

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Horta Sêca, 7

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINAN-
ÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO
e AVIAÇÃO / OBRAS PUBLICAS / AGRICULTURA /
MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO
E CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone: P B X 2 0158



SOCIÉTÉ ANGLO-FRANCO-BELGE DE MATÉRIEL DE CHEMINS DE FER (STÉ. AME.) LA CROYÈRE--BELGIQUE

Endereço Telegráfico: LOCOMORAM. LACROYÈRE—Códigos: A. B. C. 5TH.-LIEBER-INT. LUGAGNE-BENTLEY'S

Carruagens de todas as classes e categorias para Caminhos de Ferro e
Tramways / Automotoras a vapor ou com motor Diesel, ou motor Diesel
eléctrico / Locomotivas a vapor, eléctricas, a óleos pesados ou a gasolina /
Wagons normais e especiais / Fourgons / Tenders / Aparelhos de via /
Trabalhos de caldeireiro e grande forja / Pontes coloniais
desmontáveis sistema **P. ALGRAIN**

REPRESENTANTES PARA PORTUGAL E COLÓNIAS:

BELLO & BRAVO
RUA DOS FANQUEIROS, 122, 1.º-ESQ. — LISBOA



R. G. DUN & C.^o

DE NEW YORK

★ Agência internacional ★
★ de informações comerciais ★

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54

PORTUGAL

Restaurante do Entroncamento

Sob a direcção de

FRANCISCO MÉRA

Ótimo serviço de mesa.

ALMOÇOS E JANTARES

por encomenda

ENTRONCAMENTO

(ESTAÇÃO)

PORTUGAL

VISITAE

Caldas da Rainha

• e o seu melhor hotel:

HOTEL CENTRAL

PORTUGAL

Nova Pensão «Camões»

Praça Luiz de Camões, 22

Telefone 2 2943

LISBOA

Director — Joaquim Busto Romero
Gerente

Quartos com o maior conforto.
Casas de banho. Esmerado serviço de mesa. Menús especiais.

Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,
Automotrices, Camions automobiles &c.
Chauffage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules
Compagnie des Freins Westinghouse.

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,
Sevran (Seine-et-Oise) France



CASCAIS—Jardim e Parque

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA 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 DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; — S. Luiz, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

Página artística: Cascais, Jardim e Parque. — O comboio e as camionetas, por A. S. — A crise actual de viação e os nossos caminhos de ferro de via estreita, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — Os antigos combatentes de Sapadores de Caminhos de Ferro realizam em Cascais no dia 3 de Maio um banquete de confraternização. — «Gazeta dos Caminhos de Ferro». — Caminhos de Ferro Nacionais. — Pelo estrangeiro, por ALEX. FILIPE. — O centenário do Caminho de Ferro «Great Western», por ANDREW BLACKMORE. — Turismo no Funchal. — Ecos & Comentários, por PLÍNIO BANHOS. — O incremento dos «Trolleybus», por ALEXANDRE SETTAS. — Linhas estrangeiras. — Capitão Belmiro Fernandes. — Os nossos mortos. — Engenheiro Álvaro de Sousa Rêgo. — Um funcionário da C. P. justamente homenageado. — Parte oficial. — Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

1 9 3 5

ANO XLVII

16 DE ABRIL

NÚMERO 1136

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA

Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

ALEXANDRE FILIPE SETTAS

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General 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

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO

Dr. ARMELIM JUNIOR

Dr. ALFREDO BROCHADO

Dr. JACINTO CARREIRO

Tenente HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

Advogado PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone P B X 2.0158
DIRECÇÃO 2.7520

O COMBÓIO E AS CAMIONETAS

Do que até agora apareceu, o Caminho de Ferro, completado com as camionetas, é ainda o que melhor satisfaz às exigências do progresso actual.

São estas as judiciosas palavras com que um ilustre engenheiro, conhecedor profundo dos serviços ferroviários, aprecia a situação em que actualmente se encontram êstes dois sistemas de transportes.

Daí o tirar-se como racional corolário que tais meios de locomoção, longe de se aniquilarem mutuamente, antes, bem pelo contrario, se completam com inexcédíveis vantagens para o público.

E, sendo assim não temos dúvida alguma em pôr no merecido realce os esplêndidos serviços da Empresa Automobilista Internacional que, conjugados com os dos Caminhos de Ferro, vêm resolver uma lacuna nos transportes internacionais.

Qualquer pessoa que comodamente pretenda visitar Sevilha, agora pela ocasião das tradicionais comemorações da Semana Santa, ou mesmo em qualquer outra oportunidade, nada de mais prático terá a fazer do que seguir até Vila Real de Santo António, no rápido bi-semanal, se não preferir antes o comboio correio, para ir instalado no vagão-cama e aí tomar um dos amplos carros que desta vila do extremo de Portugal directamente o transportará até Sevilha.

Os serviços desta modelar empresa, proficientemente gerida por Arturo Damas, são verdadeiramente colossais e talvez únicos no que diz respeito a organização.

Basta dizer-se que no ano de 1933 o número de passageiros transportados foi de *quatrocentos e setenta e quatro mil trezentos e vinte e três* (474.323) os quais percorreram, durante êsse período, o formidável total de *um milhão e trinta e três mil trezentos e quinze* (1.033.315) quilómetros.

Pois a-pesar-dum tão elevado número de léguas percorridas, nem um só acidente desastroso houve a registar.

Prova-se com isto a competência profissional dos seus «chauffeurs», recrutados de entre os melhores motoristas, competentes e adextrados o que, em comparação com os serviços de outras organizações é, para a referida Empresa, altamente honroso.

Como êsses transportes são facultados a preços módicos, feitos com a mesma regularidade exacta dos nossos serviços ferroviários e igualmente confortáveis têm por isso a nossa consciente aprovação como sendo o do melhor meio de transporte entre Lisboa e Sevilha, ligando com a pitoresca linha do Sul e Sueste na agradável povoação de Vila Real de Santo António. — A. S.

O centenário do Caminho de Ferro

"GREAT WESTERN,"

Por ANDREW BLACKMORE

A Companhia dos Caminhos de Ferro «Great Western» celebra em 31 de Agosto próximo o seu centésimo aniversário. Em Paddington, a sua estação terminus em Londres, está-se tratando do programa para a comemoração do centenário e tem-se pedido às pessoas que possuem objectos que digam respeito à antiga Companhia para os emprestarem para a exposição que se está a organizar.

As honras da construção da primitiva linha cabem a I. K. Brunel como engenheiro e a C. A. Saunders como secretário, pois os esforços destes dois primeiros é que tornaram possível a construção das primeiras 116 milhas de via, de Bristol a Londres. Devido ao incansável trabalho do Saunders obteve-se um empréstimo da importância necessária,

£ 2.000.00, e em vinte e cinco anos Brunel conseguiu levar a cabo uma obra que, havendo em atenção os recursos do período em que foi feita, talvez nunca tenha sido igualada.

A linha foi aumentando pouco a pouco. O primeiro combóio teve lugar em 27 de Dezembro de 1837, entre Paddington e Maidenhead e em 31 de Agosto de 1840 foi inaugurada a via entre Bristol e Bath. Exactamente um ano depois estava completamente construída a linha entre Londres e Bristol. A estação de Paddington, construída por Brunel, foi aberta em 1854. Ao longo da linha foram rapidamente levados a cabo aumentos e aperfeiçoamentos diversos e depois de cinco anos de trabalhos foi acabada a maior tarefa de todas — o túnel sob o rio Severn.

A data da inauguração da linha tinha ela apenas 116 milhas de via simples; hoje possui 9.075 milhas. O capital da Companhia aumentou de £ 2.000.000 para £ 147.000.000. O movimento anual de passageiros na «Great Western» é de 126.000.000 e deve notar-se que ela possui o «record» de segurança, visto que desde 1916 houve apenas um passageiro que perdeu a vida.

OS TRANSPORTES, EM FRANÇA — A COORDENAÇÃO ENTRE O RAILE E A ESTRADA

O «Journal Officiel» de 26 de Fevereiro último inseriu o regulamento da administração pública que define as bem detalhadas bases do estabelecimento das concordâncias entre os empreiteiros de transportes por estrada e os caminhos de ferro, o qual tem por fim a perfeita organização dos transportes públicos de passageiros.

O decreto-lei de 19 de Abril de 1934 tinha criado pelo Ministério dos Trabalhos Públicos um *comité* de coordenação, composto por cinco peritos e um árbitro encarregado de procurar entendimentos directos entre todos os transportadores.

Disso resultou que, em diversas regiões se esboçaram as primeiras possibilidades dum acordo para a organização do transporte colectivo de viajantes.

Assim, a comissão organizadora, quando dos seus trabalhos em Setembro de 1934 pôde já apresentar um plano geral do trabalho sobre concordatas, em toda a França. Depois de três meses de estudo estabeleceu, por unanimidade, um projecto do regulamento que em 22 de Dezembro do mesmo ano entregou ao Ministro dos Trabalhos Públicos. Este decreto, há poucos dias assinado pelo Presidente da República e com a sanção do Conselho do Estado, insere as disposições, das quais resumimos as seguintes:

Organização de comissões de estudos, que concorram à elaboração das «ententes» e verificação da sua aplicação.

Os membros dessas comissões que em breve serão eleitos, assim como as próprias comissões, funcionarão já de aqui a algumas semanas.

Os «planos de transporte» departamentais ou regionais dividirão o tráfico de viajantes entre si na generalidade, isto é, entre os caminhos de ferro e os automóveis.

As medidas adoptadas coordenarão de maneira bem equitativa os transportes por estrada e por raile. Permitirão reduzir-se, numa proporção apreciável, os *deficits* dos caminhos de ferro, pela supressão de certos serviços que, em virtude das vantagens oferecidas ao público, canalizavam para si bastantes passageiros os quais, afinal, não cuidavam convenientemente da sua segurança, comodidade e outras garantias, especialmente no que se refere a regularidade.

Enfim, outras determinações veem assegurar, do modo mais amplo, uma enorme vantagem entre todos os passageiros em geral, quere estes sejam utitários dos caminhos de ferro ou dos *autocars*.

Desta forma, uma organização, mais racional e mais económica sucederá à actual anarquia que tem reinado entre estes dois meios de transporte que se completam, ou pelo menos escusam de degladiar os interesses próprios de cada qual.



ILHA DA MADEIRA—Pôrto Santo

TURISMO NO FUNCHAL

IMPORTANTES MELHORAMENTOS NO PORTO SANTO

O Pôrto Santo, além da amenidade do seu clima, tem a engradecê-lo outros motivos de valia: a sua praia monumental e as suas maravilhosas águas mineiras, portentoso auxiliar da medicina, aconselhadas no tratamento de vários diagnósticos, nomeadamente nas doenças de estômago.

O falecido Dr. Nuno Silvestre Teixeira, nas suas crónicas para a imprensa do Funchal sobre a Ilha do Pôrto Santo, soube distinguir as riquezas naturais da ilha. Mas, além das que já conhecemos pela sua extraordinária eficácia, contém o Pôrto Santo ainda outras para explorar, cujas propriedades podem auxiliar também a medicina.

Trata-se de águas férreas e sulfurosas, as quais, de futuro exploradas, hão-de contribuir para a instalação das projectadas Casas de Banho naquela ilha, tornando-se o Pôrto Santo numa estância termal.

Para uma temporada de repouso, tudo se encontra ali de agradável, e de interesse para todas: desde o doente que, porventura, ali vá curar-se até o vilegiatista que lá passa dois meses de férias e o estrangeiro que procura a ilha para gozar a beleza da sua praia, a delícia do seu clima e a frescura dos seus banhos.

Pretende-se introduzir no Pôrto Santo o turismo, fazendo ali atrair nacionais e estrangeiros.

Será esta iniciativa o começo duma nova e melhor prosperidade para os portosantenses, pois a ilha, cujos interesses advogamos, tem-se mantido até hoje quasi ignorada nas suas riquezas e nas suas maravilhas.

O turismo no Pôrto Santo será, como na Madeira, um estímulo para o desenvolvimento geral da ilha, ou

melhor, uma vantagem para as classes que nesta indústria vão auferir o seu ganha-pão.

O Pôrto Santo, quasi isolado de comunicações marítimas, está hoje mais relacionado com a Madeira, devendo-se este inter-câmbio à persistência de muitos dos seus amigos e admiradores que não esmorecem ante os obstáculos que, muitas vezes, encontram para a solução dos problemas mais convenientes para aquela ilha.

Uma terra de valor, como aquela que se descobriu em 1418, cinco séculos depois deve entrar numa nova fase de prosperidade, reservando-lhe também algumas vantagens a que ela tem direito e merece como nossa irmã mais velha, afastando os seus habitantes da monotonia habitual em que sempre têm vivido, debelando as faltas que têm tido na resolução de certos problemas; melhorando a sua situação comercial e industrial; modernizando os seus costumes, alguns dos quais como o desembarque às costas de marítimos, tende a desaparecer com a contrução do cais, a que há tempos fizemos larga referência.

O Pôrto Santo precisa de prosperar. Estão dados os primeiros passos para o seu desenvolvimento.

Vai edificar-se um esplêndido hotel sobre o edificio das Águas na Vila Baleira.

Dentro de dois meses, o Funchal ficará dotado com uma magnífica lancha para passageiros com condições de navegabilidade para o alto mar, promovendo também excursões àquela ilha.

Entre poucos dias vai iniciar-se a propaganda de turismo do Pôrto Santo, através dos hotéis, e estamos certos que a Ilha da Madeira vai ter nova vida.

