

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.^a Rivero, 8-10 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto Mcutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 943

S U M A R I O :

Página Artística, Viseu, Trecho do Rio Pavia. —
A «Gazeta» em Espanha. — L. de Mendonça e
Costa. — Uma Exposição de Engenharia e Cami-
nhos de Ferro, por ARMANDO FERREIRA. —
Viagens de luxo a preço reduzido. — Para as re-
giões com falta d'agua. — A defesa do País e a
rede ferroviária da bacia do Mondego, por ABEL
URBANO, Engenheiro Militar (E. E.). — Censura
á Imprensa. — A gestão dos caminhos de ferro,
pelo Dr. BENTO CARQUEJA. — Cambios. —
Onde os montes se toucam de arminhos..., por
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAS. — O ajardi-
namento das estações. — Cotações de metais nos
Estados Unidos. — Questões sociais, pelo Eng.^o
Agr.^o PALMA DE VILHENA. — Locomotiva eléc-
trica de 8.800 hp. dos caminhos de ferro federais
suíços, pelo Engenheiro RAUL DELERUE. —
«Contos Amargos da Guerra». — A nova Rússia,
por CARLOS MENDES DA COSTA. — Há quaren-
ta anos — Parte Oficial. — Direcção Geral de Ca-
minhos de Ferro. — Imprensa. — Ecos e comentá-
rios, por NICKLES.

1933

ANO XLVI

16 DE MARÇO

NUMERO 1086

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
ESPAÑA (>) ps. ^{as} . . .	35.00
FRANÇA (>) fr. ^{os} . . .	100
AFRICA (>) . . .	72\$00
Empregados ferroviarios (tri- mestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrásados.	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone **PBX 2 0158**
DIRECÇÃO 2 7520

A "Gazeta" em Espanha

A ligação ferroviária do nosso país com o resto da Europa, obriga-nos a olhar com certo carinho para os caminhos de ferro espanhóis, dos quais estão dependentes os nossos serviços internacionais. Hoje, melhor do que há anos, podemos afirmar que o caminho de ferro no país vizinho, tem tomado desenvolvimento, não só em obras de vulto construídas e ainda pelas que se estão construindo.

Como em todos os países, o problema ferroviário em concorrência com o da camionagem, existe em Espanha com certa gravidade; mais grave do que entre nós, pois que a camionagem tomou um incremento ainda maior do que em Portugal, em vista das suas estradas excelentes incitarem esse desenvolvimento. No nosso país, só há poucos anos as estradas estão transitáveis, e isso mesmo tem sido feito lentamente, com grande persistência e tenacidade, que é para louvar, pois que este trabalho não tem consistido unicamente em reparar o que a incúria dos governantes deixou em estado lastimoso, mas também o de reconstrução, se atendermos a que em muitas regiões os caminhos tinham desaparecido.

Em Espanha existem boas estradas, há já muitos anos. Daí o desenvolvimento enorme tomado pela camionagem. Em Portugal esse progresso foi lento e não atingiu o incremento do da nação vizinha. Por isso mesmo o seu problema de transportes é talvez mais grave do que o nosso, pois que a concorrência tem feito com que se fechem ao tráfego algumas linhas.

O problema está sendo enfrentado com inteligência e da parte dos dirigentes existe a vontade de congruar todos os interesses em jogo. Como em Portugal, o estudo da coordenação de transportes, tem sido objecto de muitas atenções. Congressos e reuniões se tem ocupado do assunto e parece-nos, com vontade de se evitar a guerra dos transportes, que tão nociva é aos interesses comuns.

* * *

Para segurança das passagens de nível foi inventado por Jerónimo Trilla, um aparelho que tem dado ótimos resultados.

As experiências que se realizaram há meses, foram coroadas de sucesso. O combóio utilizado para as provas, compunha-se de uma locomotiva, um vagão mixto de 1.ª e 2.ª classe, outro de 3.ª e um furgão. Esta composição circulou no trço de linha onde se havia instalado o invento, a uma velocidade de 65 quilómetros á hora, e segundo as previsões do inventor o aparelho fez funcionar o freio de vácuo, parando o combóio a uma distancia de 150 metros do ponto da instalação. O segundo ensaio feito á velocidade de 35 quilómetros teve o mesmo resultado satisfatório, efectuando a paragem a 100 metros, e ainda uma prova efectuada á velocidade de 95 quilómetros á hora, confirmou os resultados anteriores parando o combóio a 200 metros.

O aparelho que se denomina «Blok Trilla» é de um mecanismo sensível e fácil, qualidades estas indispensáveis para a garantia de seu funcionamento, e, a sua montagem pode fazer-se em breve espaço de tempo com um custo muito económico. A sua conservação não importa em desembolso apreciável e póde instalar-se em qualquer trajecto com a certeza de que não podem ocasionar a sua deterioração, nem os agentes atmosféricos nem corpos extranhos.

O inventor José Trilla, é um maquinista da M. Z. A. que honra a sua classe, pois se dedica a estudos de importância como os que originaram o seu invento, sem dúvida de grande utilidade.

L. DE MENDONÇA E COSTA

Entre as ruas Carvalho Araujo, Actor Taborda, Travessa das Baldracas e Rua Dr. Oliveira Ramos, vai ser inaugurado no domingo 19 pelas 15 horas, o Largo Mendonça e Costa, homenagem prestada pela Câmara Municipal de Lisboa que tão gentilmente atendeu à iniciativa da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, para tão justa homenagem ao nosso querido fundador e amigo.

A esta homenagem que se realiza precisamente no dia da passagem do X aniversário da sua morte, devem comparecer além dos membros da Câmara Municipal de Lisboa, alguns fundadores da Sociedade Propaganda de Portugal, sócios da mesma colectividade e a convite da nossa revista os amigos do nosso falecido director, colaboradores da mesma e Sociedade de Geografia de Lisboa.

No próximo número daremos um relato circunstaciado da justa homenagem.

UMA EXPOSIÇÃO
DE ENGENHARIA
E CAMINHOS DE FERRO

Por ARMANDO FERREIRA

A CABAMOS de receber um convite para assistirmos à inauguração duma Exposição de Engenharia e Caminhos de Ferro, que se realizará de 30 de Março a 7 de Abril próximo.

Como não podemos assistir por motivos especiais transmitimos êste convite aos nossos leitores, fazendo notar que podem também, querendo, ser expositores.

“O fim desta Exposição é trazer a público, particularmente às pessoas interessadas em negócios e na educação, os últimos desenvolvimentos da engenharia, das indústrias, das produções científicas aplicadas ao caminho de ferro.”

E não só se reserva às descobertas científicas como aos processos administrativos, projectos, empreendimentos, métodos pedagógicos, etc..

No capítulo caminhos de ferro, divisão de engenharia, as secções da exposição são: 1) Engenharia civil; 2) Engenharia eléctrica; 3) Engenharia mecânica; 4) Sinalização.

Na divisão de Administração há as seguintes secções: 1) Organização; 2) Colecções de literatura ferroviária. 3) Sistemas de contabilidade; 4) Estatísticas; 5) Material; 6) Tráfego; 7) Polícia.

Não se paga nada pelo aluguer de *stands*, ou pelo espaço ocupado. A exposição ocupa uma ária enorme e haverá parque de diver-

sões, desportos, biblioteca, teatro e cinema... Realizar-se-ão conferências pelos especialistas na ciência das comunicações e transportes e debates sôbre problemas da indústria e dos caminhos de ferro, e suas relações com a educação.

Eléctricos, autocars, automóveis darão todas as facilidades de condução aos locais da Exposição. Todos os estrangeiros serão considerados hóspedes da cidade...

Emfim, eis um programa tentador que apresentamos aos nossos engenheiros especializados e às administrações das companhias ferro-viárias, convencidos que Portugal se fará representar condignamente ou pelo menos que os estudiosos ali vão esforçar-se em novos conhecimentos e novas civilizações.

Uma exposição de caminhos de ferro é sempre dum alto valôr para a avaliação do progresso dêste meio de comunicação, e até se houver uma exposição retrospectiva, de grande interesse documentário para o grande público.

A exposição de que estamos tratando é realizada sob a direcção duma Universidade Técnica, e à semelhança do que sucedeu em 1926 — data da anterior exposição — nela cooperarão a América, Inglaterra, Alemanha, França, etc..

Estamos certos que alguns Portugueses lá aparecerão.

Post scriptum — Reparo agora que me esqueci de indicar o local da Exposição. É em *Shangai* nos vastos terrenos da Chiao-Tung University, sob o patrocínio do Governo Nacional Chinês!

E a propósito, devemos confessar que o nosso desejo ao transcrever o convite que nos foi endereçado, e a todos os ferroviários portugueses, foi o de pôr em flagrante o facto de a China, onde nós julgamos pela leitura cotidiana dos periódicos tudo estar subvertido num mar de sangue, se pensar de realizar uma exposição desta natureza em plena paz e celestial sossêgo.

VIAGENS DE LUXO A PREÇO REDUZIDO

A ARMSTRONG SHELL mantém um expresso composto de uma carruagem de luxo «Diesel», com todos os modernos confortos, como se pôde verificar pelas gravuras que publicamos e que demonstram o senso prático e valôr da engenharia moderna. Da *Railway Gazette* extraímos os seguintes dados, que descrevem parte de uma viagem entre Euston e Bromwich Castle, Birmingham:

«A viagem até à estação «Newstreet» Birmingham, realizou-se em 2 horas e 5 minutos — uma excelente realização ou record — e a viagem de volta foi feita em marcha menos acelerada.

Em ambas as viagens o carro deslisou de uma forma impecavel, — notando-se a ausência absoluta de vibrações ou ruído nos compartimentos dos passageiros.

Uma cosinha de pequenas dimensões, mas admiravelmente equipada, e ao lado uma dispensa. Havia igualmente um quarto de toilette perfeitamente instalado. Ficou-nos uma impressão favoravel



Indicador da velocidade dum comboio em marcha-exibindo o ponto em que o mesmo está passando

perante o mobiliário, a decoração, e iluminação — e ao mesmo tempo, durante todo o percurso e já na estação terminus — o carro impunha-se ao interesse de todos. Obtivemos alguns clichés, durante

Salão brilhantemente decorado com esplendidas molduras e uma excelente iluminação

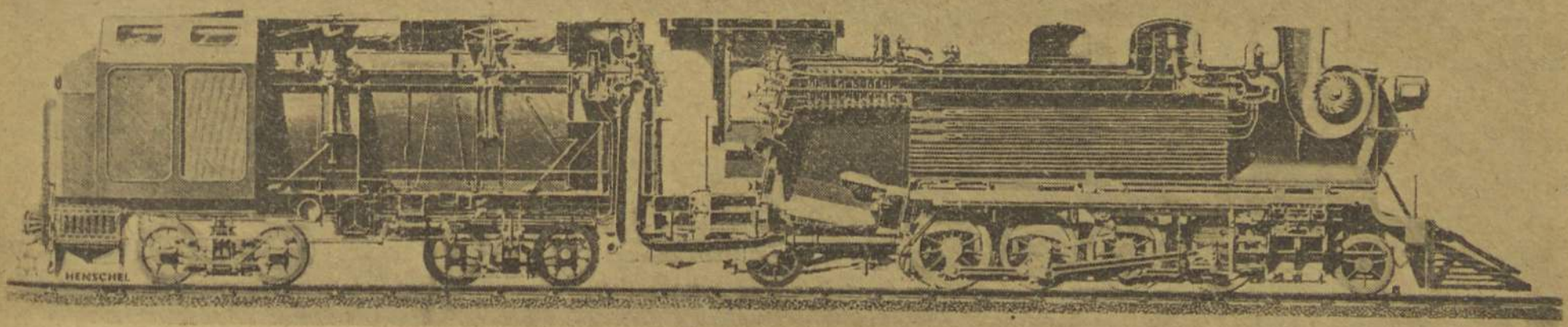
o percurso, principalmente numa tempestade de neve. Isto serve como indicação para avaliar a notavel economia do Expresso-Armstrong-Shell.

Apenas com 20 galões de oleo Diesel, foi coberto o percurso de 115 milhas entre Castle Bromwich até Euston. A importância ou valôr do oleo Diesel por tonelada é de 67 sh.

Para esta qualidade de combustivel esta exhibição representa um gasto 1.48 lb. de combustivel por milha, o que equivale a um gasto de um galão por $5\frac{1}{4}$ milhas.

O valôr do combustivel neste percurso, excedeu ligeiramente 5 sh. Estes resultados são mais satisfatórios do que os que se lêem no suplemento, e são inegavelmente devidos ao facto do maquinista se tornar mais familiarizado com a maquina. O alto gráu de economia não resultou certamente da marcha lenta do trem, visto que, no percurso, várias vezes se atingiu a velocidade de 70 milhas á hora».

Por aqui avaliarão os nossos leitores os progressos obtidos em caminhos de ferro com a applicação dos motores Diesel a oleos pesados. Não só se poderá obter uma maior economia em combustivel, mas tambem a reunião de um maior numero de comodidades. Por estes factos se demonstra que (ao contrario do que muita gente afirma com ares de profeta), os caminhos de ferro longe de estar em decadência, se aperfeiçoam ao ponto de continuar a ser o transporte, por todos preferido.



