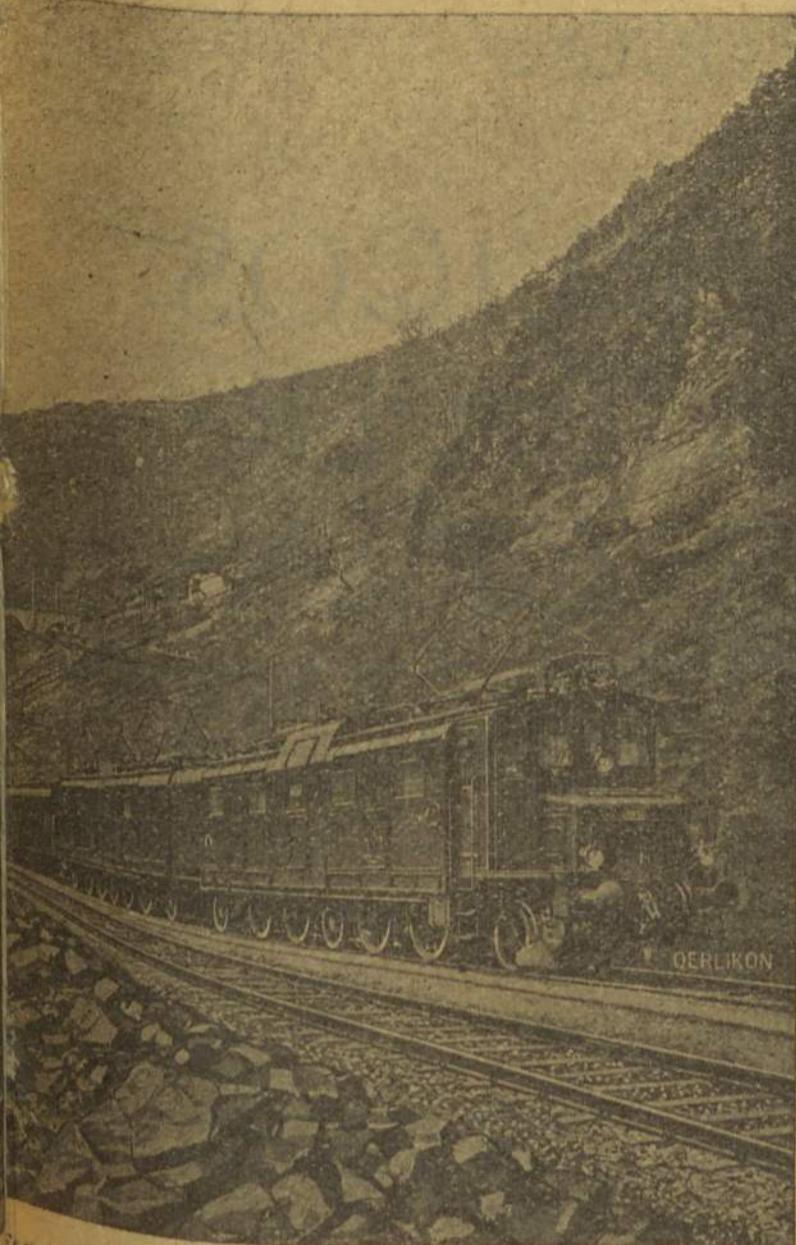
Na primeira locomotiva de ensaio a corrente monofásica a



A locomotiva de 8.800 H.P., dos Caminhos de Ferro Federais Suíços.



A locomotiva eléctrica de 8.800 HP., dos Caminhos de Ferro Federais Suíços.



Caminhos de Ferro Federais Suíços, rebocando um comboio  
impa do St. Gotthard

características verdadeiramente notáveis. O tipo da maior parte dos seus órgãos foi adoptado em locomotivas construídas posteriormente, mesmo nas locomotivas mais recentes. A tensão no fio de contacto era ainda de 15.000 volts, porém a frequência foi reduzida para 15 períodos afim de permitir boas condições de funcionamento para os motores que eram já do tipo de colector, monofásicos, série compensada, com campo auxiliar decalado, sistema criado pelo referido constructor e que foi consagrado pela prática.

A regulação da velocidade efectuava-se nesta locomotiva ligando os motores de tracção às diferentes tomadas dum transformador, processo que foi mais tarde generalizado em prejuízo doutros, como os que utilizavam reguladores de indução, deslocação das escovas sobre o colector etc.

As locomotivas da linha Seebach Wettingen eram também interessantes de baixo do ponto de vista do orgão de captação da corrente, que era constituído por trolley's dispostos lateralmente. Este sistema que

voltos 50 períodos conduzida pelo fio de contacto era transformada em corrente contínua num grupo convertidor sistema Mard-Leonhard, como adoptado modernamente pelos americanos, a corrente contínua sendo utilizada na alimentação dos motores. Essa locomotiva era do tipo BB isto é, com todos os rodados motores e conjugados dois a dois. A locomotiva seguinte era uma máquina unicamente de corrente monofásica alta tensão e baixa frequência (15 períodos); dumha concepção bastante diversa da primeira, possuia

simplificava extraordinariamente a montagem da linha de contacto convinha bem para potências até 500 cavalos e velocidades até 60 km/hora mas foi substituído por pantógrafos nas locomotivas construídas depois, em virtude da maior potência e velocidade destas. A transmissão do movimento aos rodados era feita, como para a primeira locomotiva, por meio de engrenagens, um eixo intermediário e bielas. Esta solução foi empregada freqüentes vezes em locomotivas muito mais potentes. Destes ensaios nasceu a preferência dada na Suíça à corrente monofásica alta tensão baixa frequência, para alimentação da linha de contacto dos seus caminhos de ferro electrificados. O rápido avanço realizado deve-se às concepções verdadeiramente práticas que presidiram à realização dos diferentes órgãos das locomotivas de ensaio. Foi logo de início criado o motor que convinha para a tracção monofásica, motor série compensada, possuindo forte binário de arranque, boa comutação, rendimento e factor de potência favoráveis. Pela adopção do transformador com tomadas tornou-se extremamente prática e segura a regulação da velocidade. O tipo do equipamento eléctrico da locomotiva de 8800 HP., que dentro em pouco estudarei em detalhe, nas suas linhas gerais, o mesmo que o adoptado na locomotiva de ensaio da linha Seebach Wettingen.

A primeira electrição importante em corrente monofásica alta tensão baixa frequência foi efectuada nos caminhos de ferro Bern-Lötschberg-Simplon, que se decidiram por esta modalidade em face os resultados decisivos obtidos com a locomotiva de ensaio da linha Seebach Wettingen.

A primeira locomotiva era do tipo CC com uma potência de 2000 HP. à velocidade de 42 km/hora, velocidade máxima 60 km/hora, peso 90 toneladas. O tipo seguinte era 1 E 1, com a potência de 2500 HP. à velocidade 50 km/hora, velocidade máxima 75 km/hora, peso 102,5 toneladas.

No ano de 1917 os Caminhos de Ferro Federais encomendaram as primeiras locomotivas. Dentre os diferentes tipos destaco os seguintes :

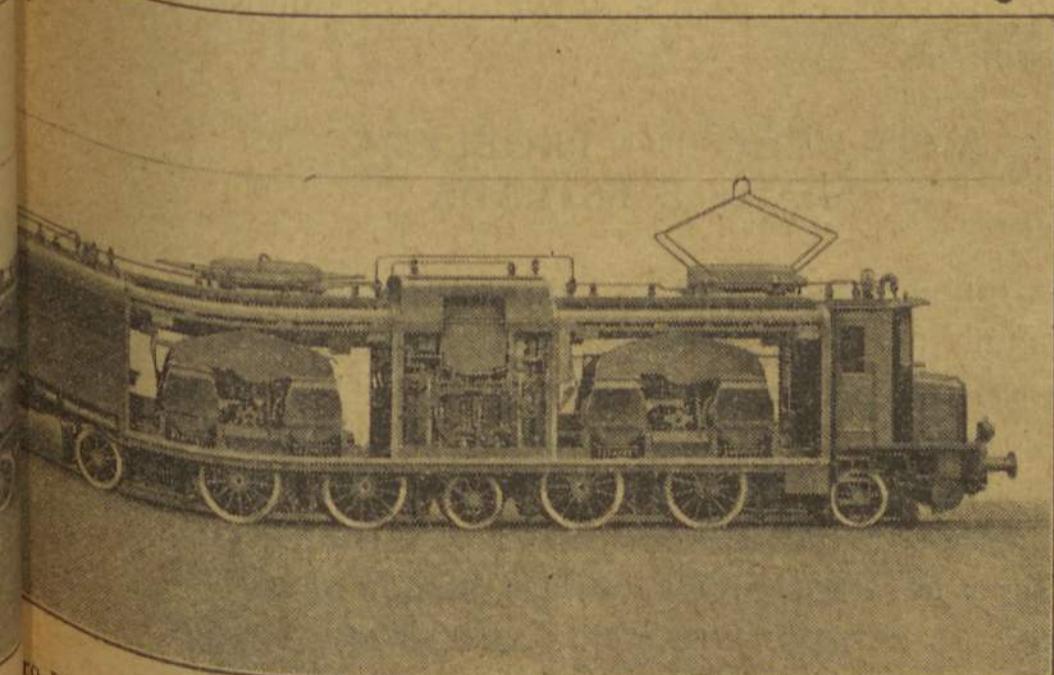
1 C 1 com a potência 1650 HP. à velocidade de 50 km/hora, velocidade máxima 75 km/hora, peso 92,5 toneladas; 1 B B 1 com uma potência de 2250 HP. à velocidade de 50 km/hora, velocidade máxima 75 km/hora, peso 115 toneladas; 1 C C 1 com a potência de 2240 HP. à velocidade de 36 km/hora, velocidade máxima 65 km/hora, peso 103,9 toneladas, seguindo-se a este tipo uma série de locomotivas idênticas porém com uma potência de 2700 HP. à velocidade de 38 km/hora, velocidade máxima 65 km/hora, peso 130,9 toneladas. Foram também construídas locomotivas dos tipos 1 B 1 B 1, 2 C 1 e 2 D 1.

