

Gazeta dos Caminhos de Ferro

REVISTA QUINZENA L

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898;—MEDALHA DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897; Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 1934;—MEDALHAS DE :—: :—: :—: BRONZE: Antuerpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos) 1904. :—: :—: :—:

48.º ANO
1936

DIRECTORES { J. FERNANDO DE SOUSA (ENGENHEIRO)
CARLOS D'ORNELLAS (JORNALISTA)

SECRETÁRIOS { OCTÁVIO C. PEREIRA (Director da «R. G. Dun & Co.»)
DA REDACÇÃO { ENG.º ARMANDO FERREIRA (Secretário geral da «The Anglo-Portuguese Telephone»)

EDITOR Carlos d'Ornellas

Redacção: MANUEL DE MELLO SAMPAIO (Visconde de Alcobça), Engenheiro. — AUGUSTO D'ESAGUY, Médico e Escritor. — JOSÉ DA NATIVIDADE GASPARG, Jornalista e escritor. — Dr. ALFREDO BROCHADO, Advogado. — ANTÓNIO GUEDES, Jornalista e Funcionário da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. :—: :—: :—: :—:

Colaboradores: JOÃO D'ALMEIDA, General do Estado Maior do Exército e Director da Escola Central de Officiais. — RAUL AUGUSTO ESTEVES, General de Engenharia e Vice-Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — CARLOS ROMA MACHADO DE FARIA E MAIA, Coronel de Engenharia na Reserva e Colonial. — JOÃO ALEXANDRE LOPES GALVÃO, Coronel de Engenharia e Engenheiro Inspector das Obras Publicas. — CARLOS MANITTO TORRES, Engenheiro. — MÁRIO D'OLIVEIRA COSTA, Capitão de Engenharia e membro do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — D. GABRIEL URIGUEN, Engenheiro dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha. — FRANCISCO PALMA DE VILHENA, Engenheiro. — JAYME JACINTHO GALLO, Capitão de Engenharia e funcionário Superior da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — ABEL AUGUSTO DIAS URBANO, Coronel de Engenharia. — HUMBERTO CRUZ, Tenente-aviador. — BELMIRO VIEIRA FERNANDES, Capitão da Aviação e administrador do Concelho de Sintra. — :—: PARADELA DE OLIVEIRA, Advogado e escritor. :—:

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS:

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA

TELEFONES: (P. B. X.) — 20158 — DIRECÇÃO — 27520

ÍNDICE

D O S

ARTIGOS E SECÇÕES DO 48.º ANO-1936

Pag.		Pag.		Pag.	
Adega Regional de Colares	383	Caminhos de Ferro da C. P. em 1935, pelo Eng.º J. Fernando de Sousa, 405, 431 e	457	<i>d'Ornellas</i> , 466, 493, 476, 553, 464 e	597
Agências Internacionais de Viagens (Excursão dos Chefes de Serviços das)	128	Cauinhos de Ferro Coloniais, 238, 287, 314, 356, 394, 415, 466, 550 e	398	Crónica Internacional, por <i>Plínio Banhos</i> , 125, 338, 411, 440 e	463
Ajardinamento da linha de Sintra	338	Caminhos de Ferro (Difícil situação dos), pelo coronel de Eng.º <i>Alexandre Lopes Galvão</i>	11	Crónica Internacional, por <i>Nickles</i>	495
Ampère, pelo Eng.º J. Fernando de Sousa, 349 e	361	Caminhos de Ferro Espanhois	497	CRÓNICA DA QUINZENA por <i>Soeiro da Costa</i>	
Apedrejamento de combóios	55	Caminhos de Ferro Espanhois (Os) no período de 1920 a 1934	123	O Progresso Humano.	415
Armelim Júnior (Homenagem ao Dr.)	246	Caminho de Ferro em 1849 (De Paris ao Havre em), por <i>F. X. Lopes</i>	489	Epocas de Civismo.	430
Assembléa Nacional (Um processo de Inquérito aos Serviços de Secretaria de)	64	Caminhos de Ferro do Norte (A propósito dos) (Singular situação, pelo Eng.º J. Fernando de Sousa.	20	E' necessário levantar o nível moral dos povos numa estreita ligação com os seus dirigentes.	485
Assentamento de Via Férrea (Bases Orçamentais para), por <i>António Guedes</i> , 14, 65, 90, 111, 155, 178, 204, 235, 273, 301, 420, 434, 473, 487, 493, 518, 538, 575 e	594	Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (A Companhia dos) (A sua reconstituição financeira), pelo Eng.º J. Fernando de Sousa	85	A música.	474
Ateneu Ferro-viário, 265, 351, 485, 468, 488, 558 e	578	Caminhos de Ferro de Moçambique (A Administração dos) 221 e	260	Virtudes da mulher	474
Automotoras em Espanha (A tracção com).	369	Caminho de Ferro do Minho e Douro.	543	Costa (Dr. Cincinato da).	275
AVIAÇÃO		Caminhos de Ferro no plano de reconstituição económica (Os), pelo Eng.º <i>Avelar Ruas</i>	405	Caminhos de Ferro (80 anos de).	507
A continuação do Cruzeiro Aéreo às Colónias	26	Caminhos de Ferro em 1935 (Os nossos).	52	Direcção Geral de Caminhos de Ferro	257
Cruzeiro Aéreo às Colónias	56	Caminhos de Ferro em 1935 (Os nossos).	96	Ecos & Comentários, por <i>Plínio Banhos</i> , 31, 101, 117, 139, 177, 193, 334, 352, 382, 436, 469, 482, 492, 467, 497, 521, 546 e	579
Conclusão do Cruzeiro Aéreo às Colónias	83	Caminhos de Ferro em Portugal (Para a história dos).	48	Electrificação Geral do País	188
Conclução do Cruzeiro Aéreo às Colónias	108	Caminhos de Ferro Portugueses (Companhia dos) Assembléa Geral	308	Empresas ferro-viárias no ano de 1935 (Os rendimentos das).	577
Conclusão do Cruzeiro Aéreo às Colónias	149	Caminhos de Ferro em tempos idos	43	Empresas Ferro-viárias no Continente (Os Rendimentos das), por <i>Almeida Fonseca</i>	36
Os Açores base de linhas Aéreas, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	299	Caminhos de Ferro do Vale de Limpopo	115	Engenhos da Morte (Os), por <i>Carlos d'Ornellas</i>	34
A História da Aviação	444	Cartas de Viagem, por <i>Mannel Pedro</i> , 217, 286, 335 e	408	Estação da Amadora (Variante à estrada N.º 77-2.º junto à).	559
Ligação entre a Europa e à América do Norte	542	Carril e Estrada	596	Estação do Sabugo (Melhoramentos ferro-viários na), 482 e	510
Linhas aéreas Coloniais, pelo tenente <i>Humberto da Cruz</i>	581	Carris de Caminhos de Ferro	327	Estatísticas (à Margem das).	149
Barata (Engenheiro Pereira).	275	Carvoeira do Barreiro (A).	501	Estatísticas (A' Margem das) O desemprego, por <i>A. de Mello e Niza</i>	10
Beira Alta (Pela) Substituição do tabuleiro metálico da Ponte de Mortágua	437	Casa da Metrópole em Luanda.	44	Estrangeiro (Pelo).	368
Betão de Cimento (As corrosões do)	486	Com vistas à C. P.	214	Esteves (General Raul), por <i>Carlos d'Ornellas</i> , 459 e	459
Biografias de Honra (As).	61	Combóios no Estrangeiro (As velocidades máximas dos).	590	Exemplo a seguir	348
Boas Festas	21	Companhia da Beira Alta (Os progressos da).	247	Exposição Artística na Cidade de Angra do Heroísmo	543
Brindes e Calendários, 21, 128 e	149	Companhia da Beira Alta, pelo Eng.º J. Fernando de Sousa	377	Exposição de trabalhos Artísticos	177
Caixas de reformas e pensões dos ferro-viários.	219	Comunicações aéreas.	212	Expresso inglês «Silver Jubilee» (O)	218
Caixas de Reformas, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	165	Comunicações Ferro-viárias entre Zafra e o nosso país (As), pelo Eng.º <i>D. Gabriel Urigüen</i> , 77, 150, 187 e	258	Expresso a Montemor-o-Novo	462
Caldeira Eléctrica com Eletrodos para produzir vapor	492	Comunicações de Lisboa (As grandes), pelo Eng.º J. Fernando de Sousa, 88 e	109	Exultação ferro-viária (Jornada de)	29
Caminhos de Ferro, 128, 160, 198 e	471	Congresso Nacional de Turismo (I) «Containers» nos transportes mixtos (O Emprego dos), pelo Eng.º J. Fernando de Sousa, 483, 516, 533, 565 e	589	Factos lamentáveis, por <i>Soeiro da Costa</i>	377
Caminhos de Ferro, pelo Eng.º <i>Manitto Torres</i>	295	Contos de Angola em 1934/35	462	Falta de espaço	234
Caminhos de Ferro (A Crise), pelo Eng.º <i>Avelar Ruas</i> , 142, 168 e	191	Crónicas de Espanha, por <i>Carlos</i>		Ferreira (Engenheiro Armando).	433
Caminho de Ferro de Ayamonte a Huelva, pelo Eng.º J. Fernando de Sousa.	457			Ferro viárias (Festas).	199
Caminhos de Ferro Andaluze (Abriu falência a C.ª dos).	275			Festas ferro-viárias, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	227
Caminhos de Ferro da Beira Alta (Um justo louvor à Companhia dos).	363			Formação Profissional (A).	532
Caminho de Ferro de Benguela em 1936 (O), pelo Eng.º J. Fernando de Sousa	325			Gomes da Costa (Marechal), 19 e	588

	Pag.		Pag.		Pag.
Justa Homenagem ao Administrador Geral da Companhia dos Telefones	176	Orçamentos (Controle de), por <i>Carlos Villegas M.</i> , 288 e	312	Sintra-Colares, Uma região de encantos, por <i>Luís F. Trigueiros</i>	460
Leonardo Coimbra (Dr.)	76	Organização (Algumas palavras sobre), por <i>Carlos Villegas M.</i> , 203, 223 e	264	Situação Internacional, por <i>Carlos Mendes da Costa</i>	173
Linha da Beira Alta (Novo horário na).	195	Oliveira de Frades (Feira de)	275	Sud-Express.	21
Linha de Sintra, entre Alcantara e Campolide (Renovação dos tramos Metálicos das pontes da), pelo Eng. ^o <i>Ferrugento Gonçalves</i> , 512, 535 e	568	Ornellas (Carlos d'), 458 e	590		
Linha de Zafra a Villa Nueva (A), pelo Eng. ^o <i>J. Fernando de Sousa</i>	165	Palácio Nacional de Sintra	242	TABELA (Á), pelo Eng. ^o <i>Armando Ferreira</i>	
Linhas aéreas-inter-continetais (As actuais)	475	Palácio Valenças em Sintra (A aquisição do).	357	Ano Novo Vida Velha	4
Linhas Alemãs (Novas ligações de combóios nas)	359	Parte Oficial, 40, 69, 97, 129, 226, 265, 284, 317, 339, 370, 396, 418, 449, 476, 502, 469, 502, 524, 555, 582 e	599	Turismo e Economias.	84
Linhas Estrangeiras, 35, 190, 216, 316, 366, 395, 442, 470, 485, 472, 488, 548 e	583	Passagens de Nivel	55	O Estado e os Transportes por via férrea	136
Linhas Portuguezas, 148, 326 e	485	Passo (Capião Manuel)	369	Caminho de Ferro.	195
Locomotivas (As grandes inovações nas)	447	Pirites de Ferro (Importação em Itália de).	467	Os Caminhos de ferro e a Estratégia	503
Locomotiva-Tender (A mais pesada do Mundo)	511	Ponte sobre o Rheno (Construção da).	468		
Metais leves no Material de Caminhos de Ferro (Os)	472	Pontes do Tejo em Lisboa e Vila Franca, pelo Eng. ^o <i>J. Fernando de Sousa</i>	137	Tarifas Telefónicas (As novas).	356
Mont-Dore, por <i>António Rodrigues Correia</i>	315	Porto do Lobito (O)	202	Telefone (O) Novela, por <i>Alberto Santa Cruz</i>	390
		Portugal na Guerra	199	Telefones (Pessoal dos).	327
MORTOS (OS NOSSOS)		Propaganda, pelo Eng. ^o <i>Armando Ferreira</i>	294	Templo da Pátria (O) 9 de Abril, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	186
Rodrigues de Mendonça	33	Protecção do Cimento (A Técnica da Pintura e a).	501	Tráfego Ferro-viário (Conferência) Franco Hispano-Português	324
D. Maria Gabriela T. Guedes da Fonseca	248	Publicações Recebidas 120, 167, 220, 354, 381, 485 e	543	Tráfego na Alemanha (Os novos meios de)	62
Carlos Generoso de Oliveira	357	Quarenta Anos (Há) 42, 72, 103, 125, 159, 172, 200, 234, 259, 289, 313, 337, 364, 398, 416, 446, 475, 498, 473, 500, 522, 551, 584 e	600	Transcrições	520
Visconde do Marco	357	Rádio Caminhos de Ferro	140	Transportes na África do Sul (Os) pelo Coronel de Eng. ^a <i>Alexandre Lopes Galvão</i>	243
Joaquim de Sousa Ferreira	444	Rádofónicos (Os serviços) nos combóios portugueses	121	Transportes em Moçambique (Coordenação dos), pelo Coronel de Eng. ^a <i>Alexandre Lopes Galvão</i>	591
Adriano Costa	500	Ramal Ferro-viário de Sines (O)	497	Todos devem saber (O que), 210, 381, 458 e	542
		Ramal de Sines (A Conclusão do), pelo Eng. ^o <i>J. Fernando de Sousa</i>	483	Turismo	367
Mousinho de Albuquerque (Joaquim)	18	Reorganização do Ministério das Obras Públicas e Comunicações (A), pelo Eng. ^o <i>J. Fernando de Sousa</i>	49	Valioso repositório (Um), pelo Eng. ^o <i>J. Fernando de Sousa</i>	215
Mudança da Hora (A).	46	Repatriamento de combatentes políticos em Portugal	487	Viação (Conselho Superior de).	554
Natal e Ano Novo	9	Sapadores de Caminhos de Ferro, 154, 234, 251, 277, 303, 328 e	368	Viagens e Transportes, 30, 60, 466, e	526
NOTAS SOLTAS por X.		Segurança na Circulação dos combóios	363	Viajar em Portugal, pelo Dr. <i>Armando Narciso</i>	249
O Homem de bem, infeliz	433	Seixas (Manuel)	128	Vias férreas em Itália (A renovação das)	487
As festas religiosas	433	Senhor Doutor (O)	199	Victórias portuguesas, por <i>L. de Mendonça e Costa</i>	102
O destino é cruel	456	Sinalização nas Estradas.	485	Vinte e oito de Maio de 1926 (Duas páginas inéditas sobre o), por <i>Plínio Banhos</i>	310
Actos que ilustram	456			Visconde do Marco	265
A justiça a quem a merece.. . . .	459	SINDICATOS			
Coisas graves, e coisas... para...rir.	456	Dos Jornalistas, 120 e	203	ANUNCIOS FERRO-VIÁRIOS	
Concursos oficiais.	463	Nacionais	198	Caminhos de Ferro da Beira Alta (Companhia dos), 327, 365, 368, 389, 437, 477, 520 e	559
Coisas dos tempos.	463				
Obras de Engenharia (As grandes).	526				

1.º DO 48.º ANO

Lisboa, 1 de Janeiro de 1936

Número 1153

GAZETA

DO S

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

RECEPTORES

~~CROSLEY~~

T.
S.
F.



LAMPADAS



RADIO

LISBOA

RUA SERPA PINTO, 7 - LISBOA - PORTUGAL



Ocopravura
L I M I T A D A

ESCRITÓRIO E OFICINAS

Rua da Rosa, 273

Telefone 20958

Impressão de jornais em Roto-
gravura, Reproduções de Arte,
Catalogos, Calendários,
Albuns Regionais e Postais
Ilustrados Primeira casa
dêste género no País

Execução rápida de fotogra-
fias de interiores quando se
destinam a gravura em
cobre para este processo