Um corte transversal numa Locomotiva de tipo patente Argentino

Para as regiões com falta d'agua

UMA LOCOMOTIVA QUE RESOLVE,
ESTE IMPORTANTE PROBLEMA

MUITOS caminhos de ferro no Mundo teem deante de si um problema muito grave que até ha pouco se achava insolúvel: Falta de agua, o que torna necessario um transporte pesado de wagons tanks e agua de má qualidade, que em breve inutilisa as caldeiras e as tubagens. Os Caminhos de Ferro do Estado da Argentina tinham tambem deante de si este grave problema e ha muitos anos vinha sendo procurada a solução pelos seus engenheiros, especialmente pelos engenheiros Krausse e Knudsen, pois que a falta d'agua representava uma despeza para os Caminhos de Ferro do Estado da Argentina de cerca de 3.000.000 de pesos anuaes. Tendo em consideração este facto, appareceu em 1923 uma locomotiva turbina sueca «La Turbine» que, até certo ponto, deu bons resultados, mas a sua maquinaria era muito complicada, o que fazia, com que ela tivesse a cada momento de ir a reparar por se avariar frequentemente. Uma maquina tão complicada precisava pessoal especialmente habilitado, tal como as locomotivas Diesel electricas, pessoal este difficil de encontrar. Em 1928 o Conselheiro Walter Hardebeck, Director da conhecida fabrica de locomotivas Henschel & Sohn A. G. de Kassel, visitou a Argentina e, por intermedio do seu representante ahi, Snr. Eng.º Marcelino J. Paz, teve occasião de se pôr em contacto com os engenheiros dos Caminhos de Ferro do Estado da Argentina. Apoz uma longa conferencia em Novembro de 1928 com o Eng.º Chefe dos Caminhos de Ferro do Estado, Snr. K. B. Knudsen, o Snr. Hardebeck ficou com a impressão nitida da critica situação em que o Caminho de Ferro se encontrava, pela falta d'agua constatada em grandes percursos. Por acaso a firma Henschel tinha justamente construido uma locomotiva com uma

turbina no eixo do tender, que trabalhava por meio do vapor de escape dos cilindros da locomotiva e por condensação. Em vista d'esta circumstancia os Snrs. Engenheiros Knudsen e Hardebeck assentaram em que a firma Henschel procurasse vêr se era possível, aproveitando este tipo de locomotiva com turbina de vapor e condensação, trazer-lhe modificações taes que resolvessem completamente e d'uma maneira feliz, o problema da agua na Argentina. Em 1929 voltou o Snr. Hardebeck e propoz aos Caminhos de Ferro do Estado o estudo dos planos d'uma locomotiva que a firma Henschel tinha projectado e que obtivera a aprovação completa do Snr. Eng.º Chefe Knudsen; em consideração da iniciativa e do trabalho conjunto dos Caminhos de Ferro do Estado da Argentina, foi aquella maquina baptisada com o nome de «Sistema Argentino».

Depois de esclarecidos alguns pequenos detalhes, foi fechado um contracto em 1930, por intermedio do Snr. Eng.º Marcelino J. Paz, entre a firma Henschel e os Caminhos de Ferro do Estado, para o fornecimento d'uma locomotiva patentada de condensação «sistema argentino», cuja entrega se fez em 1931. Esta locomotiva é unica do seu tipo, assim como é a unica existente no Mundo. O sistema, bem como varias particularidades estão patentados pela firma Henschel & Sohn, A. G., de Kassel, nos principaes paizes. Trata-se d'uma maquina com condensação sem vacuo. A maquina é uma locomotiva vulgar tal como qualquer locomotiva de pistons, sómente com a differença que, o vapor que sahe dos cilindros, depois de ter produzido a força necessaria de tracção não é atirado para a atmosfera, mas sim condensado no tender por meio de arrefecimento produzido por correntes d'ar, provenientes d'uma helice accionada por uma

turbina movida pelo próprio vapor d'escape, antes da condensação. A água recuperada pela condensação a cerca de 80.º Celcius, volta novamente para a caldeira. Este circuito prosegue durante toda a marcha, o que produz uma extraordinaria economia na água. A locomotiva é, na sua construção, de tal maneira simples, que pouca diferença faz de qualquer outro tipo vulgar, evidentemente á excepção da instalação d'arrêfecimento no tender, etc, e é construída para os pesados comboios de mercadorias na linha do norte dos Caminhos de Ferro do Estado. Segundo a opinião do pessoal de caminhos de ferro, este sistema traz uma mudança fundamental na construção de locomotivas pois que resolveu a contento o problema. Como o Mundo, na actual crise, dispõe d'um grande numero de locomotivas cujas possibilidades d'emprego são cada vez menores, é muito importante observar, que o presente sistema de condensação pode ser aplicado em qualquer locomotiva de pistons, sómente com algumas pequenas modificações e sem necessidade de pessoal especial para o seu serviço. A grande simplicidade do tipo em todos os seus detalhes foi demonstrada.

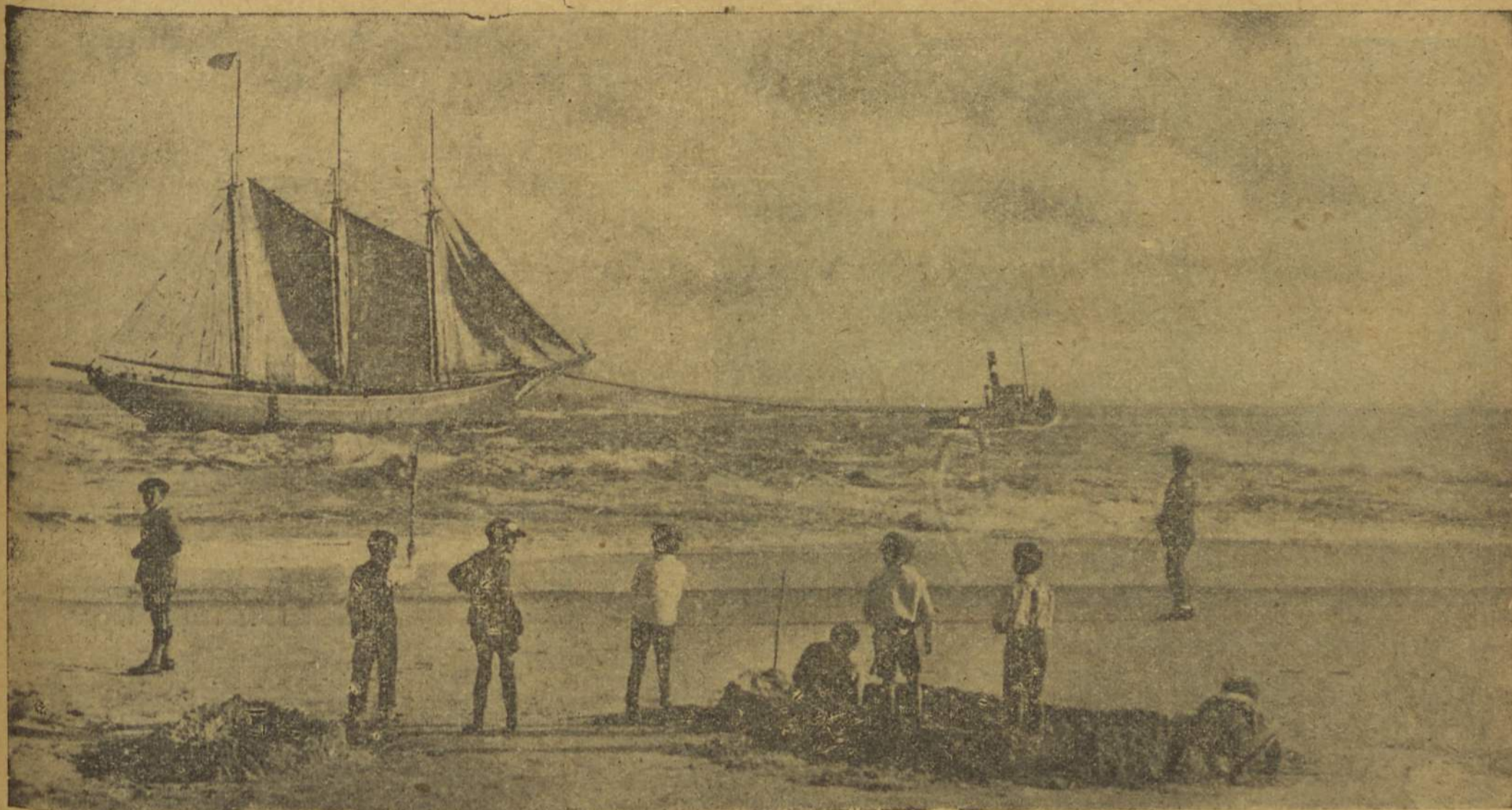
Alem da grande economia em água, este sistema traz, ainda a vantagem d'uma enorme economia de tempo, pois que, em grandes distancias, não é necessario parar para meter água. Uma vantagem, ainda, do mesmo sistema, é o da conservação da caldeira e sua tubagem, pois que a caldeira trabalha sempre automaticamente com água proveniente da condensação, ou seja distilada. As pequenas perdas d'água são compensadas por um evaporador.

Apoz a montagem da locomotiva nas oficinas dos Caminhos de Ferro do Estado, em Languna Paiva, no de 1931, começaram as experiências officiais em 1932, que duraram 9 mezes. Durante estes 9 mezes a locomotiva percorreu em 48 viagens 30.000 km., principalmente entre Santa-Fé e Tucuman e, ainda, entre Salta e o Chaco. N'uma das viagens em Fevereiro de de 1932 rebocou a locomotiva o comboio da exposição dos Caminhos de Ferro do Estado para Buenos-Ayres, e n'uma outra foi também visitada pelo falecido Presidente

Uriburu. As experiencias fizeram-se debaixo do contrôle d'uma comissão dos Caminhos de Ferro do Estado, da qual faziam parte os Snrs. Engenheiros Pedro Bernardini e Snr. Enrique Zurini. Da parte da firma Henschel foram as experiencias conduzidas pelo Snr. Director Hardebeck, coadjuvado mais tarde pelo Inspector Leckeert. As experiencias deram durante os 9 mezes os melhores resultados, pelo que ha as maiores esperanças na aplicação d'este novo tipo. A economia d'água obtida foi, em numeros redondos, 95 %. O maior percurso sem meter água, foi de 900 km, o que foi cumprido em todas as viagens sem a menor dificuldade. Todas as viagens se efectuaram completamente normaes, embora a temperatura do ambiente tivesse chegado a 58º Celcius. Quando, terminadas as viagens de experiencia, a locomotiva recolheu ás oficinas dos Caminhos de Ferro do Estado em Tafi Viejo com a intenção de ser vistoriada profundamente apoz este percurso de 30.000 km, o exame constatou que a locomotiva, assim como o sistema de condensação, estavam completamente em ordem e que não precisava da mais pequena reparação, pelo que a locomotiva sahio novamente para o serviço. É principalmente para notar o estado de limpeza em que se encontrava a caldeira e a tubagem. A construção e a experiencia d'esta locomotiva de condensação, «Sistema Argentino», patentada pela Henschel é dum grande interesse nos meios de cam.ºs de ferro e para o Mundo inteiro; podemos comparal-a ao camelo que atravessa o deserto sem ter que beber. Uma nova e tremenda dificuldade acaba pois de ser victoriosamente vencida pela locomotiva de pistons; o «Sistema Argentino» permite empregar-a com vantagem mesmo onde haja falta d'água ou onde a que exista seja de má qualidade. Representa para a Argentina motivo de especial satisfação saber que a Administração dos seus Caminhos de Ferro do Estado foi participante no trabalho que produziu um tipo de locomotiva tão interessante como o que a reputada firma HENSCHEL soube pôr em pratica com tão retumbante successo.