Foi sobre uma locomotiva tipo 1 B B 1 que se realizaram os primeiros ensaios da frenagem por recuperação.

Tendo os Caminhos de Ferro Federais Suíços constatado certos inconvenientes resultantes da utilização do comando dos rodados por bielas rectilíneas e triangulares, em novas séries de locomotivas foi adoptado o comando individual dos eixos, solução que deu excelentes resultados na prática onde confirmou ser o mais apropriado, particularmente para as grandes velocidades.

As primeiras locomotivas postas em serviço eram do tipo 2 C 0 1 e 1 C 0 1 seguindo-se uma nova série do tipo 2 D 0 1 com a potência de 3120 HP. à velocidade de 65 km/hora, velocidade máxima 100 km/hora, peso 117,5 toneladas.

Tendo esboçado, como prometi, a marcha da electrificação dos caminhos de ferro suíços e a evolução do material de tracção empregado, vou expôr o critério e circunstâncias que decidiram os Caminhos de Ferro Federais a mandar construir locomotivas duma potência notavelmente superior às existentes, para equipamento da sua linha do Goithard, uma das quais é a locomotiva de 8800 HP. que adeante descreverei.



Caminhos de Ferro Federais Suíços, com os painéis laterais levantados

(Conclui no próximo número)

## EM BENEFICIO DO PÚBLICO

# A.C.P. VAI MONTAR SERVIÇOS DE CAMIONAGEM QUE PER- MITIRÃO ENCURTAR GRAN- DEMENTE ALGUMAS VIAGENS

## UM INTERESSANTE PROJECTO DE COOPERAÇÃO ENTRE O «RAIL» E A ESTRADA

O presente artigo foi publicado no Diário da Manhã de 27 de Janeiro passado.

Por merecer a atenção de todos quantos se têm dedicado ao estudo da Cooperação de transportes, pedimos vénia ao importante diário lisboeta para o publicar na íntegra, pois será devidamente apreciado pelos nossos estimados leitores.

Não terão, decerto, passado despercebidas aos leitores do *Diário da Manhã* as informações que temos publicado sobre notáveis melhoramentos ultimamente introduzidos nos serviços ferroviários portugueses, que se traduzem em facilidades e vantagens do mais alto interesse público.

Nota-se que existe dentro das nossas companhias de caminhos de ferro, o desejo de vir ao encontro dos interesses de todos quantos utilizam os seus serviços.

O combóio-mistério, feliz adaptação, ao nosso meio, duma iniciativa ingleza; a introdução da 2.ª classe no «Sud-Express»; as tarifas de fim de semana, de veraneio, visitas à capital, excursões; o aumento de peso, de 10 para 20 quilos, dos pequenos volumes transportados no regime económico e rápido das tarifas 8-108; o alargamento de rede de serviços combinados entre o «rail» e a estrada, são provas de vitalidade e dum incontestável espírito de modernização por parte dos altos corpos dirigentes das empresas ferroviárias portuguesas.

Essas iniciativas demonstram, pelo seu largo alcance, e, sobretudo, pela regularidade com que tem vindo a público que, dentro dessas grandes empresas, se está operando a renovação de métodos e processos que é indispensável para dotar o País com um serviço de transportes terrestres absolutamente modelar.

Elas só podem surpreender aqueles que, propen-

sos a pensarem sempre mal do que é português e a aceitarem como dogmas novidades sensacionais e balofas, julgavam que os caminhos de ferro nacionais haviam entrado num período de declínio para darem lugar ao automóvel triunfante.

Exagero desrazoável e infundado. Os caminhos de ferro representando uma das maiores riquezas nacionais, sustentando para cima de 25.000 famílias portuguesas, constituindo um dos mais seguros e importantes elementos de defesa nacional, sendo já hoje, em grande parte, propriedade do Estado, a quem num futuro, relativamente próximo, pertencerão inteiramente, não podiam caír repentinamente ao sopro duma ventania que se diz progressiva, e que de facto o é, até certo ponto, mas que seria de destruição e de ruína, se o bom senso, a razão e os altos interesses nacionais lhe não pusessem limites.

Em todo o Mundo está posto em equação o problema da concorrência entre o caminho de ferro e o automóvel. Em toda a parte se procura a solução ideal, que permita satisfazer os interesses aparentemente opostos em jogo e, sobretudo, os interesses do público.

### A SOLUÇÃO DO PROBLEMA — «RAIL» E ESTRADA

Portugal, que é preciso habituar-nos a considerar como um País progressivo e equilibrado, procura essa solução e ha-de encontrá-la.

E, passados os ardores com que o problema foi posto de inicio, é de esperar que êle se resolva pacificamente, dentro de um elevado espírito de concórdia e de transigencia mútuas, dando-se a cada sistema de transporte os meios necessários para que desempenhem o papel que as suas características especiais lhe determinam e os altos interesses da

Nação lhe impõem. É neste sentido que têm sido orientados os trabalhos da comissão que o antigo ministro do Comércio, sr. dr. Antunes Guimarães, teve a feliz inspiração de nomear, e onde se encontram representadas todas as entidades que, sobre o assunto, têm competência para se pronunciar, inclusive os representantes da camionagem e dos caminhos de ferro.

Espera-se ansiosamente que os trabalhos da referida Comissão terminem para que todas as dúvidas acabem e os interessados na exploração dos dois meios de transporte «soi-disant» rivais, libertos do pesadelo duma incerteza que desarma as mais decididas vontades, possam dedicar-se, conscientemente, ao desenvolvimento metódico, racional e útil das empresas que dirigem.

No entretanto chegavam-nos rumores de que a C. P., a nossa maior companhia de caminhos de ferro, se encontrava decidida a entrar na exploração directa de carreiras de camionagem.

Com que fins?... Com que intuições?... Desconhecemos! Mas tão insistentes eram as informações que até nós chegavam sobre o assunto, que resolvemos pô-lo a claro, custasse o que custasse.

Tenazes esforços foram necessários para conseguir romper a barreira de mutismo, aliás compreensível e justificada, das altas esferas ferroviárias.

Mas, finalmente, a indiscrição e a teimosia do jornalista venceram e conseguem trazer para as colunas do *Diário da Manhã* declarações francas categóricas, positivas, animadoras, duma das mais altas personalidades do Conselho de Administração da maior organização ferroviária portuguesa.

Entramos portanto imediatamente na matéria:

#### A C. P. NÃO IRÁ CONCORRER COM A CAMIONAGEM

— Diz-se que a C. P. está resolvida a estabelecer uma vasta rede de camionagem. Que já tem mesmo concessões de carreiras. Que já comprou ou, pelo menos, encomendou, uma formidável esquadra de auto-carros, com que destruirá e arrazará a camionagem existente. O que há de verdade em tudo isto?

— Boatos; quase apenas boatos. . A C. P. é uma companhia de caminhos de ferro. Tem uma rede que representa uma boa parte do património nacional. Não pode, nem deve, arriscar-se aventuramente. Não precisa de o fazer para defender os seus interesses, nem bem servir o público. A C. P., portanto, não irá concorrer com a camionagem; pode afirmá-lo aos seus leitores.

— Mas então?

— A questão é complexa e, portanto, mesmo para lhe dar um resumo das nossas ideias e intenções, terei que ser um pouco extenso e reportar-me ao passado, embora ele não seja distante.

O jornalista aproveita uma curta pausa para se instalar melhor.

— As companhias de caminhos de ferro têm sido acusadas de consentir, por indeferença, que a concorrência da camionagem atingisse uma certa gravidade, que se estabelecessem carreiras sobre carreiras, de Norte a Sul do País. Em primeiro lugar, não é da competência das companhias de caminhos de ferro, consentir ou deixar de consentir o desenvolvimento da camionagem. Em segundo lugar, apesar desse desenvolvimento em Portugal, ter sido muito rápido é certo que a Companhia reclamou por muito tempo providências do anterior ministro do Comércio sem qualquer resultado.

É preciso lembrarmo-nos de que Portugal era um País vivendo uma vida á parte do resto do Mundo. Uma curta viagem em automóvel aos arredores de Lisboa tinha o seu quê de heróico.

O milagre de reconstrução das nossas estradas em poucos meses, provocou como era natural, um desenvolvimento instantâneo, formidável das comunicações por estrada.

Mas se «à quelque chose malheur est bon», «à quelque chose bonheur est mauvais».

À medida que a nossa rede de estradas se tornando transitável, nasciam, como cogumelos, carreiras de camionagem, mal estudadas, mal orientadas, mal apetrechadas. Camionetas que faziam o transporte de peixe, eram adaptadas, «à lá diable» ao transporte de passageiros. Umas tábuas mal assentes faziam de bancos. Um chassis condenado por incapaz e uma carroceria de tábuas de caixote faziam um auto-carro...

— Mas hoje, a camionagem dispõe de bons carros...

— Sem dúvida. Mas nem por isso deixam de suceder-se os desastres. São diárias as perdas de vidas, relatadas pelos jornais. Ao passo que nos caminhos de ferro portugueses se passam anos sem que se registe um só desastre de consequências graves.

Bem vê, desde que a exploração da camionagem se faça, como sucede entre nós, freqüentemente, a preços inferiores aos do custo, não é possível manter o material nas indispensáveis condições de segurança.

— Então os camionistas têm dinheiro para comprar carros novos e o não têm para reparar os velhos?

— Parece um paradoxo, mas não é. As vendas a prestações têm sido o principal cancro da industria de transportes. Qualquer individuo sem dinheiro para comprar uma camisa nova para vestir ao domingo pode comprar uma camioneta. Pagará quando pagar. Se os vendedores de automóveis quisessem e pudesse falar...

— E a fiscalização?

— É puramente teorica. Não é com meia duzia

de técnicos e uma duzia de polícias que se pode exercer uma fiscalização capaz e efectiva...

— Mas por que se não intensificam esses serviços, reforçando o corpo de fiscalização e dando-lhe os necessários meios para agir? preguntamos.

— Por falta de verba, segundo me parece.