DIRECTOR TÉCNICO

JOÃO VICENTE

S A M P A I O

Pedir orçamentos gratis



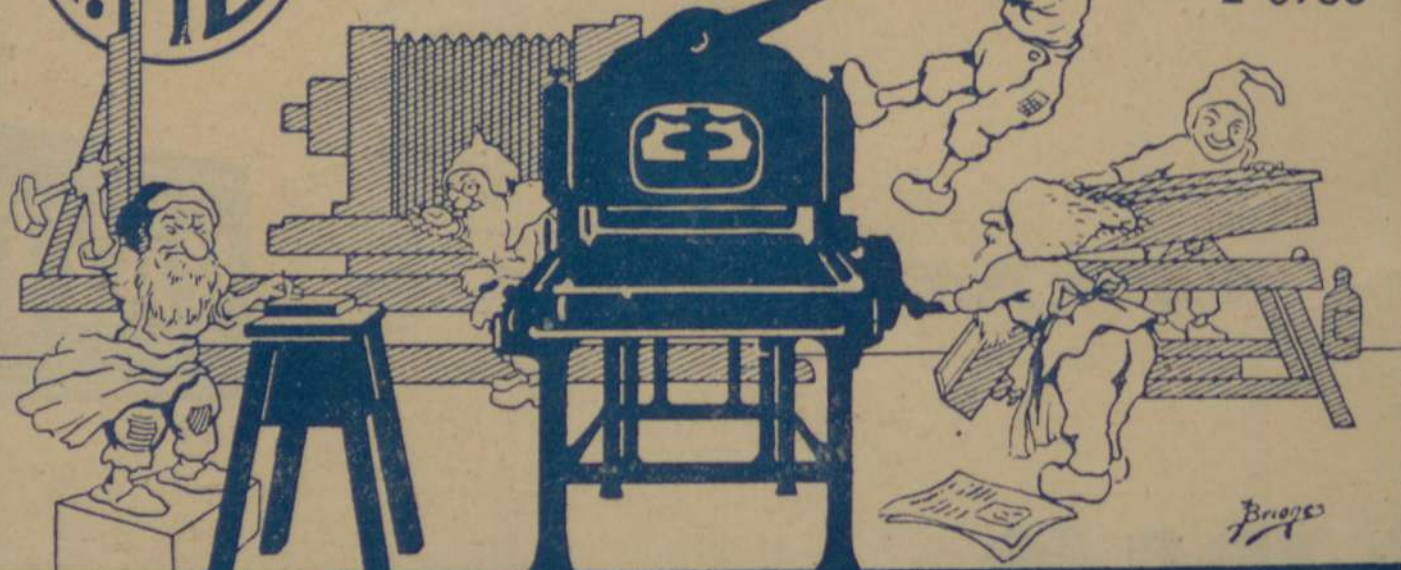
R. da Rosa, 273 - 275

LISBOA

FOTOGRAVURA FOTO-ZINCOGRAFIA
BICROMIA TRICROMIA
GRAVURA EM COBRE
E DESENHO

TELEFONE

2 0958



FOTOGRAVURA NACIONAL L^{DA}

IMPORTADORES de CARVÃO
TINTAS, VERNIZES
e ESMALTES «MANDER»

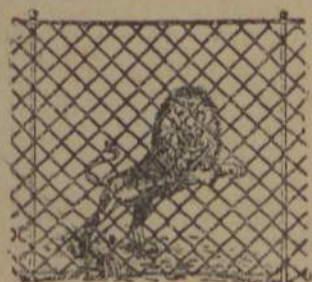
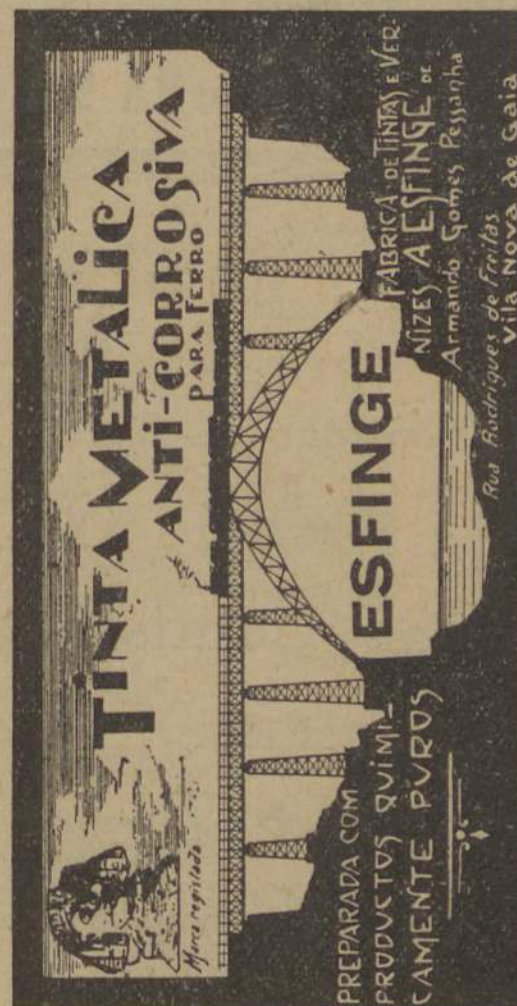
Cal hidráulica Martingança

Fernando Queiroz, Limitada

Rua da Reboleira, 13 (ao Infante)

903 — TELEFONE — 903

P O R T O



MARCA REGISTRADA

Rêde

ondulada em aço especial própria para crivos de areia, pedra, minerais, etc.

para PROTECÇÃO DE CURVAS NAS ESTRADAS.

ondulada especial em ferro para construções de cimento armado etc.

para toda a qualidade de vedações e outras aplicações.

Capacho metálico «IDEAL» (registado)
colchões e capachos de arame

A PRODUTIVA
REGISTADA

José de Magalhães

R. da Picaria, 27 — Telef. 91 — PORTO

PEDIR CATÁLOGOS

Policlínica da Rua do Ouro

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º Telef. 26519

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões
ÀS 5 HORAS

Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral, operações
ÀS 5 HORAS

Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinarias
ÀS 10 HORAS

Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sífilis
ÀS 6 HORAS

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia
ÀS 3 HORAS

Dr. Mario de Mattos — Doenças dos olhos
ÀS 2 HORAS

Dr. Mendes Bello — Estomago, figado e intestinos
ÀS 4 HORAS

Dr. Filipe Manso — Doenças das creanças
ÀS 12 HORAS

Dr. Casimiro Affonso — Doenças das senhoras e operações
ÀS 2 HORAS

Dr. Francisco Calheiros — Garganta, nariz e ouvidos
ÀS 3 1/2 HORAS

Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese
ÀS 12 HORAS

Dr. Aleu Saldanha — Raio X
ÀS 4 HORAS

ANÁLISES CLÍNICAS

J. WIMMER & CO.

SÉDE EM LISBOA:

Rua 24 de Julho, 34

FILIAL NO PORTO:

R. Mousinho da Silveira, 18-2.º

Agentes e Comissionistas
em
Importação e Exportação
de todos os Paizes
da
EUROPA e AMÉRICA

OS PRODUTOS

«CORACÃO»

são insuperáveis

na Limpeza de Metais;
no Asseio de Banheiras, trens de co-
nha, etc.;
na Lavagem de mãos engorduradas;
na Limpeza de talheres;
na Destruição de insectos perturbado-
res do repouso;
e em muitas outras aplicações caseiras.

Exija, pois em toda
a parte esta marca



Fábrica de Produtos Coração
ALBRECHT LÖBE

PORTO

PARA
PINTAR
AREDES

Use **MURALINE**

UMA TINTA QUE SE PREPARA
EM MINUTOS
SECA EM 10 HORAS
E DURA 10 ANOS

DEPOSITÁRIOS:

MÁRIO COSTA & C.ª L.ª DA

Rua do Almada, 30-1.º e 2.º — PORTO — Telefone 2571

Dr. Augusto d'Esaguy

CLÍNICA MÉDICA

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

DOENÇAS DA PELE E SÍFILIS

CONSULTÓRIO:

Rua Garrett, 17-2.º-D.
Consultas às 17 horas

RESIDENCIA:

Av. da Republica, 33-r/c.

TELEFONE: 23353 LISBOA TELEFONE: NORTE 41990
Preços de Policlínica a todos os assinantes desta revista

Ninguém deve viajar
sem consultar o

Manual do Viajante em Portugal

à venda em todas
as livrarias e na

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA

IMPORTADORES de CARVÃO
TINTAS, VERNIZES
e ESMALTES «MANDER»

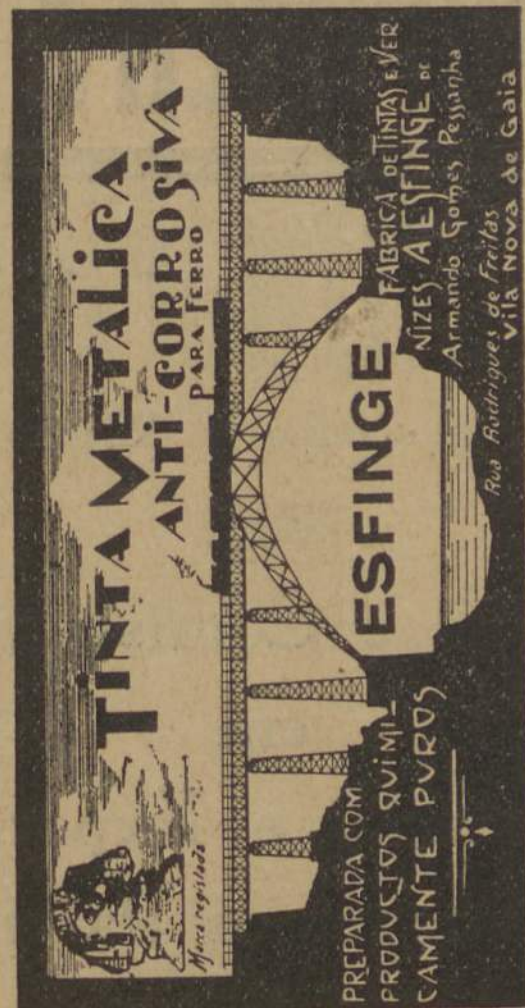
Cal hidráulica Martingança

Fernando Queiroz, Limitada

Rua da Reboleira, 13 (ao Infante)

903 — TELEFONE — 903

P O R T O



MARCA REGISTRADA

Rêde

ondulada em aço especial própria para crivos de areia, pedra, minerais, etc.

para PROTECÇÃO DE CURVAS NAS ESTRADAS.

ondulada especial em ferro para construções de cimento armado etc.

para toda a qualidade de vedações e outras aplicações.

Capacho metálico «IDEAL» (registado) colchões e capachos de arame

A PRODUTIVA
REGISTADA

José de Magalhães.

R. da Picaria, 27 — Telef. 91 — PORTO

PEDIR CATÁLOGOS

Policlínica da Rua do Ouro

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2º Telef. 26519

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões
ÀS 5 HORAS

Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral, operações
ÀS 5 HORAS

Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinarias
ÀS 10 HORAS

Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sífilis
ÀS 6 HORAS

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia
ÀS 3 HORAS

Dr. Mario de Mattos — Doenças dos olhos
ÀS 2 HORAS

Dr. Mendes Bello — Estomago, figado e intestinos
ÀS 4 HORAS

Dr. Filipe Manso — Doenças das creanças
ÀS 12 HORAS

Dr. Casimiro Affonso — Doenças das senhoras e operações
ÀS 2 HORAS

Dr. Francisco Calheiros — Garganta, nariz e ouvidos
ÀS 3 1/2 HORAS

Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese
ÀS 12 HORAS

Dr. Aleu Saldanha — Raio X
ÀS 4 HORAS

ANÁLISES CLÍNICAS

J. WIMMER & CO.

SÉDE EM LISBOA:

Rua 24 de Julho, 34

FILIAL NO PORTO:

R. Mousinho da Silveira, 18-2.º

Agentes e Comissionistas
em
Importação e Exportação
de todos os Paizes
da
EUROPA e AMÉRICA

OS PRODUTOS

«CORACÃO»

são insuperáveis

na Limpeza de Metais;
no Asseio de Banheiras, trens de cozi-
nha, etc.;
na Lavagem de mãos engorduradas;
na Limpeza de talheres;
na Destruição de insectos perturbado-
res do repouso;
e em muitas outras aplicações caseiras.

Exija, pois em toda

a parte esta marca



Fábrica de Produtos Coração

ALBRECHT LOBE

PORTO

PARA
PINTAR
AREDES

Use **MURALINE**

UMA TINTA QUE SE PREPARA
EM MINUTOS
SECA EM 10 HORAS
E DURA 10 ANOS

DEPOSITÁRIOS:

MÁRIO COSTA & C.ª L.ª DA

Rua do Almada, 30-1.º e 2.º — PORTO — Telefone 2571



Ninguém deve viajar
sem consultar o

Manual do Viajante em Portugal

à venda em todas
as livrarias e na

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA

Dr. Augusto d'Esaguy

CLÍNICA MÉDICA

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

DOENÇAS DA PELE E SÍFILIS

CONSULTÓRIO:

Rua Garrett, 17-2.º-D.
Consultas às 17 horas

RESIDENCIA:

Av. da Republica, 33-r/c.

TELEFONE: 23353 LISBOA TELEFONE: NORTE 41990

Preços de Policlínica a todos os assinantes desta revista



Companhia CIMENTO TEJO

Séde — Rua da Victória, 88, 2.º

L I S B O A

Filial — Avenida dos Aliados, 20, 3.º

P O R T O



Em barricas de 180 kgrs.
e sacos de 50 kgrs. em juta

E

B R E V E M E N T E

EM

P A P E L

ANTONIO RODRIGUES DE SOUZA

DESPACHANTE OFICIAL



Despachos e Barcagens



ESCRITÓRIOS:

Rua Carvalho Araujo }
Cais do Molhe Norte } LEIXÕES

Rua Sá da Bandeira, 88-1.º-PORTO

TELEFONES n.ºs 35, 159 e 24—M e 5976

Adresse Telegráfico; ANTOS-LEIXÕES

CIMENTO «LIZ»



Em barricas de 180 kilos e sacas de 50 kilos

BREVEMENTE

NOVA EMBALAGEM EM SACOS DE PAPEL

Sede: Rua do Caes de Santarem, 64-1.º--LISBOA

Filial do Norte: Rua Formosa, 297-1.º--PORTO

AGENCIAS EM TODO O PAIZ

Chester Merrill, Ramos & C.^a

Rua do Mundo, 33, 2.º — LISBOA

FERRO, em todos os perfis. AÇO, de tôdas as qualidades. MÁQUINAS, para tôdas as aplicações. FERRAMENTAS PNEUMÁTICAS da *THE CHICAGO PNEUMATIC TOOL C.º*. Tôda a qualidade de METAIS. MOTORES a Gasolina e Diesel

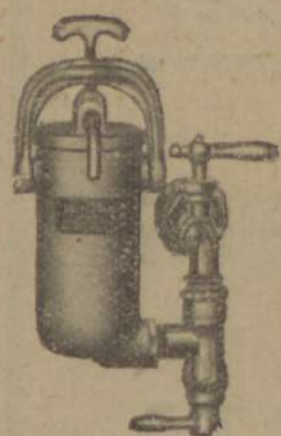
EXTINTORES D'INCENDIOS

Capacidades: 1-10-30-100 e 170 Litros

Extintores para todas as aplicações

APROVADOS OFICIALMENTE PELO:

Batalhão de Sapadores Bombeiros
e Direcção Geral da Marinha Mercante



FILTROS DE «PEDRA» PARA ÁGUA
«Monarch Hygeia»

Fornecendo água absolutamente
P U R A

Analizado, aprovado e recomendado pelo:

INSTITUTO CENTRAL DE HYGIENE

“DR. RICARDO JORGE DE LISBOA,,

RENDIMENTOS HORÁRIOS DESDE 50 A 2500 LITROS

A duração e regularidade
de trabalho nas máquinas depende, princi-
palmente, dos **OLEOS EMPREGADOS**
Use V. Ex. exclusivamente os **OLEOS MINERAIS**



«AGUIÁ»
E FICARÁ SATISFEITO

A. DE SOUSA ANDRADE
Rua Trindade Coelho, 1-C-1.º
TELEFONE 4197

P O R T O

SUCATAS

DE

Cobre, latão, bronze, chumbo, Zinco, alumi-
nio, ferro fundido, ferro forjado e folha de
Flandres, bem como: carris da C. P., linha
decauville e vagonetas, barris, bidons, tuba-
gem, veios de transmissão, tambores e chu-
maceiras, tanques de ferro, chapa ondulada,
: : máquinas e acessórios, etc., etc. : :

Não comprem nem vendam sem consultarem a casa

Antonio dos Santos e Silva
Rampa dos Marinheiros, A. S. S.
(Alcantara-Mar)

Telefone 2 6946 - Telegramas: NEWTINCUT

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00
CAPITAL OBRIG.— Esc. (ouro) 44.165.070\$00

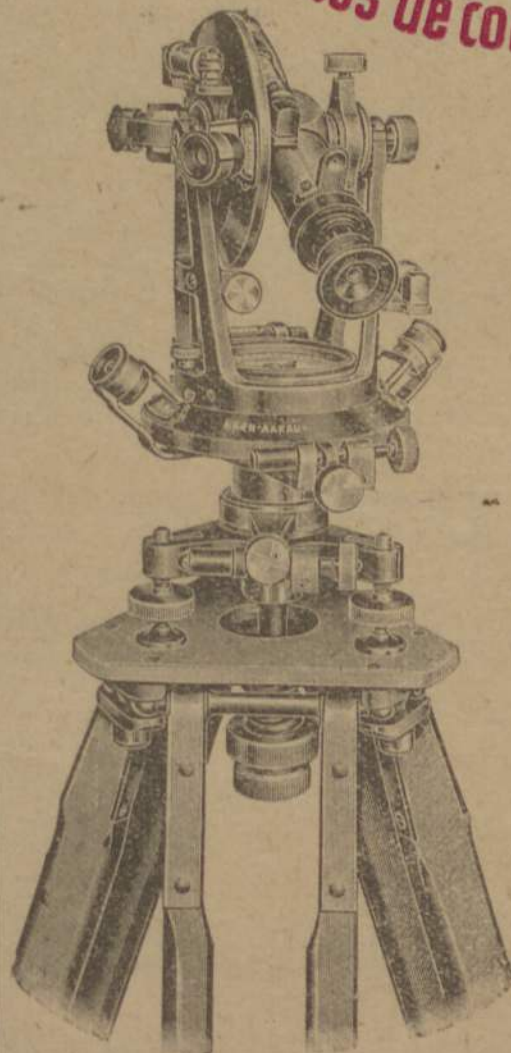
S É D E E M L I S B O A
LARGO DO QUINTELA, 3
COMITÉ DE LONDRES:
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800



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

a **120 MILHAS** á hora

MENOS COMBUSTIVEL
MAIS PASSAGEIROS E TARIFAS
MAIS ECONOMICAS

**obtido
com o comboio
todo de aluminio**

ALUMINIUM UNION LTD.