ECOS & COMENTÁRIOS

Por PLÍNIO BANHOS

ESCOTEIROS DE SINTRA

UM grupo de escoteiros do liceu de Pedro Nunes, de Lisboa, acompanhados do seu reitor dr. Sá e Oliveira foram de visita aos seus colegas de Sintra.

Esforçaram-se as autoridades numa recepção condigna e a festa redundou numa homenagem interessante, cheia de beleza e bom gosto, salientando-se a mocidade nova, futuros homens de amanhã.

O nosso antigo colaborador dr. Jacinto Carreiro, leu em determinado momento uma bela poesia da autoria do sr. Francisco Costa e seguidamente os convidados dirigiram-se para o largo fronteiro ao Palácio Nacional onde os escoteiros fizeram alguns exercícios.

Depois, na séle foi descerrada pelo dr. Sá e Oliveira a convite do dr. Jacinto Carreiro, uma imagem de D. Nuno Alvares Pereira, lembrando de seguida o dr. Carreiro alguns factos notáveis da vida de D. Nuno Alvares que se relacionaram com a vida de Sintra.

Tôda a imprensa de Lisboa publicou notícias dignas de menção excetuando o jornal de Sintra que insere uns versos reles e porcos, muito pouco próprios de gente que se presa, assignados com o pseudónimo de «Zé Parvo».

E não há quem chame a contas o editor de um jornal pouco correcto que insere babozeiras dêste calibre ou então o autor que se deve sentar no banco dos reus do edificio onde trabalha?

RECORDAÇÕES DA GUERRA

CONTAVA há dias, a «República» que havia morrido em Londres um soldado combatente da Grande Guerra, que num combate fôra ferido com uma bala que se lhe foi alojar num pulmão.

Uma vez no hospital o nosso combatente recolheu a um leito, aguardando que se fizesse a operação da qual lhe resultaria a extracção da bala e ficou surpreso ao saber que os médicos haviam resolvido não lhe fazer a operação.

E o soldado que em Londres acaba de morrer, andou muitos anos com aquela maldita bala alojada num pulmão, sem sentir o mais leve incomodo de saude, até que, há dias, sentiu uma dor agudíssima nesse local, e começou a gritar, aflito.

Quando a mulher e os filhos acudiram, já o foram encontrar morto.

Conclui-se que os médicos se lhe têm feito a operação, êle teria morrido dela e sem a fazerem durou uns vinte anos mais, habilitado a prestar o seu concurso a uma nova guerra.

* * *

Pela 3.^a Reparição da 1.^a Direcção Geral do Ministério da Guerra foi publicado por despacho de 4 de Fevereiro findo, o seguinte:

Concedida, nos termos do decreto n.º 3:259, de 26 de Julho de 1917, a pensão da Cruz de Guerra de 4.^a classe a Manuel dos Santos, primeiro cabo do distrito de recrutamento e reserva n.º 19, residente na freguesia de S. Sebastião da Pedreira (3.º bairro), de Lisboa, com o quantitativo diário de \$50. (visado pelo Tribunal de Contas em 28 de Fevereiro findo. Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

1.^a Direcção Geral de Ministério da Guerra, 9 de Março de 1935. — O Ajudante General, *Júlio Ernesto de Moraes Sarmiento*, general.

CHEFES DE ESTADO

CONTA o «Jornal de Notícias», do Pôrto, o seguinte:

«No que respeita a assassinatos políticos o ano de 1935 oferecerá uma segurança desconhecida até agora em todo o mundo. Pela primeira vez na história, os chefes de Estado da Europa unir-se-ão numa frente única para defender as suas vidas contra as tentativas dos assassinatos por meio de bombas, balas etc. Para se defenderem de possíveis ataques desta espécie, os chefes do govêrno da Checo-Eslováquia, România, Turquia, Grécia etc. prepararam o caminho para a criação de uma Liga Internacional contra os assassinatos políticos. A primeira pedra desta Liga foi lançada por Laval que na sessão extraordinária do Conselho da S. D. N. apresentou uma «memorandum» propondo uma acção internacional contra o terrorismo. Esta proposta foi assinada com grande entusiasmo por todos os delegados reunidos em Genebra. Sob os auspícios da S. D. N. trabalha actualmente um Comité encarregado da redacção duma convenção internacional contra o terrorismo político internacional. É claro que os atentados poderão diminuir, mas também é possível, que em 1935 se possa dar a morte violenta de algum chefe de Estado da Europa.

O VINHO

CONTAVA há dias o «Diário do Minho» que o vinho verde, contido numa garrafa de 7 decilitros, e que custa em Lisboa nos restaurantes, a «diminuta» quantia de oito escudos neo foi paga aos lavradores por mais de 5 tostões o litro.

Acrescentava o «Diário do Minho» que o vinho de Colares, genuino, que se vende normalmente entre 3 e 6 escudos a garrafa vulgar, é pago à Adega Regional a menos de dez tostões o litro, depois de enormes encargos de cultura e de selecção.

Tem graça!...

E ninguém se lembra de que o vinho de pasto — êsse que em tôda a parte se vende como vinho vulgar e ordinário — é pago a êsses pobres lavradores por \$40 centavos cada litro, o que nem chega para êsses desgraçados pagarem o sulfato para fazer vencer a vinha.

Todos choram mas desgraçado do pequeno lavrador que é obrigado a vender o seu vinho a crédito e que... tanto espera para o receber o que não paga o trabalho dos seus homens.

PAZ ARMADA

ISTO de andarem propalando que as nações se armam e se preparam para uma futura guerra, não passa de *blague*, de brincadeira com o intuito de amedrontar os que o destino fez medrosos e alegrar aquele que estão vendo já as «burras» a abarrotar de dinheiro à nossa sombra.

Simplemente o que se passa é que é absolutamente natural, e que registamos nos últimos dias, é a compra de vário material de artilharia por parte de várias nações entre elas a Noruega que dotou de um novo material de montanha de 75^{mm} o seu exército.

Este material foi construído na fábrica Wougsbeg.

O alcance máximo da nova boca de fogo é de 8800^m. O peso do material, em ordem de marcha é de 600 kg. O projectil pesa 65, kg. e tem uma carga de rebentamento de 600 grs.

O material tem 5 cargas e a que dá o alcance máximo tem um peso igual a 0,36 kg. e desenvolve uma pressão de 1800 atmosferas.

O recuo é variável e diminui com o aumento do ângulo de inclinação.

O material é decomposto em 6 cargas de 100 kg. cada.

Os japoneses têm também estudado minuciosamente a defesa das várias circunscrições territoriais.

Depois daquelas divergências entre o Japão e os Estados Unidos da América, quando da intervenção Japonesa na China, prepararam-se com tudo quanto há de mais moderno, incluindo aviação, para competir com os Russos, o que não é possível.

Emfim todos se preparam para a... Paz.

O PORTO DESPORTIVO

O mês passado, em consequência do último encontro de «foot-ball», entre o Benfica e o Porto, deram-se vários episódios verdadeiramente lamentáveis, salientando-se alguns portuenses que não tiveram dúvida em comprometer a Nobre cidade invicta.

E a propósito dizia «O Século»:

«Num «café» da Baixa, por exemplo, onde costumam reunir-se os apaixonados do «foot-ball», entrou um cavalheiro, ostentando na lapela o emblema do Sport Lisboa e Benfica, que chamou a atenção das pessoas que ali se encontravam. Mal tivera tempo de se sentar a uma mesa, quando uma chavena lançada, com violência se lhe foi quebrar aos pés. A seguir, um outro cliente puxou-lhe a cadeira, fazendo tombar o «benfiquista». Logo, um grupo de pessoas lhe caiu em cima, socando-o, até que o agredido gritou:

— Olhem que eu sou do Football Club do Porto.

Interpelado pelos agressores, explicou que apostara cinquenta escudos em como era capaz de ir ao «café» com o distintivo do Benfica. E ganhou-os embora a aposta lhe tivesse custado caro ao físico...

Também alguém se lembrou de inventar que alguns artistas de teatro, teriam sido desprimorosos para os portuenses que foram a Lisboa. Apontaram por exemplo, Maria Ema, Lina Demoel, Irene Izidro, Maria Amélia e Miguel Orrico. Em face desse boato, e como a artista Lina Demoel é a primeira figura da companhia Rafael Marques, cuja estreia se anuncia para determinado dia, alguns elementos preparam uma manifestação de desagrado, para a qual foram comprados apitos de barro, que se esgotaram no Porto.

Não houve ainda quem se lembrasse dos restantes artistas de teatro, dos jornalistas, dos escritores, dos comerciantes, etc., para ser mais completa a barafunda.

Que ridículo, senhores!..

PÃO FRESCO TODOS OS DIAS

NUMA hora feliz de inspiração o vereador do Município de Lisboa sr. Luiz Pastor de Macedo apresentou à Comissão Executiva a seguinte proposta, que foi aprovada por unanimidade:

«Considerando que a campanha ultimamente levantada na imprensa acerca da necessidade do fabrico de pão ao domingo merece o inteiro aplauso da Câmara Municipal de Lisboa, visto que a situação actual representa uma excepção que muito prejudica os habitantes da capital;

«Considerando que se impõe a modificação dum tal estado de coisas, de forma a harmonizar os interesses do público e as regalias do operariado;

«Considerando ainda que urge melhorar as condições do

fabrico do pão, que se apresentam, por vezes, deficientíssimas; «Tenho a honra de propôr:

«Que a Comissão Administrativa na Câmara Municipal de Lisboa, signifique ao sr. Ministro do Interior, o seu interesse pela melhoria da qualidade no pão e pelo problema do seu fabrico ao domingo, atendendo à necessidade de pôr termo a uma situação que não é compatível com a vida duma capital, tendo-se, todavia, em vista os interesses legítimos dos operários manipuladores.»

Apoiado!

Muito bem! Assim o sr. Luiz Pastor de Macedo vem, não só ao encontro das ideias defendidas pela *Gazeta*, mas também pelas do público consumidor, que teve como porta-voz o nosso prezado colega *Diário de Lisboa*.

Pois até hoje e já lá vai mais de um ano, nada sabemos do que resolveu a Câmara da feliz proposta do sr. Pastor de Macedo, podendo nós afirmar que continuamos a comer pão duro ao (domingo (?))

CANAL DE SUEZ

O Canal de Suez mede cento e sessenta e quatro quilómetros de comprimento e para o qual tiveram de ser removidos 70 milhões de metros cúbicos de terra.

Foi começado aos vinte e cinco dias do mês de Abril de 1859 e terminado em Novembro de 1869, isto é, dez anos depois.

Os trabalhos foram iniciados com 150 operários de diversos ramos e categorias, na praia de Port-Said, e, dois anos depois, trabalhavam já 8.000 operários na sua construção.

No ano seguinte, dobrava já o número de operários que era de 26.000.

A T. S. F. E OS CORREIOS

O Rádio Club Português, ao qual devemos reconhecer alguns benefícios que tem prestado ao país no desenvolvimento dos serviços de T. S. F., inaugurou há meses uma estação de ondas curtas a que assistiu o chefe do Estado.

Apareceu a Administração dos Correios e Telegrafos a mandar encerrar o Rádio Club Português, alegando não lhe ter concedido a autorização respectiva, isto depois do R. C. P. ter cumprido com tudo o que era obrigado por lei.

Nota-se a má vontade que existe da parte da Administração dos Correios e Teélografos contra o Rádio Club Português que tanto tem trabalhado, enquanto que nos Correios aguardamos que os serviços se regularizem convenientemente.

ORIGEM DA PALAVRA «GRÊVE»

A origem da palavra *grêve*, tomada no sentido de *cessação voluntária do trabalho* é de essência exclusivamente parisiense. Com efeito, a actual praça do *Hotel-de-Ville*, chamou-se, até 1806, a *Praça da Grêve*. Era ali que tinham o costume de se reunir os operários sem trabalho e ali existia, permanentemente, uma espécie de feira de contratos. Estar na *Praça de Grêve* ou estar em *grêve* significava, pois, não ter trabalho, estar desempregado; por extensão, *fazer grêve* tornou-se sinónimo de *criar voluntariamente essa inacção* recusando trabalhar durante um tempo mais ou menos longo.

A FECHAR

QUANDO foram participar a Luiz XIV o falecimento de sua esposa, Maria Terêsa de Austria, disse êle:

— Estávamos unidos há 22 anos e foi êste o primeiro desgosto que a rainha me deu.

O INCREMENTO

DOS

"TROLLEYBUS"

Por ALEXANDRE SETTAS

M. Albin, num dos últimos números da revista francesa «Sciences et Voyages» dedica um bem documentado artigo à acção que na actualidade desempenham êsses veículos, simultaneamente *autobus* e carros eléctricos, os quais sem que infermem dos inconvenientes a cada um dêles adstrito, pelo contrário demonstram excepcionais vantagens sobre qualquer dessas duas formas de locomoção.

Vejamos, pois, como se definem tais carros.

Um «trolleybus» é um carro eléctrico, accionado pela corrente recebida de cabos aéreos, mas tendo marcha independente de «rails».

É, de alguma maneira, um veículo de transporte em comum, que deve ter a classificação intermédia entre o *autobus* a motor de essência ou a óleos densos e os carros eléctricos.

Contudo, não se deve confundir com o *eléctrobus* que não deixa de ser um carro eléctrico, mas no qual se utilizam os acumuladores como fonte de energia motora.