Locomotiva de tipo patente Argentino



FIGUEIRA DA FOZ

A BARRA

A

DEFESA DO PAÍS

E A RÊDE FERROVIÁRIA DA BACIA DO MONDEGO

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

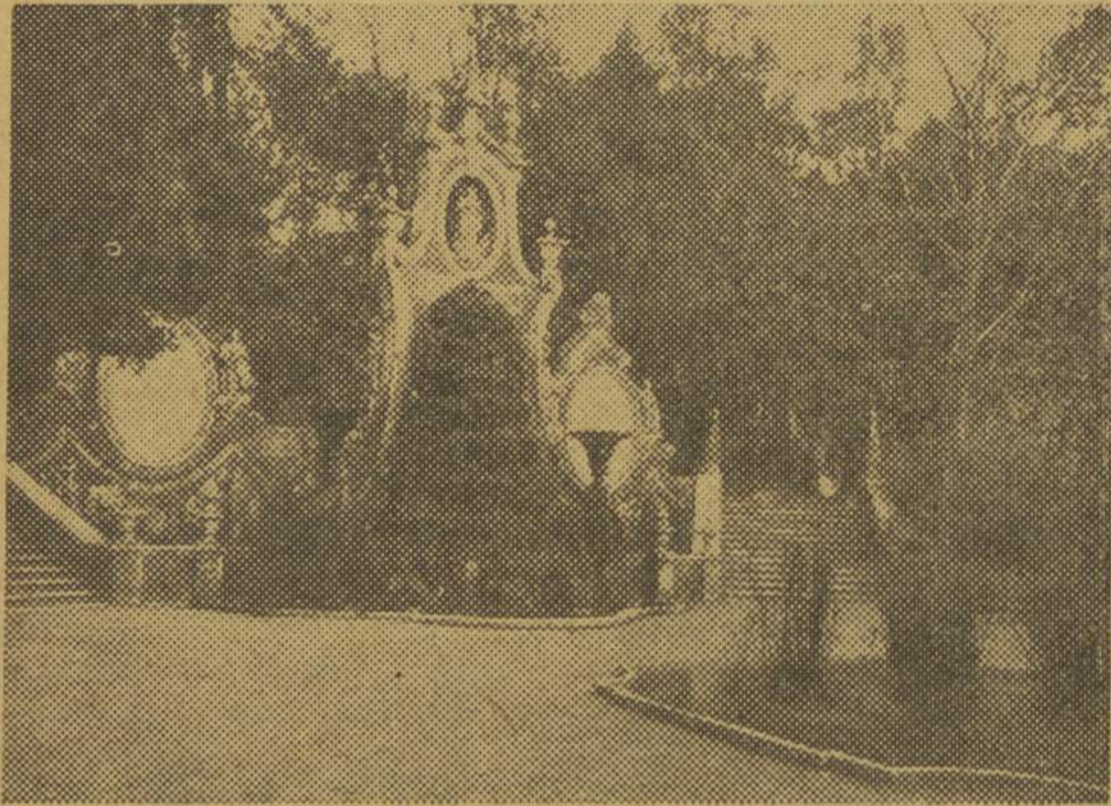
II

A acidentada região das Beiras que é cortada, a noroeste das serras da Estrela e da Louzan, pelo vale do Mondego e pelos vales secundários e linhas d'água que a ele afluem em sucessivas ramificações, faz parte, sob o ponto de vista da defesa militar do Paiz, d'um provável teatro d'operações que se prolonga até Espanha, por uma zona a leste da linha de fortes posições naturais Trancoso-Guarda-Celorico, e se estende, para sudoeste, até ao mar, entre os cursos inferiores d'aqule rio e do Vouga, na costa que vai de Aveiro á Figueira da Foz.

Coimbra, pela sua notável situação geográfica entre Lisboa e o Porto, ponto de passagem da linha ferrea de via dupla e das estradas que ligam directamente a capital do Paiz com a capital do Norte, pelas suas faceis e multiplas comunicações com os portos de Aveiro e da Figueira, pelos fartos recursos de que dispõe no centro de uma fertil região agricola, pelo seu movimento comercial, pelas suas tradições historicas e tambem por ser um centro

afamado de cultura scientifica, será o objectivo principal das operações militares que se realisarem no provável teatro de grande importancia na invasão do territorio nacional.

Na zona fronteiriça, aberta, sem obstaculos naturais que dificultem a invasão e sem posições de valor militar apreciavel, incide, na mesma directriz da invasão francêsa de 1810, o caminho de ferro espanhol de Salamanca, por Ciudad-Rodrigo, a Vilar Formoso (construido, e explorado durante muito tempo por um sindicato portuguez mas vendido, ha 5 anos, a uma empresa espanhola), o qual se prolonga em Portugal por a linha ferrea da Beira-Alta n'um traçado que não é o mais conveniente para a nossa defesa militar. A' retaguarda d'esta zona fronteiriça, a linha das posições de Trancoso-Celorico-Guarda, com a concavidade voltada para a fronteira, constitui um forte barragem ao invasor para a sua entrada no vale do Mondêgo; transposta aquella linha, o curso do rio marca o eixo longitudinal da larga faixa na qual estão traçadas as



COIMBRA—Fonte dos Amores—Quinta das Lagrimas

estradas que mais diretamente levam a Coimbra e ao centro do País.

De Celorico á serra da Louzan e ás importantes posições das margens do Alva, na zôna flanqueada pelo rio Mon-

dego e pela serra da Estrêla, escalam-se diversos acidentes do terreno que poderão servir de apoio ás operações militares da defesa. Será por as estradas existentes e por o caminho de ferro a construir nesta zona que se efectuarão,

de preferencia, os transportes de tropas e de material de guerra para a sua concentração na região de Celorico e Gouveia no caso da invasão pela Beira; por elas se farão o abastecimento das tropas de cobertura e das que ocuparem a linha Trancoso Celorico-Guarda; e, finalmente por as mesmas se fará a retirada sobre as posições do Alva, sob a pressão do adversário, e a evacuação dos recursos das regiões que tiverem de ser abandonadas.

Na zôna da margem direita do Mondêgo, na qual foi traçada a linha ferrea da Beira Alta, desde Celorico até ás posições do rio Liz, avançadas da notavel linha de alturas de Penacova-Buçaco-Boialvo que cobre Coimbra, não abundam as posições que possam servir de sólido apoio ás operações da defêsa; as aproveitaveis para este fim não tem grande valor militar.

Nas operações militares da invasão ou da defêsa na

bacia hidrografica do Mondêgo, e, em especial nas que se realisarem na zôna da margem direita do rio, exercerá uma notavel influencia estrategica a posição de Vizeu situada a noroeste, na orla desta mesma zôna, em virtude de constituir uma base excelente de movimentos ofensivos contra o flanco do invasôr. Por os grandes recursos de que dispõe como capital da provincia da Beira Alta, por ser o ponto de convergencia de estradas que ligam transversalmente as principais vias de comunicação da margem esquerda do Mondego como as da margem direita, por ser o centro de irradiação das linhas ferreas do Vale do Vouga, de S.^{ta} Comba Dão, de Vizeu, de Mangoalde a Gouveia, e das que a ligarão por Lamego a Regua e por Aguiã da Beira a Foz Tua, e por as ótimas condições naturais defensivas da sua admiravel posição geografica e topografica, a cidade de Vizeu será, necessariamente, uma das objectives principais da invasão por o vale do Mondego.

* * *



FIGUEIRA DA FOZ—Esplanada Antonio da Silva Guimarães

tatisfazendo plenamente as exigencias das operações militares da defêsa do territorio.

Infelizmente as enormes, persistentes e fecundos esforços applicados ao desenvolvimento da rêde de estradas ordinarias, não tem correspondido os meios

Com as grandes reparações das antigas estradas e com a construção de outras novas complementares, realizadas nos ultimos cinco anos, constituiu-se na bacia hidrografica do Mondêgo uma bôa rede de vias ordinarias de comunicação sa-



FELGUEIRAS—Os Paços do Concelho

necessarios para suprir as deficiencias dos caminhos de ferro existentes em relação ás supremas exigencias militares da defêsa do País, aperfeiçoando aqueles e construindo urgentemente as que devem completar a rêde ferro-viaria indicada como indispensavel por os principais basilares da Estrategia: A linha ferrea da Beira-Alta é insuficiente para o serviço de transportes militares, em caso de guerra, no teatro de operações da mesma provincia e não satisfaz, pelo seu traçado na margem direita do Mondêgo e pelo seu entroncamento afastado de Coimbra, ás condições de segurança na sua exploração militar contra o ataque dum adversario que disponha de grandes efectivos. A linha de Arganil, 1.^a secção do caminho de ferro que deverá seguir pela margem esquerda do Mondêgo até Gouveia ou Celoríco da Beira, apesar de iniciado ha uns 30 anos, ainda não passar de Serpins, apresenta tambem êrros de traçado qae teem de ser corrigidos.

Finalmente, estão, ainda, por constituir as linhas que hão de ligar, transversalmente, as duas grandes vias ferreas da margem esquerda e da margem direita daquele rio.

A rêde ferro-viária complementar na bacia do Mondêgo, constante do plano geral aprovado por o Decreto N.º 18:190 de 28 de março de 1930, satisfaz ás exigencias da defêsa militar do territorio nacional, atende ás justas aspirações e instantes pedidos dos povos duma região imporsante, para o seu desenvolvimento economico, e servirá os portos da Figueira da Foz e de Aveiro nas facilidades e aumento do seu tráfeço com as suas zónas de influencia.

Constituirão o tronco ou espinha dorsal da rêde, na margem esquerda do vale do Mondêgo, a linha de Coimbra á Gandara de Espariz, por Miranda do Côrvo, Louzân, Gois e Arganil, e de Espariz a Gouveia por S. Romão, Seia e Tarroçêlo.

Para as necessarias ligações da grande artéria da margem direita, linha da (Beira-Alta), com a da margem esquerda, serão construidas as linhas de Portel a S.^{ta} Comba-Dão por Penacova, a de Espariz a

S.^{ta} Comba-Dão por Tábua, e a de Gouveia a Mangalalde, que se prolongará até Vizeu.

Esta rêde permitirá a indispensavel rapidez e segurança dos transportes das tropas e do material de guerra para as zonas de concentração do teatro de operações da Beira-Alta, permitirá o reabastecimento das forças em operações, facilitará a sua manóbra, auxiliará a evacuação das tropas e dos recursos regionais das posições mais avançadas para o interior do teatro, e, finalmente, facultará ás reservas e massas de manobra, reunidas em Coimbra e em Vizeu, a sua entrada em acção estrategica, rapida e oportuna.

No plano geral da rêde ferro-viaria complementar tambem foi incluido o caminho de ferro de Cantanhêde que ligará Aveiro, por Vagos, Mira, Cantanhêde, e Ançã a Coimbra. Esta linha atravessa uma região agricola muito rica e popular. Estabelece a comunicação da costa e do pôrto de Aveiro com Coimbra, que é o objectivo principal do teatro de operações da Beira-Alta que pode ser o ponto de concentração duma reserva geral e a base do reabastecimento de material de guerra, de munições e de viveres ao exercito em operações. Além da sua importância sob o ponto de vista do fomento da região da Beira Litoral, pode, portanto, merecer, tambem, em tempo de guerra, uma função militar digna de nota.

ERRATA

No primeiro artigo subordinado ao titulo «A defesa do país e a rêde ferroviária da bacia do Mondêgo», no n.º 1085 da *Gazeta dos C. F.* vieram alguns êrros tipográficos que convém rectificar :

Página	Coluna	Linha	Onde está :	Leia-se :
135	1. ^a	10	alastrado	alastrando
»	»	17	movimento	incremento
136	»	16	as suas adversarias	os seus adversarios
»	»	22	ramais	mais
»	»	24	a de	a fim de
137	»	32	Soramford	Crawford
»	2. ^a	24	transferiu-o	transferido
138	1. ^a	28	a	à
»	2. ^a	9	retirar	retiraram

CENSURA Á IMPRENSA

A Direcção Geral dos Serviços de Censura á Imprensa enviou aos jornais uma extensa nota officiosa, em que esclarece quais as publicações que estão sujeitas à censura prévia.

Essa nota termina desta maneira:

«Mais faz público que, não podendo as fôrças morais da Nação — garantia do seu progressivo engradecimento — estar à mercê de influências deletérias, doutrinas doentias e actos criminosos de fácil poder de sugestão, cuja publicidade deve ser reduzida a um minimo compativel com a função

informadora da Imprensa — nos termos das « Directivas » das Instruções Gerais dêstes Serviços — e não podendo classificar-se de satisfatórios os resultados que esta Direcção Geral pretendia colher, ao dirigir-se aos jornais numa circular publicada em Setembro de 1930, sôbre êste assunto, nesta data transmite ordens rigorosas ás Comissões de Censura e respectivas Delegações em todo o País para que sejam totalmente cortadas as notícias sôbre crimes que, pela sua extensão e pormenorização, ultrapassem aquele minimo que esta D. G. entenda razoável.»

A GESTÃO DOS CAMINHOS DE FERRO

Pelo DR. BENTO CARQUEJA

UMA das questões que hoje mais preocupam economistas e engenheiros, é a da gestão dos caminhos de ferro.

Efectivamente, o desenvolvimento considerável do automobilismo criou às empresas de Caminhos de Ferro uma nova, uma inesperada, pode dizer-se, situação, que coloca muitas delas em sérias dificuldades, tanto sob o ponto de vista financeiro, como técnico.

É interessante, sem dúvida, conhecer e apreciar essas dificuldades e mostrar a maneira como têm sido resolvidas.

Falemos, em primeiro lugar, dos caminhos de ferro alemães, após o ano de 1920.

Por uma lei de 4 de Maio daquele ano, denominada de *imperialização dos caminhos de ferro*, foi determinado que «o Reich devia assumir a propriedade das vias férreas de tráfego geral e administrá-las como empresa de transportes unificada». Logo no primeiro ano da exploração, houve um *déficit* de 13:082 milhões de marcos-papel, atingindo o coeficiente de exploração 171 %, ao passo que não passara de 150 %, no exercício precedente.

Seguiu-se o período da hiper-inflação do papel moeda e os resultados da exploração deixaram de ser expressos em biliões, para serem expressos em triliões.

A situação foi melhorando, o coeficiente de exploração foi descendo, não ultrapassando 83,03 %, em 1929, ao passo que em França, desde 1925 a 1929, subira para 86 %, oiro.