LONDRES,

Inglaterra

CONCESSIONÁRIO EXCLUSIVO PARA PORTUGAL

NICOLAS ROMERO

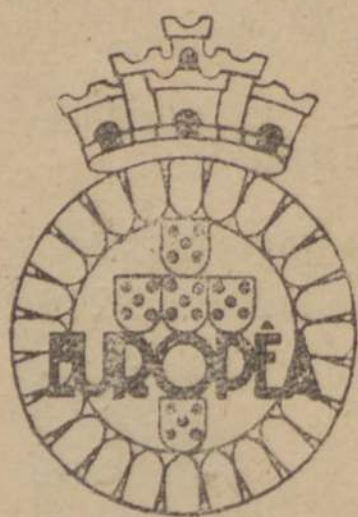
141, AVENIDA DOS ALIADOS — PORTO

O novo comboio aerodinâmico da UNION PACIFIC foi construído inteiramente com ALIAÇÕES de ALUMINIO, exceptuando a instalação da força motriz, jogos de rodas de aço, longarinas, carlingas e cabeçotes.

A sua primeira viagem foi um verdadeiro desafio lançado para combater o incremento dos tráficos aereo e por estrada, assim como a baixa observada nas receitas dos Caminhos de Ferro.

Todos os records mundiais de velocidade foram ultrapassados quando alcançou a pasmosa velocidade de 120 MILHAS POR HORA. Mede 376 pés de comprimento e pesa sómente 210 TONELADAS, enquanto que o pêso do convencional comboio a vapor é de quasi 700 TONELADAS. Esta enorme redução de pêso morto é aproveitada pelas Companhias de maneiras diversas, utilizando-a para: reduzir o custo da exploração, diminuição de tarifas, aumento da capacidade de transporte de passageiros, rapidez de percursos, etc.

O ALUMINIO revolucionou muitos Caminhos de Ferro na maior parte dos paizes. Factos e cifras comprovadas estão à sua disposição. Porque não consulta o nosso pessoal técnico sem nenhuma obrigação da sua parte?



EUROPEA

COMPANHIA DE SEGUROS

FUNDADA EM 1922

SEGUROS DE INCÊNDIO
SEGUROS MARITIMOS
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



MOUSINHO D'ALBUQUERQUE
O HEROI DE CHAIMITE

CALENDÁRIO PARA 1936

JANEIRO	FEVEREIRO	MARÇO
Domingo .. — 5 12 19 26	Domingo .. — 2 9 16 23 —	Domingo .. 1 8 15 22 29 —
Segunda .. — 6 13 20 27 —	Segunda ... — 3 10 17 24 —	Segunda ... 2 9 16 23 30 —
Têrça — 7 14 21 28 —	Têrça — 4 11 18 E —	Têrça 3 10 17 24 31 —
Quarta F 8 15 22 29 —	Quarta ... — 5 12 19 26 —	Quarta ... 4 11 18 25 — —
Quinta 2 9 16 23 30 —	Quinta — 6 13 20 27 —	Quinta 5 12 19 26 — —
Sexta 3 10 17 24 F —	Sexta — 7 14 21 28 —	Sexta 6 13 20 27 — —
Sábado 4 11 18 25 —	Sábado 1 8 15 22 29 —	Sábado 7 14 21 28 — —
ABRIL	MAIO	JUNHO
Domingo .. — 5 12 19 26 —	Domingo .. — F 10 17 24 31	Domingo .. — 7 14 21 28 —
Segunda ... — P 13 20 27 —	Segunda ... — 4 11 18 25 —	Segunda ... 1 8 15 22 29 —
Têrça — 7 14 21 28 —	Têrça — 5 12 19 26 —	Têrça 2 9 16 23 30 —
Quarta 1 8 15 22 29 —	Quarta — 6 F 20 27 —	Quarta 3 F 17 24 — —
Quinta 2 9 16 23 30 —	Quinta — 7 14 21 28 —	Quinta 4 11 18 25 — —
Sexta 3 10 17 24 — —	Sexta 1 8 15 22 29 —	Sexta 5 12 19 26 — —
Sábado 4 11 18 25 — —	Sábado 2 9 16 23 30 —	Sábado 6 13 20 27 — —
JULHO	AGOSTO	SETEMBRO
Domingo .. — 5 12 19 26 —	Domingo .. — 2 9 16 23 30	Domingo .. — 6 13 20 27 —
Segunda ... — 6 13 20 27 —	Segunda ... — 3 10 17 24 31	Segunda ... — 7 14 21 28 —
Têrça — 7 14 21 28 —	Têrça — 4 11 18 25 —	Têrça 1 8 15 22 29 —
Quarta 1 8 15 22 29 —	Quarta ... — 5 12 19 26 —	Quarta 2 9 16 23 30 —
Quinta 2 9 16 23 30 —	Quinta — 6 13 20 27 —	Quinta 3 10 17 24 — —
Sexta 3 10 17 24 31 —	Sexta — 7 14 21 28 —	Sexta 4 11 18 25 — —
Sábado 4 11 18 25 — —	Sábado 1 8 15 22 29 —	Sábado 5 12 19 26 — —
OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO
Domingo .. — 4 11 18 25 —	Domingo .. 1 8 15 22 29 —	Domingo .. — 6 13 20 27 —
Segunda ... — F 12 19 26 —	Segunda . . 2 9 16 23 30 —	Segunda ... — 7 14 21 28 —
Têrça — 6 13 20 27 —	Têrça . . . 3 10 17 24 —	Têrça F 8 15 22 29 —
Quarta — 7 14 21 28 —	Quarta 4 11 18 25 — —	Quarta 2 9 16 23 30 —
Quinta 1 8 15 22 29 —	Quinta 5 12 19 26 — —	Quinta 3 10 17 24 31 —
Sexta 2 9 16 23 30 —	Sexta . . . 6 13 20 27 — —	Sexta 4 11 18 F — —
Sábado 3 10 17 24 31 —	Sábado 7 14 21 28 — —	Sábado 5 12 19 26 — —

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; Porto, 1897; — Liège 1905; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; S. Luiz, 1904; Estados Unidos.

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

MOUSINHO D'ALBUQUERQUE, o Heroi de Chaimite. — A Tabela, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA, — Os nossos caminhos de ferro em 1935, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA. — Natal e Ano Novo. — A margem das estatísticas, por A. DE MELLO E NIZA. — Dificil situação dos caminhos de ferro, pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO. — Bases Orçamentais para Assentamento de Via Férrea, por ANTÓNIO GUEDES. — Joaquim Mousinho de Albuquerque. — Marechal Gomes da Costa. — A propósito dos Caminhos de Ferro do Norte, por J. FERNANDO DE SOUZA. — O que todos devem saber. — Brindes e calendários. — Sud-express. — Portugal Turístico. — Automotoras. — Aviação. — Jornada de exultação ferroviária. — Viagens e transportes. — Imprensa. — Ecos & Comentários, por PLÍNIO BANHOS. — Os nossos mortos. — Os engenhos da morte, por CARLOS D'ORNELLAS. — Linhas estrangeiras. — Os rendimentos das empresas ferroviárias no continente, por ALMEIDA FONSECA. — Parte Oficial. — Há quarenta anos. — Pelo Estrangeiro, por FERNANDO PINHO. —:—:—: «Casa da Metrópole em Luanda» :—:—:

1 9 3 6

ANO XLVIII

1 DE JANEIRO

NÚMERO 1153

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
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTONIO GUEDES

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. JACINTO CARREIRO
Tenente HUMBERTO CRUZ
Capi.ão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS 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

À TABELA

ANO NOVO... VIDA VELHA

?

Êste ponto de interrogação que todos nós pômos no dia 1.º de Janeiro de qualquer ano, nunca foi tão interrogativo como no limiar dêstes próximos 366 dias de 1936.

Na realidade a vida da humanidade nunca foi tão incerta e duvidosa, como nos tempos presentes. Sente-se a fragilidade de tôdas as convenções estabelecidas, prevê-se o indefinido, o cáos nebuloso de que saia depois não se sabe o quê? Prevê-se o imprevisto...

Espera-se, como logico o ilogico... Admite-se o medonho, o tremendo, o impossivel até...

E a Humanidade com a plena consciência da sua incapacidade para dominar o Destino, ou fazer impedir o que a apavora, cala-se recolhe-se, confrange-se e aguarda que o tempo decifre essa icognita.

Ha cataclismos contrarios aos sentimentos da humanidade que andam no pensamento de toda a gente; ha palavras mil vezes odiadas que se pronunciam baixinho, como se se admitissem já, na derrocada dos bons principios de amôr, religião, e fraternidade universais...

Hoje, como ontem, espiritos do mal, irrequiétos, procuram levar o mundo para onde ele não quere ir. Odeia-se, cria-se o inimigo moral, ensina-se a desejar a morte, a devastação, em nome de falsas civilizações... Corre em rajadas o vento da insanía, levantando todos os despeitos, as rivalidades, as ambições... Para onde irá o mundo? Para onde caminha o sofrimento da humanidade?

?

Interrogação! Mais escura e funda do que o costume. Mais representativa das angustias que preocupam neste findar de ano, novos e ricos, velhos e pobres. Interrogação tragica para os pais, para as esposas, para os velhos que tinham jus no sossego da velhice, para os bons, para os educadôres, para os povos que trabalham anseando apenas mais pão e mais luz.

E olham-se todos, atonitos pela incerteza do que resultará do espicaçar das paixões, do açular dos instintos primitivos! Amanhã? Amanhã? Amanhã?

1936 é já amanhã...

Que nos reserva? Que dóze incomensuravel de bondade e de bom senso, que sôpro divino de tolerancia e cristianismo são necessários para fazer dissipar as nuvens negras que pesam e sufocam a Humanidade neste alvorecer dum novo ano...

A todos desejamos um clarão de bondade e indulgencia para o Bem comum.

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

OS NOSSOS

CAMINHOS DE FERRO

EM 1935

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

É costume antigo da *Gazeta* iniciar cada novo ano com uma resenha dos factos mais interessantes, que aos caminhos de ferro digam respeito, no ano que findou.

Difere essa prática do *juiso do ano*, que a fantasia dos autores dos almanaques *Borda d'Água* se permite. Não pretende a *Gazeta* desvendar arcanos futuros; limita-se a enfiar reminiscências do ano anterior.

Tarefa cada vez mais ingrata, que nem ao menos se pode assemelhar ao boletim diário da *Côrte*, com que soia a abrir o *Diário do Govêrno* em tempos *ominosos*: «*Suas Majestades e Altezas passam sem novidade na sua importante saude*».

Aos nossos caminhos de ferro em 1935, pode-se aplicar a pergunta e resposta usuais entre espanhois:

— *Que pasa, hombre?*

— *Nada!*

Ano absolutamente nulo e esteril, em que áparte algumas construcções, que se foram arrastando, nada se fez a favor da nossa rêde ferroviária, estacionária na extensão, decadente no material, a braços com dificuldades financeiras crescentes.

Em 1934 fôra posto perante o Conselho Superior de Caminhos de Ferro o instante problema da exploração deficitária das linhas de via estreita de Trás-os-Montes, cujo arrendamento foi transferido para a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Um parecer notável, da autoria do distinto engenheiro Sr. Vasconcelos e Sá, propôs a

solução conveniente: separação dos serviços de passageiros e mercadorias pelo emprego, nos primeiros, de automotoras, e revisão do contrato de arrendamento para se pôr termo á iniqua imputação dos *déficits* de exploração ás empresas arrendatárias, ás quais nenhuma responsabilidade cabe pela existência dêles e que não tem, para as mesmas a compensação no afluxo de tráfego ás linhas principais.

Demais, sendo as linhas arrendadas com o seu material circulante e sendo imposta pelas circunstâncias a aquisição de automotoras, deve esta ser feita pelo Estado, ao qual ficam pertencendo e para o que pode recorrer ao fundo especial, para isso destinado por lei.

Aprovou o Conselho por unanimidade aquele parecer, sôbre o qual não houve até hoje decisão.

Também se não pagou á Companhia a parte de *déficits* que ao Estado incumbe, conforme decidiu o tribunal arbitral, que julgou a sua sentença aplicável aos anos subsequêntes.

Foi nomeada uma comissão técnica para estudar os tipos de automotoras e a sua aplicação em diferentes países. Quási um ano vai decorrido sem a decisão, que importaria tomar e que abrange duas questões:

1.º — Escolha dos tipos a empregar e indicação dos serviços em que deve ser empregado êsse material.

2.º — Sistema financeiro de aquisição, tendo em conta que as companhias não estão habilitadas a efectua-la.

Como o material circulante é recebido e pago pelo Estado no fim da concessão, podia êste adquirir as automotoras, que ficariam sendo pertença sua e as entregaria ás Companhias gratuitamente, ou mediante juro extremamente módico, 2 ou 3 % quando muito.

Além disso, todos reconhecem a necessidade de ligar entre si as linhas de via reduzida para assegurar a unidade de exploração, a circulação reciproca do material e a concentração das reparações em oficinas comuns.

Êsse problema tem sido versado várias vezes na *Gazeta*.

Não tem seguramente consistência a efêmera fantasia de ligação das 4 linhas afluentes das do Douro por um terceiro carril assente no leito desta numa extensão superior a 100

quilómetros de Pocinho á Livração, a complicar todo o serviço do movimento. Pois o Governo impoz á Companhia do Norte a obrigação de suprimir a comunidade de vias: larga e estreita, entre Lousado e Trofa em curto trôço de 2 quilómetros, e haveria de introduzir tal defeito em 112 quilómetros da linha do Douro?!

Demais essa ligação teria o defeito de se efectuar no extremo de linhas que medem cêrca de 100 quilómetros, em média, de extensão.

A questão está resolvida por lei após o cumprimento de tôdas as formalidades legais.

O Decreto n.º 18.190 aprovou o plano geral da rêde, no qual introduziu a transversal de Trás-os-Montes, da linha do Tâmega às Pedras Salgadas e de Vila Pouca por Carrazedo e Valpaços a Mirandela e possivelmente a Mogadouro. Essa linha ligaria as quatro e cortava pelo meio a larga faixa transmontana. Não pode ser posta de parte essa linha para cuja classificação foram seguidos todos os trmites estatuidos no Decreto lei n.º 13.927:

Há ainda uma fantasia mais extraordinária que ouvimos aventar e que nem merece quási menção: é o estreitamento da linha larga do Douro, heresia ferroviária que me envergonho de referir.

É caso de aplicar o verso dantesco:

Non ragionam di lor, ma guarda e passa.

Já no fim do ano foi aprovada a lei de meios, que reitera a autorização genérica para a execução de consideráveis obras de fomento sem as minudenciar.

Em artigo de 16 de dezembro último dei conta dessa lei e analisei a parte que laconicamente se referia a caminhos de ferro e se limita ao seguinte:

«c) *Obras e melhoramentos de construção, renovoamento e apetrechamento dos caminhos de ferro (participação do Estado...*»

O relatório da proposta continha pormenores, que não passaram para o texto da lei. Afirmava-se nele que «se prevê o *proseguimento das obras e melhoramentos de construção, renovação e apetrechamento de caminhos de ferro apenas no que é essencial à ligação das rêdes de via reduzida, cuja fusão o Governo tem em vista*».

Declara mais o relatório, cuja condensação é constituída pela lei, e que torna explicito o pensamento nela ímplicito, que «*o financiamento e execução das obras serão feitas pelas emprêsas exploradoras, com a cooperação e fiscalização do Estado*».

Que género de cooperação é prestada?

Subvenção? Garantia de juro? Fornecimento de material circulante?

Como podem emprêsas de finanças precárias obter capitais sem a garantia suficiente do Estado?

Que ligações de via estreita são preferidas?

Perguntas que a lei deixa sem resposta e a que o Governo responderá pelos seus actos com a máxima liberdade, se quer tornar efectivos os seus propósitos por forma eficaz.

Fica portanto posto um formidável ponto de interrogação no texto da lei, que o parecer da Camara Corporativa tornou ainda mais lacónico, ao invéz do relatório da proposta.

* * *

Em matéria de caminhos de ferro é pouco para louvar o legado que 1936 recebe do ano que finda, sob a forma da pretensa reorganização do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, efectuada pelo Decreto-lei n.º 20.117. É feito em estilhas o quadro dos engenheiros de obras públicas com 70 anos de existência. É reformada a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro em termos de que discordamos profundamente.

Ocupar-nos-emos dessa reforma no próximo número, consagrando-lhe artigo especial.

Não findarei esta resenha sem breve referência à continuação das linhas da Companhia do Norte de Portugal na posse indevida do Estado, entregues há quási dois anos e meio a uma comissão administrativa e de inquérito. Acto sem precedentes, que sobrepõe o arbitrio injustificado á razão, ao direito e á justiça!