Os primeiros *trolleybus* que fôram apresentados ao público na Exposição Universal que se realizou em Paris em 1900, eram de construção francesa e tiveram, nessa data um grande sucesso de curiosidade.

Desde então êste desenvolvimento de transporte em comum nunca cessou de progredir. E, tanto assim é que, muitos milhares dêsses veículos circulam presentemente na Europa e na América, sendo especialmente em Inglaterra onde estão mais em uso.

Em todos os países onde circulam, os seus serviços são utilizados pelo público que bem reconhece as vantagens de tais meios de transporte.

Por êsse motivo os construtores ingleses têm, desde há bastante tempo, tomado um bem marcado avanço sobre os outros países. De facto a Inglaterra é o país onde a exportação dos carros de tracção eléctrica tem foros de grande importância.

Passemos agora a demonstrar aos nossos amáveis leitores quais as razões que determinaram o desenvolvimento dêsse sistema locomotor.

ORGANIZAÇÃO GERAL DO VEÍCULO

Freqüentemente é empregado um motor para cada carro que tanto pode ser em série como do sistema Compound. Êste último tem a vantagem de recuperação

duma parte da corrente consumida quando marcha apenas pelo efeito da velocidade adquirida e também em ter a travagem automática.

A potência de qualquer tipo dêsses motores é, em geral, da ordem de 80 H. P.

A situação do motor é variável. Tanto pode ser colocado à frente do carro, como nos *autobus*, ou, ainda, à parte trazeira, perto do eixo da rectaguarda.

O ataque às rodas motoras é feito por uma árvore de transmissão, pinhão, grande corôa e diferencial. A corrente é fornecida por uma linha aérea, dupla, e por duas hastes com rodízios doidos. Como facilmente se compreende estes dois fios de linha são necessários, pois que não havendo *rails* para o retôrno da corrente, um dêles tem de desempenhar essa função.

Os órgãos de condução reduzem-se ao seguinte: um pedal, manobrando-se como um acelerador vulgar, e, que comanda sucessivamente pela maior pressão todas as combinações eléctricas das diferentes velocidades;

Um pedal de travão;

Uma alavanca de travagem e uma outra de inversão de marcha;

Um volante de direcção.

Além da travagem electrica, os *trolleybus* estão munidos dum potente travão de pé, agindo por intermédio dum servo-travão a ar comprimido, ou hidráulico, que actua simultaneamente em tôdas as rodas e no mecanismo do travão manual.

Sendo a tendência actual a de dar grande capacidade de transporte aos veículos de serviço em comum, foi por isso julgada conveniente a medida de os equipar com seis rodas. As da frente são sempre directrises e as quatro da rectaguarda motoras, onde, segundo o construtor, estão alojados dois ou três diferenciais nos seus eixos.

Estas rodas são igualmente providas de largos pneumáticos o que assegura uma incontestável garantia de conforto aos passageiros.

Quanto às carrosserias, que são de forma muito heterogénia pela sua construção, há-as dos mais diversos modelos.

Por princípio estabeleceu-se que fôsem baixas de fundo, a-fim-de permitir o fácil acesso aos passageiros, e montadas de maneira que tivessem tôda a possível leveza de carcassa, além duma perfeita visibilidade para o exterior e o máximo de conforto e elegância.

Em Inglaterra, nação tradicionalista, a clássica imperial, como a dos nossos antigos elevadores da Calçada da Glória, em Lisboa, anteriores a 1915, ainda está muito em uso, mas em França e na América do Norte dá-se antes a preferência aos *chassis* longos e quanto possível largos.

Acrescentando que os *chassis* dêsses carros, propriamente ditos, são um pouco parecido com os camiões de grande carga, e dando nota da suspensão especial, comando e motores, temos indicado suficientemente as principais características dos *trolleybus*.

AS VANTAGENS DÊSTE SISTEMA

Todos nós sabemos que o desejo do público, forçado a utilizar com insistente frequência diária qualquer veículo de transporte em comum, deseja em primeiro lugar o máximo de rapidez e seguidamente todo o possível conforto, preferindo sempre dispendir, para a sua utilização conjugada destes dois casos, a menor importância que lhe possa materialmente ser possível.

Ora, sob o ponto de vista da velocidade os *trolleybus* não têm nada a diminuir-lhe o valor entre ele e o *autobus*. O motor eléctrico trabalha instantaneamente e acelera-se, atingindo a sua velocidade máxima do regime, muito rapidamente, sem debraiagem e sem o movimento dos pinhões duma caixa de velocidades.

As forçadas trepidações do motor, os rangimentos — passe o termo — das engrenagens que se manobram e todos os outros vários ruídos dos motores, são nestes carros suprimidos.

O *trolleybus* é tão silencioso, ou mais ainda do que os carros eléctricos, pois que rolam sobre pneumáticos.

A oscilação criada pelas junções dos «railes» quando estes não são bem unidos pelos cruzamentos de linhas, ou pelas agulhas de derivação, igualmente estão suprimidos nestes carros.

Os maus cheiros produzidos pelo fumo do escape, nos motores de essência ou o odor pouco agradável a óleo queimado nos carros acionados por motores Diesel, também são razões nada apreciáveis e que não se contam nos carros deste tipo. Ganha, pois, com isso a higiene das cidades e a pituitária dos viajantes o que também não é atenção para desprezar.

A iluminação poderá ser fornecida, assim como o aquecimento interior, no inverno, sem maior despesa e para maior comodidade dos passageiros.

Quanto à segurança dos transportados isso é circunstância que está equilibrada com os mesmos factores que se devem observar em todos os outros meios de transporte.

O seu andamento é mais brando do que o dos carros eléctricos e não está obrigado a seguir o seu caminho traçado pelas calhas. Pode afastar-se para a direita ou para a esquerda uns tantos metros dos fios condutores sem que, no entanto, deixe de receber corrente, isto graças aos seus *trolleys* pivotantes. Por esse motivo é notório verem-se encostados aos passeios ou às beiras das estradas para aí receberem ou deixar passageiros,

As abstruções duma linha de tais carros é um facto raro de dar-se, visto que qualquer deles pode facilmente contornar o que estiver retido por paragem forçada, o que representa excepcional atributo, pois se um carro estiver em pane não há o inconveniente de succeder o que algumas vezes já tem succedido nas ruas de maior trânsito, de Lisboa, como por exemplo as artérias da parte baixa da cidade.

Por todos os annunciados que apresentamos e que são vários é evidente o benefício deste sistema.

Com relação aos carros electricos, o *trolleybus* realiza uma economia efectiva e considerável, tanto no

dispêndio das instalações aéreas, como do facto da supressão da via férrea.

E certo que há a considerar na despesa da indispensável linha no retôrno aéreo, mas essa é, sem dúvida, de tão pouco acréscimo que não vem onerar demasiado a colocação da primeira do sector eléctrico.

Quanto ao valor económico do material circulante é a bem dizer o mesmo, posto que a supressão da embriagem, o da caixa de velocidades, etc., fica compensada por toda a instalação do equipamento eléctrico.

Os gastos de exploração são nitidamente inferiores aos dos *autobus* e em conta-média com os dos carros eléctricos.

De resto, um veículo dêste género só consome corrente durante a sua marcha e, até, nas descidas, retribue parte da energia consumida. Nas paragens o seu gasto é nulo, salvo para alimentar a iluminação, quando esta for precisa.

O motor dos *autobus* trabalham permanentemente e queimam a sua essência tanto na paragem como mesmo possivelmente, nos fins de percurso, por indesculpável incuria dos seus condutores o que nunca se pode dar com estes carros.

Outra importante vantagem e esta bem capital, de ordem económica, é a circunstância de com o seu emprêgo, aproveitando a hulha branca do país, se evitar a drenagem de capitais para o estrangeiro, fornecedor das substâncias combustíveis.

As despesas de manutenção são insignificantes posto que a rusticidade, resistência e simplicidade dos seus órgãos assim o permitem.

A lubrificação simples e elementarissima, em vista do seu fraco número de peças em movimento, é também um motivo muito para ponderar.

As mudanças climatéricas e de estação nada têm de influência nestes carros o que já não acontece, em paralelo, com os de motores de explosão, onde no inverno todos os cuidados são poucos com os radiadores.

A SITUAÇÃO ACTUAL DOS «TROLLEYBUS»

É incontestavelmente em Inglaterra que os *trolleybus* se têm mais desenvolvido no seu emprêgo: Londres, Bournemouth, Birmingham, Wolverhampton, Walsall, Nottingham, Portsmouth, Bradford, etc., para não citar senão os grandes centros já de há muito adoptaram a tracção eléctrica dêste sistema, para o transporte em comum.

Na Bélgica, Liège e Antuerpia possuem também diversas linhas de tais carros.

Há pouco tempo ainda em Berlim instalou-se o primeiro destes serviços e noutras terras da Alemanha já estão projectadas novas linhas.

No Japão, na Itália, Polónia, Dinamarca, Malásia, Nova Zelândia, etc., empregam-se com resultado esta modalidade de viação, sem falar-mos dos Estados Unidos da América, onde inúmeras linhas em plena prosperidade foram já abertas ao público para sua satisfação o interesse.

LINHAS ESTRANGEIRAS

SUÉCIA A despesa com os trabalhos de electrificação das linhas de Malmö embora fôsem calculadas em setenta milhões de corôas, não ultrapassou, contudo, sessenta e dois milhões e meio.

Em virtude dessa economia a Administração Geral dos Caminhos de Ferro e o Parlamento concordaram em que os sete e meio milhões excedentes se destinassem à electrificação das linhas da Suécia Meridional.

Por tal facto decidiu-se, portanto, a electrificação das linhas de Hässleholm a Venige e de Astorp a Mölle.

A primeira das linhas a ficar pronta ao trânsito de combóios será uma das da linha de Malmö que ligará com Wästkurthanan e cujos trabalhos se concluirão por todo o próximo ano.

MANCHÚRIA Embora as negociações do Caminho de Ferro do Leste Chinês já tivessem ficado concluídas há alguns meses, graças à oportunidade de Yrta, Ministro dos Negócios Estrangeiros do Japão, só depois do dia 20 do corrente mês o Estado da Manchúria tomará posse das referidas linhas.

Mas, coisa curiosa e que poderá reforçar o anécdotico «ninguém é profeta na sua terra», apenas se encontram *trolleybus* em Ruão, nas Bócas do Rodano, na Saboia e nas colónias, em Argélia, Costantina, Casa Branca onde, a pesar-de tudo, parecem estar ainda no período da expectativa para um melhor desenvolvimento.

Pelo exame apresentado pelo referido autor e do qual damos aqui sucinta notícia, se podem contudo notar as vantagens que militam acêrca destes carros que são rápidos, silenciosos, de marcha económica, assim como a sua exploração e manutenção o que, se não fossem ainda outras circunstâncias, já lhe bastavam para marcar uma nítida superioridade sobre os actuais veículos de transporte público o que, por esta razão, lhe faculta um futuro de ainda muito maior desenvolvimento.

Porém, antes da efectivação do acôrdo já ultimado, deverão os outorgantes assinar documentos; um nipo-soviético e outro sino-russo, estabelecendo a arbitragem, fixação dos preços das mercadorias para pagamento em espécie e ainda outras garantias inerentes aos pagamento em conta de prazo.

RÚSSIA Informa a «Tass»: Um jornal japonês noticiou que por pretenso acôrdo entre os governos russo e o da Mongólia Exterior a U. R. S. S. iria construir, em breve, uma linha de caminhos de ferro de Topita a Ulandbator, numa extensão de 2.000 quilómetros. As «Izvestia» dizem a êste respeito que «os órgãos soviéticos competentes não sabem nada de construção de tal linha, nem sequer da existência do acôrdo entre o governo russo e da República da Mongólia.

Trata-se, acrescentam, de nova invenção dos círculos Mandchus e que prova que lhes voltou a interessar, há tempos a esta parte, as questões da Mongólia».

(Da imprensa diária).

Capitão Belmiro Fernandes

Encontra-se quasi restabelecido da forte doença que o reteve no leito alguns meses o nosso querido amigo e illustre colaborador capitão Belmiro Augusto Vieira Fernandes, illustre administrador do conselho de Sintra.

Apresentamos ao nosso presado amigo, que já assumiu as funções de todos os seus cargos, os nossos cumprimentos e os desejos de completas melhoras.



Pôrto-VAMAR

Vinhos AUTÊNTICOS do Pôrto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:

A. D. MARQUES

Estrada de Bemfica, 749—LISBOA-Norte

Enderêgo telegráfico: VAMAR—Lisboa

Telefone: Bemfica 336

Os nossos mortos

DR. QUIRINO DE JESUS

Vítima de uma síncope cardíaca faleceu em 3 do corrente, pelas 23 horas, o antigo colaborador desta «Revista» dr. Quirino Avelino de Jesus, financeiro e economista distinto, e uma figura bastante conhecida em Lisboa.

O sr. dr. Quirino de Jesus, que nasceu em 10 de Novembro de 1865, em S. Pedro do Funchal, na ilha da Madeira, era filho do sr. Manuel de Jesus, proprietário, naquela ilha, e da sr.^a D. Quirina Rodrigues de Jesus, já falecidos. Era casado com a sr.^a D. Elisa Dumont Menezes de Jesus, irmão da sr.^a D. Leopoldina de Jesus, e pai da sr.^a D. Maria das Mercês Menezes de Jesus, e dos srs. dr. Domingos de Menezes de Jesus, administrador da Companhia Colonial de Navegação; Carlos Menezes de Jesus, funcionário do quadro administrativo de Timor; António Menezes de Jesus, empregado comercial; e Alberto Menezes de Jesus.