— No entretanto os camionistas queixam-se de pagar formidáveis contribuições ao Estado... ao que logo nos esclarecem:

— Perdão, uma coisa é o automobilismo, outra, muito diferente, são os camionistas. Pelo decreto 17.813, os variadíssimos impostos que impendiam sobre os automóveis em geral, foram suprimidos, fazendo-se a sua substituição por um imposto único, indirecto, sobre a gasolina, óleo e pneumáticos. As receitas provenientes deste novo sistema de tributação orçaram em 1931 por uns 94 mil contos. Mas esta verba é paga por todos os veículos automóveis — cerca de 35.000 — dos quais apenas 1.721 — menos de 5% — são empregados em carreiras de serviço público.

— E o imposto de camionagem?

— Esse rendeu em 1931 cerca de 1.132 contos. Menos de 650\$00 anuais ou menos de 1\$80 diárias por cada carro. Esse imposto é de \$02 por cada quilometro — passageiro. Se tomarmos, para não podermos ser acusados de exagero, como tipo, o carro de 20 passageiros, transportando em média apenas 5% da lotação, chegaremos à conclusão de que o imposto de camionagem liquidado em 1931, corresponde a um percurso diário inferior a 9 quilometros por carro!! E no entretanto, uma grande parte das cárreiras têm percursos diários de ida e volta superiores a 200 quilometros. E há cárreiras diárias com mais de 300 quilometros!!!

#### O QUE A CAMIONAGEM PAGA E O QUE DEVIA PAGAR

O nosso entrevistado diz-nos ainda com transparente sinceridade:

— Assim se desfazem as lendas. Com números que não admitem sofismas. O que a camionagem devia legalmente pagar é uma coisa, o que ela paga é outra. As disposições legais em vigor, se se cumprissem, seriam suficientes para ter orientado a camionagem no caminho que naturalmente lhe está traçado, de complemento do caminho de ferro.

Consta-me que a Comissão oficial que está estudando o assunto tem como intuito tornar praticamente efectivas as disposições do actual Código da Estrada e seus Regulamentos. Parece que nada de novo contém o projecto de Regulamento que está sendo elaborado. Apenas será novo, o modo de agir.

— Por exemplo?

— Impossível. Dos trabalhos da Comissão que têm, naturalmente, um carácter secreto pouco se sabe. A seu tempo serão tornados públicos. Mas

consta que a camionagem existente, mesmo aquela que faz concorrência ao caminho de ferro, será poupança com a maior das generosidades. Decerto se legislará muito mais para o futuro do que para o presente.

#### PARA QUE VÃO SERVIR OS AUTO-CARROS DA C. P.

— E os serviços de camionagem da C. P....?, insistimos.

— Lá vamos: Em tempo oportuno, a propósito do «Combóio Mistério o Diário da Manhã pôs em destaque a possibilidade da viagem Porto-Lisboa se efectuar em pouco mais de 4 horas. Para isso o que seria preciso? Reduzir o número de paragens. E como reduzi-las sem prejudicar os passageiros que se servem das estações intermediárias? Naturalmente estabelecendo ligações entre essas e as estações em que o combóio fique tendo paragens. Essas ligações serão feitas por caminho de ferro ou por camionagem, conforme as circunstâncias aconselhem.

Outro exemplo: A viagem do Barreiro a Portimão e Lagos é feita hoje por via Tunes. Veja aqui o mapa. A partir de Sabóia a linha inflete para Leste, formando um ângulo agudo, com vértice em Tunes, com a linha de Portimão e Lagos. O percurso entre Sabóia e Portimão é de 64 km. Veja agora esta estrada em construção, passando por Monchique. O percurso é de 50 km. Está pois naturalmente indicado o estabelecimento de uma carreira de camionagem por essa nova estrada.

É para isto que servirá a camionagem da C. P.: Para melhor servir o público, poupando-lhe percursos e demoras escusadas, dando-lhe facilidades e comodidades.

— E êsos serviços de camionagem serão explorados directamente pela C. P.?

#### EXPLORAÇÃO DIRECTA E EM SERVIÇO COMBINADO

— É evidente que nos convém, em casos como os que apontei, ficarmos nós com a exploração directa das cárreiras de camionagem, que vamos criar, desviando para elas voluntariamente o tráfego de passageiros que se está fazendo hoje pelo caminho de ferro.

Mas, por exemplo, das cárreiras affluentes da nossa rede ferroviária, não desejamos ter a exploração directa: Queremos deixar aberto às empresas da especialidade êsse vasto campo, que chega para todos e onde todos podem viver com utilidade para a Nação e para si próprios.

— São êsos pois os projectos da C. P. sobre camionagem?

— São. A esquadra de auto-carros da C. P. será a frota da paz e nunca, como V. supunha, uma arma

# A ponte do Tejo

Pelo sr. Gomes de Loureiro foi apresentada à Junta Geral de Setúbal a seguinte proposta:

«Considerando que a grande obra da ponte sobre o Tejo, entre o Beato e Montijo, com tanto ardor concebida e estudada por um dos nossos engenheiros, o sr. Miguel Carlos Correia País, e por ele, com tanto ardente patriotismo e corajosa insistência, sustentado, como da mais alta conveniência, tendo sido aceite, com entusiasmo, por quase toda a corporação dos engenheiros e já declarada pela Junta Geral do Distrito de Lisboa, em 1877, como do maior interesse económico, financeiro e militar de País;

Considerando que em 1927 na remodelação do plano geral da rede ferroviária foi introduzida uma linha de Lisboa pelo Montijo, Alcochete, Quinta Grande, Ponte de Sôr, ficando esta sendo o caminho directo para Madrid, e portanto para a Europa, linha esta que daria lugar a encurtamento superior a cincuenta quilómetros e poderia ficar em condições de planta e perfil superiores às de todas as outras linhas do País comportando pois as máximas velocidades praticáveis.

Considerando que o Governo na Portaria de 2 de Junho de 1930 nomeou uma Comissão para mandar proceder às suas sondagens geológicas;

Considerando que terminados estes estudos importava agora definir as características dessa importante obra de arte, bem como organizar o programa do concurso e respectivo caderno de encargos para a concessão da construção da ponte e sua exploração;

Considerando que esta ponte representará no futuro um padrão imorredouro da actual Situação Nacional Corporativa criada pela Ditadura Militar,

para extermínio das empresas de camionagem, a quem nenhum mal desejamos.

**AS COMPANHIAS DE CAMINHOS DE FERRO  
DESEJAM A COLABORAÇÃO LEAL  
DE TODAS AS EMPRESAS DE CAMIONAGEM**

O que queremos, e isso não só no nosso interesse, mas principalmente em proveito do público e até dos próprios camionistas, é que eles, compreendendo o seu verdadeiro papel, se disponham a colaborar connosco na obra que estamos levando a cabo. Muitos estão já em transacção com o caminho de ferro para montagem de linhas de serviços combinados.

## PROPONHO

Que a Junta signifique ao Governo quanto agradável lhe seria e ao Distrito que o concurso a abrir não se fizesse demorar e que estabelecesse um programa que deixe fora dos lineamentos essenciais a máxima liberdade aos concorrentes e com prémios condignos, pois que assim virão, sem dúvida, ao certame, engenheiros competentes, nacionais e estrangeiros, apresentar ante-projectos bem delineados, susceptíveis de servir de base ao projecto definitivo e acompanhados de estimativa que permita ajuizar do custo da obra com suficiente aproximação.

(a) Carlos Hidalgo Gomes de Loureiro



## CAMBIOS

CHEQUE SOBRE	Compra	Venda
Londres . . . . .	109\$80	110\$10
Paris . . . . .	1\$27	1\$27,5
Madrid . . . . .	2\$67,5	2\$68,5
Nova Iorque . . . . .	32\$18,2	32\$29,9
Zurich . . . . .	6\$28,5	6\$30,7
Roma . . . . .	1\$64,7	1\$65,5
Bruxelas . . . . .	4\$52,7	4\$54,4
Amsterdã. . . . .	13\$02,8	13\$07,6
Berlim . . . . .	7\$70,7	7\$73,6
Praga . . . . .	95,6	\$96
Rio de Janeiro . . . . .	2\$55,4	2\$55,4
Libra Ouro . . . . .	151\$	—

Postes em cimento armado para redes elétricas, semáforos e telefone.

3.000 quilómetros de linhas de serviço.

**Sociedade Portuguesa CAVAN**

R. Pascoal de Melo, 87 Telef. N. 4667 LISBOA  
FÁBRICA DA POCVA DE SANTA IRIA

Muitos mais, senão todos, virão. E para terminar dir-lhe-ei que este problema não é novo nem existe só entre nós. Em todos os países, pode dizer-se, se está trabalhando afincadamente para tornar os dois sistemas de transporte aliados e não antagonistas. Não é o nosso feitio muito dado a esse espírito de colaboração e aliança, mas, enfim, com o apoio das instâncias oficiais, que são em última análise as entidades a quem o assunto mais interessa, alguma coisa de util ao País e portanto a todos nós se há-de realizar.

Estava terminada a nossa entrevista. Só nos resta aguardar a publicação do resultado dos trabalhos a que se aludiu. Nessa ocasião voltaremos ao assunto se o interesse do público assim o determinar.

# A QUESTÃO DO SALARIO MINIMO

Por AUGUSTO DA COSTA

A igualdade política inscrita nos Códigos da Democracia é um absurdo gerado no cérebro de Rousseau. A igualdade económica inscrita nos canones do Socialismo é outro absurdo, gerado no cérebro de Marx. Mas a igualdade *substancial* dos homens é um dogma da Igreja católica e uma conquista da civilização cristã, donde derivou a igualdade civil. Não há, na nossa civilização, gente e *sub-gente*, como nas civilizações orientais. Não há senhores e escravos, homens e párias. Poderemos, e quantas vezes o não somos! poderemos ser escravos das coisas e párias numa sociedade em equilíbrio instável; mas à face da Moral e do Direito, desde que a civilização cristã existe, a nossa *subtância*, é igual, todos somos filhos do mesmo Deus,

*“Todos seremos iguais  
no reino da Eternidade.  
Na balança da igualdade,  
Deus sabe quem pesa mais...”*

como dizia o velho Eusébio Calafate, poeta popular setubalense; não acontece com a nossa civilização o que está acontecendo com a moderna civilização materialista russa, onde a vida humana não tem qualquer espécie de valor metafísico e onde, por isso, o homem é considerado uma simples máquina de trabalho, escravo da Produção e do Plano Quinquenal.