Trará o ano de 1936 mais risonhas perspectivas aos caminhos de ferro portugueses?

Do coração o desejo, embora não veja razões para o esperar.

Fechemos em todo o caso o artigo com o tradicional *Deus super omnia*.

* * *

Publicâmos em seguida notas dos trabalhos mais importantes efectuados nas linhas da Companhia dos:

CAMINHOS DE FERRO DA BEIRA ALTA

MATERIAL E TRACÇÃO

Material motôr—Procedeu-se á grande reparação de 8 locomotivas e á pequena reparação de outras 6, todas elas de várias séries, tendo-se assim beneficiado todo o material motôr o que permitiu garantir uma boa regularidade do serviço.

Material circulante—Fez-se a grande reparação de 7 carruagens entre as quais se conta a da carruagem Aby n.º 21, que foi muito importante, pois tornou-se necessário substituir uma grande parte da estrutura da caixa.

Procedeu-se á grande reparação de 3 furgões, tendo sido a do furgão Df. n.º 11 muito importante, pois êste foi quasi inteiramente reconstruido na parte respeitante a madeira.

Fez-se igualmente a grande reparação de 40 vagões de vários tipos, tendo-se, além disso, unificado os órgãos de tracção, suspensão e choque em todos aqueles que ainda não tinham sido beneficiados com tal melhoramento. Dotaram-se também os que tinham freio manual com freio de vácuo.

Além das grandes reparações dêstes vagões transformaram-se 10 LL em vagões GG, merecendo neste trabalho especial referencia a substituição das cravações do tecto por soldadura electrica.

Toda a armação foi inteiramente soldada o que além de têr reduzido apreciavelmente o custo das transformações permitiu o aligeiramento da estrutura dos vagões.

Todos êles foram equipados com cilindro de freio de vácuo.

O trabalho mais importante foi, no entanto, a construção de 4 carruagens mixtas de 1.ª e 3.ª classe, o qual foi iniciado em fins de 1934.

Todas as carruagens foram equipadas com caixas de rolamentos de rolos, caixilhos metálicos de grandes dimensões, aquecimento e duas retretes independentes.

VIA E OBRAS

Revista Metódica:—em plena via, 124.306^m,0; em linhas de resguardo, 6.023^m,0; Total, 130.329^m,0.

Carris empregados:—de 40 quilos, 106; de 30 quilos, 994.

Renovação com material de 40 guilos:—entre os quilómetros, 206.592,27 e 210.719,05.

Travessas empregadas:—normais de eucalipto,

20.520; rectangulares de eucalipto, 3.500; normais pinho creosotado, 5.361; rectangulares de pinho creosotado, 491.

Cunhas Barberots assentes, 8.431.

Básculas—Assente em Figueira uma nova báscula de 40 toneladas, com 6 metros de comprimento. Em Oliveirinha, foi mudada a existente para o extremo do cais descoberto.

Balastro—reforçado com areia em, 16.200^m,0; reforçado com pedra em 10.070^m,0; substituído por pedra, 780^m,0.

ESTAÇÕES E EDIFÍCIOS DIVERSOS

Figueira—Construido um refeitório para pessoal, com lambriz de azulejo branco, 8 lavatórios e pavimento em betonilha e persianas em vidro nas bandeiras das janelas. Importantes reparações nos telhados das Oficinas Gerais. Construido em calçada de junta aberta refechada a argamassa hidráulica, o pavimento do cais do peixe. Reparada interiormente a cocheira de máquinas e construido o pavimento em calçada de junta aberta refechada a argamassa hydraulica.

Santana-Ferreira—Acrescentada a plataforma para o lado de Figueira, 20^m,0.

Arazede—Executada a grande reparação da Estação e retretes, com substituição dos rebôcos exteriores, e do balcão por grade de ferro.

Limede—Executada a grande reparação da Estação e casa da arrecadação, com substituição dos rebôcos exteriores, e dos pavimentos de betonilha da Estação por soalho.

Cantanhede—Construido o prolongamento do cais da cal até ao caminho.

Pampilhosa—Construida uma retrete privativa para o pessoal do Depósito de máquinas. Construidas duas casas de banho, com banheira, lavatório, retrete e bidet, para maquinistas e fogueiros. Reparada a cocheira de máquinas e construido o pavimento em calçada de junta aberta refechada a argamassa hidráulica. Construido o pavimento do cais fechado e do cais coberto de transbordo em calçada de junta aberta refechada a argamassa hidráulica.

Paio—Construido um paiol para dinamite ao K.º 67,746.

Mortágua—Reconstruida a arrecadação de mercadorias, bem como o pavimento em betonilha.

Santa Comba Dão—Grande reparação da casa do factor de 3.ª. Assente um novo marco fontenário. Executada a construção dum hangar para resguardo das máquinas.

Oliveirinha—Costruido um escritório envidraçado no cais fechado e pintadas as portas dêste. Executada a grande reparação da estação. Assente uma nova cancela de 4 metros na vedação do lado da estrada. Construido em calçada de junta aberta

refechada a argamassa hidráulica o pavimento da plataforma.

Canas — Construído em calçada de junta aberta refechada a argamassa hydraulica o pavimento do cais coberto.

Mangualde — Construída uma casa para o Revisor de Material. Construído em calçada de junta aberta refechada a argamassa hydraulica o pavimento da cocheira de máquinas.

Contenças — Substituída a vedação do jardim.

Abrunhosa — Construído ao quilometro 139,888 o novo apeadeiro da Abrunhosa constituído por um abrigo para passageiros com lambriz de azulejo e assentos, e contíguo gabinete de telegrafo e habitação do chefe. Exteriormente tem nas duas empenas azulejos artísticos com vistas da «Casa de Repouso» e pela frente lambriz de azulejo de fantasia.

Gouveia — Executada a grande reparação da Estação, retretes e casa do pessoal, com substituição dos rebôcos exteriores e construído um novo escritório envidraçado para a G. V.

Fornos — Executada a grande reparação da Estação e retretes com substituição dos rebôcos exteriores, e assentamento de lambriz de azulejo também no exterior e construído um novo escritório envidraçado para a G. V.

Baraçal — Executada a grande reparação do edifício da Estação, com substituição dos rebôcos exteriores.

Sobral — Executada a grande reparação do edifício com substituição dos rebôcos exteriores.

Guarda — Executada a reparação da cocheira de máquinas e construído o pavimento em calçada de junta aberta refechada a argamassa hidráulica. Executada a grande reparação de trez edifícios de habitação do pessoal.

Cerdeira — Executada a grande reparação da Es-

tação e retretes, com substituição dos rebôcos exteriores. Executada a grande reparação da casa de habitação do chefe do 5.º Lanço.

Casas de Guarda — Executada a grande reparação das N.ºs 3-12-23-24-31-44-45-49-85-88e 97.

Discos — Foram assentes seis bandeiras esmaltadas.

Tómas d'Agua — Procedeu-se à captação de água ao K.º 55,800, para reforço da toma de água de Pampilhosa.

Aqueductos novos — 8 construídos aos K.ºs 67,192-67,573-67,726-69,057-136,147-139,921-183,673 e 201,092.

Aqueductos reparados, 23.

Desmontes executados em trincheiras — Em rocha, 740^m 0; Em terra, 734^m 0.

PONTES METÁLICAS

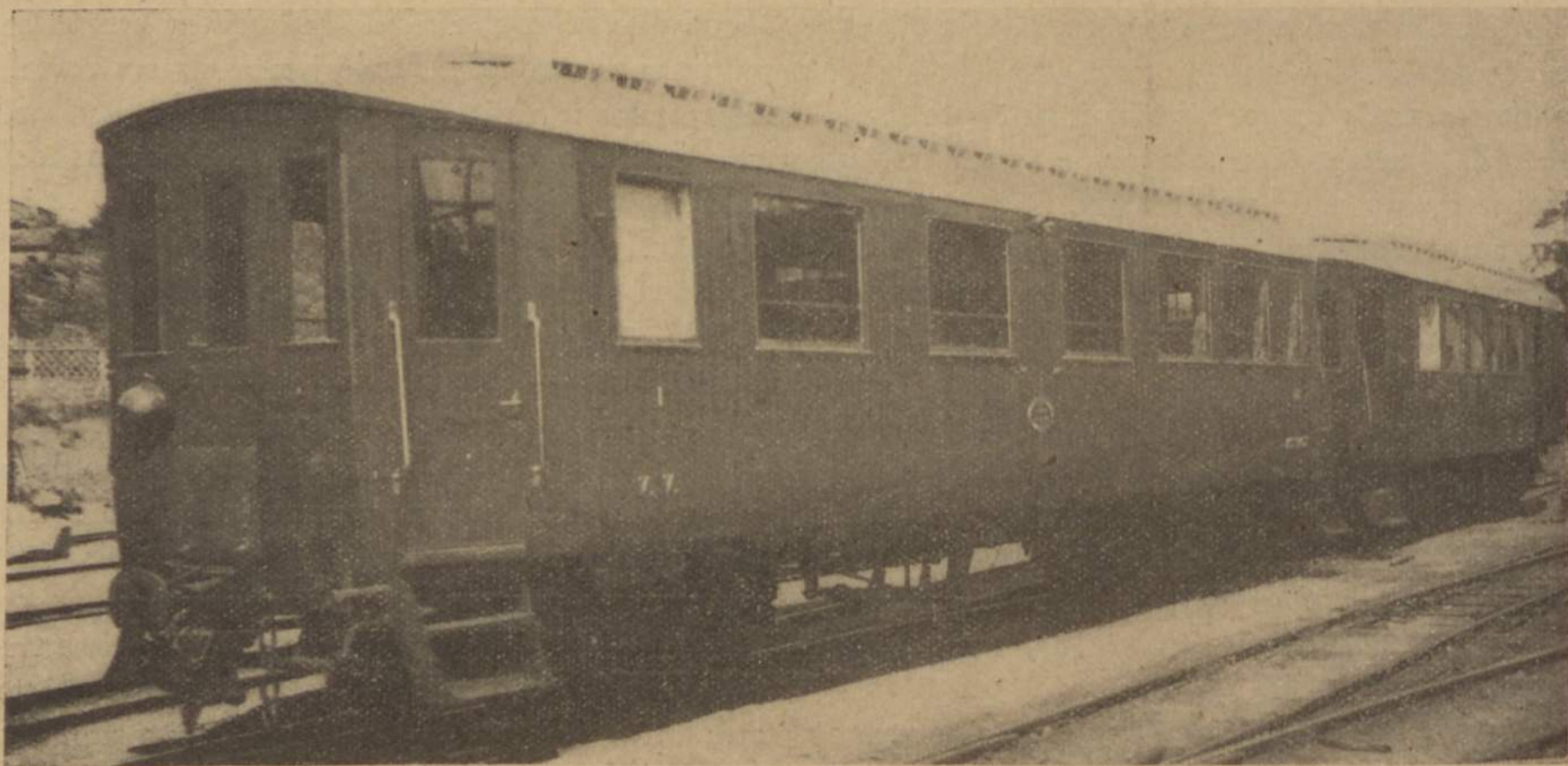
Mortágua — Modificados os encontros para receber a nova ponte metálica que está em construção.

CAMINHOS DE FERRO VALE DO VOUGA

Na Companhia Portuguesa para a Construção e exploração de Caminhos de Ferro nas Linhas do Vale do Vouga, fez-se, além da conservação e reparação normal das locomotivas, vagões e carruagens, das suas oficinas de Sarnada os seguintes trabalhos:

RECONSTRUÇÕES

Carruagens : — Duas — uma em carruagem de I Série A, ficando com 30 lugares de 1.ª, as plataformas fechadas, aquecimento por termo-sifão, iluminação eléctrica, sinal de alarme e W. C. ao centro; outra em C. P., ficando com 29 lugares de 3.ª e espaço reservado a ambulância postal, plataformas fechadas, iluminação eléctrica, aquecimento por termo-sifão, sinal de alarme e 2 W. C.



Novo tipo de carruagem construído e adoptado nas linhas do Vale do Vouga

Uma e outra carruagem são de novo tipo adoptado, com mais pé-direito, mais espaçosas etc., conforme se vê da fotografia junta.

Foram montados aquecimentos por termo-sifão, iluminação eléctrica, sinal de alarme e W. C. em duas carruagens de 3.^a.

Foi montada iluminação eléctrica, sinal de alarme e W.C. em uma carruagem de 3.^a.

OFICINAS

Instalado um compressor de ar, acionado por motor eléctrico, para ferramentas pneumáticas.

VIA E OBRAS

Além dos trabalhos normais de conservação, fez-se a modificação do perfil em Valongo, para estabelecer um patamar no apeadeiro. Assentou-se uma linha de resguardo, ampliou-se o aterro e fez-se uma linha de saco na estação de Bodiosa. Continuou-se a reparação das pontes de alvenaria e fez-se um passadiço na ponte de S. Pedro do Sul, para passagem de peões.

NATAL E ANO NOVO

Pelas festas do natal e passagem do ano novo foram recebidos nesta redacção cartões das seguintes casas :

Suisso Atlantico Hotel: Larangeira, Limitada; Bertrand (Irmãos), L.^a; Pratas d'Arte de A. L. de Sousa, L.^a; Frederico Costa, L.^a.

Tambem foram recebidos cartões dos Srs: Alfredo Luís Ferreira Ribeiro, guarda-livros da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela; Alfredo Canarim Silva, ajudante tecnico Radiologista dos Hospitais Civis de Lisboa; capitão António dos Santos Rosa, Maurice de Roo, Engenheiro Director das Companhias Reunidas Gaz e Electricidade; João Jaime de Faria Afonso, secretário Geral da Liga dos Combatentes da Grande Guerra; Capitão Salvador d'Almeida; João Fernandes Ascensão Norte; Direcção do Curia Palace Sports Club, Manuel Reis Morais & Irmão, Alexandre d'Almeida, Hotel Boa-Vista, La Préservatrice, Agencia de Imprensa D. N. B., L.^a, Cirurgia Dentaria de Lisboa, etc.

A todos os nossos reconhecidos agradecimentos e os desejos de um feliz ano prospero.

ORFANATOS FERROVIARIOS



Orfanato dos filhos dos empregados dos caminhos de ferro spanhois

A MARGEM

DAS

ESTATÍSTICAS

O DESEMPRÊGO

Por A. DE MELLO E NIZA

Desde Maio de 1934 não publica o Boletim Mensal de Estatística os números relativos ao desemprego em Portugal. Essa omissão deve fundar-se na imperfeição com que os mesmos eram elaborados. Notavam-se, efectivamente, divergências sensíveis entre os dados publicados ou fornecidos por diferentes serviços que tinham a seu cargo, sem as ligações devidas, a preparação dessas estatísticas. Nessa matéria tivemos já ocasião de apresentar flagrantes anomalias (*Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1110, de 16 de Março de 1935).

Não pode negar-se a importância d'este índice económico e se o processo estatístico acusa um erro relativamente pouco avultado, dado que o desemprego no nosso país é diminuto, nem por isso importa menos que se possa medir a sua curva regular e dela tirar as ilações convenientes.

Suprimir uma estatística porque é mal feita, não é solução. Dá-se margem à suposição infundada de que existe um mal que se agrava e se pretende ocultar. A omissão no Boletim Oficial de Estatística dá ocasião a que nas diferentes publicações internacionais em que esses dados figuram tenham desaparecido os relativos ao nosso país.

Há pouco tempo um jornal estrangeiro perguntava se em Portugal se tinha agravado o desemprego.

É certo que os relatórios e, agora, o Boletim do Commissariado do Desemprego publicam números relativos ao desemprego, reproduzindo o movimento dos seus ficheiros. Disse-se já que entre estes e os do Boletim de Estatística havia grandes divergências.

O processo estatístico do Commissariado sofre de um vício inicial, derivado de as baixas só serem dadas quando, pela chamada dos desempregados para colocação, se verifica que os mesmos já não existem ou estão colocados. Deste modo há uma percentagem oscilante de erro quanto à existência que se acusa de desempregados.

O aproveitamento estatístico da cobrança do Fundo do Desemprego, para se conhecer o grau da colocação, tampouco tem sido utilizado.

Segundo esses elementos o movimento do desemprego tem sido:

Agosto de 1931 (Inquérito, Dec. 20.212)	38.200
Dezembro » 1931 (Boletim do Commissariado n.º 1, fls. 13)	39.000
Junho » 1932 (Idem)	41.600
Outubro » 1933 (Relatório de Novembro de 1933)	31.299
Dezembro » 1933 (Boletim n.º 1, fls. 15)	34.939
Junho » 1934 (» » 1, » 16)	37.361
Julho » 1934 (» » 2, » 181)	37.357
Agosto » 1934 (» » 3, » 345)	38.569
Setembro » 1934 (» » 4, » 543)	38.374
Outubro » 1934 (» » 4, » 550)	38.952
Novembro » 1934 (» » 4, » 551)	37.492
Dezembro » 1934 (» » 4, » 552)	39.536
Janeiro » 1935 (» » 5, » 19)	41.007
Fevereiro » 1935 (» » 5, » 20)	42.158
Março » 1935 (» » 5, » 21)	43.178
Abril » 1935 (» » 6, » 207)	43.358
Maio » 1935 (» » 6, » 208)	43.231
Junho » 1935 (» » 6, » 209)	42.819

Os números citados, com o seu coeficiente de erro por excesso, demonstram a exiguidade da taxa do desemprego. Dêles não se podem porém, tirar conclusões positivas quanto ao agravamento aparente do número de desempregados.