O dr. Quirino de Jesus foi chefe da repartição de contabilidade da Caixa Geral de Depósitos, lugar de que estava aposentado há largos anos. Veio muito novo para o continente e formou-se em Direito, na Universidade de Coimbra.

Dedicou-se, duma maneira especial, às questões económicas e financeiras. Foi deputado em duas legislaturas, durante o antigo regime, e o segundo director político do «Correio Nacional», então o órgão católico de Lisboa, que teve na sua administração superior, durante algum tempo, o marquês de Pombal, o conde de Casal Ribeiro e Henrique de Barros Gomes, e, como fundador, todo o episcopado português do continente, à excepção do cardinal bispo do Porto, D. Américo Ferreira dos Santos Silva.

Financeiro e economista, deixa espalhados, em revistas da especialidade e principalmente na «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e em vários jornais, muitos trabalhos. O seu nome andou ligado a várias polémicas jornalísticas e deixa alguns volumes publicados, entre eles, o «Nacionalismo Português» e «A Crise Portuguesa», este em colaboração com o sr. eng. Ezequiel de Campos e a «Lusa Epopeia» livro em verso.

Os problemas coloniais e a situação das nossas províncias ultramarinas não lhe foram indiferentes. Estudou-os, também, por tal maneira que, antes de 1929, foi em missão oficial a Angola, a fim de estudar «in loco» a situação económica e financeira dessa colónia. Dirigiu a revista «O Economista Português», que durante, muito tempo, se publicou em Lisboa, e exerceu, com grande actividade, a advocacia.

Ultimamente era vogal do Conselho Superior

das Colónias e membro do Conselho de Administração do Banco Nacional Ultramarino, por parte do Ministério das Finanças. Tomou posse desse cargo em Outubro de 1929, altura em que se demitiu de Comissário do Governo junto do Banco de Angola.

O funeral do dr. Quirino de Jesus efectuou-se, da sua residência, avenida da Liberdade, 211 3.º, direito, para o cemitério dos Prazeres, onde ficou depositado em jazigo.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta à família do finado a expressão do seu profundo pesar.

LUIZ SAÚDE JUNIOR

Consternou-nos a notícia da morte do nosso prezado amigo Luiz Saúde Junior, que sempre foi um jornalista cumpridor dos seus deveres é um prestante amigo.

Luiz Saúde havia ido a Bragança encarregado pelo «Século» de uma missão jornalística.

Partiu de Lisboa e ali hospedara-se num hotel onde morreu vítima de uma congestão.

Morreu no seu posto de combate este zeloso competente e disciplinado profissional de Imprensa.

Nascera, em Lisboa, a 22 de Maio de 1877. Foram seus pais D. Matilde Adelaide da Saúde e Luiz Felipe da Saúde, já falecidos.

Depois de ter estado algum tempo em África, Luiz Saúde Junior consagrou-se ao jornalismo, profissão que, há mais de trinta anos, exercia. Começou por fazer parte da redacção de «A Noite», em 1903. Depois, foi redactor dos seguintes jornais: «Época», «Lucta», «Diário de Notícias», «Novidades», «Capital», etc.

Em várias épocas fez parte da redacção do «Século», dando-lhe uma activa e valiosa colaboração, sobretudo em importantes reportagens de acontecimentos ocorridos em diversos pontos do País: visitas presidenciais e ministeriais, inauguração de melhoramentos e festas regionais. No «Diário da Manhã» manteve também algum tempo, até que em Fevereiro de 1934 voltou ao «Século», para o lugar que já exercera.

Luiz Saúde Junior desempenhou, por duas vezes, as funções de Secretário do Governador Civil de Lisboa, a primeira em 1917, quando Governador Civil o sr. dr. Fernandes de Oliveira, e a segunda quando a chefia do distrito esteve a cargo do major Viriato Lobo.

Sócio fundador da extinta Associação dos Trabalhadores da Imprensa, na qual exerceu, frequentes vezes, cargos directivos.

O funeral realizou-se no dia 13 de Abril saindo da antiga sede dos Profissionais de Imprensa na rua do Loreto n.º 13.

O nosso querido colega deixa viúva, a sr. D. Inácia Ribeiro da Saúde, a quem apresentamos condolências.

A CRISE ACTUAL DE VIACÃO E OS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO DE VIA ESTREITA

Com este tema fez o sr. engenheiro Fernando de Sousa, no dia 9, na Associação dos Engenheiros Civis, uma conferência, de que vamos dar os trechos principais.

Escolhi para tema desta palestra *A crise da viação e os nossos caminhos de ferro de via estreita.*

CRISE: vocabulo por tôda a parte e a todo o propósito pronunciado e invocado para explicar as anomalias e dificuldades da vida contemporânea.

Diz-nos é: o dicionário que crise *conjuntura cheia de incertezas, de aflições ou de perigos; momento perigoso ou decisivo.* Adequada e expressiva definição!

A cada momento nos referimos à crise multiforme e omnimoda: crise das inteligências e dos caracteres; crise da família e dos costumes; crise religiosa, moral, económica, financeira, social; crise das ciências, das letras, das artes. É doença endémica, a cada passo afirmada e diagnosticada nas suas múltiplas modalidades, sem se lhe encontrar o remédio com a mesma facilidade com que se lhe proclama a existência e enumeram as causas próximas e remotas.

Um dos sintomas do mal por seu turno, causa de novas perturbações, foi a grande guerra de 1914-1918, que gerou ilusões de róseo futuro após a sangrenta e dolorosa faze da existência mundial por ela constituída, que seria a última. Rebentará amanhã nova guerra, mais horrível que a anterior?

Foi a viação que por toda a parte sofreu grave crise simultânea e posterior, exactamente quando a sua importância mais se evidenciava.

A dificuldade de abastecimentos, a penuria de meios de trabalho, a intensa circulação militar nos teatros da guerra, a destruição de numerosos navios, traduziram-se pelo consideravel deterioramento da rede de estradas. Os caminhos de ferro, privados de carvão e obrigados ao aproveitamento das lenhas, sem materiais para conservação regular, saíram da

guerra com a via e o material circulante deteriorados e sem as disponibilidades para larga e fecunda renovação, onde não era facil o recurso ao crédito.

O uso do automóvel, sob diversas formas: de carros particulares, de caminhetas para circulação de passageiros em comum, de caminhões para transporte de mercadorias, assumiu proporções tais, que para muitos espíritos simplistas representam a agonia e a morte dos caminhos de ferro, cuja rigidez de traçado e falta de complementos de itinerário completo, da origem ao termo do transporte, o tornam imperfeito e inferior ao automovel ⁽¹⁾.

Multiplicaram-se pois extraordinariamente êsses transportes, afectando em proporções consideraveis a ecónomia ferroviária pelos desvios de tráfego, de passageiros principalmente e também de mercadorias, com preferência das de maior valor. O transporte de porta a porta, sem baldeações, sem encargos acessórios, com maior rapidez, mais pela simplificação de transporte que pela velocidade da marcha, contituem em muitos casos sensível melhoramento. Aumentaram-se as dimensões dos veículos e o peso de cada um. A concorrência cega suscitou numerosas carreiras, sem se olhar à conservação e amortização do material. Deixou-se aos transportes automóveis nimia liberdade, isenção de tarifas e horários, ausência de fiscalisação apertada e de tributação, em contraste com a rigidez das regras a que os caminhos de ferro, como exercício de um monopólio sem concorrência, estavam sujeitos desde o início da sua actividade.

As dificuldade gerais da vida, o retraimento conseqüente do turismo, o desenvolvimento das

⁽¹⁾ Em 1933 havia no Continente 25.429 automóveis ligeiros, 8.907 pesados e 3.840 motocicletas e 612 carreiras de serviço público. Dêsses veículos estavam em serviço no fim do ano respectivamente 21.036, 7.282 e 3.047. Circulavam esses veículos em 13.969 quilómetros de estradas de 1.^a e 2.^a classe, das quais 8.324 eram servidos por carreiras autorizadas de automóveis.

comunicações telefônicas, graças às quais se evitam muitas deslocações, contribuíram para a diminuição do tráfego de passageiros apesar da tendencia natural para o seu desenvolvimento.

A conservação das estradas ressentia-se do enorme incremento da circulação e do aumento de peso de veículos. Sem o enorme esforço técnico e administrativo, exercido desde a criação da Junta Autónoma das Estradas, a maior parte delas estariam hoje intransitáveis pelo agravamento do estado lamentável de ruína em que se encontravam. Faz-se sentir a necessidade de generalisar o alcatroamento, o emprêgo de pavimentos aperfeiçoados, que vão até á calçada de paralelepípedos e a sólida camada subjacente á faixa de rolamento, o que representa considerável dispendio. Reclama-se a supressão da maior parte das passagens de nível, por vezes com exagero e a construção de auto-estradas largas e caras, destinadas a satisfazer o delírio da velocidade sem se ter em conta a moderação necessária dos gastos de luxo.

A falta de normas financeiras rasoáveis, que tenham em conta a renovação do material, torna aventuroso e precário o incremento da circulação.

A viação ordinária atravessa pois um período crítico de incertezas e exigência de consideráveis dispendios, que devem ser prudentemente feitos. Igualmente o atravessam os caminhos de ferro, sem que tenham todavia fundamento as previsões pessimistas do seu futuro. O Anuario estatístico de 1933 acusa o transporte de 28.278.000 passageiros, 273.000 toneladas de mercadorias g. v. e 6.909.000 toneladas de p. v., dando lugar á receita do tráfego de 293.892 contos e de 34.681 contos de impostos. A rede mede 3.468 quilómetros.

Em 1913, último ano antes da guerra, a extensão explorada era de 2.944 quilómetros, em que se transportaram 19.450.000 passageiros 269.000 toneladas g. v. e 5.190.000 p. v. com a receita do tráfego de 12.074 contos e 870 de impostos. Não se deve esquecer a diferença do valor da moeda no confronto das receitas.

O coeficiente médio da exploração, que foi 0,53 em 1913, subiu a 0,87 em 1933.

Convém citar dados iguais em relação a 1929, ano a partir do qual diminuíram o tráfego e as receitas.

A extensão explorada foi de 3.388 quilómetros, em que circularam 33.273.000 passageiros, 344.000 toneladas de g. v. e 7.003.300 toneladas de p. v. com a receita de 326.499 contos do tráfego e 39.218 de impostos. O coeficiente médio de exploração foi 0,87.

Em 4 anos houve, de 1929 a 1933, apesar do aumento de 88 quilómetros de extensão da rede (em linhas aliás pouco produtivas) a diminuição de 4.995.000 passageiros, 71.000 toneladas de g., v. 94.00 de p. v., 32.697 contos na receita.

A diminuição de receitas fez-se sentir principalmente nos 2.475 quilómetros de via larga explorados pela C. P., em que houve em 1933, em relação a 1929, menos 29.749 contos. Essa diferença proveio quasi toda dos passageiros, em que houve a baixa de 28.429 contos.

O ano mais crítico foi o de 1932, em que em toda a rede desceu a receita do tráfego a 288.897 contos e a 248.300 na linhas do C. P., a 270.758 no conjunto de linhas de via larga e 18.129 nos de via estreita, nas quais tinham atingido 19.792 em 1929.

As diferenças em relação a 1929 foram:

	1932	1933	1934
Toda a rede ...	— 37.602 —	32.697 —	25.443
C. P.	— 32.989 —	29.749 —	25.448
Via larga	— 35.957 —	32.390 —	27.692
» estreita ...	— 1.663	— 316 +	446

Deve-se notar que a exposição colonial do Porto originou alguns milhares de contos de receita extraordinária e que na via estreita a abertura do novo troço da linha do Sabor e os transportes de pedra para as obras da barra de Aveiro deram lugar também a valiosa receita extraordinária. Por outro lado ainda se não entrou rasgadamente no caminho das reformas da exploração, nem foi possível iniciar o recurso às automotoras. Estão-se fazendo obras complementares de certo vulto nas linhas do Estado, mas a falta de recursos dificulta o retorno ofensivo contra os factores da crise, que podem ser combatidos com vantagem.

(CONTINUA)

OS ANTIGOS COMBATENTES

DE

SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

REALIZAM EM CASCAIS NO DIA 3 DE MAIO
UM BANQUETE DE CONFRATERNIZAÇÃO

Vai realizar-se no dia 3 de Maio próximo em Cascais, no *Casino da Praia*, o jantar anual dos combatentes de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Nele colaboram oficiais, sargentos, cabos e soldados, todos combatentes que num convívio de camaradagem e boa amizade, vão recordar os bons e amargos bocados passados nas terras longínquas da França.

A festa dêste ano promete ter maior brilho pois o número de combatentes inscritos vai além de 200, em virtude de uma proposta do combatente António Nunes que mostrou desejo de que, os jantares dos combatentes de S. C. F. que era só de sargentos, cabos e soldados, fôsse extensivo aos oficiais que também são combatentes e camaradas.

A proposta dêste combatente foi secundada pela maioria dos assistentes que se manifestaram no sentido de que ao primeiro jantar comparecesse o antigo comandante e bravo militar coronel Raul Esteves.

Neste almôço vão mais uma vez os antigos combatentes de Sapadores de Caminhos de Ferro, dizer da sua justiça, contar as suas máguas e lembrar que a geração dos que foram à guerra é a que hoje está mais sacrificada.