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Reich, viu-se forçada a reduzir o pessoal, despedindo mais de 60:000 indivíduos, de 1925 para 1930. Convém saber que, na Alemanha, o pessoal dos caminhos de ferro abrange 2 categorias: uma com a característica de *funcionário*, bastante semelhante aos funcionários do Reich, outra de *operário*, compreendendo esta última não só os operários, propriamente ditos, mas também os pequenos agentes de escala inferior. Estes operários gosam de certas garantias; mas não têm o estatuto dos *funcionários* e podem ser licenciados, desde que haja baixa no tráfego.

Não sucede assim em França, onde todos os

agentes das grandes rês gosam de uma situação juridicamente aproximada, como funcionários, e, segundo um estatuto promulgado em 1920, só podem ser exonerados por falta grave profissional e não por diminuição do tráfego. No caso de diminuição do tráfego, as empresas limitam-se a não recrutar novos agentes e a não recorrer a pessoal à jorna.

Para defesa financeira, os caminhos de ferro alemães usam de processos que chegam a ser violentos: Em Abril de 1930, apesar de opinião contrária do Reichstag, ficou encerrada a oficina de locomotivas de Dortmund e despedidos 1:000 operários, alguns com 30 anos de serviço, e passados para outras oficinas 1:200. Também foi fechada a oficina Magdeburgo. Como se vê, os caminhos de ferro alemães usam dos poderes que possuem, ainda que rigorosos, para proteger a sua situação financeira. Ainda assim, a regulamentação do trabalho é menos rigorosa e menos rígida na Alemanha, do que em outros Estados: o dia de trabalho é geralmente limitado, em princípio, a 8 horas; vai, na Alemanha, a 9 horas, para bastantes categorias de pessoal.

Na Alemanha, a compensação das horas a mais pode fazer-se durante todo o ano, ao passo que em França tem de fazer-se dentro do período de 10 a 90 dias, segundo as categorias de agentes, o que representa menos rigor. Na Alemanha, a amplitude do dia de trabalho varia de 9 a 16 horas, segundo as categorias de agentes e o cansaço resultante dos respectivos serviços; em França, a amplitude não vai além de 12 horas, como princípio; só excepcionalmente atinge 13, 14 ou 15 horas, o que representa menor utilização do pessoal.

Em virtude do menor rigor e das maiores concessões, o regime alemão faculta às empresas uma economia de 10 a 15 %, em relação ao regime francês.

Relativamente ao carvão, na Alemanha tem gosado de situação satisfatória, e muito vantajosa, relativamente a outros países, e isto explica também o facto de ser menor a defesa dos combustíveis nos caminhos de ferro alemães. O preço da tonelada de hulha aumentou apenas 5,4 %, em relação a 1913, ao passo que, em França, por exemplo, aumentou 491 %, isto é, 18 % oiro. Apesar do tráfego dos caminhos de ferro atingir 2.296:626 por quilómetro, na Alemanha, e de não passar de 1.641:823, em França, as despesas de combustíveis, nos caminhos de ferro alemães, não passaram de 8,88 % das despesas totais de exploração, tendo sido, em França, de 12,7 %.

Dá-se ainda a circunstância de a remuneração dos serviços prestados às repartições públicas, especialmente à Administração dos Correios e Telégrafos, ser feita pelos preços usados nas transacções comerciais. Em outros países, existem tarifas especiais. Em França, por exemplo, os transportes de

conta de certas repartições públicas gosam de regime de favor, calculando-se uma diminuição de receitas de 772 milhões de francos, dos quais cabem 600 milhões à Administração dos Correios, Telégrafos e Telefones.

A despeito das vantagens de que gosam os caminhos de ferro alemães, se bem a exploração dêles seja hábil e económica, e apesar da marcha dos combóios rápidos não ser tão acelerada, como em outros países, os resultados dos últimos exercícios têm sido pouco satisfatórios.

O que tem valido à *Reichsbahn* são diferentes subsídios concedidos pelo Estado, os quais lhe permitiram fechar sem *déficit* o balanço de 1931.

Ainda assim, o ministro Von Guérard considerou a situação muito inquietadora, porque, para se equilibrar, tanto quanto possível, as despesas, teve que recorrer-se ao empréstimo Young e às reservas do ano precedente, para pagar dividendo.

Uma das causas que tem obstado a maiores prejuízos tem sido o aumento do tráfego, proveniente da restauração industrial da Alemanha. Outra causa há que tem influído nos resultados financeiros: a política das tarifas, empregada pelo *Reichsbahn*, primeiro pelo *Reichsbahn* do Estado, depois pela *Reichsbahn-Gesellschaft* e, por último, pelo govêrno.

Essa política resume-se em poucas palavras: Fixar as tarifas segundo as necessidades ocorrentes, e fixá-las a tempo de evitar o *déficit* e, se não poder ser evitado, restabelecer o equilíbrio, o mais depressa possível.

Esta política não carece de ser justificada; os princípios em que assenta têm prevalecido nos principais países. A França adoptou-a, depois da Grande Guerra, e realizou-a por uma Convenção, de 1921. Segundo essa Convenção, as tarifas devem ser ajustadas de forma a estabelecer e a manter o equilíbrio entre as receitas e os encargos. A Inglaterra adoptou os mesmos princípios, na mesma ocasião, ao fixar, por um decreto de 28 de Agosto de 1921, o novo regime dos caminhos de ferro. Os Estados-Unidos já o tinham feito, por ocasião de serem entregues pelo Estado, em virtude do decreto de 28 de Fevereiro de 1920, às Companhias as linhas de que tinham sido desapossadas, durante a Guerra. A Bélgica adoptou a mesma política, quando, por uma lei de 7 de Agosto de 1925, criou uma sociedade para a exploração da rêde nacional. Outros países seguiram a mesma política, promulgando os princípios em que ela assenta, ou limitando-se a pô-la em prática.

Póde afirmar-se que hoje se reconhece unanimamente deverem as finanças dos caminhos de ferro ser separadas das do Estado; deverem as rêdes ser geridas financeiramente, como as grandes empresas industriais e, portanto, as suas receitas deverem cobrir os encargos de qualquer natureza, sem excluir remuneração, em geral modesta, atribuída ao

capital acções, não devendo recorrer-se ao orçamento do Estado para cobrir a insuficiência das receitas do tráfego.

Infelizmente, nem sempre se tem atendido a que, depois do estabelecimento da gestão dos caminhos de ferro em bases industriais, o Estado devia deixar de considerá-lo como *vaca de leite do Tezouro*, segundo uma expressão usada na Bélgica, antes da entrega do caminho de ferro a uma Companhia.

Depois de liberto o orçamento do Estado dos encargos dos caminhos de ferro, criou-se, em vários países, em outro mal, aumentando-se desmedidamente os encargos fiscaes aos caminhos de ferro e pondo-se-lhes pesadas sujeições, em nome do interesse social, ou em benefício de certas administrações públicas, e em detrimento dos recursos tarifários das linhas.

Tem sido a Alemanha o país em que mais estritamente se tem praticado a política do equilíbrio entre e os encargos das linhas, por meio das tarifas, o que não quer dizer que todos os anos se tenha conseguido isso; mas, desde que a exploração foi aceite pela *Reichsbahn-Gesellschaft*, até 1929, todos os exercícios fecharam com saldo positivo, especialmente depois de dada opção do marco-ouro como padrão das tarifas do caminho de ferro, tendo sido, aliás, reduzidas algumas dessas tarifas, até que, em Dezembro de 1927, tiveram de ser aumentadas, em virtude do aumento geral dos vencimentos dos empregados.

Em todo o caso, continuou a pôr-se de parte a política bismarkiana que subordinava o orçamento dos caminhos de ferro ao do Estado, e que se praticou até à Guerra, em prejuizo do princípio da autonomia financeira das linhas.

O plano Young teve repercussões acentuadas na exploração e na organização da *Reichsbahn*, se bem os impostos lançados aos caminhos de ferro não fôssem, na Alemanha, tão pesados, como em outros países.

Os meios a que se está recorrendo para procurar restabelecer o equilíbrio na exploração dos caminhos de ferro consistem, geralmente, na redução do pessoal efectivo e principalmente na elevação das tarifas. Na Alemanha, por exemplo, o aumento do preço médio por viajante-quilómetro, em relação a 1913, atingia, antes da melhora de 1930, 137 % e a da tonelada-quilómetro, 147 % oiro, abrangendo o imposto de percentagens que se reduzem respectivamente a 123 % e 140 %, excluindo o imposto.

Em França, os aumentos das tarifas foram sensivelmente inferiores: Adoptando para base de cálculo o franco-ouro, observa-se, nas tarifas de passageiros, uma diminuição importante da tarifa média do passageiro-quilómetro, em relação à de antes da Guerra. A tarifa actual representa apenas 68 % da anterior à Guerra, sem contar o imposto, contra 123 % na Alemanha e 82 % contando com êste

(contra 137 % na Alemanha). A tarifa média da tonelada-quilómetro aumentou 123 %, sem o imposto (contra 140 % na Alemanha) e 135 % abrangendo o imposto (contra 147 % na Alemanha).

E' certo que na Alemanha se observou uma baixa na actividade industrial. No tráfego, abateu bastante. O govêrno alemão não hesitou, porém: entre os dois males, *deficit* dos caminhos de ferro, com todos os inconvenientes resultantes, e *agravamento* razoável de encargos dos que se aproveitam dos caminhos de ferro. Preferiu êste agravamento, para remediar uma situação séria que se agravaria, de dia para dia.

É certo e sabido que os impostos incidem muito desigualmente nos caminhos de ferro e, por isso, em alguns Estados, têm sido banidos. Passa como certo que a França ocupa a cabeça do rol e a Alemanha a parte inferior, pois, naquele primeiro país as taxas cobradas sôbre mercadorias elevam-se a 10 %, se bem desça a 5 % de valor intrinseco mínimo, ao passo que na Alemanha não passam de 7 %; relativamente a passageiros, a taxa em França é de 32,5 %, com mais 6,5 % de suplemento para os lugares de luxo, e, na Alemanha, não vão além de 11 a 16 % para as 2.^{as} classes.

Um dos mais terríveis fantasmas que hoje perseguem as empresas dos caminhos de ferro são os veículos automóveis, especialmente os de transportes colectivos.

Pode afirmar-se que não há país algum em que essa concorrência não tenha sido criada, influindo poderosamente no tráfego dos caminhos de ferro.

Nem o Estado, nem as autarquias locais, nem as próprias empresas ferroviárias se têm conservado indiferentes, perante êste fenómeno, que tão cruelmente as atinge.

O Estado tributa-as, como empresas industriais; as autarquias locais exigem-lhes licenças e fiscalizam as, em nome das exigências dos contractos de concessões pendentes; as empresas de caminhos de ferro e de viação urbana combatem-as, estabelecendo, de sua conta, serviços de variados tipos de automóveis e fazendo valer os seus contractos de concessão.

É uma luta tremenda, sujeita a multiplas vicissitudes, tais como as variações dos preços dos combustíveis, as reparações do material, as exigências do pessoal, etc.

Pode afirmar-se, segundo as opiniões mais geralmente admitidas, que ainda não há um tipo uniforme de defesa dos caminhos de ferro contra o automobilismo: Com dois elementos apenas se conta para a eficácia dessa defesa — *velocidade* e *barateza* dos transportes.

Até onde será possível a prática dêsses dois elementos, nas condições actuais da exploração dos caminhos de ferro?

Eis o que se pergunta, sem uma resposta inteiramente positiva e satisfatória.

E não tardará que seja focado um novo problema: O da concorrência da aviação aos Caminhos de Ferro.

É opinião geralmente aceite que a aviação há-de passar, num período relativamente curto, por transformações tão consideráveis, que a tornarão extremamente acessível, a começar pela dispensa de amplos campos de aterragem.

O primeiro sinal dessas transformações foi dado já pelos *auto-giros*. No dia em que o vôo inicial seja feito no sentido vertical, com as devidas condições de segurança, estara realizado um progresso que representará o comêço de uma formidável concorrência aos meios de locomoção e transporte, hoje existentes. Nesse dia, quem sabe se não existirá já um novo meio de locomoção?

O Dr. Hermann Kohl, heroi de uma travessia do atlântico, prevê que o futuro maravilhoso da aviação será alcançado no dia em que o homem consiga voar pela *stratosfera*, isto é, pela camada de ar situada acima da *troposfera*, zona de ar que circunda a Terra e cuja profundidade média regula por 11 quilómetros e meio (14,5 no equador e apenas 7 na Lapónia). Nesta zona, a temperatura vai baixando com a altitude; a camada de ar sobreposta à *troposfera* tem uma profundidade aproximada de 90 quilómetros e apresenta temperatura igual; é a esta camada que se chama *stratosfera*.

Já se construiu, na Alemanha, uma máquina volante para penetrar nessa camada de ar, máquina em que colaborou a ciência alemã com o Instituto aeronáutico alemão e a casa Junker, julgando-se possível ir com ela a uma altitude de 16 quilómetros e, talvez, mais. Essa máquina pertence ao tipo de aeroplano ordinário, mas tem numerosos aperfeiçoamentos; por exemplo, um aparelho que, por meio de um compressor, abastece o motor com uma quantidade adequada de ar, mesmo nas zonas rarefeitas, problema que apresentava muitas dificuldades técnicas. Além disso, o lugar de carlinga e o do piloto são construídos de modo que a rarefação da atmosfera, nas grandes altitudes, não pode chegar a incomodar os passageiros, o que se consegue por um sistema de fecho hermético, sem o que os passageiros perderiam sangue pelos poros logo que a pressão atmosférica baixasse.