Esta concepção da igualdade humana, transplantada para o domínio dos problemas económicos e sociais, leva-nos directamente a formular este princípio fundamental: que sendo os homens substancialmente iguais, iguais perante o Direito e perante a Moral, têm de ser pela mesma razão iguais no seu direito à vida. E como quem quere os fins quere os meios, não se pode recusar os bene-

fícios da civilização a uns para os reservar exclusivamente a outros. Não se pode considerar o industrial, o patrão, o «burguês», como se lhe chama em linguagem de comício, como uma pessoa digna de todos os confortos e de todo o bem-estar que a civilização lhe pode dar, e o trabalhador, o assalariado, o operário, o «proletário», para nos servirmos da linguagem dos sindicatos, como uma simples *sub-pessoa*, como uma máquina de trabalho, como um pária cujo contacto degrada, como um escravo que se pode alimentar simplesmente de côdeas rijas e de água turva, dormindo sobre uma enxerga pôdre.

A liberdade económica, filha do liberalismo e do mercantilismo, rebaixou o trabalhador à categoria de máquina e o trabalho à de simples mercadoria. Se o jôgo da oferta e da procura valorizava a mercadoria trabalho, o trabalhador poderia ter meza lauta, comer e beber bem, gozar, divertir-se, instruir os filhos, tornar-se «burguês»; mas se o jôgo da mesma lei rebaixava o valor da mercadoria-trabalho, o salário poderia diminuir até ao ponto de desaparecer por não haver trabalho, e o operário não teria mais do que estender a mão à caridade pública para não morrer de fome. Teóricamente, a lei da oferta e da procura, aplicada à mercadoria-trabalho, tanto poderia fazer a felicidade dos operários como a sua desgraça; na prática, porém, vê-se que ela fez sempre a desgraça dos trabalhadores e nunca a sua felicidade. Chegou-se a êste contrasenso, recentemente notado por um deputado socialista francês: os operários andam descalços porque se produziu trigo a mais!

Este contrasenso prova uma vez mais quanto há de artificial na chamada *luta de classes*. Os interesses dos produtores são convergentes e não divergentes. O interesse da indústria é o interesse dos seus vários agentes, repartidos por diferentes categorias. Se a indústria está próspera, todos ganham; se está arruinada, todos perdem... Se os operários não têm que calçar, é porque se produziu calçado a mais; se não têm pão, é porque se produziu trigo a mais; quer dizer, porque se produziu sem atender às neces-

sidades dos mercados, porque se produziu para bater a concorrência, porque se trabalhou, numa palavra, sem *visão económica*. E a ruina dos patrões foi a miséria dos operários.

A produção tem pois de ser orientada por princípios diferentes dos princípios liberalistas, a sua lei não pode ser apenas a lei da livre-concorrência: o objectivo da produção não é correr uma Maratona de preços, mas satisfazer uma necessidade social. Nem crear fortunas gigantescas, nem causar a miséria de milhões de homens. A produção tem de ser ordenada, fiscalizada, orientada, de molde a satisfazer um fim colectivo; e, primeiro que tudo, tem que considerar os seus agentes como *pessoas*, como seres humanos, e não como máquinas que recebem alguma coisa enquanto produzem e nada devem receber quando se encontram impossibilitadas de trabalhar. O ferro-velho é para os farrapos, não é para os homens.

Se os operários são pessoas, e não máquinas, é preciso atender em primeiro lugar às suas necessidades humanas. Que os salários subam ou desçam conforme o nível da vida e as condições da produção está certo; o § 12.<sup>o</sup> da Carta do Trabalho italiana manda que os salários correspondam às exigências normais da vida, às possibilidades da produção e ao rendimento do trabalho; mas há um mínimo abaixo do qual êsses salários não poderão nunca descer, porque daí para baixo serão insuficientes para sustentar o trabalhador e a sua família. O salário mínimo deve ser considerado como um encargo obrigatório da produção, dentro dos princípios estabelecidos pela Carta do Trabalho, acima citados. Se a produção não suporta êsse encargo, é porque o seu maquinismo está desarranjado, porque a sua organização é defeituosa, ou porque a sua própria actividade não tem razão de existir.

É claro que, em regime de livre-concorrência, o princípio do salário mínimo não pode deixar de ser mal visto pelos patrões, sendo simultaneamente considerado como uma formidável conquista pelos operários bolchevisados. Mal visto pelos patrões porque, com efeito, um regime de salários mí-

nimos, o estabelecimento legal dum mínimo de salário abaixo do qual não fosse permitido descer, seria um perigo num sistema de luta industrial onde quem mais vende é quem vende mais barato e onde, para vender mais barato do que o vizinho, não se hesita em chegar à própria falência. Considerado como uma formidável conquista pelos operários bolchevisados, porque a única coisa que lhes interessa é esmagar a hidra patronal, amachucar êstes terríveis burguêsos, sem pensar que o amachucamento dêstes terríveis burguêsos começa sempre... pelo esmagamento dos próprios operários.

Não é pois em regime de livre-concorrência que o salário mínimo pode ser estabelecido. O salário mínimo presupõe uma organização corporativa do trabalho, que é antítese da livre concorrência; presupõe uma colaboração íntima de todos os factores da produção, que é a antítese da luta de classes; presupõe a subordinação dos interesses privados da produção ao interesse social da mesma produção; presupõe, numa palavra, a substituição da economia liberal pela economia subordinada ao interesse nacional.

Estas são as condições essenciais para o estabelecimento do salário mínimo; mas de quanto será êsse salário? Qual o seu *quantum*?

A fixação dêste *quantum* também não pode ser obra arbitrária, nem dos patrões, nem dos operários, nem do próprio Estado. O Estado não pode impôr um salário uniforme para os pedreiros, sapateiros ou serralheiros de todo o país, não sómente porque é preciso atender ao rendimento do trabalho e às possibilidades da produção, como também porque as exigências normais da vida não são as mesmas em todos os lugares. A fixação dêste salário mínimo tem que ser acordada entre patrões e operários, e não imposta por uma parte à outra. Tem de ser estabelecida dentro da respectiva corporação, e só no caso de não ser possível chegar-se a um acôrdo amigável o Estado interviria, pelos seus órgãos competentes, para impôr uma solução equitativa. A fixação dêstes salários é ainda uma função dos contractos colectivos de trabalho,— e não será possível estabelecer e generalizar o

# A NOSSA ESTANTE

**PARA ALEM DA DITADURA**, por A. Neves da Costa, engenheiro M. I.

**G**RAFICAMENTE é um trabalho péssimamente apresentado. Margens pequeníssimas, mal cosido, etc., deixando-nos a impressão absoluta de... falta de papel.

Como recheio, lê-se com agrado; pois traduz inteiramente o espírito da época, dos homens de hoje que, lutando contra o individualismo egoista e internacionalista do século passado, procuram na tradição as bases para um nacionalismo novo capaz de re-vigorar as energias da raça.

E como dentro da moderna concepção nacionalista, o corporacionismo é uma das mais fortes bases, dá-nos o sr. Neves da Costa, um estudo sério de soluções

**corporativas** — Para além da ditadura — onde preconiza o Estado Corporativo — tendo por apoio principal as corporações — como centros de trabalho e cooperação entre êste e o capital, para um melhor aproveitamento de fôrças e valores tendo por fim único o bem estar dos povos e o progresso da Nação. E êste progresso não se cinge unicamente ao bem material, mas também ao moral, tendo como principal esteio a dignificação e moral da Família, que bem constituída é uma fôrça dentro da Sociedade.

Apresenta-nos o autor pontos muito interessantes quanto à organização moderna do trabalho e diz que «Não pode haver bem estar se não há prosp-

princípio dos contractos colectivos enquanto operários e patrões estiverem sob a influência nefasta do princípio socialista da guerra de classes, enquanto não se convencerem todos de que todos são solidários perante a Nação, de que a economia tem um objectivo social e não simplesmente individual, enquanto, enfim, a sua actividade não fôr disciplinada pelo Estado, dentro da base corporativa, certamente para mal de alguns, mas com certeza para bem de todos.



ridade, se todos os elementos produtores *capital, técnica e mão de obra* não representarem uma unidade de acção».

E é verdade! O bem comum deve substituir o egoísmo individualista e a cooperação de classes deve eliminar de vez a luta que entre elas tem existido até agora, sem justificação e mais ainda, sem bases científicas que a justifiquem.

A obra do sr. Neves da Costa interessa a todos aqueles que, consciencios dos seus deveres, desejam uma Pátria grande; a todos que não sendo individualistas, querem o bem da colectividade; a todos os que, condenando as falsas idéias do século passado as repudiam e querem um Estado para a Nação e não a Nação para o Estado.

E assim traduz o auctor o moderno pensamento nacionalista que parece querer libertar-nos dos conceitos errados e panaceias que, em tribunas comícieras nos forneciam os políticos devastadores da Paz Nacional, não só pela luta de partidos mas também por ódios torpes que semearam, destruindo a sagrada comunhão de interesses da grande Família Portuguesa.

ATAC

## «DIRECTORIO DE MACAU»

**T**EMOS sobre a nossa mesa de trabalho esta interessante publicação, profusamente ilustrada com ótimas gravuras, que muito deve interessar aos industriais e comerciantes que naquela colónia procuram campo para o exercício legitimo das suas actividades.

O «Directorio de Macau» insere, além de leis, regulamentos e outras disposições legaes, dados estatísticos, de molde a conhecer as condições económicas da praça de Macau.

Agradecemos o exemplar que nos foi gentilmente enviado.