Continuam ainda as divergências. O Boletim do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, n.º 18, de 15 de Agosto do corrente ano, publica dados comparativos da inscrição de desempregados nos primeiros semestres de 1934 e 1935, em demonstração de que neles houve uma diminuição de inscrições de 8.549, cêrca de 50 %, devendo atribuir-se êste facto à diminuição havida em igual período de horas suplementares autorizadas.

Dos números publicados somente podem confrontar-se os seguintes:

JANEIRO A JUNHO DE 1934

Inscritos, segundo o Commissariado	18.734
» » » Instituto	17.189

JANEIRO A JUNHO DE 1935

Inscritos, segundo o Commissariado	12.773
» » » Instituto	8.640

As conclusões a tirar são as seguintes:

1.º — Com uma inscrição de 18.734 ou de 17.189, de Janeiro a Junho de 1934, o número de desempregados, conforme os índices de existência do Commissariado, aumentou de 2.392.

2.º — Com uma inscrição de 12.773 ou de 8.640, de Janeiro a Junho de 1935, o número de desempregados aumentou de 3.283.

3.º — Continua a haver lamentável discordância ou ausência de ligação entre dois serviços que interferem no mesmo assunto e, praticamente, a não haver estatísticas do desemprego.

Urge que os serviços interessados prestem atenção a esta falta, reconhecendo a importância política, social e económica resultante do estabelecimento de um plano estatístico que revele com a exactidão possível o movimento e o grau de intensidade d'este fenómeno, índice saliente da crise que se atravessa.

DIFÍCIL SITUAÇÃO

DOS

CAMINHOS DE FERRO

Pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Alucta entre a camioneta e o combóio prossegue cada vez mais acesa, ameaçando conduzir a uma situação grave que pode chegar mesmo a ser catastrófica. Cremos ser axiomático que a camioneta não pode substituir; ou para melhor dizer, não pode tornar dispensável o caminho de ferro.

Bem sabemos que se chegou já a levantar linhas férreas consideradas dispensáveis, em vista da concorrência triunfante que as camionetas faziam aos seus combóios. E também podíamos citar linhas férreas nossas, onde os carris poderiam ser levantados sem prejuízo para a economia da colectividade.

Mas isso são excepções.

Com segurança se pode afirmar que, na fase actual da civilização humana, o caminho de ferro é um instrumento indispensável à vida de relação dos povos.

Hoje ainda se pode repetir a frase daquele illustre professor que na regência da sua cadeira dizia que «o caminho de ferro é a mais poderosa alavanca do progresso»!

Força é porém reconhecer que a camioneta está criando ao combóio uma vida cada vez mais difícil. Por isso as entidades a quem incumbe velar pelo justo equilíbrio de todos os factores de progresso, precisam estar atentos ao desenrolar dos acontecimentos que se estão dando.

E' preciso não perder de vista que enquanto que o estabelecimento de um caminho de ferro custa milhões, a montagem de uma carreira de camionetas faz-se com uns modestos milhares.

Emquanto que a falência de uma empresa ferroviária é um acontecimento grave, ruidoso; o desaparecimento de uma carreira de camionetas só é notado pelos poucos indivíduos que a utilizam.

Nos países novos, em muitos deles pelo menos, os dirigentes não permitiram que a lucta de concorrência tomasse vulto. Logo que se aperceberam do perigo, lançaram mão do novo meio de transporte e enquadraram-n'o no sistema geral de viação acelerada existente.

Em lugar de a camioneta ser concorrente do caminho de ferro, passou a ser seu cooperador e

seu auxiliar, angariando-lhe tráfego que até então não vinha para elle.

E em nossa casa mesmo, temos um exemplo interessante.

O Governo de Moçambique, com uma visão clara do problema, tomou conta de toda a camionagem enquadrando-a no sistema geral da viação acelerada da colónia, e pô-la debaixo da mesma direcção, solução indispensável para que a exploração dos dois meios de transporte resulte harmonica. A incorporação da camionagem na Direcção Geral dos Caminhos de Ferro não se fez sem uma pequena reacção que encontrou eco em certa imprensa que defende todas as causas; mas a opposição foi vencida com inteligência, admitindo-se no novo serviço todo o pessoal que até então trabalhava na camionagem livre e adquirindo-se ao mesmo tempo as camionetas em circulação.

Esta maneira de proceder dos países novos, talvez venha a impor-se àqueles países que já o não são. Os transportes mecânicos colectivos hão-de passar todos para a superintendência do Estado. E quanto mais tarde isso se fizer, maiores serão os prejuízos que o Estado, ou para melhor dizer, a nação há-de sofrer.

☆

✱ ✱

Provou-se, por experiências concludentes, que o transporte da tonelada-quilométrica em camioneta é muito mais caro do que o transporte em caminho de ferro. Apesar disso, verifica-se que a camioneta lucta vantajosamente com o caminho de ferro. É um fenómeno paradoxal, mas que tem a sua explicação.

A camioneta transporta de porta a porta o que constitue a principal causa do seu êxito; o caminho de ferro transporta só de estação a estação.

O expedidor tem de ir levar a mercadoria à estação que, por via de regra, fica longe, e o consignatário tem de ir busca-la à estação do destino. O transporte é feito quasi por favor. Uma burocracia de guias que os empregados não podem preencher dificulta a expedição. Nunca se sabe quando é que a mercadoria chega ao seu destino. «Chega quando chega». É então que vai o aviso da chegada que, por vezes, se perde com a consequente avolumação da despesa do transporte, onerada com a armazenagem.

Os caminhos de ferro, em lugar de criarem um serviço de camionagem nas principais cidades, assegurando, elles também, o transporte de domicílio a domicílio, pela cobrança de uma modesta sobretaxa, não querem saber de tal detalhe que hoje em dia é de suma importância.

Há em Lisboa um arremedo desse serviço; mas em lugar de ser pertença da Companhia dos Caminhos de Ferro, está entregue a uma Empresa que precisa de fazer lucros para distribuir aos seus

capitalistas. E assim é que por vezes mais barato fica lançar mão de um taxi de que encarregar do transporte a Empresa.

A camioneta anda sempre cheia. E quando o tráfego, não dá ou escasseia suspende a carreira. Pode pois fazer o transporte mais barato sem perder dinheiro.

É certo que os regulamentos, para o caso do transporte de passageiros, lhe impõem uma tarifa determinada, para evitar a concorrência. E o preço da viagem lá está marcado no bilhete de acordo com a tarifa. Mas há sempre um barbeiro filantropo que compra à empresa da camioneta os bilhetes pelo preço da tabela e os revende por menos dinheiro.

Ela perde, diz a Empresa, mas... os passageiros lucram. E a Empresa também.

A camioneta de mercadorias não tem regulamentação tarifária. A camioneta carrega quando quer, como quer e o que quer. Arrebanha por isso «a nota do tráfego», expressão feliz para designar o tráfego rico. O comboio... que transporte o restante que para isso tem a concessão!

*

* *

Dissemos que a construção de um caminho de ferro custa milhões. E assim é.

A carreira do camioneta monta-se com as economias de qualquer cidadão. Nem sequer se torna necessário constituir uma empresa em nome colectivo para comprar as camionetas da carreira, tão diminuto é o capital que a operação requer.

Um caminho de ferro sómente se constrói e se põe em exploração com um capital formidável que nenhum particular, por si só, é capaz de fornecer.

A exploração de um caminho de ferro subordina-se sempre a regras severíssimas. Uma rigorosa fiscalização a acompanha, impedindo qualquer desmando. A camioneta circula, à vontade, sem o controle de ninguém.

E' vulgar encontrar-se uma camioneta da capacidade de 1.500 quilos carregada com 3 toneladas de mercadorias.

Quando se chama a atenção do motorista para o perigo que o excesso de carga representa ele responde que se não fôsse assim perdia dinheiro.

Algumas camionetas de passageiros já circulam com um fiscal, mais justificado pela necessidade de acudir à crise do desemprego.

Um tal estado de coisas conduz á anarquia dos transportes e á desorganização dos serviços dos caminhos de ferro.

As empresas ferroviárias, não tendo receitas, não podem fazer despesas. Ainda as camionetas encontram beneméritos que se encarregam de lhes comprar os bilhetes por junto para os venderem mais baratos.

Os caminhos de ferro não encontram dessa gente. E as receitas cahem.

Os accionistas que deram o seu dinheiro para a construção, mas que nunca viram dividendo e os próprios obrigacionistas que são vítimas de convenios sucessivos que cada vez mais lhe reduzem o capital, recusam-se a entrar com mais dinheiro, e por isso as linhas se não reparam convenientemente, o material circulante não se melhora, as locomotivas não se substituem e o caminho de ferro marcha para a ruína inevitável.

Isso agradaria a muita gente que é, por sistema, inimiga das Empresas.

Mas o que vai a acontecer quando elas falirem? Aparecerão outros a tomar conta do caminho de ferro? Mas quem o fará sabendo que qualquer capital que lá meta é capital perdido?

É pois de presumir que não apareça ninguém.

E como o caminho de ferro, apesar de tudo, continua a ser preciso, só o Estado poderá tomar e tem de tomar conta dêles.

Mas o Estado teve já parte dos caminhos de ferro nas suas mãos e esfregou-as de contente no dia em que se vio livre dêles!

E todos devem saber que quando as linhas do Estado passaram para as mãos das Empresas Particulares o estado da via, do material circulante e de tracção era de ruína quasi completa.

Quem duvidar, leia o magnífico relatório do Engenheiro Sr. Vicente Ferreira. A sua elaboração levou o Estado a contrair um empréstimo de 100.000 contos para fazer face às reparações mais urgentes, tão lastimoso era o estado a que tudo tinha chegado.

Sendo assim, se o Estado chegasse a tomar conta das rédes abandonadas pelas Empresas, teria de gastar novos milhões para as pôr em perfeito estado de funcionamento. E continuava na contingência de ter de voltar a entregá-las a uma entidade particular para os explorar, como já se vio forçado a fazer.

Se é pois o Estado que, em último análise, tem de suportar os encargos dos dinheiros necessários à colocação das linhas férreas em perfeito estado para bem servirem o público, de recomendar parece que se proceda desde já a um inquérito rigoroso para avaliar do estado de tôdas as linhas e do material circulante e de tracção, inteirando-se ao mesmo tempo das providências a tomar para que os nossos caminhos de ferro não só não percam a eficiência que teem tido, mas que se modernissem, fazendo-os acompanhar os progressos lá de fóra.

Um tal inquérito permitirá ajuisar das medidas a tomar e das importâncias que é necessário e que é urgente dispendir.

A falta de capital com que as Empresas luctam, faz com que se limitem a «atamancar» as linhas e a «atamancar» a exploração.

Quem viaja nos nossos caminhos de ferro tem ocasião de observar:

a) que os horários não satisfazem às necessidades do público que dos caminhos de ferro tem de se servir;

b) que a velocidade dos combóios é já incompatível com a actividade febril da vida moderna;

c) Que o material de tracção não satisfaz inteiramente às exigencias do tráfego actual;

d) que muito do material circulante é obsoleto;

e) que os métodos de exploração estão antiquados. Mal se compreende que no ano de 1935, os caminhos de ferro se rejam ainda por um regulamento que conta quasi 70 anos de existencia!

f) que as passagens de nível estão fechadas horas sem fim; que não têm sinalisação adequada, dando origem a demoras de circulação injustificáveis e a desastres que custam vidas e haveres.

Emfim; quem viaja nota muito mais coisas que carecem de remédio.

As Empresas ferroviárias estão apáticas e desalentadas. Querem providenciar e não podem. Esperam providencias que não sabem donde hão-de vir. E o mal vai-se agravando.

Ora, se são as camionetas que lhes fazem a concorrência e são a causa deste estado de coisas, talvez conviesse estudar uma forma de elas contri-

buirem para o modificar, isto para evitar que seja a nação inteira a sofrer-lhe as consequências.

Se o mal é causado em proveito de um pequeno numero seja à custa d'esse pequeno numero que se lhe dê remédio adequado.

Mas isto ainda não é tudo.

A nossa rede ferroviária continua a estar muito incompleta. Muitas das linhas que devem fechar as malhas da rede nem estudadas estão.

Muitos dos ramais que são actualmente outros tantos cancos da exploração ferroviária e que prolongados rapidamente, poderiam dar mais vida à rede existente, avançam com uma lentidão enervante.

Não se conhecem planos de efectivação de novas linhas nem os seus projectos nem os orçamentos, nem os prazos em que devem ser executados.

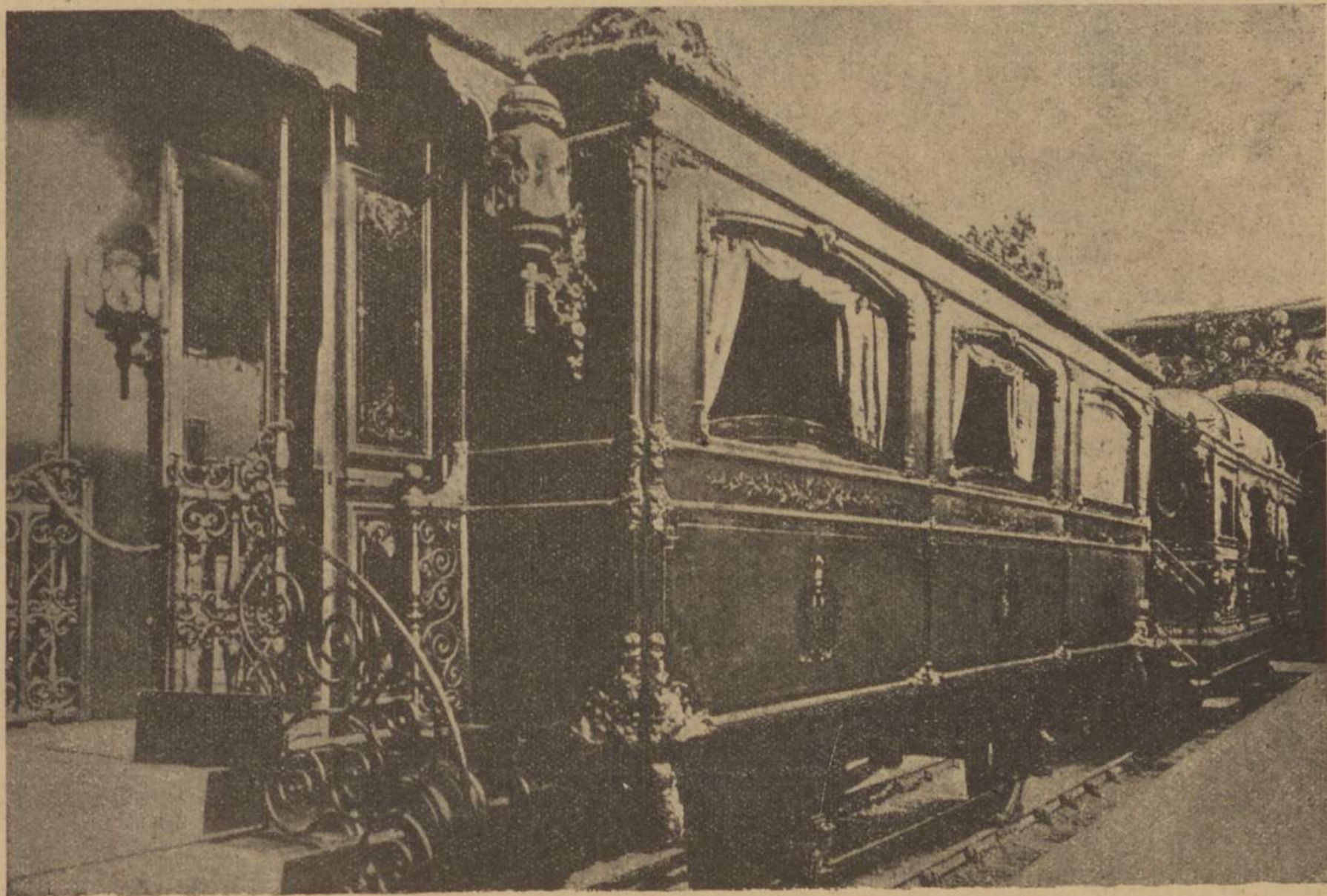
Tem-se a impressão de que tudo está por fazer.

As estações dos Caminhos de Ferro estão-se embelezando, é certo e talvez com exagero; mas não seria pior que o dinheiro se gastasse de preferencia no desenvolvimento da rede.

Enfim: vê-se que há muito a fazer para disciplinar, para metodisar, para aperfeiçoar e para modernisar o nosso sistema de transportes.

Que isso se faça quanto mais depressa melhor, para bem da Nação.

COMBOIOS DE LUXO



O combóio do Caminho de Ferro do Vaticano

BASES ORÇAMENTAIS

PARA

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

Por ANTÔNIO GUEDES

(Continuação)

§ 2.º — Tangente do ângulo da cróxima 0,11.