Como bem dissemos no almôço de Coimbra, a geração dos que fizeram a guerra é a que conquistou postos nas primeiras linhas, e não procurou apagar-se modestamente na retaguarda, escondida com as sombras, ou conquistando lugares de honra no vasto e longo sol da deshonra. A nossa geração não conhece os horrores do «front» de Paris, êsse «front» destinado a premiar a cobardia, e que tantas cruces de guerra colocou ao peito de alguns *cachapins*.

A geração dos que foram à guerra é a geração dos que não arredaram pé do parapeito da primeira linha, debruçando-se constantemente sobre a morte, espreitando êsses fantasmas que de noite procuraram a destruição para seu prazer.

Perguntamos qual a sorte que está destinada para os nossos dias finais e ainda ninguém foi capaz de nos dizer se temos ou não garantido o pão do futuro ou a educação dos nossos filhos.

O tempo vai apagando os nossos sofrimentos com essa luz de morte, essa luz mais negra e mais trágica, essa carranca

Fernando Arruda, João dos Santos Cambalacho, Manuel da Cruz, João Veríssimo Gravata, António Pinho Martins, Jorge F. Baracho, Raimundo Duarte Geral de Oliveira, José Girardi, Pedro Luiz Furet, Amílcar Pires, Manuel de Pinho, Aires Antom Coelho, Jerónimo António dos Santos, José Duarte, David José Marques, José de Pinho, João Sebastião Sérgio Iria, Dr. Ferreira Deusdado,



assustadora e ladra da felicidade dos que querem trabalhar para garantia do seu lar. Esta festa dos combatentes vai mais uma vez ser assinalada pela boa camaradagem, pela simplicidade dum grupo de combatentes que são modestos e possuidores de um belo espírito militar e de uma disciplina invulgar.

A comissão organizadora enviou a todos os oficiais, sargentos, cabos e soldados que fizeram parte do B. S. C. F. expedicionário à França (C. E. P.), uma circular em que a comissão signatária, interpretando o sentimento de união e fraternidade que ainda hoje devem ser apanágio de todos que constituíram o B. S. C. F. nos anos já longínquos de França, dizendo que deliberou para o corrente ano, na passagem do 16.º aniversário da chegada do Batalhão a terras de Portugal, reunir em conjunto — tanto quanto possível — mais umas horas felizes, que serão indubitavelmente ainda, uma parcela daquelas que todos nós vivemos no inolvidável dia 3 de Maio de 1919 ao receber-se novamente o contacto de tudo que nos era mais querido, a quando do regresso da Grande Guerra aos nossos lares.

Esta reviviscência, inspirada apenas no verdadeiro espírito de confraternização de toda a família do Batalhão expedicionário que sofreu os revezes da Guerra, não tem através de si as pragmáticas dos galões ou divisas; doutores, engenheiros, funcionários, operários, políticos ou não: — *É a resultante tão simplesmente do verdadeiro laço de camaradagem aliçada nos tempos em que andámos em país estrangeiro envolvidos no conflito Europeu e hoje escudada na correção e idoneidade que é timbre de todos os veteranos do Batalhão, que fez parte do C. E. P.*

A comissão, por todos estes pontos de vista, reservando para mais tarde ou melhor oportunidade outra fórmula de confraternização inter-combatentes do Batalhão, leva a efeito no dia 3 de Maio em Lisboa ou arredores, um almoço, a inscrição em prestações quantas o inscrito desejar, até perfazer a importância de 40\$00 que tem de ser recebida pela Comissão ou seus agentes.

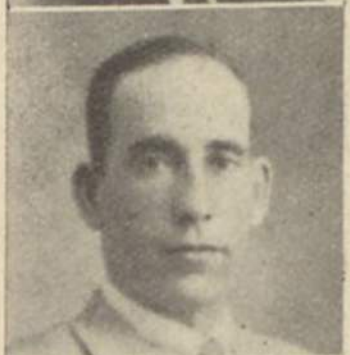
A inscrição é ampla a todos os senhores oficiais, sargentos cabos e soldados que fizeram parte do Batalhão à França e dela fazem parte os seguintes senhores: Raul Augusto Esteves, Joaquim José de Andrade, Silva Abranches, Rodrigo de Serpa Pimentel, António Arsénio Rosa Bastos, José Joaquim Vaz Bandeira, António Cecílio Martins, Pedro de Freitas, Francisco António Bexiga, João Veríssimo Grayata, João dos Reis Martins, António Nunes, João da Silva Álvaro, José Girardi, José Maria Figueiredo, José Martins, Joaquim Figueiredo e Albino dos Santos.

NOTA — A comissão diligenciará promover todas as facilidades inerentes ao bom êxito deste almoço de confraternização; e para melhor entendimento, toda a correspondência deverá ser dirigida aos agentes indicados pelas respectivas redes ferroviárias, ou ao organizador-encarregado José Joaquim Vaz Banderia, Rua Saraiva de Carvalho, 88, 4.º-Esq.

INSCRIÇÕES PARA O BANQUETE

Coronel Raul Esteves, Dr. Domíngos Ferreira Deusdado, Padre Avelino de Figueiredo, António Botelho de Carvalho, Alfeu Ermida da Fonseca, Joaquim Caetano Frazão, Alberto Osório, Manuel de Pinho, José Gerardi, João Carlos Alves, Guilherme Guerra, Albino Carlos Lazaro, José Maria Fernandes, major Frederico Vilar, comandante dos Bombeiros Municipais.

João dos Santos Camarinhas, Miguel dos Santos, Armando Marques Costa, António Cabrita, António Nicéfero Oliveira, António Ruy Gomes, José Maria Figueiredo, Valeriano de Aguiar, Pedro de Freitas, António Carlos Soares, António Martins, José da Silva Gaspar Júnior, Silvério Mendonça, Joaquim Vilão, José Maria de Almeida, José Joaquim Paninho, Jaime Jacinto Galo, José Joaquim Vaz Bandeira



país de Lisboa, Artur de Freitas, Amiloar Pires, António Ramos d'Abreu, Luciano Alfaro.

Valariano Aguiar, Gregório Camarinhas, Artur Rodrigues, José Modesto Lafuente, David Marques, José Simplício, Manuel Ramos, Silvano Costa, Capitão António R. Bastos, Bernardino Lopes, Luiz da Silva, Francisco Povia, Silvério Mendonça, Manuel Martins, Aires Coelho, Capitão Jaime Jacinto Galo.

Pedro de Freitas, major Joaquim José de Andrade Abranches, Director dos C. de Ferro da Beira Alta, D. Rodrigo de Serpa Pimentel, Abel Ferreira Alves, Francisco Parreira, António Quintanilha, Jorge Francisco Baracho, José Nunes, Armando Costa, Pedro Fernandes, Manuel Gregório, António Marques, Estevão Ribeiro, Francisco dos Santos, Tobias Miragaia, José Deniz, Mário Barredo, major Miguel Bacelar, José Paulo Barradas, Casimiro Correia, José das Dôres, Artur José Ramos, Manuel da Cruz, Miguel dos Santos, Francisco Gonçalves, António Cecílio Martins, Joaquim M. Sant'Ana, Alfredo Figueiredo, Abílio Alves, Alexandre Duarte, José Pacheco Viegas, Serafim José, Joaquim Flores, Lúcio Sobral, Joaquim Simplício, António Moetas, major João d'Oliveira e Sousa, Engenheiro Ligório Canas da Silva.

Engenheiro Teófilo de Sousa Leal de Faria, Capitão-tenente Júlio Ferreira David, António Alfaro Júnior, António Martins, Joaquim da Costa, Pedro Luiz Furet, Manuel Silvestre dos Santos, Virgílio Coelho dos Anjos, José António dos Santos Correia, Capitão Fernando Arruda, João Cambalacho, Manuel de Sousa Salgadinho Júnior, António José Primeiro, Luiz Pires Mestre, Francisco Carapinha, António Magalhães Júnior, Adelino Alves Valitas, Francisco Nunes Raposo, Francisco António Bexiga, António Joaquim Afonso, João Encarnação Peres, André Maria Fernandes, João António Carvalho, José Maria de Almeida, Nicefero de Oliveira, António Ruy Gomes, António Cabrita, Jerónimo António dos Santos, Joaquim Vilão, Aquilino dos Santos, João Veríssimo Gravata, Engenheiro José Caetano Salema Garção.

Tenente José Joaquim Vaz Bandeira, Engenheiro José Caetano Salema Garção, Manuel Duarte Silva, António Carlos Duarte Soares, Joaquim Pires, António Cardoso, Joaquim Simões Pratas, Pedro Ferreira, Carlos da Silva Alfaro, José Soares Pinho, José da Silva Gaspar Júnior, Manuel Norberto da Silva, Manuel Joaquim

Grenha, Alberto Augusto Wenceslau, António Cardoso, Diamantino da Graça, Cândido Pereira, Joaquim Manuel Dias, José Fernandes, Luiz Marques, Engenheiro Vasco Nogueira de Oliveira, Francisco Sertório dos Santos, Manuel Maria Fondela, Adriano Augusto Monteiro, Amadeu Augusto da Silva, António Esteves Garcia, Ernesto Ramos Dias, António Joaquim Trabulo, António Júlio Pinto Gouveia, Manuel José da Silva, António Maria Dias, Abílio Alves da Costa

Braga, Augusto Alves Zenha, António Nunes, João da Silva Álvaro, José Maria Figueiredo, Francisco Carvalho, António Neves, Luiz Cesar das Neves, José Mendes Pereira, Engenheiro António Emídio Abrantes, Dr. Francisco Avelino de Sousa Amado, Tenente de Aviação Militar José Martins dos Santos Loureiro, José Joaquim Passinho, José António Pires, João Sebastião Sérgio Iria, João Augusto Pereira, José Martins, Gabriel Amaral Azevedo, David Fonseca Matos, Joaquim dos Santos, Joaquim de Figueiredo, José Pereira Alves Júnior, António Lopes Velozo, Albino Ferreira dos Santos, Bernardo Gabriel Monteiro, Júlio Pereira, Cândido Sofia, António Cardoso, Francisco Martins, Carmino de Azevedo, Manuel Martins, José de Almeida Júnior, Carlos José da Costa, Domingos de Oliveira Salgado, Sebastião Mendes, Tenente Alberto do Nascimento, António Gil Correia, António Reis Júnior, Raimundo de Oliveira.

António Rodrigues Baltazar, António Marques Lino, João dos Santos Camarinhas, Eduardo Marques de Figueiredo, Ildefonso Ramos da Silva, Engenheiro José Paes de Almeida Graça.



RAUL ESTEVES, quando comandante do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Ainda a propósito da entrada da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* no 47.º ano da sua publicação, os nossos prezados colegas *Noticias Ilustrado* e *O Diabo*, publicaram algumas linhas referentes ao aniversário, as quais muito nos desvaneceram pelas boas e amigas palavras que nos dedicaram.

Agradecidos.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* é a revista mais antiga de Portugal.

Isso garante iniludivelmente a sua importância, nunca posta em dúvida, e o valor absoluto do que tal publicação representa.

CAMINHOS DE FERRO NACIONAIS

A C. P., entidade deveras considerada para que se lhe regateiem os merecidos encómios pelas vantagens que os seus serviços prodigalizam ao público, acaba de realizar as experiências do lançamento dum novo comboio rápido para o Algarve, o qual a pedido das partes interessadas atravessará a antiga linha do Alentejo.

Este rápido que será tri-semanal e dentro em breves dias vai iniciar os seus serviços, traz aos povos da província que atravessa a enorme vantagem da sua utilização.

Para mais a diferença de tempo entre Lisboa e o limite da linha do Sul e Sueste é apenas aumentada



APEADEIRO DE S. FRANCISCO — Abrigo em formigão armado

em mais meia hora do que o trajecto pela admirável linha do Vale do Sado.

No próximo mês de Maio as carruagens dessa linha ficarão convenientemente equipadas com instalações radiofónicas, para entretenimento e distração dos seus passageiros e desde já circulam com carruagens mixtas de 1.^a e 2.^a classes e também com serviço de vagão-restaurante.

No comboio de ensaio, que se realizou no dia 22 do passado mês de Fevereiro, seguiram alguns categorizados funcionários da C. P. que foram unânimes em reconhecer a conveniência de se estabelecer o referido serviço.

Prosseguindo na importantíssima série de melhoramentos a realizar, a Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro ponderado sempre nas vantagens que advêm de qualquer modificação necessária, não se poupa a esforços e vai assim empreendendo as mais dispendiosas obras de benefício geral.