Crê Hermann Kohl, que há-de chegar-se a voar facilmente, de Berlin a Nova-Iorca, em poucas horas, ou ir de Viena tomar chá a Londres e voltar a Paris para assistir ao teatro.

Seja como fôr, o domínio do caminho de ferro vai-se afastando, a olhos vistos, e a gestão das linhas férreas — que, há pouco mais do meio século, parecia a última palavra para satisfazer, nesta matéria, as aspirações e as necessidades económicas do ho-

mem — vai-se tornando de cada vez mais complicada, mais difícil, mais ameaçadora.

Pelo que diz respeito a Portugal, o que se sabe é que, como nos outros países, o tráfego dos nossos caminhos tem diminuído sensivelmente, sendo certo, porém, que para isso não contribui apenas a concorrência do automobilismo, mas também influe a crise económica geral.

O movimento de passageiros nos nossos caminhos de ferro tem diminuído, de ano para ano, como revelam os seguintes números:

Anos	Passageiros
1928	29.113:749
1929	33.273:086
1930	26.164:816
1931	22.796:532

Quanto a movimento de mercadorias, a diminuição do tráfego não tem sido menos sensível, como provam os seguintes números:

	Grande Velocidade toneladas	Pequena Velocidade toneladas
1928	349:481	6.672:344
1929	343:709	7.003:199
1930	177:849	4.240:600
1931	171:313	3.692:677

Vê-se que a diminuição do tráfego de grande velocidade de 1930 para 1931, foi de 3,8 %; de 1929 para 1930, atingiu 93,3 e de 1928 para 1929, 1,2.

Quanto ao tráfego de pequena velocidade, as baixas são as seguintes: 14,8 %, de 1930 para 1931; 72,1 % de 1929 para 1930; só de 1928 para 1929, houve um aumento insignificante, que não passou de 9,4 %.

À diminuição do tráfego nem sempre correspondeu a diminuição do respectivo rendimento. Em 1928, o rendimento total do tráfego foi de 321.832 contos e, em 1929, 326.499 contos.

Concomitantemente, dum para outro dêesses dois anos, o rendimento dos impostos aumentou, passando 36:160 contos para 39:218 contos.

Sendo assim, não é para estranhar que, em 1930, os coeficientes de exploração fôssem de 83,03 %, na antiga rêde da Companhia Portuguesa, e de 91,50 %, nas antigas rêdes do Estado, o que dá um coeficiente para tôda a rêde hoje explorada pela Companhia de 86,49 %.

Relativamente ao imposto ferroviário, em Portugal, êste foi regulado pelo decreto n.º 12.103, de 5 de Agosto de 1926, ficando suprimidos os impostos que até então recaíam sôbre as receitas do tráfego dos caminhos de ferro (transito e respectivos adicional e complementar, sêlo, emolumentos e assistência pública, imposto de transacção e contribuição para as despesas de fiscalização). O imposto ferroviário passou a recaír unicamente sôbre as receitas brutas do transporte, com a exclusão das

receitas acessórias, sendo constituido pela percentagem de 12 % da receita bruta do transporte e liquidado mensalmente pela applicação dessa percentagem a qual é a soma de 9,3 % representativa dos impostos encorporados nas tarifas e cobrados do público e de 2,7 % a cargo das empresas.

Assim se remediou uma situação verdadeiramente insustentavel, por isso que sôbre as receitas do tráfego de caminhos de ferro recaíam, até então, oito impostos, de incidência diversa, alguns dos quais applicáveis sômente a certas linhas; e a sua liquidação, verificação e entrega davam lugar a complicadas operações de escrita, onerosas para as empresas, sem a mínima vantagem para o Estado, que compartilhava os inconvenientes do grupo de linhas que explorava.

O imposto ferroviário passou a ser uniformemente de 12 %, para passageiros e mercadorias, não incidindo sôbre as despesas acessórias, nem sôbre o suplemento de lugares de luxo.

Nas antigas linhas do Estado, cobram-se 5 % sôbre as tarifas especiais de pequena velocidade e, portanto, só sôbre algumas mercadorias, dos quais 4 % constituem receita da Caixa de Reformas e Pensões dos Empregados do Caminho de Ferro do Estado e 1 % do Fundo de Assistência aos mesmos empregados. Há uma cobrança especial, mas que não é considerada como imposto ferroviário.

A impressão geral com que ficam aqueles que examinem os resultados dos caminhos de ferro, nos últimos anos, é a de que se procura, por tôdas as formas, alcançar o equilibrio financeiro.

Para conseguir êsse equilibrio, alivia-se, o mais possível, o custo dos transportes e especialmente o que diz respeito a impostos; reduz-se, tanto quanto possível, o pessoal, especialmente no caso de diminuição do tráfego; limitam-se, dentro das possibilidades, as obras e as encomendas de material; elevam-se as tarifas, apenas quanto seja necessário para a manutenção do equilibrio.



C A M B I O S

CHEQUE SOBRE	Compra	Venda
Londres	109\$80	110\$20
Paris	1\$25,2	1\$25,7
Madrid	2\$68,6	2\$69,6
Nova Iorque	—	—
Zürich	6\$18,2	6\$20,4
Roma	1\$62,6	1\$63,2
Bruxelas	4\$45	4\$46,6
Amsterdão	12\$85,7	12\$90,3
Berlim	7\$53,5	7\$61,3
Praga	\$93,8	\$94,1
Rio de Janeiro	—	—
Libra Ouro	—	—

NEVE DE PORTUGAL

ONDE OS MONTES
SE TOUCAM
DE ARMINHOS...

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

A serra de Guadarrama, êsse formidável combóio de montanhas que avança de Espanha por Portugal dentro, vai gradualmente parando a meio do país e detendo-se em contrafortes e quebradas, pelas quais, nos ásperos meses de inverno que penduram os níveos lençóis de neve. E então todos aqueles montes, todos aqueles píncaros, todas aquelas penhas formam uma sinfonia de alvura, e a Estrêla é como uma noiva vestida de veus, uma pomba alva de arminhos, um ramilhete de cândidas açucenas.

Como nos fundos afetos, como nas avassaladoras paixões, quem muito ama muito sofre e quem muito adorar a neve muito sofre para vê-la, em especial na nossa terra onde o desconforto domina, onde os perigos do arrojado explorador que tentar subir aos cimos gelados, são tantos como se tentasse escalar o Monte Branco.

A Cabeça do Preto, Penhas Doiradas, Caro do Velho, e tantas mais preciosidades dêsse museu



Vários desportistas na Serra da Estrêla, tendo ao centro o conhecido sportman Remus



Os dois sportmans Doria e Krusse, «habituês» da serra e amadores da neve, nos seus exercícios acrobáticos

precioso de estatuário que a Natureza ergueu ali para expôr, a custoso preço de entrada os seus trabalhos, dir-se-ia que só de verão nos é dado admirá-las, pois de inverno o museu como que pecha e a ciosa autora daquelas maravilhas de ciclôpes como que as cobre sob colchos de arminho até o próximo estio.

No estrangeiro, o nativo brinca com a neve como um cãozinho doméstico, que nunca morde, que salta com êle, que afável o diverte. Em Portugal, a neve é selvagem, feroz. É lobo brávo e não cão. Acercar-se dela é perigoso; brincar com ela, menos fácil. E a culpa afinal não é da neve, dessa selvagem linda e bravia, formosa e arisca, de unhas rosadas como flores, afiladas como garras. O português ainda não soube conquistar a neve, acercar-se inteligentemente dela, domá-la, familiariza-la, adequá-la às suas diversões.

A serra da Estrêla, coberta de neve, é um espectáculo lindo que se pode ver de longe, em conjunto. Procurar pormenorizar êsse espectáculo é custoso. Escasseiam os meios, faltam os caminhos, raream os transportes, não existem os confortos e o viajante mais ousado avança para a neve, de peito descoberto, as mãos desarmadas, de trilho incerto, de destino indeciso sempre numa incerteza de um pouco de conforto para poder ser compensado do trajecto pesado e agressivo do tempo.

Que importa que os montes luzentos de luz esplêndidos de branco, de lá nos acenem? É difícil aproximá-los, vê-los de mais perto, apreciá-los melhor. E, afinal, a serra da Estrêla, a sinfonia de alvura, a Suíça portuguesa, é uma simples e desconsoladora teoria, uma implacável promessa...



Desportistas recebendo lições do professor Remus

O AJARDINAMENTO DAS ESTAÇÕES

OUVINDO O ADMIRÁVEL FLORICULTOR
MR. ALBERT LOWETH

QUE TENDO O APOIO DE «O SÉCULO» TOMOU
AQUELA RASGADA INICIATIVA NA LINHA DE SINTRA

SINTRA é, necessariamente, a sala de visitas que Portugal oferece aos turistas estrangeiros e nacionais que dela, por meio de postais, películas ou filmes de propaganda a desejam vêr de visu.

A rotina de qualquer pessoa fere-se ao verificar tanto deslumbramento, não só pelos vastos horisontes—terra e mar—como também pela exuberância da sua vegetação.

Mr. Albert Loweth, que num momento de feliz inspiração, tomou a iniciativa do ajardinamento da mais linda, senão a mais formosa estância do país, quer pelo clima, quer pelas belesas enunciadas, é, neste momento, recordada, com a maior satisfação dos portugueses, que gostam de vêr uma das principais vilas da sua nação, admirada pelos estrangeiros.

Já o célebre vate *Lord Byron* a cantou, em versos tão lapidares, que nos desvaneceu.
E não houve subserviência de parte a parte.
Justiça, nada mais!

* * *

Recordando a amabilidade para com Portugal dos subditos da nossa velha aliança é que, há dias, fomos procurar, na *The Anglo Portuguese Telephone, Company Ltd.*, o antigo chefe de contabilidade Mr. Albert Loweth.

É com a máxima solicitude que nos recebe, no

seu gabinete de trabalho, modesto sim, mas pleno de processos onde os algarismos se contam aos milhares, porque de milhares conta o arquivo de assinantes da aludida Companhia.

Um verdadeiro labôr que muita gente desconhece.

* * *

Devemos dizer, igualmente, que o nosso colega *O Século* secundou, com entusiasmo, a interessante e rasgada iniciativa de Mr. Albert Loweth—o ajardinamento da linha de Sintra, cujas disposições do respectivo juri já foram tornadas conhecidas.

* * *

Mas vamos à entrevista. Mr. Albert Loweth esteriorizando na comissura dos lábios um sorriso de profunda satisfação, ao tomar conhecimento a que íamos, só teve esta resposta:

—É do maior agrado que recebo o representante da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. E, o assunto que vamos tratar muito me interessa.

Continuando:

—Portugal é um país com o invejável clima, por ser belo, para a criação de sementes de árvores de fruto e hortaliças.

«A Holanda era um país pobre e depois que os governantes a aformosearam—isto é, que a cultivaram enriqueceu-se de

belesas naturais. O mesmo sucedeu com os italianos e franceses—cópia da Inglaterra e Portugal.

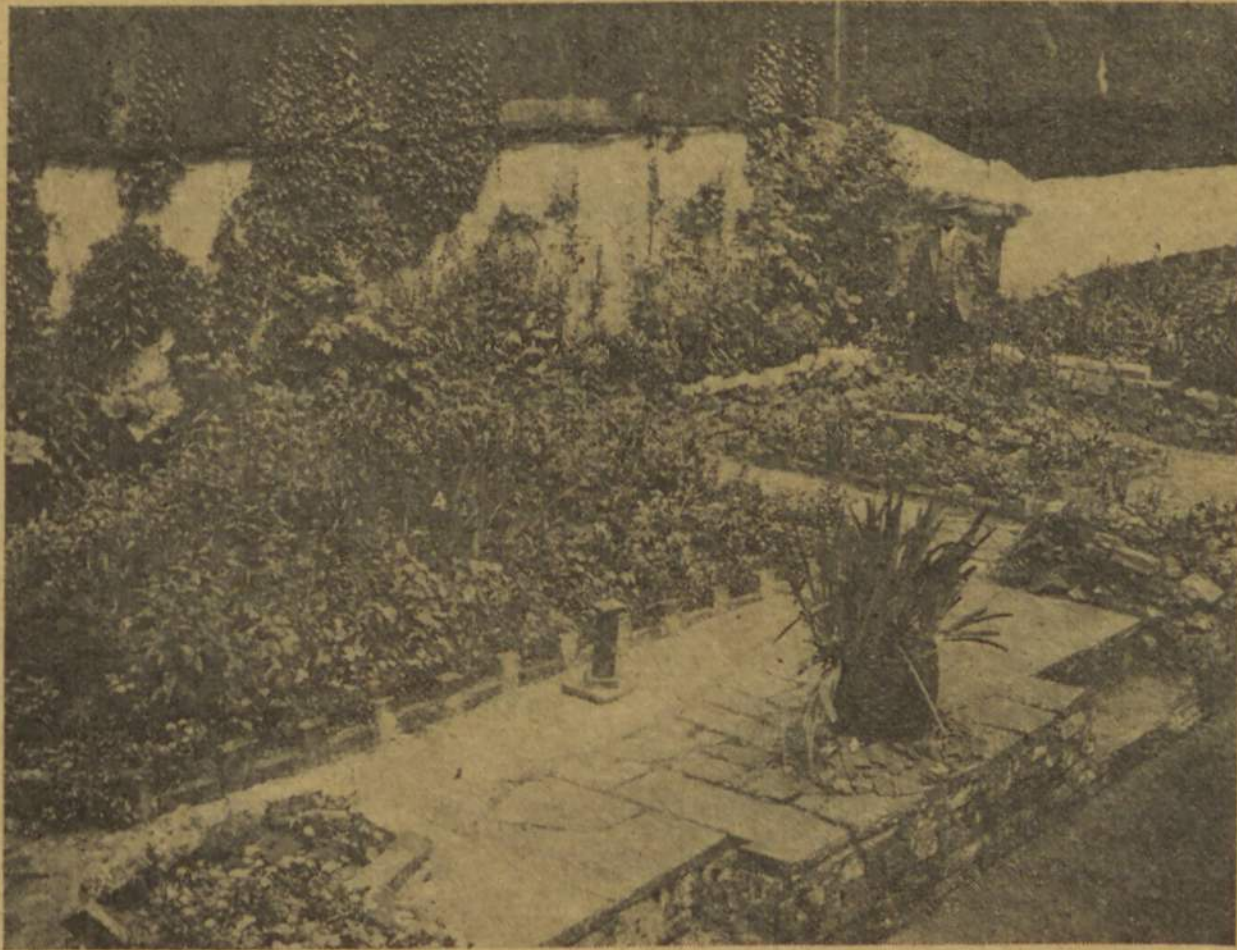
Num crescendo de entusiasmo:

Nas Scilly Ilhas, na Holanda, há 50 anos, que as terras estavam sem produção, por falta de cultura. Hoje a importação de flôres não tem limites.