N.º 178 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevista de 2^m,00 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios
6,656 T de carris Vignole de aço
40 barretas de cantoneira
80 parafusos de via com porcas e anilhas
738 «tirefonds» correntes
120 «tirefonds» de junta
2 jogos de travessas especiais
7 travessas rectangulares
126,339 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
20,6 h. de capataz de via
537,2 h. de assentador
316 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 179 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevista de 2^m,05 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios
6,689 T de carris de Vignole de aço
40 barretas de cantoneira
80 parafusos de via com porcas e anilhas
738 «tirefonds» correntes
120 «tirefonds» de junta
2 jogos de travessas especiais
7 travessas rectangulares
127,086 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
20,7 h. de capataz de via
538,8 h. de assentador
317,5 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 180 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevista de 2^m,10 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios
6,722 T de carris Vignole de aço
40 barretas de cantoneira
80 parafusos de via com porcas e anilhas
744 «tirefonds» correntes
120 «tirefonds» de junta
2 jogos de travessas especiais
8 travessas rectangulares
127,774 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
20,8 h. de capataz de via
540,5 h. de assentador
318,5 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 181 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevista de 2^m,15 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios
6,755 T de carris Vignole de aço
40 barretas de cantoneira
80 parafusos de via com porcas e anilhas
744 «tirefonds» correntes
120 «tirefonds» de junta
2 jogos de travessas especiais
8 travessas rectangulares
128,463 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
21 h. de capataz de via
542 h. de assentador
320 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 182 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e

250^m, o raio da concordância, para entrevista de 2^m,20 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
6,788	T de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
750	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
9	travessas rectangulares
129,151	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21	h. de capataz de via
543,5	h. de assentador
321,2	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 183 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevista de 2^m,25 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
6,821	T de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
756	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
10	travessas rectangulares
129,839	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21	h. de capataz de via
545	h. de assentador
322,5	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 184 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevista de 2^m,30 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
6,854	T de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
756	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
10	travessas rectangulares
130,527	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21	h. de capataz de via
546,5	h. de assentador
324	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 185 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevista de 2^m,35 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
6,887	T de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
762	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
11	travessas rectangulares
131,216	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21,5	h. de capataz de via
548	h. de assentador
325	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 186 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevista de 2^m,40 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
6,920	T de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
768	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
12	travessas rectangulares
131,904	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21,5	h. de capataz de via
550	h. de assentador
326,5	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 187 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevista de 2^m,45 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
6,952	T de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
768	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
12	travessas rectangulares
132,591	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21,5	h. de capataz de via
551,5	h. de assentador
328	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 188 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevista de 2^m,50 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios

6,985 T de carris Vignole de aço
 40 barretas de cantoneira
 80 parafusos de via com porcas e anilhas
 768 «tirefonds» correntes
 120 «tirefonds» de de junta
 2 jogos de travessas especiais
 12 travessas rectangulares
 133,345 m. c. de brita que passe por anel de 0^m 6 de diâmetro
 21,5 h. de capataz de via
 553 h. de assentador
 329 h. de trabalhador
 5 % dos jornais para ferramentas

N.º 189 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,55 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 7,015 T de carris Vignole de aço
 40 barretas de cantoneira
 80 parafusos de via com porcas e anilhas
 774 «tirefonds» correntes
 120 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 13 travessas rectangulares
 134,036 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 21,5 h. de capataz de via
 554,5 h. de assentador
 330,5 h. de trabalhador
 5 % dos jornais para ferramentas

N.º 190 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,60 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 7,051 T de carris Vignole de aço
 40 barretas de cantoneira
 80 parafusos de via com porcas e anilhas
 780 «tirefonds» correntes
 120 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 14 travessas rectangulares
 134,727 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 21,5 h. de capataz de via
 556 h. de assentador
 332 h. de trabalhador
 5 % dos jornais para ferramentas

N.º 191 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,65 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 7,084 T de carris Vignole de aço
 40 barretas de cantoneira
 80 parafusos de via com porcas e anilhas

780 «tirefonds» correntes
 120 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 14 travessas rectangulares
 135,418 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 21,5 h. de capataz de via
 557,6 h. de assentador
 333 h. de trabalhador
 5 % dos jornais para ferramentas

N.º 192 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,70 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 7,117 T de carris Vignole de aço
 40 barretas de cantoneira
 80 parafusos de via com porcas e anilhas
 786 «tirefonds» correntes
 120 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 15 travessas rectangulares
 136,111 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 21,5 h. de capataz de via
 559 h. de assentador
 334,5 h. de trabalhador
 5 % dos jornais para ferramentas

N.º 193 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,75 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 7,150 T de carris Vignole de aço
 40 barretas de cantoneira
 80 parafusos de via com porcas e anilhas
 792 «tirefonds» correntes
 120 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 16 travessas rectangulares
 136,802 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 21,5 h. de capataz de via
 561 h. de assentador
 336 h. de trabalhador
 5 % dos jornais para ferramentas

N.º 194 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,80 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 7,183 T de carris Vignole de aço
 40 barretas de cantoneira
 80 parafusos de via com porcas e anilhas
 792 «tirefonds» correntes
 120 «tirefonds» de junta

- 2 jogo de travessas especiais
- 16 travessas rectangulares
- 7,3394 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
- 22 h. de capataz de via
- 562,5 h. de assentador
- 337 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 195 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrelia de 2^m,85 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço e acessórios
- 7,216 T de carris Vignole de aço
- 40 barretas de cantoneira
- 80 parafusos de via com porcas e anilhas
- 798 «tirefonds» correntes
- 120 «tirefonds» de junta
- 2 jogos de travessas especiais
- 17 travessas rectangulares
- 138,186 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
- 22 h. de capataz de via
- 564 h. de assentador
- 338,5 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 196 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrelia de 2^m,90 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço e acessórios
- 7,249 T de carris Vignole de aço
- 44 barretas de cantoneira
- 88 parafusos de via com porcas e anilhas
- 804 «tirefonds» correntes
- 132 «tirefonds» de junta
- 2 jogos de travessas especiais
- 18 travessas rectangulares
- 138,786 m. c. de brita que passe por anel de 0,06 de diâmetro
- 22 h. de capataz de via
- 565,5 h. de assentador
- 339,5 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 197 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 550^m, o raio da concordância, para entrelia de 2^m,92 incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço e acessórios
- 7,315 T de carris Vignole de aço
- 44 barretas de cantoneira
- 88 parafusos de via com porcas e anilhas
- 810 «tirefonds» correntes
- 132 «tirefonds» de junta
- 2 jogos de travessas especiais
- 19 travessas rectangulares
- 139,473 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
- 22 h. de capataz de via
- 567 h. de assentador
- 341 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 198 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrelia de 3^m,00 incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço e acessórios
- 7,706 T de carris Vignole de aço
- 44 barretas de cantoneira
- 88 parafusos de via com porca e anilhas
- 816 «tirefonds» correntes
- 132 «tirefonds» de junta
- 2 jogos de travessas especiais
- 20 travessas rectangulares
- 140,161 m. c. de brita que passe por anel 0^m,06 de diâmetro
- 22 h. de capataz de via
- 568,5 h. de assentador
- 342,5 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

(Continúa)

ERRATAS

Base n.º 159, onde se lê 8 travessas rectangulares; e mendar para 9 travessas rectangulares.

Base n.º 160 — 144 tirifonds de junta em vez de 148.

Base n.º 168 — a seguir de 2 jogos de travessas especiais escrever 15 travessas rectangulares.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

JOAQUIM MOUSINHO DE ALBUQUERQUE

A SUA GLÓRIA MILITAR, A SUA ABNEGAÇÃO DE PATRIOTA,
A SUA COMPETÊNCIA DE COLONIALISTA

ENTRE Dezembro e Janeiro passam as efemerides mais relevantes no quadro de recordações inapagáveis que a pátria votivamente conserva na sua homenagem perene a Joaquim Mousinho de Albuquerque. Com efeito, 28 de Dezembro — o aprisionamento do Gungunhana — e 8 de Janeiro — o suicídio do valoroso militar aprisionador — constituem, respectivamente, o apogeu da sua biografia de herói e o declínio da sua alma estrenua de lutador.



Mousinho de Albuquerque

A Câmara Municipal de Lisboa, a propósito do passamento da primeira, deliberou lembrar aos portugueses de hoje o altaneiro vulto do grande militar mergulhado nas sombras imprescrutáveis da morte há já 34 anos, consagrando a sua memória ilustre com a colocação de uma lápida na casa onde êle residiu, na rua Sara de Matos, em Lisboa; e com a realização de uma sessão solene nos Paços do Concelho.

Também a Sociedade de Geografia promove uma sessão de homenagem ao inesquecível colonialista que foi Mousinho; e a Agência Geral das Colónias efectuou uma romagem ao túmulo que guarda os despojos do herói. Ainda, uma comissão oficial vai trabalhar para que se erga um monumento ao esforço patriota.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que a todos os actos de patriotismo grande sempre se associa, não pode deixar de acompanhar as comemorações referidas com o mais fervoroso aplauso de tódá a sua Redacção. Todavia, impõe-se-lhe o rogo de uma venia para exprimir a mágua de que não sejam ainda mais aclamadores e perduráveis os actos de rememoração, pois, entende que para figura tão benemérita e prestigiosa o preto condigno deveria revestir-se de um brilho ainda maior, de uma significação de mais ge-

neralisado caracter nacional. É que Mousinho não é uma restrita glória, com título de glorificação apenas devido pela capital, mas, sim um clarão de epopeia imorradoura a iluminar a História de Portugal e que, portanto, deve ser fitado pelos olhos de todos os portugueses, em todos os pontos da séde da pátria, a um tempo, na data da evocação promovida.

* * *

Mousinho é, na verdade, um nome que é uma interjeição de fé nos destinos da terra portuguesa, um cantico de altivez em prol da honra da nossa independência, o selo, de garantia da nossa soberania colonial. Com o seu caracter, com o seu ardor heroico, com a sua competência de colonial experimentado, provou aos demais países de domínio ultramarino que Portugal sabe manter as possessões e firmar a sua posse no acatamento de tódá a sua suberania.

A sua influência no engrandecimento do nosso poderio entre os sobas e régulos de Moçambique foi



UM GRUPO CÉLEBRE

Sentados: À esquerda, o Gungunhana; à direita, seu filho Godide.

De pé: Molungo e Zixaxa

(Grupo tirado em Angra do Heroismo para onde foram desterrados)

porventura, o primeiro autentico fôro do imperialismo colonial português. Devemos-lhe êsse altíssimo serviço — que é mister secundar com uma politica de colonialismo devotado e progressivo, em harmonia com as realisações que hoje se verificam na vida das outras potências que teem colónias.

*
* *
*

O facto predominante na gloriosíssima folha de campanhas africanas de Mousinho é, irrefragavelmente, a captura do Gungunhama, a qual êle efectivou em 28 de Dezembro de 1895 e que assombrou o mundo, mercê das circunstâncias de rara heroicidade em que decorreu.

O Gungunhana era uma rebeldia truculenta que no sul de Moçambique fazia deminuir cada vez mais o prestígio da bandeira portuguesa. Os outros chefes indígenas eram obrigados a acompanhá-lo nessa attitude de desrespeito e aqueles que não queriam secundá-lo viam os seus domínios manchados com assassinios, ciladas, pilhagens, actos vindictórios ordenados pelo feroz régulo vátua que de Manjacase lhes despedia, no fusilar do seu ódio, a arrogância do seu incitamento à insurreição contra o branco.

Só abatendo-o, se conseguiria extinguir o temível foco de insubordinação e rancor que tornava, dia a dia, mais precárias as condições da nossa dominação. Mousinho assim pensava e assim quiz proceder. Foi, por isso que, naquela data memoravel entre os mais legítimos fastos de Portugal, se arrojou a entrar em Chaimite, apenas com 47 portugueses, entre os quais o bravo cabo Joaquim Marreiros, hoje tenente-coronel.

De tão temerária façanha resultou a favor do nosso renome guerreiro, entre as tribus da África, um reconhecimento submisso, que era indispensavel ao prosseguimento de uma acção ressurgidora da verdadeira posse do nosso Ultramar. Anteriores factos militares haviam já enobrecido o esforço e a valentia de Mousinho — as batalhas de Marracuene, em 2 de Fevereiro; a de Magul, em 7 de Setembro e a de Coolela em 7 de Novembro. E após o desvanecedor arranco de Chaimite, ainda o imortal cabo de guerra fez sentir a sua conduta de bravura e de critério pátrio em Gaza e nos Namarrais, consolidando, assim, a sua obra de Comissário Régio de Moçambique, cargo em que substituiu António Enes.

Será difficil encontrar na nossa história contemporânea personalidade de combatente e de patriota que mais tenha aumentado a grandeza da independência lusa em África. Mousinho será, ao longo de toda a consumação dos séculos, o protótipo dessa audácia e dessa querença valorosa que batalham pela magestade intacta da bandeira de Portugal! Será sempre o paladino-padrão da integridade nacional nos rincões ultramarinos, admirabilíssimo nos seus rompantes de patriota ardente, mas de patriotismo sem jaça, exclusivamente imolado, sem mira de grangeio material, ao mais puro altar da Terra-Mãe.

Varão plutarquiano, lutador da tempera mais nobre, herói de sacrifício e de devoção gregária — Mousinho é uma chama imperecível naquela ara de immortalidade! Veneremo-lo, assim, para sempre e acima de todas as materialidades contingentes da existência humana!

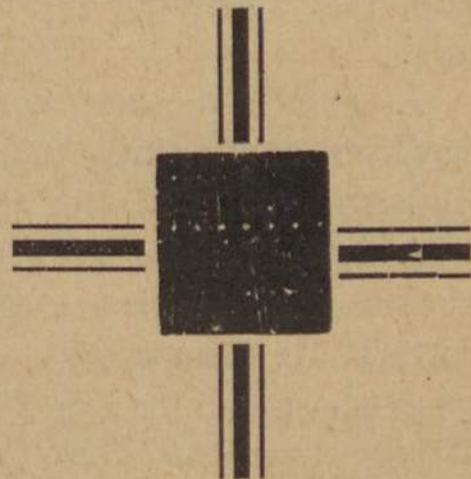
MARECHAL GOMES DA COSTA

O verdadeiro chefe militar do 28 de Maio; um dos bons soldados de Mousinho de Albuquerque; o militar brioso das campanhas de África e da Flandres; alma gloriosa de chefe e bom amigo.

Pela passagem de mais um aniversário da sua morte, recordamos com pesar essa figura gloriosa.



MARECHAL GOMES DA COSTA



A Propósito dos Caminhos de Ferro do Norte

SINGULAR SITUAÇÃO

EM 6 de Novembro, voltei a versar a questão da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte, à cerca da qual tenho monologado quasi todos os meses desde Agosto de 1933 sem ver refutadas as minhas afirmações, nem posto termo a uma situação singularmente anomala, para não usar outro qualificativo.

Um caminho de ferro faz parte do domínio público. A empresa concessionária, que o construiu e explora, são impostos deveres e conferidos direitos por lei especial, o seu contracto, que se junta às leis gerais.

Nelas estatuem os preceitos destinados a garantir a regularidade e segurança da exploração e os meios de acção do Governo em circunstâncias anormais de ordem técnica, administrativa ou financeira.

Foram essas leis suspensas ou postas de parte, quando se promulgou o Decreto n.º 22.951 de 5 de Agosto de 1933 a que se dava por justificação a crise grave em que se dizia encontrar-se a Companhia e a necessidade de acautelar os interesses do Estado, do público e dos Credores; afirmando-se que a Companhia não podia satisfazer os seus contratos.

Suspenderam-se os corpos gerentes, entregou-se a administração a uma comissão, que além de gerir a empresa, faria minucioso inquérito e iria comunicando para juízo as irregularidades que descobrisse. Ao mesmo tempo prepararia, no prazo máximo de seis meses, um projecto de convenção com os credores, que submeteria à aprovação do Ministro.

O mesmo faria à remodelação dos contractos de concessão e estatutos, que submeteria à assembléa geral *depois da aprovação ministerial*.

Entrava-se, portanto, numa administração de Estado, que substitua por tempo indefinido a Companhia.

A comissão seria composta do Commissário do Governo e mais três membros à livre nomeação do Ministro, que entre elles escolheria o presidente.

A este preceito do artigo 1.º do Decreto de 5 de Agosto de 1933 deu-se immediato cumprimento pela Portaria da mesma data, que nomeou "*o delegado do Governo*" nas linhas do Estado, engenheiro Monteiro Barros, *o commissário do Governo na Companhia*, bacharel José de Almeida e Vasconcelos e mais dois engenheiros, Mario Trigo e Rogério Ramalho, nomeado este ano administrador-delegado.

A mesma portaria estituia que a Comissão fôsse presidida pelo delegado do Governo.

Foram, pois, as funções de delegado do Governo e Commissário do mesmo que determinaram essas nomeações; a função administrativa ficava inerente à função anterior; cessando esta; cessava implicitamente aquela.

Que succedeu agora?

O decreto n.º 26.117, que há pouco reorganizou (se é que não desorganizou) o ministério das Obras Públicas e Comunicações, extinguiu a Delegação do Governo nos Caminhos de Ferro do Estado, transferido as respectivas funções e pessoal para a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro. Ficou, pois, extinto o cargo de delegado do Governo, ao qual se juntara a presidência da Comissão Administrativa. Como delegado do Governo, o engenheiro Monteiro de Barros fora nomeado membro dessa Comissão e como tal foi escolhido para a prisiêir.

Extinta a Delegação, posto termo á função do delegado, cessa logicamente a sua permanencia numa Comissão, para a qual o designara esse cargo, explicitamente invocado por duas vezes na Portaria de nomeação.

Singular situação juridica.