Desta naneira obdecendo às necessidades verificadas resolveu construir um novo cais na estação de Rio Tinto e, para único benefício dos seus passageiros,



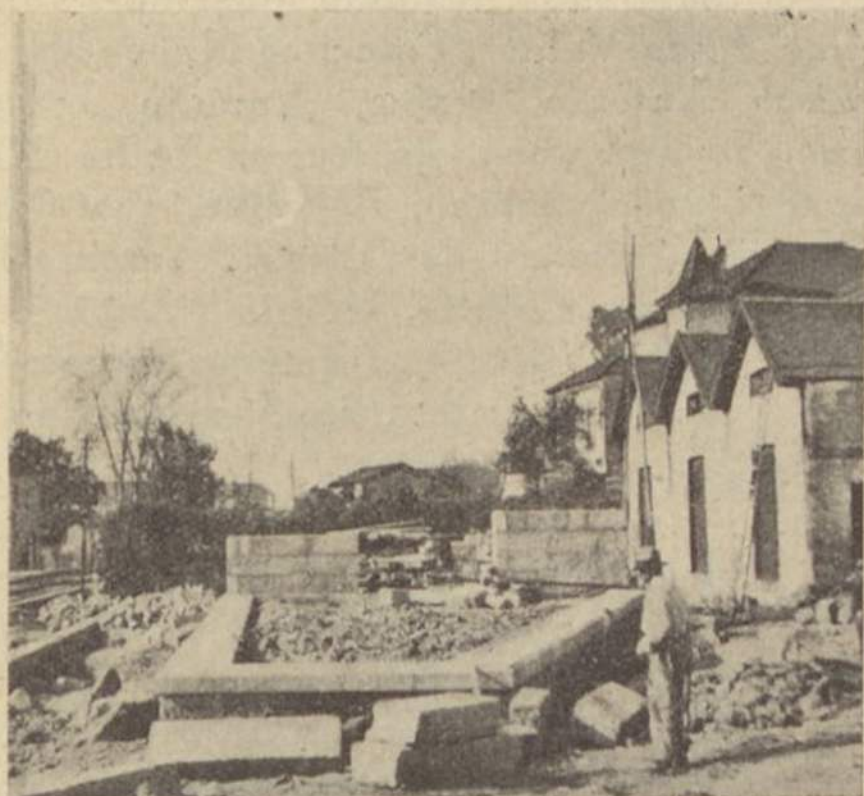
LINHA DO SABOR — Casa de guarda e partido de Vilar de Rei

tem procedido à construção de bastantes abrigos em formigão armado, em diversos apeadeiros.

As nossas gravuras elucidam perfeitamente as palavras com que nos referimos a tais melhoramentos.

Para que as minas de carvão de Barojearas fiquem ligadas ao trôço já em exploração, próximo do apeadeiro de S. Jorge, foi concedida à Empresa Mineira do Lena a comparticipação do Estado, pelo Fundo do Desemprêgo, na importância de 89.102\$00 para a construção do citado ramal de caminho de ferro.

Estão quasi concluídas as novas estações do Pinhal Novo e Rio Tinto, aquela com uma passagem superior para a estrada, bem como as obras de ampliação das estações da Rêde, Régua e outras e renovação e reforço da linha de Ermezinde a Braga o que virá reduzir sensivelmente o tempo do percurso.



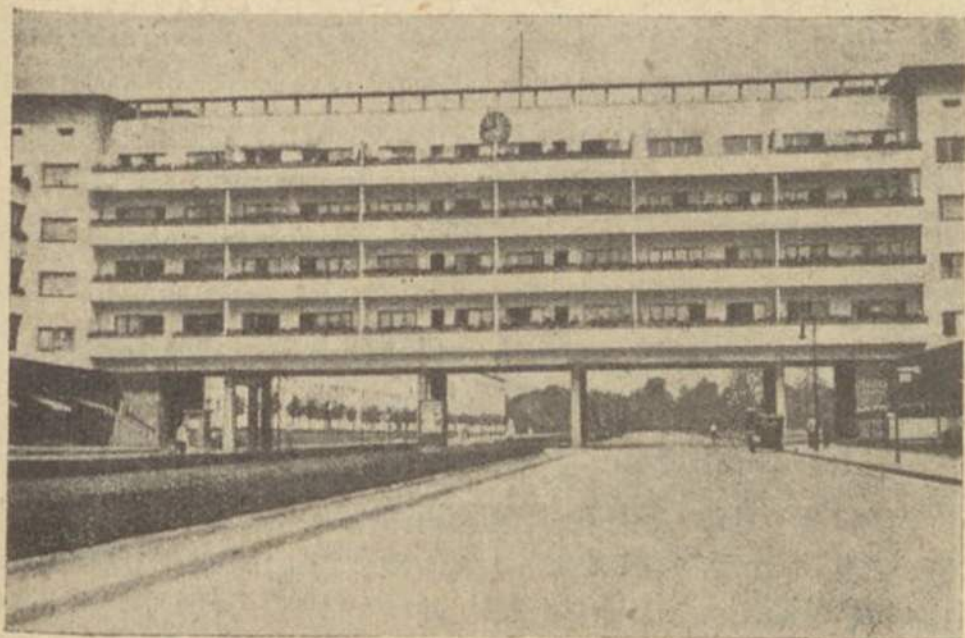
ESTAÇÃO DE RIO TINTO — Construção de cais

PELO ESTRANGEIRO

Por ALEX. FILIPE

UM BAIRRO ECONÓMICO CONSTRUIDO EM BERLIM

O problema dos alojamentos tem tido, especial-



mente, desde a conclusão da Grande Guerra, uma extraordinária acuidade, em todos os centros populosos e, para não se exceptuar à regra, Berlim está no mesmo plano das outras capitais onde as habitações escasseiam.

Em vista de tal carência tem sido posto em prática, quere pelos governos, municipalidades, ou simplesmente por iniciativas privadas, a utilização de habitações para as classes menos abastadas, sem que nelas falte o indispensável conforto e a conveniente higiene, tudo a dentro do mais moderado preço de rendas.

Obedecendo a esta ordem de ideias a municipalidade de Berlim empreendeu o levantamento de grandes aglomerados habitacionais.

É certo que, em geral, tais moradias não têm o mérito de poderem ser consideradas elegantes ou, pelo menos, de simpática construção. Mas, como visam ao principal ponto do assunto — o problema do alojamento — fica essa circunstância relegada para um plano secundário.

A gravura que ilustra este artigo reproduz uma dessas recentes construções feitas em Berlim. Trata-se dum edifício amplo, relativamente confortável, que foi construído como se fôsse uma fenomenal ponte, e que atravessa uma larguíssima avenida.

Dessa maneira derogou se com tôdas as normas estabelecidas como regra do urbanismo usual. Mas, a municipalidade a quem se fica devendo tal vantagem, encarando o lado económico da questão que se propoz resolver ou, pelo menos, atenuar, não se preocupou com efeitos estéticos e conseguiu, com um mínimo de gastos, construir um grupo de alojamentos económicos, para operários.

Para tal efeito estabeleceu uma verdadeira ponte,

assente intermediamente em quatro planos de robustos pilares em cimento armado e em amplas bases laterais.

O seu primeiro andar, que corresponde aos segundos andares dos prédios limítrofes, fica situado a altura mais do que a suficiente para que sob êle passem quaisquer carros, de tejadilhos altos e estão dispostos a razoável distância entre si para que possam dar perfeita solução a questões de trânsito.

O edifício que aqui reproduzimos é composto por quatro andares e um terraço comum a todos os inquilinos.

Uma das vantagens dêste sistema de construção é o de beneficiar as moradias com duas frentes e orientá las conforme melhor convier.

AS CARRUAGENS «CAMPING», EM INGLATERRA

As companhias inglesas inauguraram, no passado verão, um novo serviço de passageiros, a que deram o nome de *carruagens-Camping*.

Essa inovação consistiu em adaptar as antigas carruagens de dois eixos, de forma a ficarem assim constituindo uma vivenda completa.

De facto há, no limite do possível, de tudo quanto possa corresponder ao indispensável numa moradia. Compõe-se esta habitação ambulante de dois dormitórios, dos quais um tem quatro camas



Preparativos indispensáveis para uma ablução na «carruagem-camping»

e o outro duas, uma casa de jantar, uma saleta, cozinha e seus serviços auxiliares.

Esta carruagem está convenientemente mobilada e as companhias proporcionam ainda um inventário dos objectos de uso doméstico de que facilitam o aluguer, juntamente com a carruagem (roupas de cama e de mesa, utensílios de cozinha, adôrnos, etc.).

Nos seus serviços de propaganda facultam ainda aos interessados um mapa, no qual estão assinalados os vários pontos onde a *carruagem-camping* poderá estacionar e onde os seus moradores eventuais se poderão abastecer de água ou mesmo de géneros indispensáveis para a sua manutenção.

Quaisquer passageiros que a utilizem deverão pagar os bilhetes da tarifa ordinária, segundo o percurso que façam e quanto à utilização completa da carruagem esta é saldada mediante um simples pagamento adicional que não chega a ser de três libras semanais.

Se tivermos em conta que esta carruagem pode ser utilizada por grupos de seis pessoas, compreender-se-á que é de manifesta economia o resultado da inovação, pois por essa importância em nenhum hotel, por mais modesto que seja, se poderia conseguir locação.

Para melhor exito destes serviços as companhias ferroviárias que as exploram, teem sempre o cuidado de que estas carruagens se possam deter nos pontos mais aprazíveis e pitorescos das regiões que atravessa.

Ainda, para mais acentuada regalia, as mesmas companhias facultam, igualmente uma lista dos sítios, a qual contém os seguintes dados: nome da estação mais próxima e a distância a que se encontra do ponto que mais possa interessar, extensão do terreno disponível, extensão do trajecto necessário para se encontrar mercados abastecedores, direcção e distância do mais próximo proprietário, casas de venda, etc., etc..

Por êste modo o atractivo que tem o novo serviço para os viajantes que desejam aproveitar agradavelmente as suas férias para veraneio, é muito maior pelo encanto e imprevisto.

Logo no início desta exploração se notou o agrado com que foi recebido pelo público. Se foram então utilizadas 35 *carruagens-camping* nesta modalidade de passeio que era absolutamente inédito e por isso mesmo bem desconhecido, agora que é já bem apreciado, quantas carruagens serão necessárias no presente ano para satisfazer todos os pedidos que devem afluir?

UMA PONTE-VIADUTO DE ENORME EXTENSÃO

Ainda na pretérita semana uma publicação portuguesa, bem intencionada nas informações mas

pouco ao facto da autenticidade do que afirmava nas suas colunas, garantia que a maior ponte do mundo era a que atravessava o rio Zambeze, a qual representando um extraordinário trabalho de engenharia vem, desde já, a representar um papel importantíssimo no serviço de tráfego dos Caminhos de Ferro do Protectorado do Niassa.

De facto, essa formidável ponte, que foi construída sob a imediata vigilância e fiscalização do Governo português, é uma das mais compridas do mundo mas não é, contudo, a de maior extensão visto que na Costa Este de Flórida, a de Knights Key, que liga Knights a Little Duk, tem de comprimento onze quilómetros, pelo que é justamente considerada a oitava maravilha do mundo.

Porém, qualquer destas grandiosas obras não são as únicas merecedoras da admiração pública.

Há poucos dias ainda foi aberto à circulação o viaduto de Jersey-City, em Newark, perto de Nova Yorka. Esta enorme construção tem três milhas de extensão o que equivale a quasi uma légua de comprimento. É, portanto, um dos maiores viadutos, senão o maior do mundo.

Comporta êle dois pilares principais que são valiosas obras de arte, sobre o rio Hudson. O resto do viaduto é suportado por uma série de pilares de maior aproximação entre si e um pouco comparáveis com os que suportam o Metropolitano de Paris, na extensão que percorre ao ar livre em alguns dos *boulevards* parisienses.

Quasi toda a ponte se eleva a cerca de quinze metros de altura do solo, o mesmo sucedendo na parte fluvial o que permitirá a passagem, sob ela, de todos os barcos que disso tenham necessidade.

Esta nova obra foi levada a efeito para encurtar bastante o trajecto entre Jersey-City e Newark, pelo que deverá ser bastante utilizada, em especial, pelos automobilistas.

As suas despesas de construção ultrapassaram a espantosa quantia de vinte e um milhões de dólares, mas de tão grande dispêndio de capitais tirar-se á o lucro correspondente, pois, segundo a prática usada em tais casos pelos americanos, virão a cobrar um tanto de portagem.

E, visto que os promotores da obra realizada avaliam que, durante o espaço de um ano darão passagem a mais de vinte milhões de automóveis, bastará assim um limitado preço pelo direito de passagem para que o capital dispêndido seja em breve compensado integralmente, dando ainda margem para alguns lucros, além de ficarem pagas as indispensáveis despesas de manutenção, incluindo vistorias e pequenas reparações eventuais.

Mesmo que a crise se acentue ainda mais é tal o tráfego na região de Nova Yorka que, pelo menos a remuneração devida do capital está, desde já plenamente assegurada.

ENGENHEIRO ALVARO DE SOUSA REGO

CUMPRIMENTOS DE DESPEDIDA
DOS REPRESENTANTES DAS COM-
PANHIAS DE CAMINHOS DE FERRO

O sr. eng.º Álvaro de Sousa Rego, que como no nosso último número noticiamos, atingiu o limite de idade, abandonou o cargo que exercia durante 10 anos, de director Geral dos Caminhos de Ferro.

Por tal motivo o sr. eng.º Sousa Rego, foi procurado pelos representantes das diversas empresas ferroviárias do país, que lhe foram apresentar os seus cumprimentos de despedidas. Falou em nome de todos o sr. engenheiro Vasconcelos Correia, que prestou a devida homenagem ao Director Geral dos Caminhos de Ferro, lamentando que a rigidez da lei o forçasse a abandonar esse cargo que com tanto acerto e competência desempenhou.

O sr. engenheiro Sousa Rego agradeceu muito comovido esta cativante demonstração, referindo-se com elogio à acção das Companhias.

Entre os representantes das companhias notamos os seguintes engenheiros: António Vasconcelos Correia, presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; Lima Henriques, director geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; Visconde do Marco, administrador-delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta; Pedro Joice Deniz, administrador-delegado da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro; Henrique Kopke, director de Material e Tracção da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro; Manuel Belo, director da Sociedade Estoril; Cencel de Abreu, sub-director da Sociedade Estoril; Luiz Novais, administrador-delegado da Comissão Administrativa dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal; António Amorim de Vasconcelos Porto, Director Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal; Mário Trigo, da Comissão Administrativa das linhas do Norte de Portugal; Francisco António de Lima, administrador-delegado dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga; Constantino Cabral, director da Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga; Tristão Ferreira de Almeida, director da exploração dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga; engenheiro Ricardo Oneil, administrador da Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga e José Saldanha da Gama, administrador-delegado da Companhia Mineira do Lena.