## «BANCO DE PORTUGAL»

**B**OLETIM n.º 1 do serviço de estatística do Banco de Portugal referente a dezembro do ano findo foi o que acabamos de receber.

Diz na página segunda que os artigos publicados no mesmo são da exclusiva responsabilidade dos seus autores.

Qualquer boletim por mais luxuoso que se apresente tem a responsabilidade do seu director ou editor, demais quando se trata de uma publicação oficial.

São 96 páginas de prosa dos srs. Caeiro da Mata e Alvaro Pereira de Sousa, com interessantes e curiosos mapas do movimento de receitas e despesas e entradas e saídas de dinheiro do Banco de Portugal, circulação fiduciária; etc.

Bom papel.

Curioso o artigo do «Início das instituições bancárias em Portugal».

## Festa de confraternização entre funcionários da Companhia dos Telefones

Na noite de 18 do corrente, pelas 22 horas, realiza-se na Liga Naval, uma simpática festa dos funcionários da Companhia dos Telefones.

Os Salões da Liga Naval foram gentilmente cedidos à comissão iniciadora da referida festa, pelo Automóvel Club de Portugal, instalado no Palácio Palmela.

A mesma Comissão preparou para este baile uma variada e delicada ceia, para serviço de todos os convidados, e na qual todo o esmero será posto para honrar devidamente aquela reunião.

De madrugada será oferecido um chocolate a todos os convidados.

Para esta festa já estão inscritas bastantes pessoas, além dos convidados.

De a comissão fazem parte os srs. W. G. T. Pope, W. A. Loweth, J. Mitchell, Luís Aguiar, Joaquim T. Sampaio J.<sup>or</sup> e as srs.<sup>as</sup> D. Aurora de Oliveira, Aline Martins Aguiar, Maria Helena Prata, Berta d'Andrade, Margarida Dias, Natália Cavaco, Maria Tereza, Efigenia Pedrosa, Alexandrina Fonseca, Ana Fonseca e os srs. Francisco Santos, Oscar Ferreira, Ruy de Carvalho, Shirley d'Oliveira, José O'Neill, A. de Castro Neves, José Simões Bento, Vicente Soares, A. Leal, C. Gameiro.



## IMPRENSA

### CADERNOS CORPORATIVOS

Com enorme exito tem continuado a publicar-se em Lisboa esta interessante revista dirigida pelo conhecido jornalista Augusto da Costa.

No próximo dia 5 do corrente é posto à venda o n.º 4 com variada colaboração de ilustres escritores.

Os artigos «As 40 horas de trabalho» e «A questão do salário mínimo», que hoje inserimos são transcritos de «Os Cadernos Corporativos».

### BOLETIM DO MINISTÉRIO DA AGRICUTURA

Saiu o n.º 7 da III série desta magnífica publicação oficial e que se refere a Julho passado. Traz belíssima colaboração, além de dadas estatísticas de valor para os estudiosos. Pena é que, por motivos naturalmente alheios à Comissão de Redacção, este boletim se encontre em tão grande atraso, pois estamos em Março de 1933.

### TRANSCRIÇÕES

«O de Aveiro» de 26 de Fevereiro transcreveu o artigo do Dr. Augusto d'Esaguy «Homem Cristo Filho». Agradecemos a gentileza.

## Linhos estrangeiras

**EST.º UNIDOS** O novo caminho de ferro subterrâneo de Nova York, que tem de extensão uns 20 quilómetros e corre por debajo da 8.<sup>a</sup> avenida, só agora foi inaugurado, depois de terminado há mais de um ano.

A inauguração atrasou-se por não ter aparecido nenhum arrendatário da linha, devido à condição imposta no contrato de arrendamento de que nos três primeiros anos o preço do bilhete não devia ir além de 5 centavos.

Como as longas e infrutuosas negociações com as outras companhias ferroviárias subterrâneos não deram resultado apreciável, o próprio Estado teve de se decidir a explorar por sua conta a nova linha.

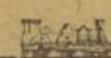
Sob o ponto de vista técnico esta linha é a última palavra no ramo de construção de caminhos de ferro subterrâneos.

O assentamento dos trilhos e a construção dos vagões são tão perfeitos que ainda que os comboios levem a velocidade máxima, os viajantes podem manter-se firmes nas pernas, facto de grande importância se se tiver em conta a tradicional aglomeração de passageiros nos caminhos de ferro do subsolo de Nova York.

Os vagões têm várias portas, todas amplas, que facilitam extraordinariamente o tráfego e evitam as interrupções tão freqüentes noutras linhas.

Na construção da nova linha teve-se sobretudo, em conta a comodidade dos passageiros. Os assentos são muito baixos comodíssimos, e a iluminação é excelente, em atenção ao tradicional hábito americano de ler o jornal durante a viagem.

Projecta-se prolongar a linha até perfazer 96 quilómetros. As despesas de construção e as de administração e juros ascendeu a 676 milhões de dólares.



## SOCIEDADE DE GEOGRAFIA

Na assembleia geral que teve lugar no dia 22 do mês findo, reunida sob a presidencia do sr. Conde de Penha Garcia foram eleitos os novos corpos gerentes da Sociedade de Geografia, que se apresentam com a seguinte constituição:

Presidente — José Capelo Franco Frazão (Conde de Penha Garcia); secretários gerais — Alvaro de Melo Machado e João Alexandre Lopes Galvão; vogais — Adolfo de Azevedo Souto, Alvaro Tavares Afonso dos Santos, Alvaro Eugénio Neves da Fontoura, António Augusto Correia de Aguiar, António Nogueira Mimoso Guerra, António Teles Machado Junior, Aires José Kopke Correia Pinto, Felipe Trajano Vieira da Rocha, Henrique Vilhena, Henrique José Monteiro de Mendonça, José Gonçalo da Costa Santa Rita e Manuel Martins Correia Gonçalves.

Comissão de contas — Efectivos — Alfredo Marinho da Cruz, António Maria d'Oliveira Belo e José d'Oliveira Junior.

# PARTE OFICIAL



## Presidencia do Ministério

### Decreto n.º 22.150

Estabelece os subsídios de marcha a abonar aos funcionários que, por motivo de serviço, tenham de deslocar-se da sua residência oficial a uma distância superior a 5 quilómetros.

## Ministério do Interior

### Decreto n.º 22.151

Extingue a secção de vigilância política e social da polícia internacional portuguesa e cria a polícia de defesa política e social.

Rectificação ao decreto n.º 22.125, que considera definitivas as nomeações dos sub-delegados de saúde efectivos e substitutos que anteriormente à reorganização dos serviços de saúde foram designados interinos e provisórios.

## Ministério das Finanças

### Decreto n.º 22.176

Renova o disposto na parte final do artigo 1.º do decreto n.º 9.610, que determina seja apostila a sobre arga de 20 por cento nas estampilhas empregadas na selagem dos envoltórios de tabaco estrangeiro despachado nas ilhas adjacentes.

### Decreto n.º 22.187

Isenta de contribuição predial pelo prazo de sete anos os prédios concluídos e a parte nova dos prédios acrescentados desde 1 de Janeiro até 31 de Dezembro de 1933.

### Decreto n.º 22.198

Permite que possa ser prorrogado pelo ministro, por períodos de seis meses, o prazo máximo de dois anos de permanência em depósitos alfandegários dos tabacos em rama armazenados pelas empresas organizadas para a exploração da indústria de tabacos.

### Decreto n.º 22.138

Prorroga por quatro meses o prazo a que se refere o artigo 1.º do decreto n.º 21.376, que determina que a Companhia Geral de Angola passe a ser administrada temporariamente por uma comissão administrativa.

### Decreto n.º 22.139

Esclarece quais são as sociedades existentes à data da publicação do decreto n.º 16.731, as que gozam da redução de taxas estabelecidas no seu artigo 41.º e quando para elas cessa tal redução dentro do § 1.º do mesmo artigo.

## Ministério das Colónias

### Portaria n.º 7.515

Manda incluir várias categorias do pessoal dos portos e caminhos de ferro da colónia de Moçambique na tabela das classes, anexa ao decreto n.º 20.260, de 31 de Agosto de 1931, de conformidade com o diploma legislativo da referida colónia n.º 361, de 10 de Setembro de 1932.

### Decreto n.º 22.184

Autoriza o Ministro das Colónias a fazer a classificação das mercadorias importadas em Angola, a fim de se regularizar a distribuição de cambiais.

### Decreto n.º 22:134

Isenta do pagamento de direitos aduaneiros, durante o período de três anos, a exportação de fibra de coco (cairo) produzida no colónia de S. Tomé e Príncipe.

### Portaria n.º 7:509

Determina que a Direcção Geral dos Serviços Centrais proceda ao estudo do projecto de uma caixa de aposentamentos dos funcionários coloniais.

### Decreto n.º 22:127

Aprova, com modificações, para valer como orçamento geral da receita e despesa da colónia de S. Tomé e Príncipe no ano económico de 1932-33, o projecto elaborado pela Repartição de Serviços da Fazenda e Contabilidade da mesma colónia.

### Decreto n.º 22.217

Dá nova redacção ao artigo 45.º e seus parágrafos do decreto n.º 21.154, que determina que o regime de moeda a vigorar na colónia de Moçambique seja o que vigora na Metrópole.

## Ministério das Obras Públicas e Comunicações

### Decreto n.º 22.133

Autoriza o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, sob proposta da administrador geral dos correios e telegrafos a contratar um engenheiro especializado para assistir aos trabalhos de montagem e instalação dos postos emissores de rádio-difusão, mediante a remuneração de 1.300\$00.

### Decreto n.º 22.142

Determina que a Administração Geral dos Correios e Telegrafos fixe, por períodos semestrais, dentro de cada ano económico, as franquias da correspondência a expedir do continente e ilhas adjacentes para os países estrangeiros, com exceção da Espanha.

### Decreto n.º 22.181

Regulamenta a fiscalização, por parte do Governo, preceituada no § 18.º da clausula 1.ª do contrato celebrado com a Companhia das Aguas de Lisboa, em 31 de Dezembro de 1932.