* * *

Vão, pois, passados 29 meses deste estado de coisas sem exemplo. Nenhum acôrdo interveio com os credores e agora o presidente da Comissão administrativa já não exerce o cargo—ha pouco suprimido—por causa do qual foi escolhido para aquela função.

Outro caso ha, porém, que importa relembrar.

Por varias vezes fiz alusão a uma memoria ou exposição apresentada ao Governo em 15 de Julho ultimo, na qual os corpos gerentes suspensos davam conta de negociações iniciadas para a reconstituição financeira da Companhia, sem o minimo agradecimento dos compromissos do Estado, ao qual se pedia apenas uma prorrogação de prazo equivalente ao tempo de gerencia da Comissão administrativa.

As negociações iniciadas não podiam ter seguimento sem se saber como as encararia o Governo.

Em 19 de Novembro ultimo publiquei esse documento precedendo-o da anlise da situação juridica actual da Companhia.

Houve quem, analisando-o capsiosamente, affirmasse que afinal a prorrogação de prazo pedia na

Base 8.^a, que iria a perto de três anos, era destinada a adiar outro tanto o pagamento aos credores.

Ora a base I estatua categoricamente o contrario, afirmando que a reorganização da Companhia *assentava principalmente na conclusão rápida e imediata da linha da Boa Vista á Trindade*, no pagamento integral aos seus credores *e no melhoramento das condições de exploração*.

As bases II a V indicavam as operações a fazer para a reorganização, conversão de obrigações e colocação de accões logo a seguir.

A base VI declarava que os créditos e fornecedores seriam integralmente pagos e a base VII referia-se á conclusão do troço da Boa Vista á Trindade, logo após a relativa aos débitos a solver.

Só de má fé se pode asseverar que o documento apresentado sugere esse pagamento a uma prorrogação de prazo, que tinha em vista a facil execução dos diversos compromissos, incluindo as obras.

Até hoje a companhia nem directa nem indirectamente foi chamada á discussão da sua proposta séria e vantajosa, nem nenhuma resolução ácerca dela lhe foi comunicada.

E assim se vão acumulando os meses e os anos, como se a suspensão de contractos aliás sem base legal, pudesse originar uma situação anomala indefinida, em que o Governo chama a si as linhas e entrega a sua gerencia a quatro funcionarios, para os quais é benesse apreciavel a acumulação rendosa que pode existir mediante autorização prevista na lei de reorganização do Ministerio.

Expus os factos. Tire dêles a conclusão logica o leitor.

Sud-Express

As novas carruagens directas que circularão no Sud-Express entre Lisboa e Hendaia, que deviam iniciar o seu serviço em 1 de Janeiro, só em 15 do mesmo mês começarão a circular.



BRINDES E CALENDARIOS

Foram recebidos nesta redacção brindes e calendarios das seguintes casas:

Casa Conquistador, de J. Ferreira de Almeida; "A E G" Sociedade Luzitana de Electricidade; Mala Real Inglesa; Eduard Dalphin (Engenheiro do Porto); Litografia Salles, L.^a; Sapec, etc.

A todos os nossos reconhecidos agradecimentos.

O QUE TODOS DEVEM SABER

O SELO APOSTO NOS CHEQUES

A folha official inseriu a seguinte portaria:

"Tendo-se reconhecido a necessidade de substituir o tipo do selo especial aposto nos cheques: manda o Govêrno da Republica Portuguesa, pelo ministro das Finanças, que o cunho actualmente usado pela Casa da Moeda e Valores Selados na selagem dos cheques referidos nos artigos 46.^o e 47.^o da tabela geral do imposto do selo em vigor seja, a partir de 1 de Janeiro de 1936, substituido por outro de tipo diferente, com observancia do disposto no § único do artigo 94.^o do regulamento aprovado pelo decreto n.^o 12:700, de 20 de Novembro de 1926, continuando, porém, a ter validade até seu completo esgotamento os cheques em uso".

O DESASTRE DA PÓVOA DE SANTA IRIA

O gabinete do sr. Ministro das Obras Publicas e Comunicações forneceu a seguinte nota officiosa:

"1—No cumprimento de expressas disposições legais e como já tinha sido anunciado publicamente, mandou o Govêrno proceder, pelas entidades competentes, a um inquérito destinado a averiguar responsabilidades nos dolorosos acontecimentos da Póvoa de Santa Iria.

2—Dos elementos actualmente existentes em seu poder, parece dever concluir-se que essa responsabilidade cabe a quem ordenou a manobra de deslocação da grua e, consequentemente, à firma adjudicatária também.

3—De harmonia com a lei applicável foi pelo Ministro das Obras Publicas e Comunicações ordenado que os elementos constantes do inquérito se remetessem a Juizo."

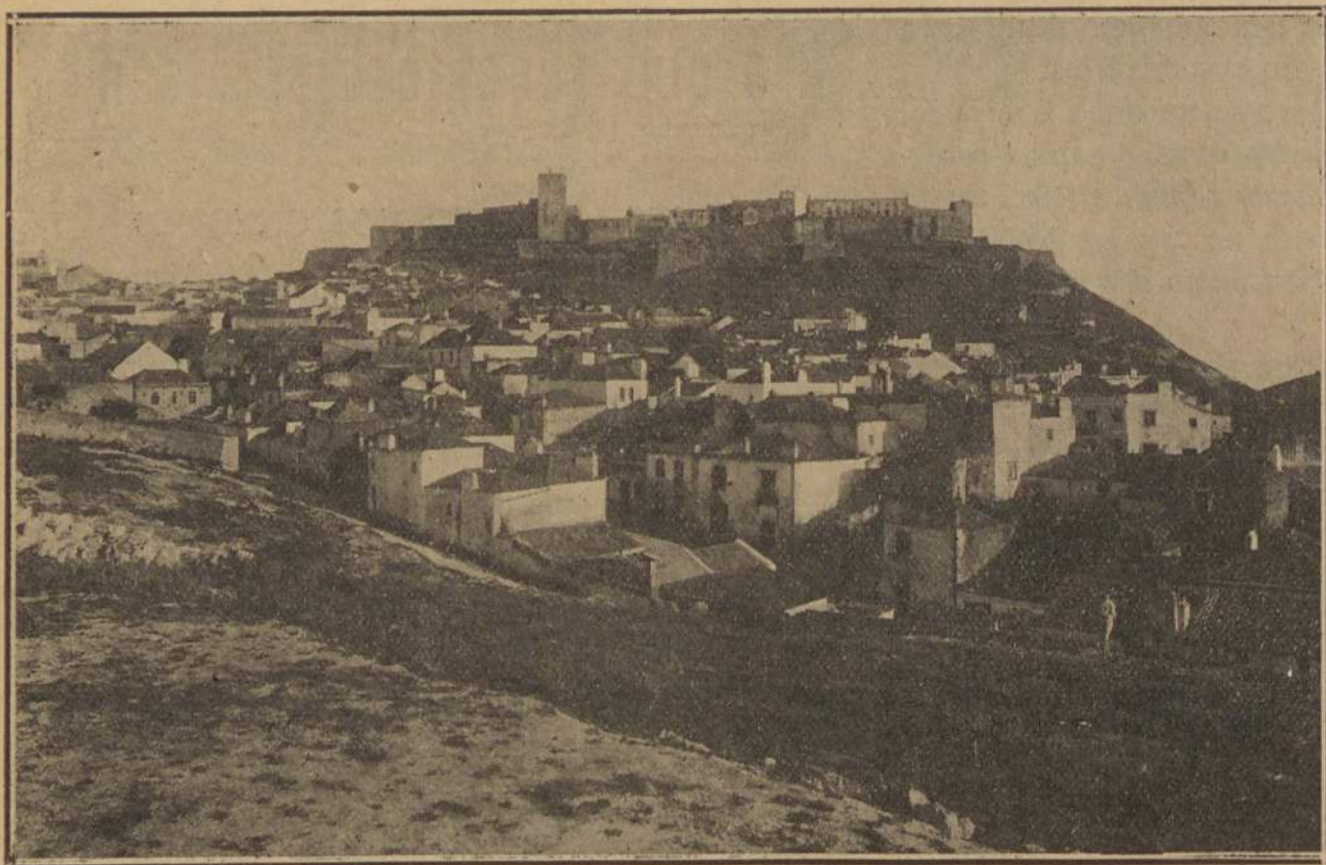
1935/1936

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Deseja a todos os seus assinantes,

anunciantes e amigos

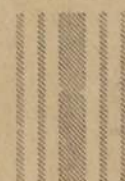
BOAS FESTAS e ANO NOVO PROSPERO



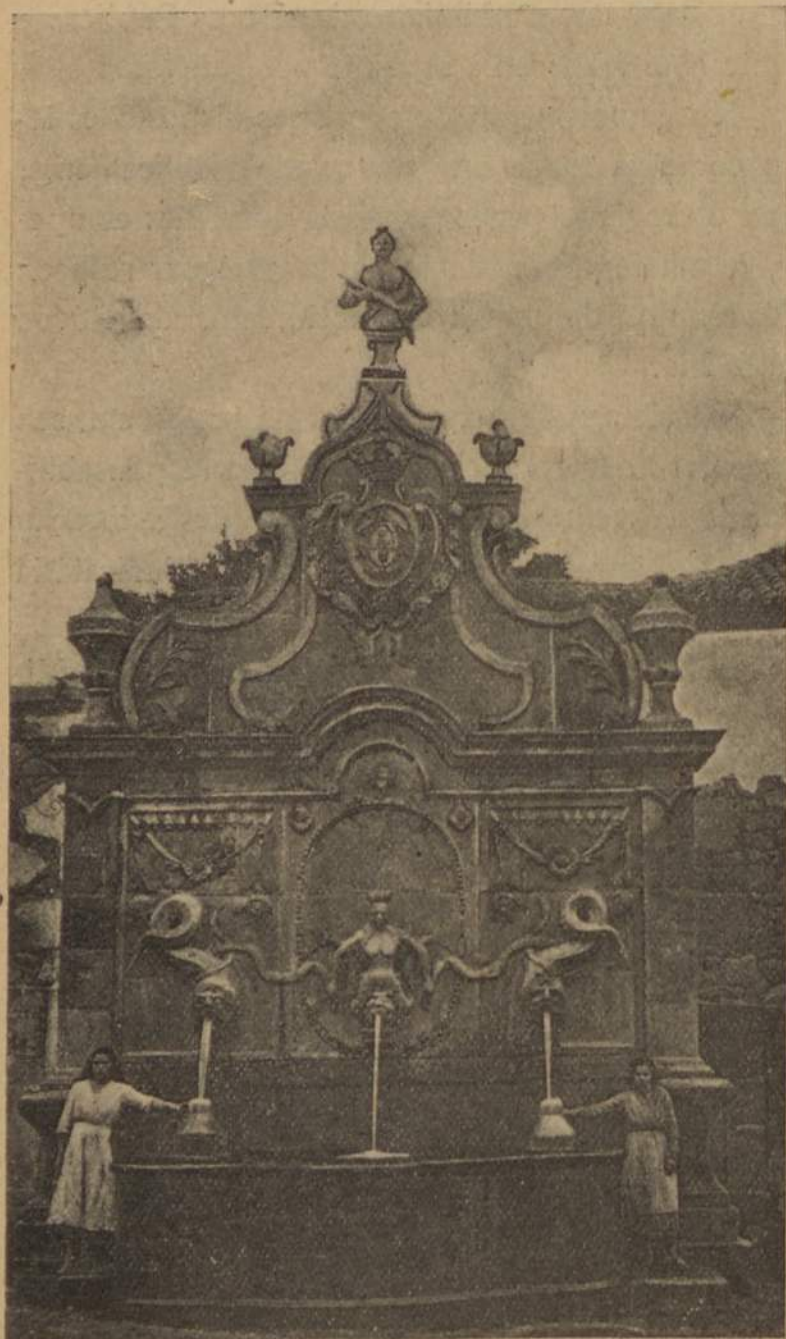
PALMELA

Vista geral

PORTUGAL TURÍSTICO



ILHA DA MADEIRA



TONDELA

Chafariz da Praça*Vista parcial da Ilha da Madeira, onde se realizaram*

TUGAL ÍSTICO



COVILHÃ

Largo do Municipio

ADEIRA -- FUNCHAL



ra, onde se realizaram as Festas de Fim de Ano



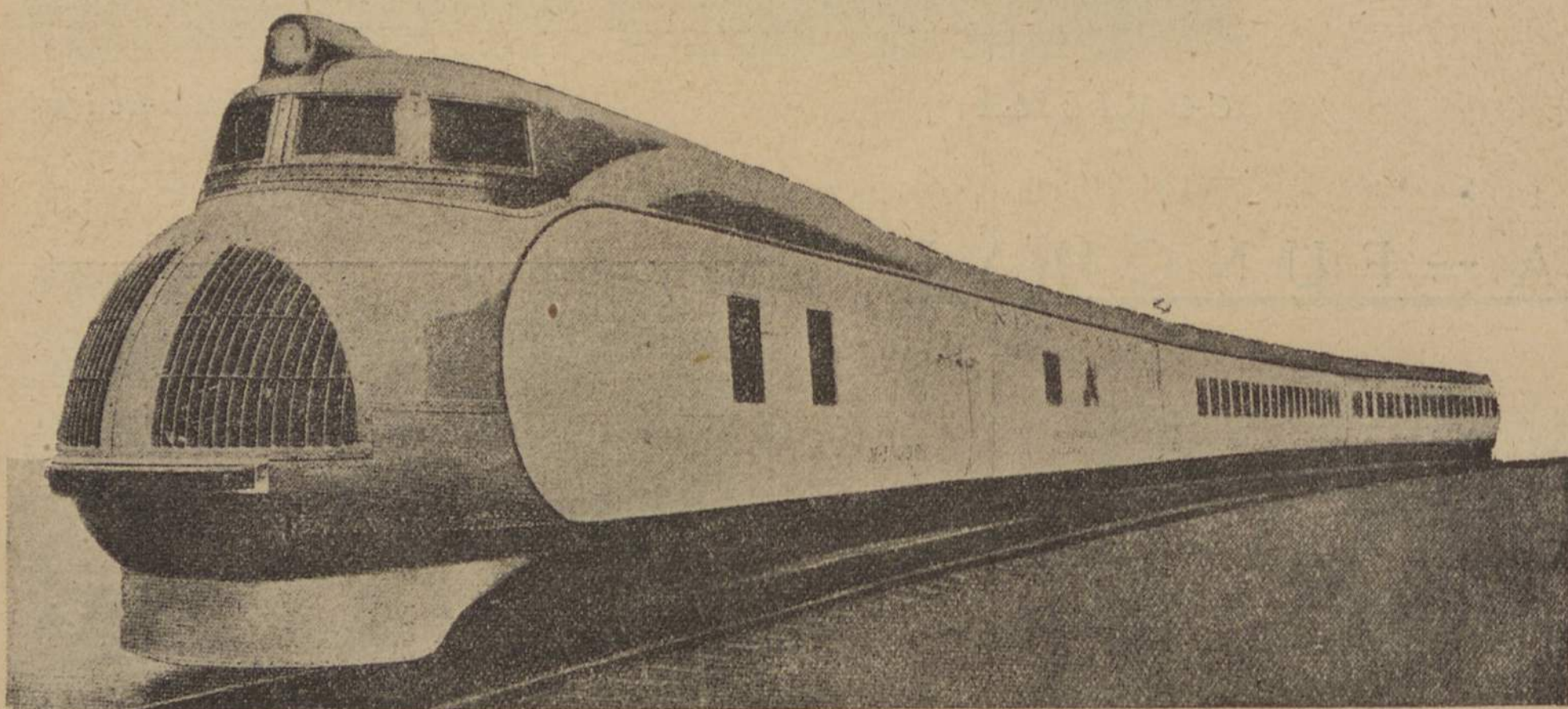
SETÚBAL

Pórtico da Igreja de Jesus

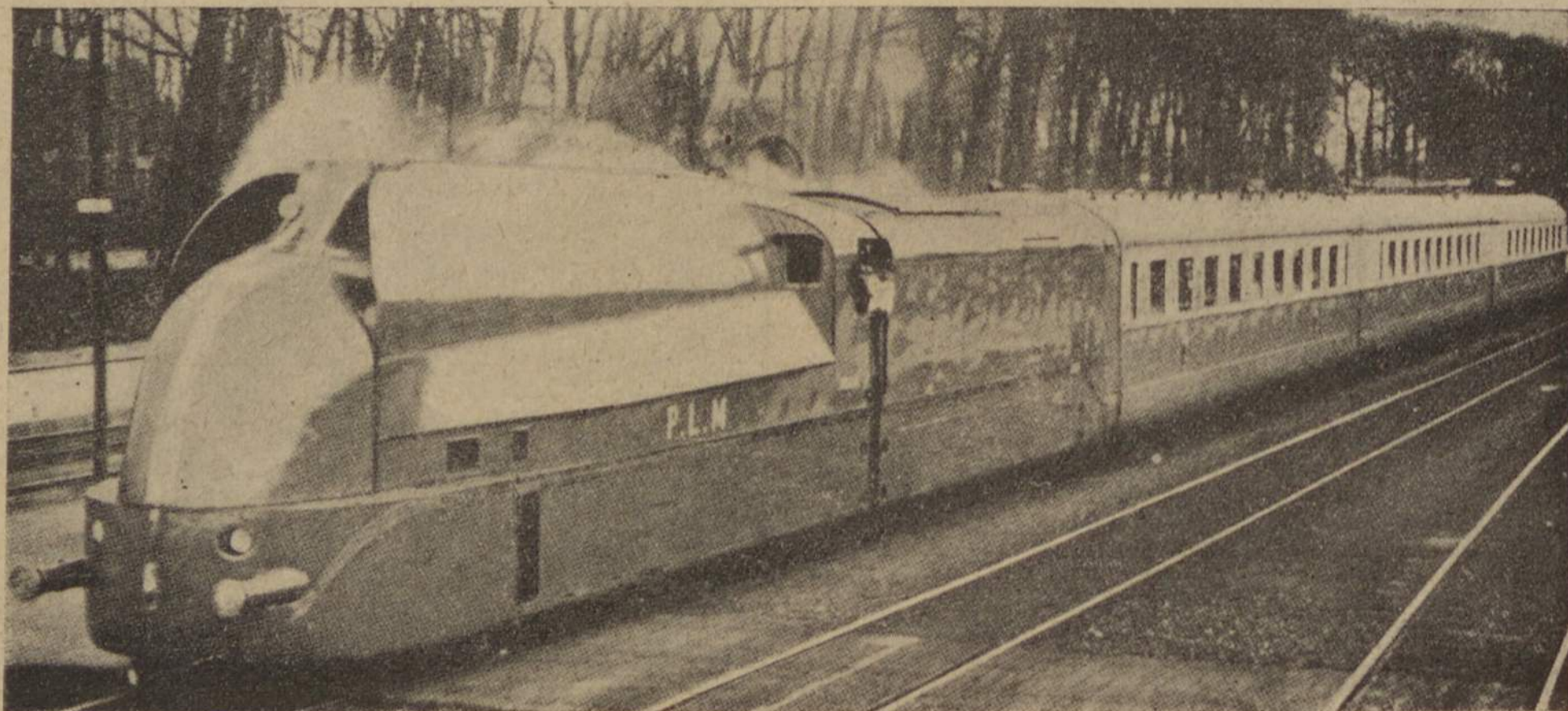
AUTOMOTORAS



BUGATTI FORNECIDO AOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO FRANCÊS



AERODINAMICA DA «UNION PACIFIC RAILROAD»



CAMINHOS DE FERRO DO P. L. M.