«Além das célebres tulipas, os jacintos, as rosas, etc., dão àqueles ubérrimos terrenos uma fragância afrodisíaca. Dir-se-á que a Scilly Ilhas são um Paraíso.

—O que sucede na Inglaterra!—observámos.

—Absolutamente.—E num sorriso claro: «o mesmo que sucede em Portugal—país por excelência preferido pelos naturais da velha Albion—um país, cujo sol—moeda de ouro universal—também lhes dá a mesma preferência!



Undergrond — Railway London — «Minories» Station

Um cigarro que se acende; dois ou três minutos silenciosos, mas significativos, e o diálogo prossegue:

— Informo o meu presado jornalista com toda a claresa e precisão.

Acentuando:

— Os outros países, mormente os que já aludi, seguem o exemplo dos dois países velhos amigos: Portugal e Inglaterra.

— Que oferece Mr. dizer-nos sobre a firma Moreira & Filhos, do Pôrto, — os melhores floricultores portugueses?

— É a casa que mais se tem interessado do embelesamento do *País do Sol*.

Agradecemos a amabilidade do nosso solícito entrevistado.

E Mr. Albert Loweth mostra-nos uma revista britânica, em cujas colunas se lê um artigo laudatório a Sintra.

* * *

Terminara a entrevista com a seguinte conclusão, que será prenhe duma rasgada iniciativa:

— Desde que seja feito, a sério, o ajardinamento da linha de Sintra e muito principalmente a da própria localidade as colónias portuguesas, mercê do seu clima, poderiam importar flôres à Metrópole, para também se embelezarem e seguirem o exemplo dos países estrangeiros que admiram Portugal.

* * *

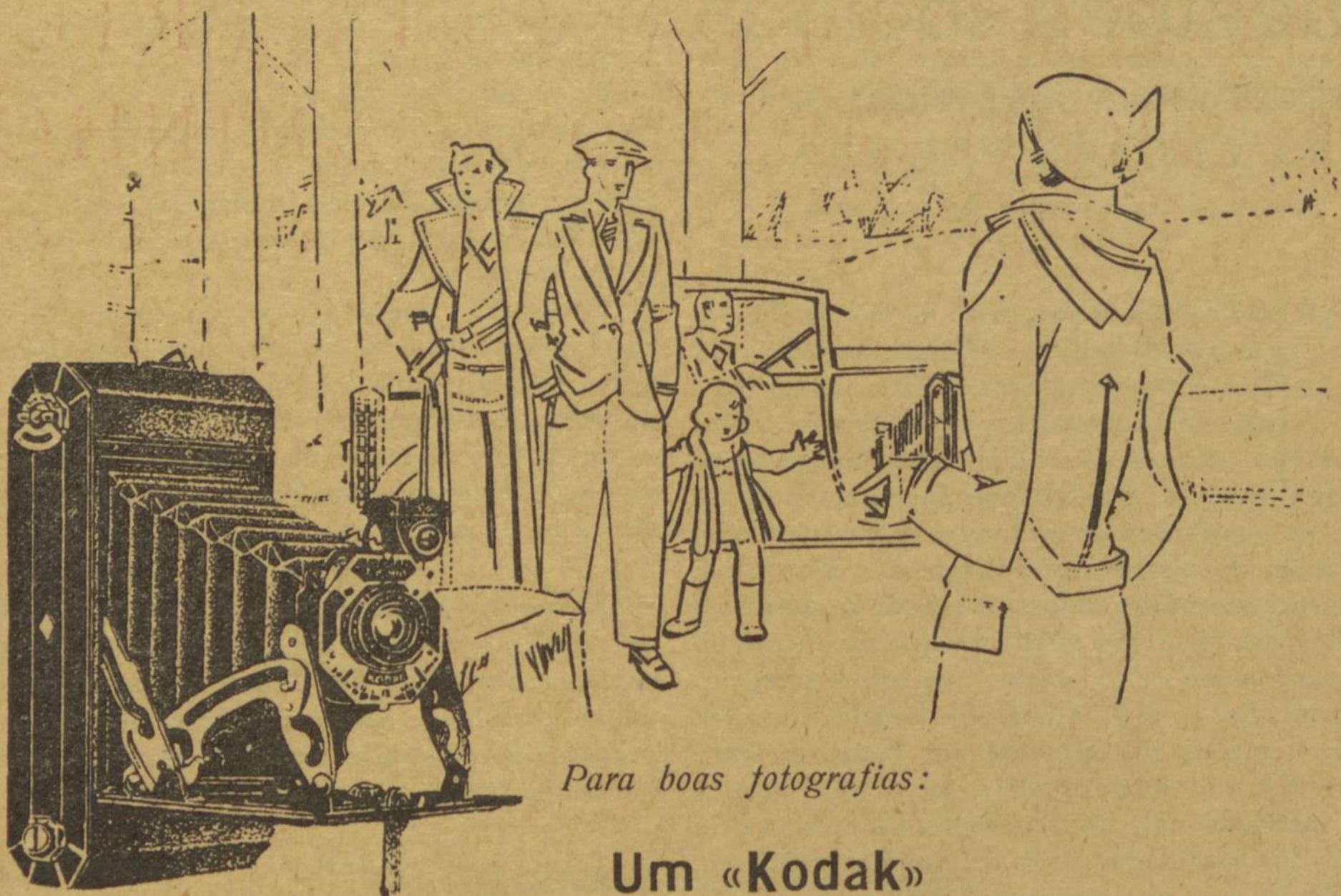
Repetimos: a linda estancia de Sintra é a sala de vistas que Portugal oferece aos turistas estrangeiros e nacionais que dela, por meio de postais, películas ou *filmes* de propaganda a desejam vêr de *visu*.

Urge, pois, fazer-se o ajardinamento da vila que *Lord Biron* cantou e que o admirável floricultor Mr. Albert Loweth tomou a peito aformosá-la com o apoio do nosso presado colega *O Seculo*.

Há que seguir o exemplo da Holanda que se enriqueceu, em pequeno espaço de tempo, de belesas naturais.

Cotações de metaes nos Estados Unidos

		(De 12 a 19 de Março)	(De 5 a 12 de Março)	Em 1932
Ferro em bruto: N.º 2x, Ph.	Ton —	\$15.34	\$13.34	\$15.64
N.º 2, Grelhas.	»	14.50	14.50	15.00
Bessemer, Pittsburgh	»	16.89	16.89	17.39
N.º 2, Cincinnati do Sul.	»	13.82	13.82	13.82
Barras, laminado.	»	26.00	26.00	27.00
Forjado, Pittsburgh.	»	31.00	31.00	33.00
Arame, Pittsburgh	»	35.00	35.00	37.00
O-h. carris, hy. na fábrica.	»	40.00	40.00	43.00
Barras de ferro, Chicago	100 lbs	1.70	1.70	1.60
Barras de aço, Pittsburgh	» »	1.60	1.60	1.50
Chapas para tanques, Pittsburgh	» »	1.60	1.60	1.50
Formas, Pittsburgh	» »	1.60	1.60	1.50
Folhas. preto N.º 24, Pittsburgh.	» »	2.00	2.00	2.15
Pregos de arame, Pittsburgh	» »	1.80	1.80	1.95
Arame farpado, galvanizado, Pittsburgh	» »	2.60	2.60	2.60
Folhas galvanizadas, N.º 24, Pittsburgh	» »	2.50	2.50	2.75
Carvão Coke, Connellsville, forno	Ton			
Fornalha, entrega imediata	»	1.75	1.75	2.25
Fundição entrega imediata	»	2.50	2.50	3.50
Alumínio, em bruto (lotes, ton.).	Lb	22, ⁷ / ₈	22, ⁷ / ₈	22, ⁷ / ₈
Antimonio, comum	» + ¹ / ₈	5, ³ / ₄	5, ³ / ₄	6, ³ / ₈
Cobre, Electrolytico.	»	5	5	6, ¹ / ₄
Zincó, N. Y.	» - ¹ / ₈	3	3	3, ¹ / ₄
Chumbo, N. Y.	»	3	3	3, ³ / ₄
Estanho, N. Y.	» - ³ / ₈	23, ⁵ / ₈	22, ³ / ₄	22, ³ / ₈
Chapas de estanho, Pittsburgh	100—lb. caixa	4.25	4.25	4.75



Para boas fotografias:

Um «Kodak» e Película «Verichrome»

Os aparelhos Kodak representam o resultado de 50 anos de prática no fabrico de aparelhos fotográficos de amador. Sem complicações inúteis, de facil manejo, de resultados perfeitos, um «Kodak» dará sempre boas fotografias, até a um principiante. Carregue-o sempre com Película «Verichrome», exclusivamente fabricado pela Companhia Kodak, que permite fazer fotografia, mesmo á tarde ou em dias chuvosos.

*«Kodaks» e Película «Verichrome» á venda
em todas as boas casas de artigos fotográficos.*

Kodak Ltd. — Rua Garrett, 33 — Lisboa

Telef. 2 3406

Teleg. FREDALVES

ALFREDO ALVES (FILHOS)

Rua Academia das Sciencias, 19 — LISBOA

MAQUINAS PARA TRABALHAR
MARMORES, DE MOAGEM E DE
PANIFICAÇÃO

MATERIAL AGRICOLA (Secção de frio)

::: FUNDIÇÃO -- SERRALHERIAS -- FORJAS :::

H. Vaultier & C.^a

LISBOA - PORTO - COVILHÃ - ESTREMOZ
PONTA DELGADA - FUNCHAL - PARIS

O MAIOR SORTIDO EM:

Correias de transmissão (fábrica)
Oleos e massas lubrificantes EAGLOIL
Empanques diversos para maquinas
Tambores de madeira (fábrica)
Borrachas industriaes
Mangueiras de linho para serviço de incendio (fábrica)
Desperdícios de algodão para limpeza de maquinas (2 fábricas)
Puados para fiação de lãs e algodões (fábrica)
Aparelhos e acessórios para a industria de moagem (oficinas)

E T C.

LOCOMOTIVA ELÉCTRICA DE 8.800 HP. DOS CAMINHOS DE FERRO FEDERAIS SUISSOS

Pelo Engenheiro RAUL DELERUE

(Conclusão do número anterior)

As locomotivas do tipo I B B 1, satisfizeram inteiramente na prática, confirmando serem as suas características as mais próprias em atenção à carga dos combóios e condições de exploração, na época em que entraram em serviço. Um estudo feito posteriormente mostrou que um tipo de locomotivas com cinco ou seis eixos motores e um peso aderente da ordem de 100 a 120 toneladas não oferecia as mesmas vantagens, apesar da possibilidade de suprimir o serviço em dupla tracção em certos troços de linha, pelo que se desistiu da construção dum tipo especial de locomotiva para satisfazer ao tráfego e cargas sempre crescentes dos combóios omnibus e expressos da linha do Gotthard.

Não foi no entanto possível adaptar satisfatoriamente ao serviço de mercadorias, nesta linha, as locomotivas existentes com quatro eixos motores, que foram especialmente construídas para reboque de combóios omnibus e expressos pesados, tanto em plano como em montanha. Com efeito seriam necessárias cinco locomotivas deste tipo para reboque dum combóio de 1400 toneladas na rampa de 26%. Assim foram construídas desde início, para o serviço de combóios de mercadorias, locomotivas do tipo I C C 1 com um peso aderente de 104 toneladas, elevado para 108 toneladas em novas séries de locomotivas do mesmo tipo. Os combóios de mercadorias eram rebocados na rampa de 26% por três destas locomotivas, também utilizadas no reboque de combóios omnibus e expressos, muito embora não seja o tipo que mais convém para estes últimos.