* * *

Do ilustre engenheiro Álvaro de Sousa Rego, acabamos de receber um amavel agradecimento pela homenagem que prestámos a S. Ex.ª no nosso último número.

Nada tinha o sr. engenheiro Sousa Rego que nos agradecer, pois, neste posto, limitamo-nos sempre a cumprir o nosso dever, prestando sempre homenagem às pessoas que merecem, como por exemplo o sr. engenheiro Sousa Rego.

Um funcionário da C. P. justamente homenageado

Por ter completado 50 anos de serviço activo, foi a seu pedido reformado o inteligente, probo e competente inspector principal e sub-chefe dos serviços de 3.ª Circunscrição da Exploração da companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sr. João Pedro da Silva.

Por esse motivo o pessoal seu subordinado prestou-lhe no domingo 7 do corrente mês uma homenagem bastante significativa não só pela justa consagração do trabalho dispendido, durante largos anos, em prol dos serviços ferroviários, como também ao seu carácter de eleição que, tanto entre os seus superiores como entre os subalternos só dedicadas afeições contava. Foi, desta maneira, pois, um flagrante tributo de respeito, simpatia e, também de saudade pelo seu afastamento.

A homenagem que lhe foi prestada e à qual se associaram ferroviários ao serviço nas estações entre Vila Nova de Gaia e Soure, Louzã, ramal da Figueira da Foz, Amieira e de várias outras secções da C. P., acorreram igualmente representantes da Companhia da Beira Alta. Constituiu uma festa cheia de simplicidade mas de um significado que emocionou, profundamente, o sr. José Pedro da Silva.

Às 15 horas, no seu gabinete, na Estação Velha, foi entre palmas descerrado o retrato do homenageado, seguindo-se a esta cerimónia, a da recepção às deputações que vieram associar-se às homenagens.

Na cerimónia do descerramento do retrato que se fez numa sala vistosamente engalanada foram proferidos entusiásticos discursos, tendo todos os oradores enaltecido as qualidades de carácter e de inteligência do sr. José Pedro da Silva, sendo também recebidos centenas de telegramas.

A esta Festa assistiram além de uma filha e os netinhos do homenageado, os srs. inspectores Quadros, Oliveira e Martins, e chefes Fonseca e Brandão.

Depois foi o sr. José Pedro da Silva acompanhado até à sua residência pelo pessoal superior, onde se repetiram as manifestações de carinho, tendo-se trocado affectuosos brindes.

O homenageado, que conseguiu impor-se sempre pelo seu espírito de rectidão, tinha um amigo respeitoso em cada funcionário, desde o mais modesto ao mais elevado.

Ainda como prova da simpatia que todos lhe dedicavam recebeu, como recordação, os seguintes objectos:

Um retrato seu, ampliado, com chapa em prata, do pessoal de escritório da 3.ª circunscrição; uma linda salva de prata, do pessoal de trens e revisão de Gaia; um artístico tinteiro de madeira com incrustações de prata, do pessoal de trens e revisão de Alfaias; um elegante e artístico candieiro de madeira com incrustações de prata, do pessoal da Estação de Coimbra.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» associa-se consciente e moralmente a esta homenagem, apeteendo ao sr. José Pedro da Silva longos anos de vida para que no quieto remanso do seu lar goze, com satisfação, a reforma que pelos seus profícuos trabalhos de longos anos, acaba de colher como justa compensação dum esforço bem dirigido.

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

Presidência do Conselho

Acordam, em conferência, na secção do contencioso das contribuições e impostos do Supremo Tribunal Administrativo:

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por meio da sua petição de fl. 2, reclamou ordinariamente contra a colecta de imposto profissional do ano económico de 1931-1932, pela Repartição de Finanças da Barquinha lançada ao seu ex-agente José da Costa, alegando que foi ela quem pagou tal colecta e que o colectado, por ter sido demitido, deixou de lhe prestar serviços desde 8 de Novembro de 1931, pelo que a importância correspondente aos dois últimos trimestres da colecta não é devida e deve ser-lhe restituída.

O chefe da referida Repartição, pela sentença de fl. 7, indeferiu a reclamação, mas essa decisão foi no tribunal do contencioso da 2.^a instância revogada pela acórdão de fl. 15, que julgou a reclamante parte ilegítima para reclamar, e do qual ela traz agora o presente recurso, interposto com legitimidade e a tempo e minutado *ex fl.* 18.

O acórdão recorrido fundamenta-se unicamente em que:

O artigo 58.^o do decreto n.^o 16:733 declara pessoas legítimas para reclamar, os indivíduos solidariamente responsáveis pelo pagamento do imposto, mas a responsabilidade só aparece quando o colectado não paga dentro do prazo. Para a recorrente nenhuma responsabilidade advém desde que, pelo colectado, o imposto foi pago dentro do prazo, porque o artigo 58.^o citado, apenas responsabiliza pelo pagamento do imposto. Quem foi colectado foi o empregado; o imposto foi por ele ou por outrem em seu nome, pago dentro do prazo, e portanto à recorrente nenhum direito lhe assiste para reclamar.

Mas não é assim, porquanto:

A reclamante e recorrente é sem dúvida alguma responsável pelo pagamento da colecta questionada, visto que o artigo 71.^o do decreto n.^o 16:731, de 13 de Abril de 1929, expressamente estabelece que as entidades que tiverem ao seu serviço empregados são solidariamente responsáveis pelo imposto profissional que a estes caiba pagar, devendo notar-se que o referido e demitido empregado da reclamante lhe estava prestando serviços quando a coleta foi lançada.

Aquele artigo 71.^o alterou a disposição do § 2.^o do artigo 19.^o da lei n.^o 1:368, de 21 de Setembro de 1922, que determinava que a contribuição dos empregados no comércio, indústria e agricultura seria paga pelos patrões, que ficavam com o direito de a receber dos seus empregados.

Vê-se pois que a responsabilidade do pagamento do imposto pertence actualmente tanto ao empregado como ao patrão, e é a isto que se chama responsabilidade solidária, como é sabido e como a lei civil a define.

Ora o citado artigo 58.^o do decreto n.^o 16:733 diz, também muito expressamente, que são pessoas legítimas para interpor as reclamações e os recursos de que trata o mesmo decreto os indivíduos solidária ou subsidiariamente responsáveis pelo pagamento do imposto.

E em face de tam claras disposições legais ninguém pode autorizar-se a fazer restrições que a lei não faz, ou a confundir a responsabilidade solidária com a subsidiária, aliás bem diferenciadas, nem a pôr em dúvida a legitimidade que a reclamante tem para fazer a reclamação questionada.

De resto, basta reflectir em que, se as entidades solidária, ou subsidiariamente responsáveis pelo imposto lançado

aos seus empregados tivessem de aguardar ou esperar que elles o pagassem voluntária ou coercivamente, ou reclamassem no prazo legal, dar-se-ia o absurdo caso de as mesmas entidades já não poderem então reclamar, por se achar expirado o prazo das reclamações, estabelecido no artigo 18.^o do decreto n.^o 16:733, nem tampouco recorrer extraordinariamente, nos termos da alínea a) do n.^o 2.^o do artigo 51.^o do mesmo decreto, visto que a colecta tinha sido lançada com fundamento e era presumível o seu lançamento.

Nestes termos, e em harmonia com o parecer do digno representante da Fazenda Nacional, concedem provimento ao recurso, revogam o acórdão recorrido e mandam que os autos baixem à 2.^a instância para se conhecer e julgar a matéria do recurso.

Custas a final.

Lisboa, 19 de Dezembro de 1934. — *Ernesto Almeida — J. Novais — Guilherme Augusto Coelho.* — Fui presente, *José Adelino Azevedo Sá Fernandes.*

Está conforme. — Secretaria do Supremo Tribunal Administrativo, 8 de Janeiro de 1935. — O Secretário Director Geral, *Nuno Simões.*

Ministério das Obras Públicas e Comunicações

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Junta Autónoma de Estradas e a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, entregar à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses o trço de estrada de serviço compreendido entre os perfis 0 e 2, junto do pátio da estação de Marvão-Beirã, ficando a cargo da Junta Autónoma de Estradas a parte da estrada ao sul do traço vermelho marcada na planta que faz parte integrante desta portaria e com ela baixa assinada.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 18 de Fevereiro de 1935. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco.*

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão de Exploração

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da garantia de juros da linha férrea da Senhora da Hora à Trofa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, relativa ao 1.^o semestre do ano económico, de 1934-1935 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1934), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 628.639\$20, como liquidação desta garantia.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 19 de Março de 1935 — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco.*

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aditamento à classificação geral, G. V., reduzindo de dez para quatro toneladas o mínimo de carga de vagão para o transporte de hortaliças não designadas, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acórdão das restantes empresas ferroviárias do continente.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 19 de Março de 1935. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco.*

CONSELHO SUPERIOR

DE

CAMINHOS DE FERRO

O Conselho Superior de Caminhos de Ferro, reunido sob a presidência do sr. engenheiro Sousa Rêgo, emitiu pareceres favoráveis, que foram homologados pelo sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações, acêrca das seguintes modificações tarifárias:

Aviso ao público sobre transporte de «Faxina-Motano-Lenha», proposto pela Sociedade Estoril; aditamento à tarifa especial n.º 1 de P. V., estabelecendo preços especiais para o transporte de madeira, proposto pela Companhia Portuguesa; aviso ao público concedendo bônus aos expedidores de «emulsão betuminosa» para reparação de estradas procedentes do Pôrto e Figueira da Foz, proposto pela Companhia da Beira Alta; 35.º aditamento à Classificação Geral de Mercadorias de P. V. sobre o transporte de «Barro» proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale de Vouga; tarifas internacionais n.ºs 301 e 302 de G. V., propostas pela Sociedade Estoril; com o acôrdo da Companhia Portuguesa; aviso ao público estabelecendo uma concessão especial para o transporte de «arroz em casca» proposto pela Sociedade Eesoril, aviso ao público sobre o transporte de «faxina-motano-lenha», pela Companhia Nacional; tarifa especial interna de G. V. para «bilhetes quilométricos», proposto pela Companhia da Beira Alta; aditamento à Classificação Geral de Mercadorias criando a rubrica «Binitrotoluol» ou «Binitrotoluena», proposto pela Companhia Portuguesa com o acôrdo de tôdas as Empresas ferroviárias; aditamento à Classificação Geral de Mercadorias sobre o transporte de «Azeitonas», proposto pela Companhia Portuguesa; aditamento à Classificação Geral de Mercadorias P. V. sobre o transporte de «Amendoas e Nozes», proposto pela Companhia Portuguesa, com o acôrdo das restantes empresas ferroviárias; aviso ao público, substituindo o A. n.º 83 de 16 de Março de 1925, proposto pela Companhia Portuguesa, com o acôrdo

do Sociedade Estoril e Administração do Pôrto de Lisboa; 4.º aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 3 de G. V. para «Bilhetes a preços reduzidos para os combóios «tramueis», proposto pela Companhia Portuguesa; aditamento à Classificação Geral de Mercadorias P. V., criando a rubrica «Emulsão Betuminosa para reparação de estradas» proposto pela Companhia Portuguesa com o acôrdo das restantes Empresas Ferroviárias; aditamento à Classificação Geral de Mercadorias sobre o transporte de «Azeitona a granel», proposto pela Companhia Portuguesa; aditamento à Classificação Geral de Mercadorias P. V., sobre o transporte de «Bidões», «Mobília», «Móveis», etc., proposto pela Companhia Portuguesa, com o acôrdo das restantes Empresas ferroviárias; aditamento à classificação Geral de Mercadorias G. V. sobre o transporte de «Hortaliças» não designadas», proposto pela Companhia Portuguesa, e o Relatório e Contas do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, da gerência do ano de 1933-1934; e relatório sobre o Estudo da Situação Deficitária das linhas do Corgo e do Sabôr.

O sr. engenheiro Sousa Rêgo apresentou ao Conselho as suas despedidas por ser brevemente atingido pelo limite de idade, com a homenagem do seu alto apreço pelos serviços prestados, rememorando os pareceres mais notáveis que, no período de cerca de 10 anos da sua presidência, foram orientados de soluções económicas de grande responsabilidade e do maior interesse para o País, pela forma elevada com que os assuntos foram relatados e discutidos.

Tornou extensiva essa homenagem, bem sentida, ao lealíssimo companheiro e amigo dedicado, sr. engenheiro Frederico Cambournac, justamente apreciado pela sua vasta cultura, inteligência e são caracter, e propôs um voto sincero pelas melhoras da pertinaz doença de que vem sofrendo há longos meses.

Apoiado êsse voto por todo o Conselho, usaram da palavra alguns dos assistentes á numerosa sessão, srs. Fernando de Sousa, Vasconcelos e Sá, Luiz da Gama, Jaime de Oliveira, etc., que promoveram uma impressionante manifestação ao sr. engenheiro Sousa Rêgo.

Êste agradeceu com comoção, dizendo que attribuíssa essa manifestação à recta intenção e firme vontade com que sempre procurou servir no exercício da sua profissão.