Declaração de ter sido autorizada, por despacho ministerial, a transferência de uma verba dentro do actual orçamento do Fundo especial de caminhos de ferro.

## Ministério do Comércio Industria e Agricultura

### Decreto n.º 22.202

Determina que, pelas alterações ou anexações de novas indústrias em estabelecimentos que já possuem alvará de licença nos termos do regulamento das indústrias insalubres, incômodas, perigosas ou tóxicas apenas sejam devidos os emolumentos que corresponderem às referidas alterações ou anexações requeridas.

### Decreto n.º 22.212

Faculta aos produtores de trigo nacional a anticipação voluntária e venda de trigos manifestados da colheita de 1931-1932 até 60.000.000 de quilogramas.

### Decreto n.º 22.213

Encarrega o Instituto Geográfico e Cadastral de proceder à elaboração do projecto da segunda fase dos trabalhos do abastecimento de águas à cidade de Lisboa.

VAI SER REGULAMENTADA A PROFISSÃO  
DE ENGENHEIRO, ARQUITECTO E CONDUTOR

Os srs. coronel Silveira e Castro, e Canto Castro da direcção da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, conferenciaram ontem com o sr. ministro do Comércio, Indústria e Agricultura a quem pediram a rápida publicação de um decreto regulamentando a profissão, de engenheiro, arquitecto e condutor, que há muito vem sendo reclamado pelos organismos interessados, e sobre o qual já foram ouvidas as estações competentes.

O sr. engenheiro Sebastião Ramires prometeu interessar-se pelo assunto.

## Engenheiro Lima Henriques

Para substituição do Sr. Engenheiro Ferreira de Mesquita que acaba de se reformar, é nomeado director-geral da C. P. o distinto engenheiro Sr. Lima Henriques. Com mais de vinte anos de serviços distintos, exerce actualmente o cargo de sub-Director e chefe da exploração, com bastante agrado de quatos com ele têm lidado.

É uma figura competentíssima que com certeza irá continuar a bela obra de trabalho do seu antecessor. Para susbsituicão é nomeado o sr. Coronel Vicente Ferreira, distinto militar e colonial que tem prestado inúmeros serviços ao país.

## 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

#### ELVAS

**PENSÃO INTERNACIONAL**

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

Rua da Cadeia, 13, 14, 15 e 16

### PORTO

**GRANDE HOTEL  
DE PARIS**

Rua da Fábrica, 27

### MONSÃO

**“PENSÃO VATICANO”**

Em frente á Estação do Caminho de Ferro Almoços-jantares-quartos. Vinhos brancos e tintos, da região, engarratados. A propaganda d'esta casa é feita espontaneamente pelos srs. hóspedes e frequentadores

### ENTRONCAMENTO

**RESTAURANTE DO ENTRONCAMENTO**

Sob a direcção de FRANCISCO MERA  
Ótimo serviço de mesa. Almoços e jantares por encomenda

Entroncamento :::: Estação

### ESPAÑA

#### SEVILHA

**HOTEL DE INGLATERRA**

Plaza San Fernando

#### VIGO

**HOTEL CENTRAL**

PRIMEIRA CLASSE

SERRARIA E EXPORTAÇÃO DE MARMORES

EXPLORAÇÃO DE PEDREIRAS

Nas regiões de VILA VIÇOSA e MONTELAVAR

**Companhia dos Marmores de Souza Baptista**

S. A. R. L.

**SÉDE — RUA AUGUSTA, 138, 2º**

Encarregam-se de todos os trabalhos de cantarias para construções a preços vantajosos

FÁBRICA

AVENIDA GOMES PEREIRA, 101 E 103

**BEMFICA**

Telefones { 27643

152 BEMFICA

Telegrams: SOUTISTA-Lisboa

## SUCATAS

COBRE, LATÃO, BRONZE, CHUMBO, ZINCO, ALUMINIO, FERRO FUNDIDO, FERRO FORJADO E FOLHA DE FLANDRES. Bem como: CARRIS DA C. P., LINHA DECAUVILLE E VAGONETAS, BARRIS, BIDONS, TUBAGEM, VEIOS DE TRANSMISSÃO, TAMBORES E CHUMACEIRAS TANQUES DE FERRO, CHAPA ONDULADA, MAQUINAS E ACESSORIOS, ETC., ETC.

**NÃO COMPREM NEM VENDAM SEM CONSULTAREM**

**ANTONIO DOS SANTOS E SILVA**

Rampa dos Marinheiros, A. S. S. — (Alcantara-Mar)

Telefone 26946

Telegrams: NEWTINCUT

# CAMINHOS DE FERRO DE AMBACA

VAI TER AGORA, SOLUÇÃO  
A VELHA QUESTÃO ENTRE  
AQUELA COMPANHIA E O  
ESTADO

Os ministérios das Finanças e das Colónias, depois de estudarem a resolução a dar á pretensão da Companhia dos Caminhos de Ferro através de África (Ambaca), determinaram a publicação, na folha oficial, das bases que a devem regular e do decreto respectivo.

As bases são, assim, discriminadas:

«1.º — A Companhia de Ambaca obriga-se a iniciar, nos oito dias seguintes áquele em que se assinar êste, as negociações para o acôrdo com os seus credores obrigacionistas, mediante o resgate das obrigações das séries A B C.

§ 1.º Para resgate das obrigações das séries A e B, a Campanhia tomará em consideração a média das cotações no último trimestre de 1932.

§ 2.º Para resgate das obrigações da série C, a Companhia deverá ter em consideração o preço por que foram vendidas em Bolsa, a quando da liquidação do Banco de Angola e Metropole, salvo se tendo havido outras transmigrações, se mostrar por exibição de escrita e por documentos irrefutáveis, emanados ao tempo destas, que é justo acordar tomando em atenção outros preços.

§ 3.º Dada a situação jurídica das obrigações da série C, não é circunstância impediente de êste contrato produzir todos os seus efeitos a falta de acôrdo com os obrigacionistas portadores desta série.

2.º — O Estado entregará à Companhia, no dia em que êle assinar o acôrdo com os obrigacionistas das séries A e B, 9.000 obrigações do Fundo externo de 3 por cento, da 1.ª série, ou, à escolha dela, o numerário correspondente, calculado pelo preço médio das cotações desses títulos no último trimestre do ano findo.

3.º A Companhia de Ambaca compromete-se a liquidar o seu débito ao Estado, entregando-lhe acções próprias pelo seu nominal, até à importância de 14.122.350\$00, e o restante em dinheiro.

§ 1.º Fica vedado à Companhia, o aumento do seu

capital social, além de uma importância que prove o Estado de dispôr da maioria.

§ 2.º O Estado, na sua representação nas assenbléas gerais, terá tantos votos quantos os correspondentes ás acções que a seu favor estiverem depositadas ou averbadas.

4.º — O Estado concede à Companhia de Ambaca, em Angola, um total de 15.000 hectares de terrenos planalticos, ou de 30.000 hectares, fóra das zonas planalticas, se ela assim o preferir.

§ único. A companhia fica dispensada pelo que respeita ao Estado e as suas repartições, do pagamento de quaisquer taxas e despesas relativas à concessão e à demarcação.

5.º — O Estado dá de arrendamento à Companhia de Ambaca o Caminho de Ferro de Luanda, por prazo não inferior a 35 anos, mediante condições a combinar e por uma anuidade não superior a 0,5 por cento, sobre as receitas brutas de exploração.

§ 1.º A anuidade só será paga por fôrça dos lucros líquidos e só é devida nos anos em que os houver.

§ 2.º Durante os primeiros três anos, a exploração Angola suportará o encargo de 33 por cento dos prejuizos, sem que, no entanto, a sua participação exceda em qualquer caso, 2.500:000 angolares em cada ano.

§ 3.º Ao pessoal europeu ou equiparado que fôr atingindo por qualquer alteração de quadros, aplicar-se-ão as leis reguladoras da situação dos adidos em Angola.

§ 4.º No contrato de arrendamento a Companhia pôde ficar autorizada a substituir, total ou parcialmente, o sistema de serviço ou de tração.

§ 5.º Durante o período de arrendamentos, o Estado garante à Companhia o direito de opção em qualqner concurso para concessão de serviços de transportes colectivos, por camionagem para as estações de caminho de ferro de Luanda e Malange.

6.º — É mantida à Companhia de Ambaca, durante o prazo de arrendamento, a isenção das contribuições predial e industrial em Angola e no continente.

7.º — O Estado reconhece, nos termos do decreto n.º 4.600, de 13 de Junho de 1918, o direito de apostação aos antigos empregados da Companhia no continente que, por motivo independente da sua vontade, não beneficiaram das regalias previstas naquele decreto, e mantém-no em relação aqueles que actualmente tinham êsse direito.

8.º — A eficácia dêste contrato depende da assinatura do acôrdo previsto na Base 1.ª, entre a Companhia e os obrigacionistas das séries A e B, ficando o Estado liberto de todas as responsabilidades que dele emergem, se êsse acôrdo não fôr assinado no prazo de seis meses, a contar da data do decreto que aprova estas bases.

9.º — O Estado, logo que efective integralmente êste contrato, fica desobrigado de todas as respon-

sabilidades a que está adstrito, em consequência directa ou indirecta do contrato de 25 de Setembro de 1885.

O ESTADO ADMITE QUE O SEU CRÉDITO, SOBRE A COMPANHIA, :- :- É DE 14.908:779\$97 :- :-

O decreto que aprova as bases referidas é do seguinte teor:

«Artigo 1.º—O Governo é autorizado a contratar, por intermédio dos Ministérios das Finanças e das Colónias, com a Companhia de Ambaca, a modificação dos contratos respeitantes ás relações entre o Estado e a mesma Companhia, nos termos das Bases que se publicam com o presente decreto, e que por ele são aprovadas.

Art. 2.º—O Conselho de Administração da Companhia convocará imediatamente, em conformidade com as disposições estatutárias, a assembléa geral, a fim de obter autorização para assinar o contrato com o Estado.