Houve pois a necessidade de separar, na linha de Gotthard, o serviço de combóios omnibus e expressos, do serviço de combóios de mercadorias, donde resultou uma utilização pouco racional das locomotivas. Por um estudo efectuado constatou-se que resultariam grandes economias da adopção dum só tipo de locomotiva para reboque de todas as categorias de combóios.

Serviram de base de cálculo da nova série de locomotivas destinadas a preencher a lacuna existente, as cargas normais a rebocar na rampa de 26% do Gotthard, porém com uma velocidade superior à utilizada até então.

Pesando os combóios expressos ordinariamente 600 toneladas, o peso aderente da locomotiva devia ser da ordem de 140 a 160 toneladas; os combóios de mercadorias pesando ordinariamente 1400 toneladas, obrigavam a um peso aderente de 310 a 320 toneladas. Atendendo a que a carga máxima por rodado é de 20 toneladas, na Suíça, o número de eixos motores seria de oito para os combóios expressos e de 16 para os combóios de mercadorias. Seriam pois necessárias quatro locomotivas do tipo com quatro rodados motores ou três locomotivas do tipo com seis rodados motores, para reboque de combóios de mercadorias de 1400 toneladas.

Os inconvenientes do fraccionamento da potencia por três ou quatro unidades são evidentes. Uma solução seria a adopção do comando multiplo. Este sistema que permite conduzir vários veículos motores a partir do da frente, adapta-se per-

feitamente a comboios de automotoras mas é difficil de realizar com locomotivas de elevada potencia, em virtude das difficuldades técnicas e elevado custo. De resto não era facilmente praticável, uma vez passa la a rampa de 26%, separar uma ou mais locomotivas, pelo que ter am de ficar atreladas todas as maquinas, durante todo o trajecto. As novas locomotivas do Gotthard foram chamadas a resolver estas difficuldades, resultando da sua utilização importantes economias, pelos motivos seguintes:

1.º) Máxima utilização dum só tipo de locomotiva para todas as categorias de comboios isto é, para expressos, omnibus e comboios de mercadorias, com diminuição do peso de locomotivas necessárias para satisfazer as exigências do tráfego.

2.º) Redução do número de locomotivas por comboio, que se limita a uma para expressos em logar de duas e duas para comboios de mercadorias em logar de três ou quatro.

3.º) Eliminação do estacionamento de locomotivas nas estações extremas da rampa 26%.

4.º) Redução do número de aparelhos e equipamentos dos comboios.

As vantagens que correspondem à utilização das novas locomotivas compensam largamente os inconvenientes que resultam da marcha em planicie com oito rodados motores, quando eram apenas necessários quatro.

Êstes principios e considerações foram devidamente focados pelo engenheiro Huber, chefe de secção na divisão de tracção da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Federais Suiços e serviram de base ao estudo das novas locomotivas.

Receberam êstes Caminhos de Ferro cêrca de vinte projectos de diferentes constructores nacionais e estrangeiros, d'entre os quais foram proferidos dois, respectivamente das firmas Suissas Ateliers de Construction Oerlikon e Brown, Boveri & Cie., qualquer delas em colaboração com a firma Fabrique Suisse de Locomotives et de Machines, Winterthur.

As principais estipulações do caderno de encargos que serviu de base à adjudicação das locomotivas eram as seguintes:

As locomotivas deverão rebocar na rampa de 27% comboios omnibus e expressos de 600 toneladas à velocidade de 62 km/hora e comboios de mercadorias de 750 toneladas à velocidade de 50 km/hora.

A velocidade máxima será de 100 km/hora.

A potencia unihorária dum motor será de 830 HP., no caso de ser cada rodado accionado por um só motor e de 450 HP. no caso de ser cada rodado accionado por dois motores, potencias correspondentes respectivamente às velocidades 65 e 62 km/hora.

A tensão entre laminas do colector dos motores de tracção não deve ser superior a 3,5/4 volts. As locomotivas devem suportar sobrecargas de 10% sôbre a potencia unihorária durante 15 minutos, quer por aumento da velocidade, quer por aumento do esforço de tracção quer pelos dois ao mesmo

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Por despacho do sr. Ministro das Obras Publicas e Comunicações, de 7 do corrente, foram aprovadas as garantias de juro das linhas ferreas de Santa-Comba-Dão a Vizeu, de Foz-Tua a Mirandela e de Mirandela a Bragança, apresentados pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e uma alteração ao horário dos comboios em vigor na linha da Beira Alta, criando dois novos comboios tramueis entre Mangualde e Guarda, proposta pela Companhia da Beira Alta.

Por despacho da mesma data, concordando com o parecer do Conselho Superior dos Caminhos de Ferro, foi esclarecido que torna obrigatória nas escriturações das remessas, a indicação da data de chegada das mesmas ás estações destinatárias ou ao domicílio dos consignatários; e, em referência aos transportes do Estado, que sobre os mínimos de cobrança estipulados na Tarifa Geral em vigor, não pode nem deve incidir qualquer redução; que os preços de transportes abrangidos pela doutrina dos artigos 123.º a 125.º e 134.º da mesma Tarifa Geral, têm direito à redução de 50 % sem sujeição a mínimos de cobrança e que os excedentes de peso de bagagem dos oficiais, sargentos e praças do exército de terra ou mar, são taxados pelos preços da Tarifa Geral, sem redução de 50 % e sujeitos a mínimos de cobrança.

* * *

Foram autorizadas superiormente as isenções de direitos para seguinte material de Caminhos de Ferro:

1.273 carris, 3.024 éclisses e 6 molas de suspensão para bogies de locomotivas destinados às linhas da Beira Alta e 100 caixas de lubrificação, para vagões, sem os bronzes, diversos elementos de sobre aquecedor de locomotivas e 1 eixo motor para locomotiva, material este destinado às linhas C. P.

* * *

Por necessidade de alargamento do pátio da estação de Moledo do Minho, bem como da modificação do conjunto da estação, foi declarada de utilidade pública e urgente a expropriação de duas parcelas de terreno, respectivamente com as superfícies de 129^{m²} e 65^{m²} 92.

* * *

Conforme pedido feito pela Câmara Municipal de Cantanhede, foi declarada sobranete uma parcela de terreno com a superfície de 1494^{m²} necessária para a construção da estrada junto à estação de Murtêde da linha ferrea da Beira Alta.

* * *

Na reunião que se realizou há dias da Comissão Administrativa do Fundo Especial dos Caminhos de Ferro, foi aprovado o projecto do orçamento para o futuro ano económico de 1933-34 que, nos termos legais, deve ser submetido à apreciação do Conselho Superior de Caminhos de Ferro na próxima semana e depois à aprovação superior do Governo.

Estão orçadas em 25.000 contos as suas receitas ordinárias, para fazer face não só aos encargos legais obrigatórios como também aos estudos e construção de

novas linhas da rede complementar do Estado, aos quais é destinada uma verba de 15.760 contos.

É inscrita como receita extraordinária nos termos do decreto n.º 20.618, de 4 de Dezembro de 1931, a verba de 55.000 contos, destinada a melhoramentos diversos a realizar nas linhas do Estado.

Fôram autorizadas diferentes verbas para o prosseguimento de trabalhos em curso, e examinados os processos dos concursos realizados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para aquisição de brita destinada a renovações de via entre Ermezinde e Braga e na rede do Sul e Sueste. Fêz-se a adjudicação dos respectivos fornecimentos, com a qual o Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações concordou, num total de 280.000^{m³} de brita, respectivamente 50.000^{m³} e 230.000^{m³} para as redes do M. D. e S. S., sendo fraccionadas por diversos concorrentes conforme as propostas mais vantajosas apresentadas.

Aprovaram-se também diversos orçamentos apresentados pela C. P. e relativos a trabalhos a custear pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro.



IMPREENSA

"A REVOLUÇÃO"

A Direcção Geral dos serviços de Censura à Imprensa fez publicar a seguinte nota officiosa:

«Tendo sido publicadas recentemente no jornal «A Revolução», insinuações injuriosas para os officiais que constituem a Comissão de Censura de Lisboa informa-se, que áquele jornal foi aplicada pela Direcção Geral dos Serviços de Censura à Imprensa a penalidade de seis dias de suspensão.

A publicação desta medida é de inteira responsabilidade desta Direcção Geral, que a manteve, apesar das explicações apresentadas pelo jornal em nome do seu director e mais pessoal categorizado da sua Redacção, e prejudica qualquer outra interpretação que não seja a expressa na nota presente».

* * *

Depois do cumprimento da pena de seis dias de suspensão, aplicada pela Direcção Geral de Censura à Imprensa, reapareceu no dia 10 do corrente o diário da tarde e nosso colega «Revolução» a quem apresntamos cumprimentos.

Postes em cimento armado para rêdes electricas, semaforos e telefone.

3.000 quilómetros de linhas de serviço.

Sociedade Portuguesa CAVAN

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

Nova Pensão «Camões»

PRAÇA LUIZ DE CAMÕES 22

Director Gerente: **Joaquim Busto Romero**
Quartos com o maior conforto. Sala de baile Casas de banho. Serviço de mesa esmerado. Encarrega-se de fornecer e organizar banquetes, almoços e chás. Menús especiais. Vinhos velhos nacionais e estrangeiros.

TELEFONE 2 2943

A INGRATIDÃO

O «Diário do Alentejo» a propósito do conhecido caso do pobre penitenciário, que é já do conhecimento público, publicara o seguinte :

Uma mulher em Lisboa vendo-se na contingência de ficar sem o maquina de costura que era o seu ganha pão, pôz um anuncio nos jornais pedindo cem escudos para evitar o desastre.

Um penitenciario, condoído da sorte da mulherzinha, escreveu-lhe uma carta oferecendo se para lhe valer naquela aflicção.

A mulher foi á Penitenciaria travou conversa com o seu protector e trouxe os cem escudos salvadores. Varias visitas se repetiram das quais resultava sempre vir com mais umas notas...

Travaram namoro. Ela por interesse ; ele por paixão.

Um dia o penitenciario terminou a pena de prisão e estava prestes a ir a caminho do degredo. E, então, ele convida-a a acompanhá-lo para realisarem o seu sonho.

É o váis, disse ela. Não esteve pelos ajustes. Em vista de que a penitenciario fez queixa á policia acusando-a de lhe ter extorquido algumas centenas de escudos.

E ela agora declara que nem amôr nem dinheiro. Amor nunca o teve ; o dinheiro gastou-o.

Ele agora acusa-a de ingrata e ela continua a sua vida e qualquer dia é capaz de botar novo anuncio.

Pode ser que outro caia...

Dêste pessoal há aos milhares e para tais estratagemas temos homens que já bateram o «récord»...

OS CÉGOS

POR iniciativa da direcção do Asilo-Escola de Cegos António Feliciano de Castilho, vão ser distribuídas aos cegos residentes em Lisboa bengalas brancas, que permitam distingui-los e que levem o público a prestar-lhes todas as facilidades.

Iguais facilidades se esperam dos condutores de automóveis e carros eléctricos.

Ao vir esta noticia a público um jornal afirmou que o uso da bengala branca para os cegos está adoptado em todos os países civilizados.

Poderá ser verdade mas duvido porque nunca vi a não ser que a Alemanha, a França ou a Hespanha não sejam países civilizados.

* * *

Dizem de Chicago que o dr. William Feinbloom acaba de experimentar umas lentes de novo sistema, cristais telescópicos, que permitem aumentar extraordinariamente o poder de visão daqueles que, embora com lentes fortes nos olhos, se sentem quasi cegos. A diferença está em que os óculos, pelo novo sistema, terão três cristais para cada vista.

Os técnicos, que tem dado parecer sobre a descoberta do dr. William, afirmam que ela vem ser a alegria de muitos quasi cegos.

Isto também me parece que ainda não chegou aos países civilizados.

A LENDA DO CHAPELEIRO

ENCONTRA-SE de novo em Paris uma figura que em 1950 fez falar os jornais que acreditaram n'uma lenda que conserva patéticamente um pobre chapeleiro Canadiano que naquela cidade se apresentou a reivindicar os seus direitos ao trono da França.

«Fornecedor de casas» reais foi, em tempos, o título ambicionado por todo o bom comerciante. Hoje vai-se um pouco mais longe... Um chapeleiro canadiano, que, como o heroi da velha canção gaulesa, aspira a ser rei da França, está no propósito de acrescentar a tabuleta da sua loja com o título bizarro de «fornecedor da sua própria casa».

Chama-se Brosseau — nome provisório, visto ser, de facto, Luís Felipe II, o «Longo» o «Largo», o «Magnifico» ou o «Recalcitrante», não se sabe ainda ao certo — e possui, diz êle, o fatinho que Luís XVII vestia quando foi raptado da prisão do Templo.

Baseando-se na afirmação de que o Delfim fôra levado para o Canadá e aí constituíra família, o chapeleiro Brosseau declara-se um dos seus descendentes.