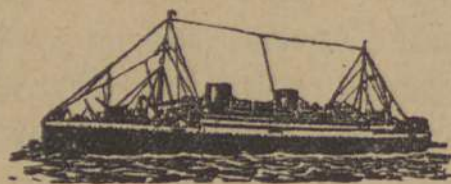
Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



Mala Real Ingleza

(Royal Mail Lines, Ltd.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» **James Rawes & Co.** Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» **E. Pinto Basto & Ca. Lda.** Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: **Tait & Co.** Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

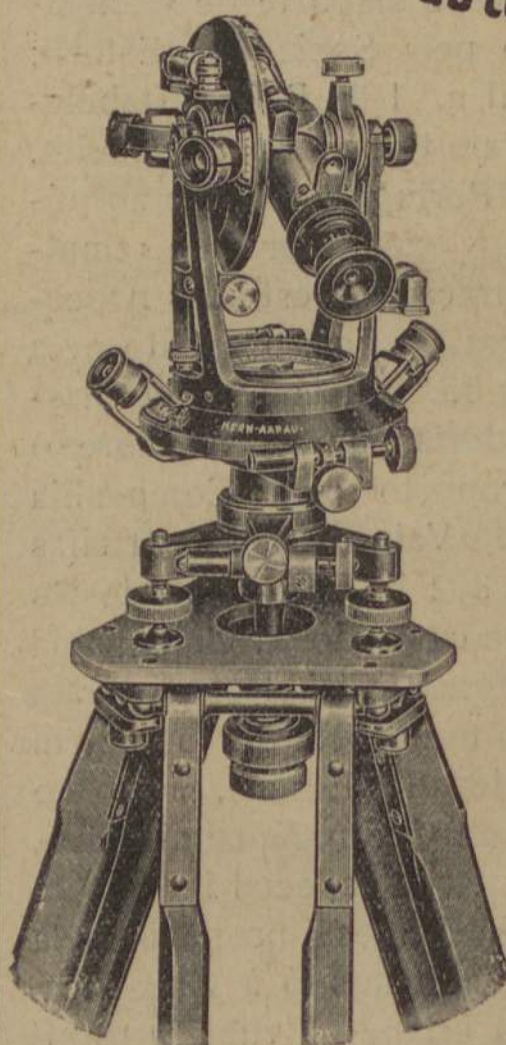
MAYBACH

UNICO AGENTE
CARLOS CUDELL GOETZ,
PR. DA ALEGRIA, 65
L I S B O A
T E L E F O N E: 23831
T E L E G R A M A S: CARDELETZ

Kern

AARAV
SUISSE

Boîtes de compas de précision



INSTRUMENTOS
DE PRECISÃO

Kern

AARAV

TAQUEÓMETROS

ALIDADES

TEODOLITOS

BINÓCULOS

Vendas a retalho
em tôdas as casas
da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA

Rua dos Fanqueiros, 15, 2.º

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

L I S B O A

Séde para ondê deve ser dfrigida tôda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

Fundição Tipográfica Portuguesa, Limitada
Rua Duque de Loulé, 92-a - PORTO

Tipos comuns e fantazias das mais modernas. Grande variedade de tarjas e vinhetas para todos os trabalhos. Espaços, quadros, entrelinhas e lingots sempre em depósito. Os nossos preços são os mais baratos do mercado. Peçam orçamentos e catalogos.

P A P E I S

FÁBRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA

Obtiveis em todos os armazens de papel e papelarias

Depósito: G.^{me} GRAHAM JR. & C.^a

R. da Alfandega, 156/158

LISBOA

Todo o turista não deve viajar sem possuir o «Manual do Viajante em Portugal»
A' venda em tôdas as livrarias do País e na Rua da Horta Sêca, 7-1.º — Preço 25\$00

Sociedade Anónima
BROWN, BOVERI & C.^{IE}

BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA

*A firma que instalou o maior
número de kilowatts nas Cen-
trais Eléctricas Portuguesas—
A firma que montou o maior
número de turbinas a vapor
—: em Portugal. —:*

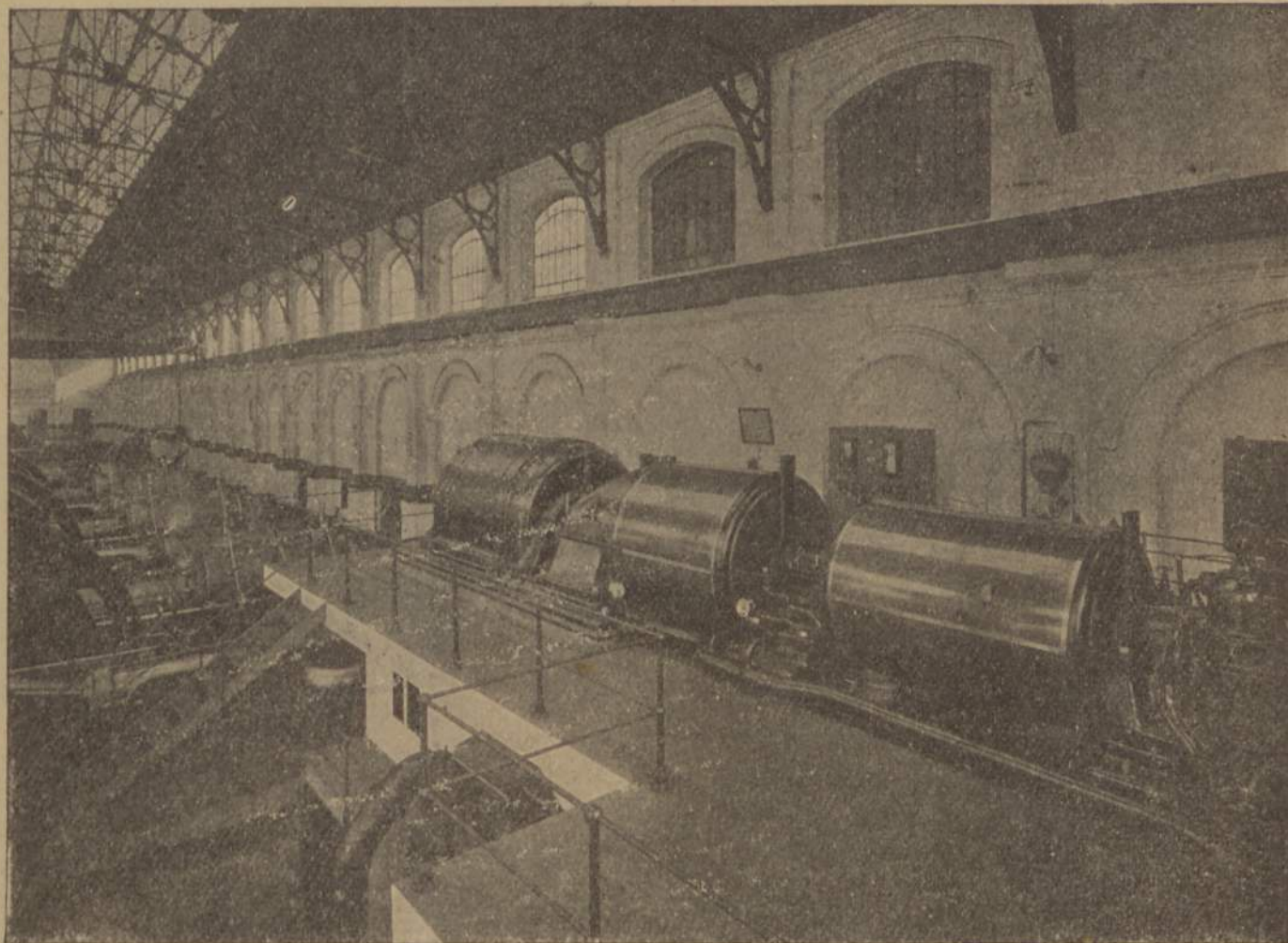
Representante geral:

EDOUARD
DALPHIN

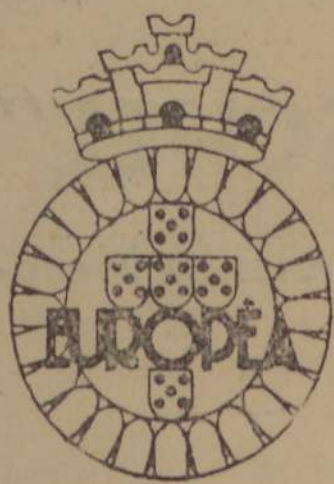
ENGENHEIRO-
DELEGADO

Escritório técnico: R. Passos Manoel, 191-2.º

p o r t o



O turbo grupo a vapor de 5.000 kilowatts da Central de Massarelos
da Companhia Carris de Ferro do Porto



E U R O P Ê A

COMPANHIA DE SEGUROS

FUNDADA EM 1922

SEGUROS DE INCÊNDIO

SEGUROS MARÍTIMOS

SEGUROS DE CAUÇÕES

SEGUROS DE AUTOMOVEIS

SEGUROS DE ACIDENTES DE TRABALHO

SEGUROS DE ACIDENTES INDIVIDUAIS

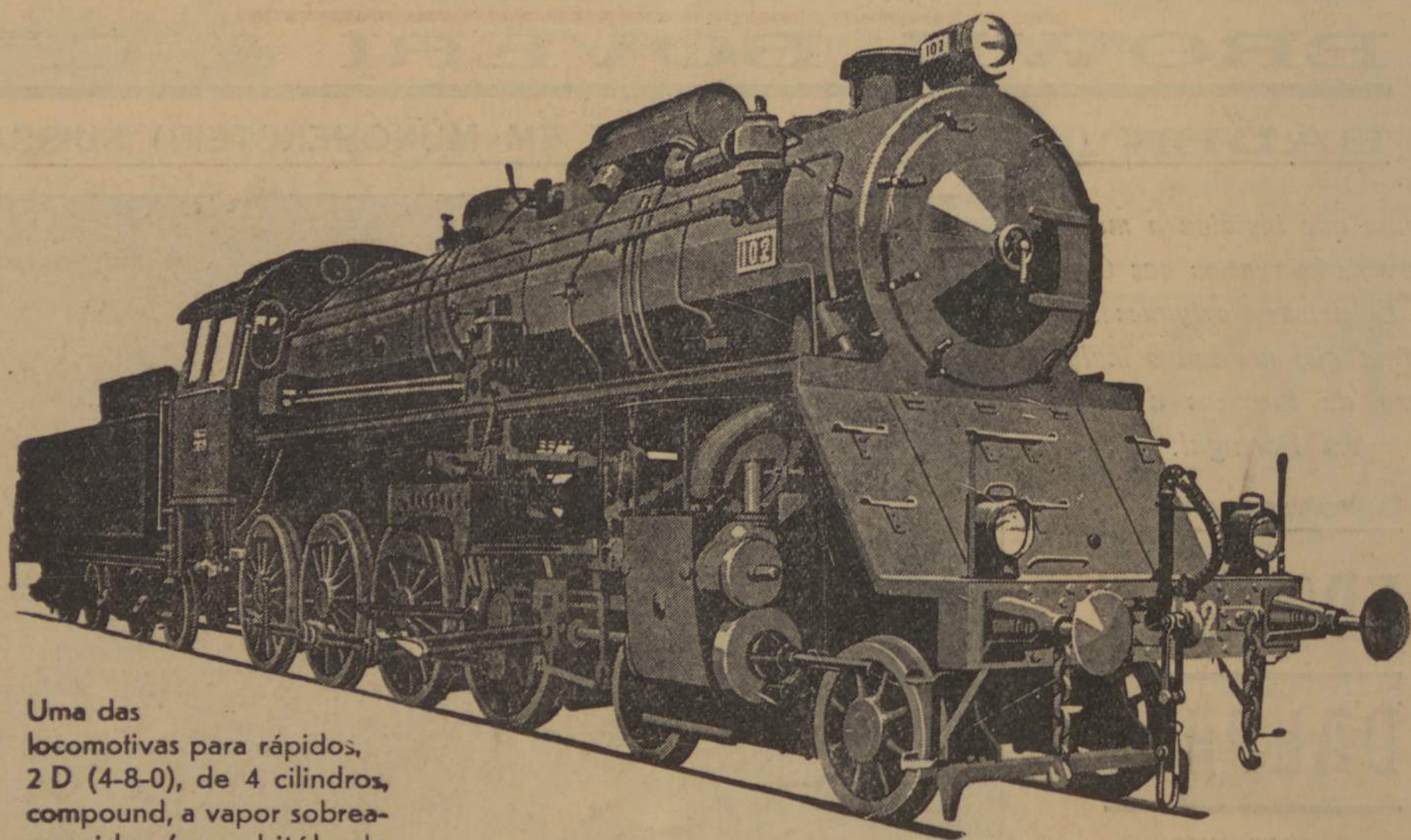
SEGUROS DE ROUBOS E DE TUMULTOS

SEGUROS DE RESPONSABILIDADE CIVIL

SEGUROS DE MERCADORIAS E BAGAGENS EM

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO

SÉDE EM LISBOA -- Rua Nova do Almada, 64, 1.º -- TELEFONE 2 0911



Uma das locomotivas para rápidos, 2 D (4-8-0), de 4 cilindros, compound, a vapor sobreaquecido, (para bitola de 1670 m/m) da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da

BEIRA ALTA,
fornecidas em 1930 por
HENSCHEL & SOHN A. G.

Há já mais de meio seculo

que as locomotivas "Henschel" são conhecidas e preferidas em Portugal e suas Colonias, onde as mesmas se teem qualificado.

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metropole e Ultramar.



REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS
Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA

HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL - ALLEMANHA