§ 1.º Se o Conselho de Administração, no prazo de oito dias, não oficiar aos Ministérios das Finanças e das Colónias, provando que cumpriu o disposto no corpo d'este artigo, o Governo nomeará, por aqueles Ministérios, um fiscal seu, que convocará, imediatamente depois da sua posse, a assembléa geral extraordinária para se pronunciar sobre este contrato.

§ 2.º Se a autorização não fôr concedida dentro de 40 dias, a contar da data d'este decreto, ou se, uma vez concedida, a Administração da Companhia não assinar o contrato nos oito dias imediatos, o Estado fica desobrigado de o realizar.

Art. 3.º—O Estado aceita as contas apuradas pela comissão nomeada por portaria de 16 de Outubro de 1929, admitindo que o seu crédito sobre a Companhia é de 14.908.779\$97.

Art. 4.º—O Governo, por intermedio do Minis-

## CONGRESSO DO CAIRO

Do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro que teve lugar no Cairo, regressaram já a Lisboa todos os delegados portugueses.

O coronel de Engenharia sr. Lisboa de Lima, foi ali recebido com todas as diferenças, sendo escolhido para presidir a uma das sessões do referido Congresso. Na acta da mesma sessão foi-lhe consignado um voto de louvor pela forma como conduziu os respectivos trabalhos e aprovadas por unanimidade, e com palavras muito elogiosas de todos os congressistas, as suas teses consideradas de grande valor.

Regressou também o nosso prezado amigo engenheiro Sousa Rego, director geral de Caminhos de Ferro, que fôra ao Congresso do Cairo e no regresso teve ensejo de se intuir dos melhoramentos introduzidos em França na exploração dos caminhos de ferro e da sua expansão.

terio das Colonias, enviará a Companhia, dentro de 120 dias, a contar da data d'este decreto, a minuta completa do contrato de arrendamento de caminho de ferro de Luanda, proposto á mesma.

Art. 5.º—As acções ou execuções que venham a ser intentadas ou que estiverem pendentes contra a Companhia de Ambaca, com fundamento em direitos resultantes das obrigações emitidas por ela, ficarão suspensas enquanto se não provar que estão inteiramente liquidadas as responsabilidades dela para com o Estado.

§ 1.º Para este efeito, a Companhia participará, no prazo de três dias, ao agente do Ministerio Público competente, que foi citada para os termos da acção ou da execução.

§ 2.º O agente do Ministerio Publico promoverá a suspensão, no prazo de 48 horas; o juiz decretá-la-á imediatamente.

§ 3.º A falta da participação prevista no § 1.º é punida com as penas de desobediencia e multa de 100 contos.

Art. 6.º—O ministro das Finanças fica autorizado a abrir os creditos ou a realizar as operações necessarias para a execução d'este decreto».

PINTEM COM

"**ANODITE**"  
ANTI-FERRUGINOSA • NÃO VENENOSA

Uma nova descoberta  
para a protecção completa do ferro e do aço,  
produzida sob a teoria  
electro química.

# HA QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Março de 1893

## As caixas de reformas e de socorros das companhias francezas

Quando todos se ocupam, por varios modos, das questões operarias, é curioso mostrar o que as companhias de caminhos de ferro francezas teem feito espontaneamente pelo seu pessoal. *La Liberté* publica, n'este sentido, as estatísticas seguintes:

Em 31 de dezembro de 1891, a caixa das pensões da companhia do Norte contava 19:591 socios, possuia 16.806:678 francos, tinha arrecadado durante o anno 4.057:152 francos, provenientes das subvenções da companhia, e distribuido 2.185:827 francos a 3:201 socios, 1:033 viuvas, 2:050 mulheres de empregados e a 4 orphãos.

A caixa da companhia de Leste tinha 19:070 socios, possuia 55.460:256 francos, tinha recebido 7.208:590 francos, sendo só 1.068:997 de quotas e o resto da companhia; tinha distribuido 4.185:008 francos a 5:721 pessoas, sendo 3:481 agentes e 2:240 viuvas.

A caixa da companhia de Oeste contava 24:576 socios, possuia 38.560:460 francos, tinha recebido 4.702:942 francos da companhia, e distribuido 2.164:691 francos a 4.552 pessoas, sendo 2:747 agentes, 1:696 viuvas e 109 crianças.

A companhia de Orléans distribuiu pelos seus empregados 2.888:610 francos da caixa nacional de aposentações para a velhice.

A caixa da companhia P.-L.-M. contava 41:655 socios, possuia a somma de 99.453:309 francos, tinha recebido 11.472:471 francos, sendo sómente de quotas 2.825:684 francos, o resto da companhia; tinha dado em pensões 7.904:155 francos a 9.234 pessoas.

A da companhia do Midi tinha 14:235 socios, com um fundo de 35.613:401 francos, tendo recebido 4.111:364 francos que eram 636:205 de quotas e o resto da companhia: distribuiu 1.768:921 francos por 3:009 pessoas, ou 2:421 agentes e 588 viuvas.

A Caixa de reformas do Estado era composta de 5:988 membros, tendo um fundo de 7.434:789 francos, recebeu 1.171:704 francos, dos quais 483:418 eram de quotas; dividiu 118:013 francos entre 54 agentes e 8 viuvas.

As companhias de Este, Oeste, Orleans, Midi, Departamentaes e Sul da França possuem outras caixas de socorros em caso de doença, ferimento, enfermidade e morte, que teem distribuido 2.344:657 francos a 4:454 pessoas.

A companhia P.-L.-M. bem como a rête do Estado tem caixas particulares de pensões e socorros em casos de doença, ferimento, enfermidade, ou morte, que dispenderam a somma de 1.066:934 francos a 4:524 pessoas.

Finalmente as companhias locaes, apesar de serem na sua maior parte empresas pobres de recursos,

## CONTOS AMARGOS DA GUERRA

Por CARLOS D'ORNELLAS

\* \* \*

### As injustiças no C. E. P.

(Continuação)

Seguiram então presos para Illies; mas, durante esse trajecto coisas horriveis se depararam: rostos contraídos em arrancos de dôr, corpos despedaçados, mutilados, desfeitos! Montes de carne e de metralha, confundidos, misturados entre aquela podridão do «ninguem»!

A chegada a Illies foi proximo da meia noite e depois de penosa marcha, sofreu aquele grupo de portugueses as torturas da sede e da fome.

Moreira Lopes foi logo encerrado numa prisão onde já se encontravam encarcerados alguns oficiaes portugueses e iugleses, passando ali os principaes martirios que foram a fome e a sede e sem ao menos ter uma manta para se cobrir.

Como a fome o abatera, mendi-

gou, passadas três dezenas de horas, um pouco de pão que lhe foi fornecido com uma fatia de carne de cavalo.

Três dias passados marcharam os presos para Lille, tendo feito todo o percurso a pé em virtude de não haver qualquer meio de transporte. Aqui foram encerrados numa massmorra indecente, onde passaram uma tortuosa noite. A's 10 horas da manhã seguinte a primeira refeição se apresentou: uma fatia de negro pão bolorento e uma trigessima parte de uma lata de «corne-beef» que se comeu para se não morrer de fome... Uns dias passados foram de reboço para nova prisão em Rasthat, cativeiro onde se padecia cruelmente não só os tormentos fisicos como humilhações e torturas moraes que os condenavam à morte, quantas vezes desejada n'aqueles momentos inesquecíveis.

Ali viu Moreira Lopes morrer de dôr o seu querido camarada Simões Dias, de infantaria 2, victimado pela tuberculose que no cativeiro tomou proporções gigantescas ao ponto do pobre camarada deixar fugir o

seu derradeiro alento, no auge da sua vida, atravessando-lhe o espinho da saudade dos momentos felizes passados na sua Pátria, tão longe dele nessa hora triste.

Moreira Lopes já fartissimo de vêr tambem os seus camaradas, que haviam cumprido o seu dever e que constantemente morriam exilados debaixo das hostes dos alemães, fôra parar a Strasburgo, a dois kilometros da fronteira russa e metido ali n'uma prisão conjuntamente com alguns oficiaes francezes, prisioneiros desde o começo da guerra, que bastante amigos se fizeram dos portugueses. Passados 30 dias todos os oficiaes portugueses foram concentrados no campo de prisioneiros de Bressen, passando depois para a Holanda.

A fome de novo os mirava; começou a ser atenuada em virtude dos prisioneiros passarem a receber de suas familias algumas encomendas que os alemães distribuiram religiosamente.

Moreira Lopes, lancinado por todas essas torturas, e vendo a sua alma dia a dia a extinguir-se n'aqueelas prisões pensou — e mal — que

todas teem caixas de socorros para os seus empregados, tendo dispendido 17:190 francos com 713 pessoas.

#### Nova Companhia dos Ascensores Mechanicos de Lisboa

Reuniu no dia 27 a assembléa geral, sendo-lhe apresentado e por ella aprovado o relatorio e contas do anno findo.

A receita da companhia até 31 de dezembro foi de 87:306\$043 réis e a despeza de 57:9360235 réis, sendo a diferença de 29:369\$808. Juntando a este saldo o do anno de 1891, prefaz-se a quantia de 35:014\$415, da qual a direcção propõe se tirem 5 por cento para fundo de reserva, 5 por cento para deterioração de material e 4:500\$000 réis para amortisação da conta de encargos de obrigações, ficando líquidos 27:900\$375 réis, dos quaes a direcção propõe dividendo de 5½ por cento.

A eleição dos corpos gerentes deu o seguinte resultado :

Assembléa geral: presidente, A. J. Gomes Netto; vice, vconde de Melicio; secretarios, Henrique Soares de Mendonça; Alfredo Lopes de Carvalho; vice, J. J. Moreita da Motta, Libanio A. Affonso.

Direcção: efectivos, Manuel Alves Gonçalves Ferreira, A. J. Gomes Netto Junior e Arthur Porto de Mello e Faro.—Substitutos, J. A. Campos e Souza, Manuel F. de Almeida Brandão e José do Nascimento Lopes.