Esta ideia não o largava nem de dia nem de noite e, assim, o pobre visionário deixou há tempos, o seu Canadá e appareceu em França, à procura dum complemento de informação sobre o seu nascimento. No entanto, não conseguiu convencer os genealogistas, os historiadores e outros investigadores da poeira do passado.

A FECHAR

SEGUNDO as estatísticas, diz um sujeito de monóculo, são os primeiros e os últimos vagões os que mais sofrem quando há desastres do caminho de ferro.

E então, pergunta o Belo Redondo ingenuamente, porque não os suprimem ?

ANTONIO DOS SANTOS E SILVA

SECÇÃO DE TRANSPORTES

Carroças altas e baixas de aluguer

Preços convidativos—Pessoal de confiança

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

Telefones } 2 6946 das 8 ás 19
N. 1051 das 19 em diante

Cargas — Descargas — Mudanças — Serviços do Caminho de Ferro, etc.

HORACIO ALVES, L.^{DA}

RUA AUGUSTA, 43 A 51

TELEG. ALZI

LISBOA

TELEF. 2 6247
2 6248

FERRAGENS E FERRAMENTAS

NACIONAES E ESTRANGEIRAS

PARAFUSOS, REBITES, PORCAS E ANILHAS

METAL ANTI-FRICÇÃO

PICARETAS, PÁSEBITAS

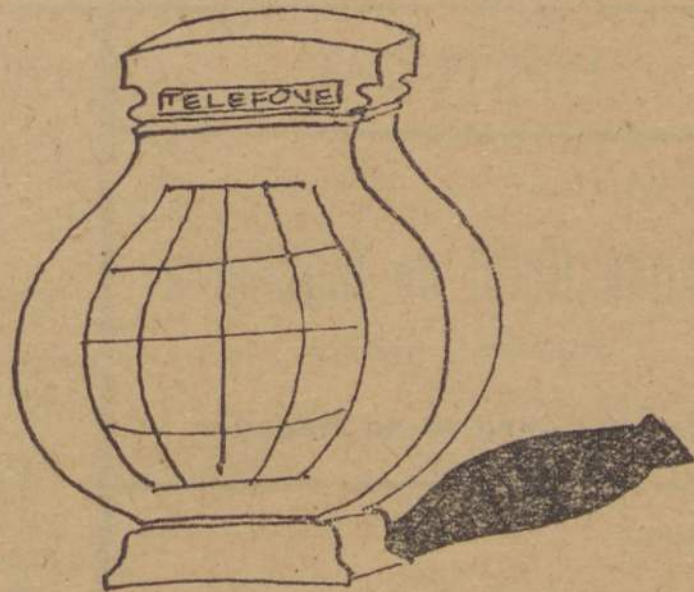
OS QUIOSQUES DOS TELEFONES

ou

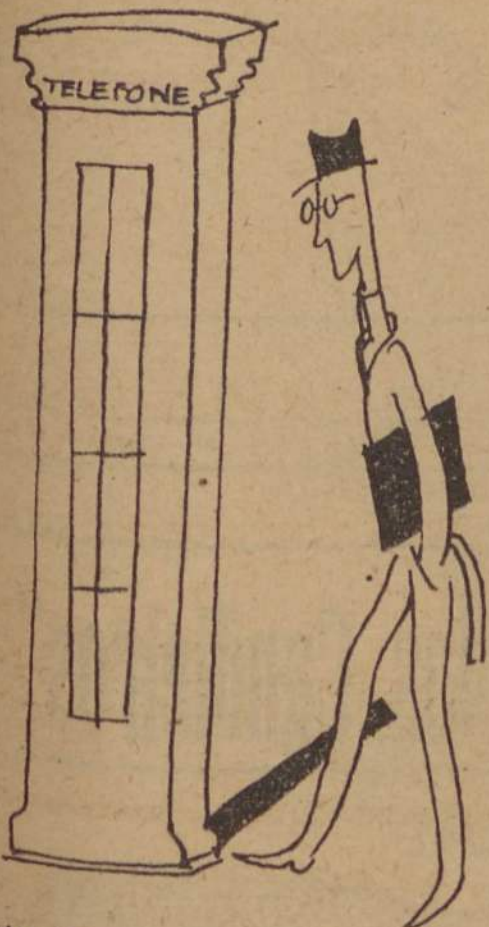
uma Companhia que deseja agradar a todos



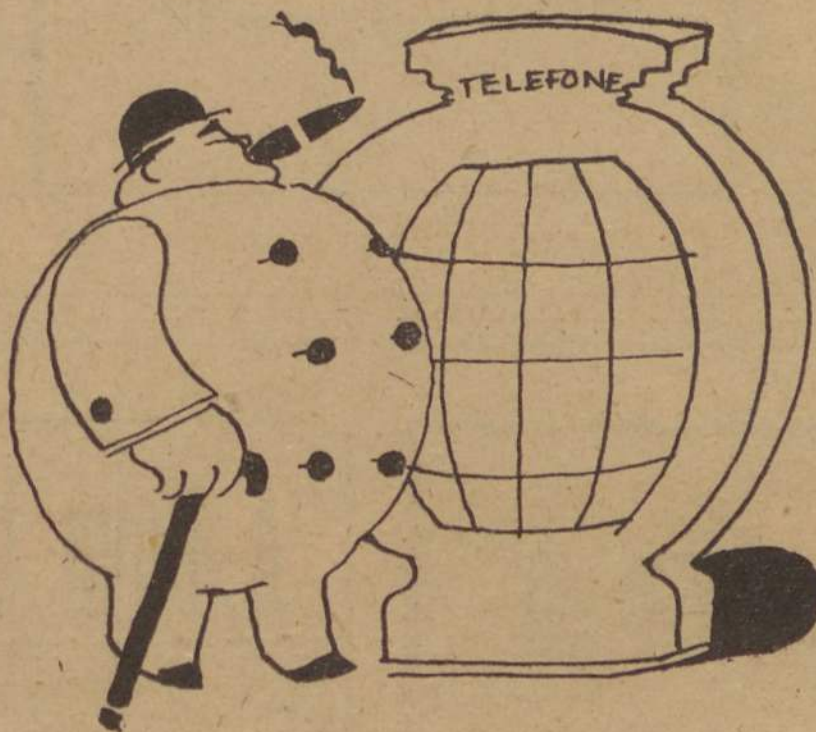
Inaugurou a Companhia nas ruas da capital estes quiosques para as pessoas que à vontade desejem falar ao telefone.



Mas teve de mandar fazer algumas doutro modelo...



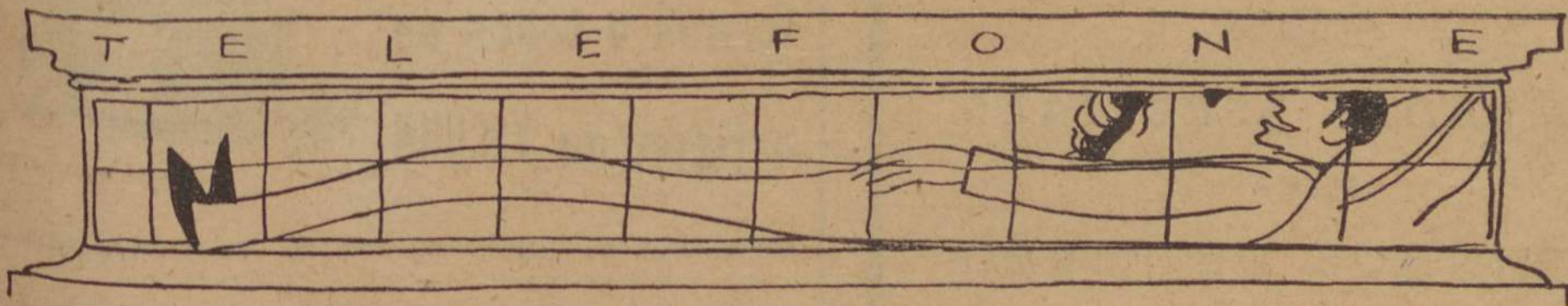
e atender as reclamações das pessoas altas...



e das pessoas importantes.



Um caso sem solução



e às cabines para os que falando durante horas com «aquela pessoa» precisam de algumas comodidades.

Mas se não estiver ainda satisfeito... o melhor é instalar um telefone em sua casa; é uma bagatela, uma pequena mensalidade...

Dirija-se à Companhia dos Telefones — Rua Nova da Trindade, 43

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, engarrafados. A propaganda d'êta casa é feita espontaneamente pelos srs. hospedes e frequentadores

ENTRONCAMENTO

RESTAURANTE DO ENTRONCAMENTO

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

Entroncamento :: :: Estação

ESPAÑA

SEVILHA

HOTEL DE INGLATERRA

Plaza San Fernando

VIGO

HOTEL CENTRAL

PRIMEIRA CLASSE

 **PHILIPS**

A LAMPADA DE MENOR CONSUMO

A DE MAIOR RENDIMENTO

LUMINOSO

LAMPADAS ESPECIAES

PARA

CAMINHOS DE FERRO

FORNECEDORES DAS PRINCIPAES

EMPRESAS FERROVIARIAS

“A Nova Loja dos Candieiros”

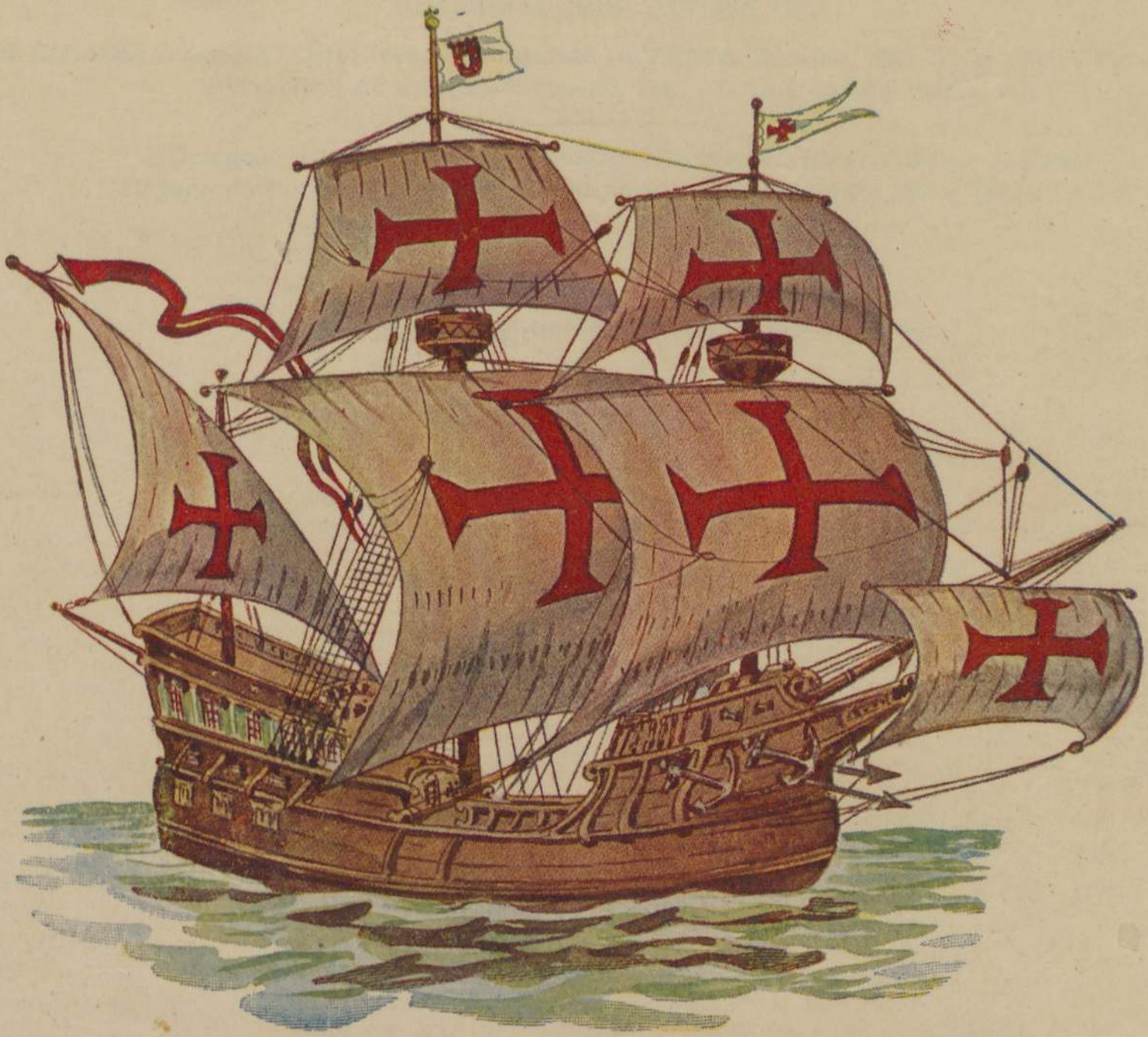
Vende ao preço da
tabela: Fogões es-
quentadores, lan-
ternas e todos os
artigos da VACUUM



Unica casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados. Preços da tabela e acabamento garantido.

R. HORTA SÊCA, 9

Tel. 21451



NAU PORTUGUESA DOS DESCOBRIMENTOS