Conselho fiscal: efectivos, conselheiro dr. Abel

Motta Veiga, Arthur Sieuve de Seguier, Manuel Joaquim Alves Diniz, João Radich e Visconde do Rio Sado—Substitutos, Estevam Brochado, Abilio David, Luiz Diogo da Silva, Joaquim Gomes da Silva Rodrigues e Joaquim Alves Ferreira.

#### Assembléa da Companhia Nacional

Realisou-se no dia 22 a assembléa geral d'esta companhia, para apresentação do relatorio da comissão executiva do conselho da administração, documento que extractaremos no proximo numero.

A reunião esteve muito concorrida, comparecendo representantes de mais de 15.000 acções.

Presidiu o sr. Hypacio Brion, como procurador do sr. marquez da Foz, que é o maior accionista da companhia,

As conclusões do relatorio, que resavam sobre a aprovação das contas, distribuição de 1\$110 a cada obrigaçao como luro de 1893, e eleição da mesa e dos corpos gerentes foram aprovadas.

Procedendo-se á eleição sahiram da urna:

*Assembléa geral.* Presidente: José Mesquita da Roza; Vice-presidente: — Firmino Ribeiro Ermida; 1.º secretario: — Augusto Faustino dos Santos Crespo; 2.º secretario: — Eduardo José Mendes; 1.º Vice-secretario: — Manuel Antonio Borges da Silva; 2.º Vice-secretario: — Manuel de Campos Ferreira Lima.

*Direcção.* Efectivos: — Antonio José Gomes Lima, Antonio Francisco da Costa Lima e Pedro Ignacio Lopes; Substitutos: — Francisco de Assis Clemente, Manuel Maria d'Oliveira Bello e Belchior José Machado.

*Conselho fiscal.* Efectivos: — Pedro Maria da Fonseca Araujo, Julio Henrique de Seixas e Frederico Pereira Palha; Substitutos: — Antonio Carlos Vieira de Souza, Clemente Meneres e Eugenio Henrique Pires.

tinha um caminho para seguir — fugir — e isso lhe ia valendo a morte!

Escolheu para essa fuga um dia memorável — 5 d'outubro — e a comemorá-lo fugir com varios camaradas.

Como recompensa foi encerrado numa masmorra onde não entrava um raio de luz e, ainda para lhe ficar de memoria, passou ao regimen de alimentação de pão e agua, dormindo numa tarimba sem enxerga que lhe amachucara os ossos e sentinelas vigilantes guardavam à vista o «famigerado» e perigoso portuguez que tão nobremente soubera cumprir o dever de um audaz guerreiro que só no dia do armistício viu findar aquela agonia.

Regressou Moreira Lopes a Portugal e a sua folha de serviços é das que enfileiram no pelotão do heroico e falecido Marechal Gomes da Costa.

\* \* \*

As injustiças no C. E. P. não se limitaram sómente ao que acima exponho.

Quantos exemplos eu podia dar dessas injustiças. Quantas cruzes de guerra se deram injustamente e

quantas se espalharam sómente para galardoar os serviços que os chefes dos arruaceiros por cá fizeram naquele periodo de agitação pró e contra a guerra.

Emfim, tudo isso passou e, estou certo, não se voltará a dar, para beneficio dos nossos homens e honra da Patria que nos foi berço.

Mas não quero fechar este conto sem deixar aqui o meu protesto, pelas cruzes de guerra negadas a quem lhe tinha direito, simplesmente por represalias politicas, algumas até já feitas dentro desta situação.

As injustiças, são como as formigas que se sucedem constantemente.

Ha anos, alguém requereu uma cruz de guerra que, por direito, lhe pertencia. Apresentou relatorio do feito que lhe dava esse direito e apresentou as testemunhas necessárias. Mas o curioso é que, a cruz de guerra requerida anos antes, havia sido dada á pessoa que depois a requereu, e os jornaes trouxeram os nomes dos contemplados e ao notarem que um deles não sendo cachapim era um homem perigoso politicamente, negaram-na, e, mais tarde,

como acima digo ao requerel-a foi-lhe apresentada uma folha em que constava um injusto e miseravel castigo, que nada tinha que ver com a cruz de guerra. Isto nesta situação, mas, com outros ministros e outros desses homens que andam sempre metidos pelos gabinetes dos ministerios.

Emfim...

Até qualquer dia.

## Várias notícias

### A NOVA COMISSÃO ADMINISTRATIVA DA CAMARA MUNICIPAL DE LISBOA

No dia 20 do mez findo, ás 14 e 30, tomou posse a Comissão Administrativa da Camara Municipal de Lisboa, com o recinto reservado ao publico completamente cheio, o sr. tenente-coronel Linhares de Lima, abriu a sessão, dando a direita aos srs. tenente-coronel Carvalho Teixeira, vice-presidente; major Alvaro Salvação Barreto, Luiz Pastor de Macedo e capitão Lobão e a esquerda aos srs. dr. Joaquim Kopke, secretario da Camara; Alvaro Nunes Frade, dr. Dias Ferrão, engenheiro Peres Durão e capitão Gaspar de Oliveira.

O novo presidente da Camara referiu-se ás palavras que o sr. general Vicente de Freitas dedicara aos seus colaboradores, ao abandonar a presidencia da comissão, e á atitude que estas tomaram, de lhe oferecer toda a solidariedade moral, no momento da sua saída. Afirmou que essa atitude não podia ser outra, porque se tratava de um homem com grandes serviços prestados á causa da Ditadura. Declarou que a nova vereação está disposta a prosseguir no plano de realizações a executar, não podendo fazer grandes coisas, mas desejando dar á cidade todo o progresso e desenvolvimento compatíveis com os recursos do município. Citou o equilíbrio do orçamento camarário, afirmando que podia declarar a todos quantos tem a receber do município importâncias referentes a fornecimentos, que esses pagamentos serão feitos em dia.

Fizeram se depois afirmações políticas e voltou então a falar o sr. tenente coronel Linhares de Lima, para tornar pública a distribuição dos pelouros, ficando os srs. Carvalho Teixeira, Alvaro Frade e Peres Durão, nos que já ocupavam e os srs. Salvação Barreto, nos Matadouros; Gaspar de Oliveira, nos Mercados; dr. Dias Ferrão, no Contencioso; Pastor de Macedo, na Arquitectura e Esteves Lobão, nos Jardins e Cemiterios.

Encerrou se depois a sessão, sendo os novos vereadores cumprimentados por numerosas pessoas, entre as quais se viam os antigos ministros da ditadura srs. coronéis Costa Macedo e Lopes Mateus, o major Lobo da Costa, José Maria Alvares, o conde de Azevedo, etc..

Ao ser encerrada a sessão, no recinto reservado ao publico houve «vivas» á Patria Livre, ao Nacional-Sindicalismo, ao dr. Oliveira Salazar e aos novos vereadores.

O sr. tenente-coronel Linhares de Lima, depois da posse da comissão administrativa da Camara Municipal de Lisboa, telefonou para o gabinete da imprensa do Ministerio do Interior, a pedir aos jornalistas que ali fazem serviço que transmitissem as suas saudações a toda a imensa da capital, de quem espera, disse, a boa colaboração que sempre tem prestado ao município para bem da cidade.

O novo presidente da Comissão Administrativa do Municipio e açoreano ilustre tem recebido bastantes telegramas e cartões de felicitações por ter assumido a presidencia de tão alto cargo.

### AGRACIADOS

O governo francês agraciou os seguintes portugueses por virtude da sua acção na Exposição Colonial Internacional de Paris:

Com a ordem «Etoile D'Anjouan»— Oficiais — Antônio Ornelas e Vasconcelos, João Rodrigueses, Joaquim

Felizardo Adão Antunes, José Pinto da Costa, Luiz de Sousa Lara, Manuel Machado, Paulo de Brito Aranha, Paulo Osorio, Raul Lino e Wagnare.

Cavaleiros — G. M. José Francisco Perestrelo Dufner e Luiz M. Cierco.

Com a ordem «Da Nichan el Anonar» — Oficiais — Artur Norton, e Alberto Inacio de Sousa; Cavaleiros — Antonio Manuel Esteves e o nosso preso amigo Joaquim Baginha Fortunato e Pedro Alves Nunes.

Com a ordem «Etoile Noir» — Comendador — José Lima Santos; Cavaleiro — José Pedro Ferreira dos Santos.

### NOMEAÇÃO

A superintendência da Eastern Telegraph Company acaba de nomear para o cargo de chefe da estação de Lisboa, do Cabo Submarino, o sr. Raul Carlos Martins, antigo chefe dos serviços de propaganda da mesma companhia.

*Recal*

## Revisão de tarifas de Caminhos de Ferro

A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, em presença de uma reclamação dos exportadores de sal, de Aveiro, pedindo o abaixamento do preço de transporte de sal e protestando contra a benefição concedida aos grandes expedidores, informou o sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações de que os transportes de sal disfrutam, já, de preços reduzidos da tarifa especial Interna n.º 1, de p. v., muito inferiores aos da tarifa geral, quer nas linhas da antiga rede da C. P., quer nas linhas do Estado.

A Companhia Portuguesa, no entanto, procurará numa oportuna revisão de tarifas, melhorar de um modo geral as condições daqueles transportes.

A cerca dos acordos para benefícios aos expedidores que transportem grande número de toneladas, a mesma direcção geral informou mais que essas benefícios são aceitáveis quando se trate de grandes tonelagens, porque assim se chama aos caminhos de ferro uma parte dos transportes que seguem por outras vias. Os pequenos comerciantes se se agruparem e fizerem os transportes em nome de um só, usufruirão das mesmas benefícios.

Enquanto os exportadores de Aveiro pedem redução de tarifas, a Associação de Classe dos Marítimos de Viana do Castelo e outros produtores protestam contra a redução, os primeiros porque isso agravia a crise dos transportes marítimos, e os segundos que não desejavam que essa redução atingisse apenas uma região.

A C. P. diz que, no actual momento, não pode aplicar preços mais baixos aos transportes de sal, visto este ser uma mercadoria que muito concorre para a rápida deterioração do material circulante em que é transportado.



VISEU—TRECHO DO RIO PAVIA