Dr. Augusto d'Esaguy, autor do livro «Palestras Médicas» extrato de interessantes lições de medicina que o brilhante escritor transmitiu pela T. S. F.



Pedro de Freitas, autor de «As minhas recordações da Grande Guerra», livro de interessantes episódios durante a nunca esquecida luta sangüinária



Dr. Ramada Curto, consagrado autor da peça «O Perfume do Pecado»



Engenheiro Armando Ferreira, o nosso estimado secretário que acaba de publicar «Baile dos Bastinhos» capítulo humorístico da colecção de Lisboa sem Camisa



Humberto Cruz, o nosso estimado colaborador que acaba de publicar «Pelos céus do continente negro» — onde descreve a sua viagem aérea às Colónias —



Vasco de Mendonça Alves, brilhante autor de «Meu amor é traiçoeiro» peça de grande êxito na actualidade

aviacão

A CONTINUAÇÃO

DO

CRUZEIRO AÉREO

AS COLÓNIAS

O DESASTRE DO "MONTEIRO TORRES"

N O último número ficamos na etape que o cruzeiro realizou de Casablanca para o Cabo Juby. Esta etape foi feita sem dificuldades ao longo da Costa, tendo os aviões sobrevoado algumas terras portuguesas, como Mazagão, Safim e Mogador. No dia 16 do mez findo a esquadra realizou a maior etape do Cruzeiro, saindo de Cabo Juby às 11 horas, e lutando com ventos fortes consegue aterrar às 18 horas em Port-Etiénne; a 17, depois das 11 horas levantaram vôo com destino a Dakar, cobrindo mais 800 quilómetros, chegando ali às 17 horas. No dia 18 não puderam voar em virtude da bruma que é abundante até Bolama. Descansaram depois de uma grande revisão nos motores que ficaram a funcionar esplendidamente. Nesta altura os aviadores resentidos do grande calor abandonaram os seus vestimentos pesados para vestirem uniformes brancos.

No dia 19 foram recebidos em Lisboa notícias telegráficas dos aviadores que chegaram a Bolama às 13 horas (hora local), onde eram aguardados, por milhares de pessoas que acompanhavam o governador da Guiné, comandante militar de Bolama e demais entidades oficiais e povo.

Quando o "Oscar Monteiro Torres", avião chefe da esquadra, aterrou no campo, tripulado pelo sr. tenente-coronel Ribeiro da Fonseca, trazendo a bordo o comandante Cifka Duarte. A multidão, radiante de alegria, rompeu aos "vivas" à Pátria e à Aviação Militar.

Seguidamente, poisou o "Vickers", do sr. capitão José Pimenta, com o mecânico Anibal, que igualmente provocou grande entusiasmo. E, com poucos minutos de intervalo, aterraram os 7 restantes aviões da esquadra; "Milhafre", tenente Manuel Gouveia e mecânico Simões; "Chaimite", major Pinheiro Correia, comandante da segunda patrulha, e capitão Tartaro; "Aguia", capitão Moreira Cardoso e mecânico Monteiro; "Albatroz", tenente Humberto da Cruz e mecânico Ramos; "Mongua", major Pinho da Cunha, chefe da terceira patrulha, e capitão Amado da Cunha; "Peneireiro", capitão Joaquim Baltazar e mecânico Pedro Gomes; "Falcão", capitão Oliveira Viegas e mecânico Deniz.

Terminada a manobra de aterragem, quando os aviadores saltaram das "carlingas" dos aparelhos, a



Coronel Silveira e Castro, director dos Serviços de Aviação

multidão pretendeu invadir o campo, para abraçar os bravos pilotos.

O sr. coronel Cifka Duarte apresentou os componentes da esquadra ao governador que a todos abraçou.

Organizou-se depois um enorme cortejo, do campo para o Palácio Governamental, onde se realizou a sessão solene de boas-vindas. O sr. coronel Cifka Duarte entregou, então ao governador a mensagem de saudação enviada pelo sr. ministro das Colónias.

Proferiram-se discursos calorosos de elogio ao esforço da Aviação Militar, que nesta viagem estabelece um estreito traço de ligação entre a metropole e o Império Colonial Português.

A' porta do palácio do governador, a multidão não cessava de aclamar os aviadores, que à saída foram levados aos ombros dos populares.

A' noite realizou-se o banquete oficial, que decorreu num ambiente intensamente patriótico.

O governador proferiu um notavel discurso de exaltação ao esforço da raça portuguesa, agora personificado nos bravos aviadores que estão a realizar o cruzeiro às colonias.

Agradeceu o sr. coronel Cifka Duarte, num feliz improviso, declarando que os oficiais e mecânicos da esquadra se limitavam a cumprir o seu dever de portugueses e patriotas.

As festas não cessaram.

Estavam pois percorridos já 3875 quilómetros, distancia que separa de Bolama ao aerodromo da Amadora, e portanto, vencida a 1.^a etape.

No dia 23 foi iniciada a segunda jornada assim dividida:

Bolama-Kayes	600	quilómetros
Kayes-Bamako	500	"
Bamaka-Onagadougou	700	"
Onagadougou-Niamey	600	"
Niamey-Zinder	700	"
Zinder-Fort Lamy	600	"
Fort Lamy-Fort Archambault	500	"

Fort Archambault-Bangui . . .	600	"
Bangui-Coquilhatville . . .	650	"
Coquilhatville-Leopoldville . . .	700	"
Leopoldville-Luanda . . .	600	"
Total . . .	6.750	quilómetros

O percurso para Kayes (Africa Ocidental Francesa) foi iniciado, pois o boletim meteorológico acusava tendências de melhoria.

Os aviões levantaram vôo e desapareceram no espaço.

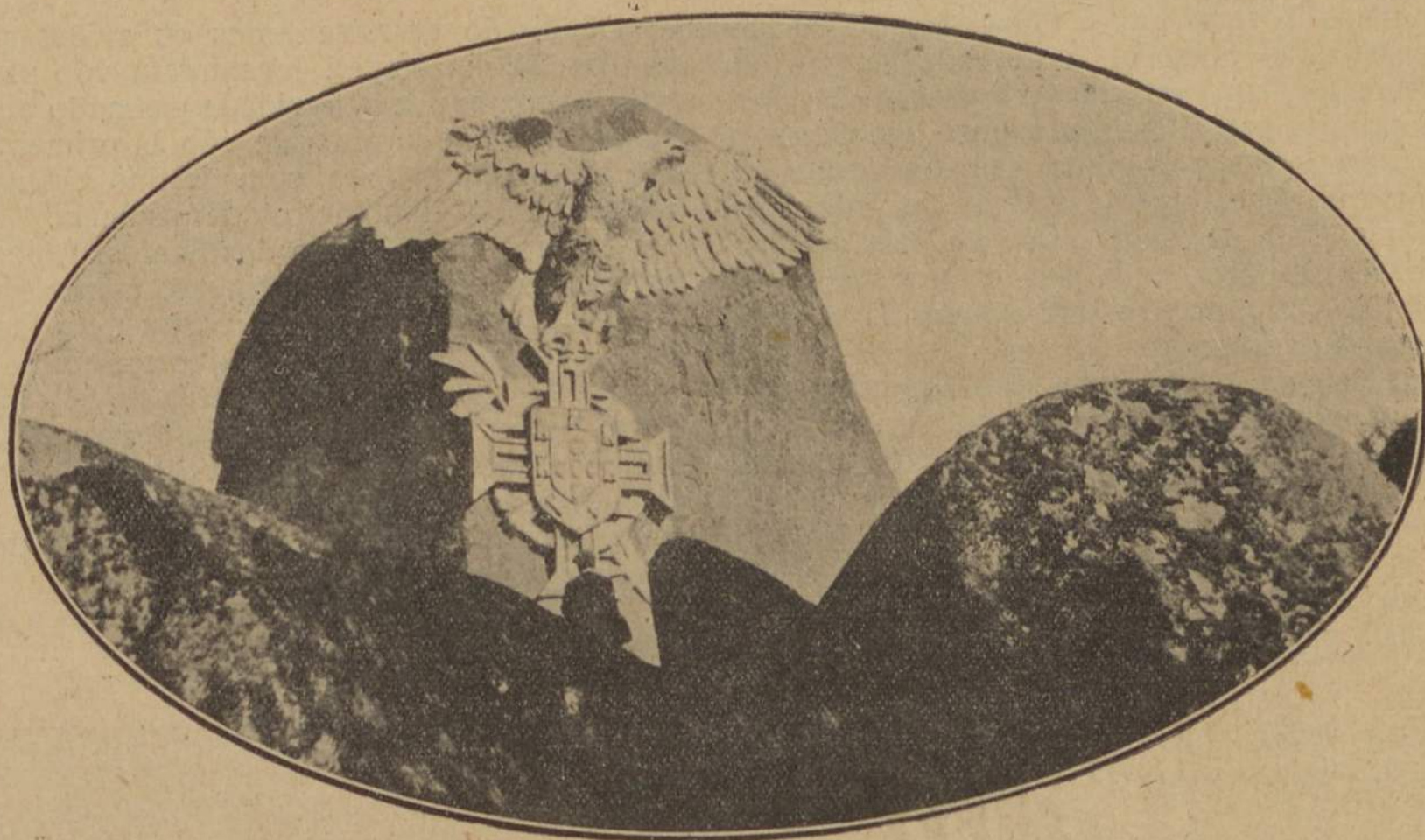
A patrulha composta pelo "Junkers" 502 e pelos "Vickeas" 203 e 207, saiu de Bolama para Kayes, à frente das duas outras, comandadas pelos srs. maiores Pinheiro Correia e Pinho da Cunha. Até à fronteira da Guiné portuguesa nada ocorreu de especial, além

daçasse e que as asas, em contacto brusco com o solo, se amolgassem inteiramente.

Do acidente resultou o avião ficar literalmente inaproveitável. Enre os destroços da parte exterior do "Junkers" ficou intacta a cabine dos tripulantes, donde saíram sem uma simples arranhadura, embora vivamente emocionados, os srs. coronel Cifka Duarte, tenente-coronel Ribeiro da Fonseca e o mecânico Santos.

Logo correram em socorro das vítimas do acidente tôdas as pessoas que se encontravam no aerodromo e nas proximidades, tendo ficado compreensivelmente satisfeitas ao encontrarem os aviadores ilesos. Entretanto, os "Vickers" 203 e 207 aterraram também, sem novidade.

Os tripulantes do "Monteiro Torres" ficaram aborrecidíssimos com o acidente sofrido e apressaram-se



PENHA — Monumento aos aviadores Gago Coutinho e Sacadura Cabral

dos cuidados tidos com a navegação, visto que poucas referencias os aviadores encontram para se orientarem.

Pouco antes de passarem nas alturas desta cidade, onde existe um campo de recurso da aviação da Africa Ocidental francesa, a 315 quilómetros de Bolama, os tripulantes do "Junkers" notaram, que se dera uma rotura no tubo da gasolina. O mecânico Santos imediatamente notou que o percalço não podia ser remediado em vôo, e o sr. tenente-coronel Ribeiro da Fonseca, de acôrdo com o sr. coronel Cifka Duarte, resolveram aterrar neste aerodromo, a fim de reparar a avaria e seguir depois para Kayes. Prosseguir o vôo em tais condições seria uma imprudência, porque o calor intenso facilmente poderia incendiar a gasolina extravasada, e a existência dum bom campo de recurso não era para hesitações.

Sobre o aerodromo de Tambacunda, pois, bem referenciado, embora coberto de capim, o sr. tenente-coronel Ribeiro da Fonseca preparou-se para aterrar. O mesmo fizeram logo os dois outros aparelhos da sua patrulha, que voavam a pouca distância.

No momento, porém, em que tocava no solo, inteiramente coberto de capim, e, por isso, pouco visível, o avião "capotou". O piloto, com extraordinária presença de espírito, pretendeu endireitar o aparelho, mas já não pôde evitar que o trem de aterragem se despe-

a comunicá-lo para Lisboa, às autoridades superiores, afim de receberem ordens.

Os destroços do avião foram removidos para o hangar.

Quando a fábrica "Junkers" introduziu nos mercados mundiais, os seus aviões em duralumínio, as discussões sobre este tema, intensificaram-se, e a nossa Aviação Militar adquiriu, a título de experiencia, o avião a que foi dado o nome de "Monteiro Torres" e que ficou destruído na aterragem forçada que fez em Tambacunda, no Senegal francês, como acima informamos.

O "Junkers" passou a ser tripulado quasi exclusivamente, pelo sr. tenente coronel Ribeiro da Fonseca, partidário dos aviões metálicos. Avião de categoria, de asa baixa e cabina fechada, com lugar interior para o piloto, o "Monteiro Torres" era considerado uma das mais belas unidades da nossa Aviação Militar, e o seu experimentadíssimo piloto nêle realizou as mais diversas missões, sempre com rara felicidade.

O sr. tenente-coronel Ribeiro da Fonseca escolheu primeiro para mecânico do "Junkers", que tratava com os maiores cuidados, o hábil e saudoso mecânico Gonçalves Lobato, cujo retrato levava agora na cabina, em lugar de destaque, como preito de homenagem á memoria do seu malogrado subordinado, que sem-

pre se impusera pelas suas qualidades de competência.

Morto este mecânico, no lamentável desastre do campo de aviação de Viseu que hoje tem o seu nome, o sr. tenente-coronel Ribeiro da Fonseca escolheu para mecânico do "Junkers" o mecânico Abilio dos Santos, filho do sargento-ajudante Santos, da Escola de Aviação de Sintra, que é considerado um dos melhores elementos da sua classe.

Pode dizer-se que, desde a aquisição do "Junkers", o sr. tenente-coronel Ribeiro da Fonseca, que até aí voava indiferentemente em qualquer tipo de avião, passou a fazer os seus vôos exclusivamente naquele. E, quando deixou de ser comandante do Grupo de Esquadrilhas de Aviação "Republica", nem por isso deixava de ir todos os dias à Amadora fazer os seus vôos regulamentares no "Junkers".

O "Monteiro Torres" nunca tinha feito longas viagens. Apenas fôra comandar a esquadrilha que, ao campo de Bourget, em Paris, levou a missão de transportar e comboiar para Portugal a urna que continha os restos mortais do malogrado capitão Placido de Abreu, morto no "meeting" de aviação de Vincennes. A sua maior viagem de longo curso foi esta do Cruzeiro Aéreo às Colónias, onde percorreu justamente a distância de 4,190 quilómetros até o local do acidente em que ficou destruído.

Para esta viagem, o "Junkers" fôra equipado com um motor "Jupiter", de arrefecimento pelo ar, construído em Alverca e absolutamente identico aos dos "Vickers".

*

Com a perda do avião-chefe "Oscar Monteiro Torres", que fazia parte da primeira patrulha, na qual se-

guiam os srs. coronel Cifka Duarte, tenente-coronel Ribeiro da Fonseca e o mecânico Abilio, a formação da esquadra aérea portuguesa passou a ser a seguinte, constituída por oito "Vicker's":

1.^a patrulha — "Ibis", avião-chefe, pilotado pelo capitão José Pimenta, levando a bordo o comandante, coronel Cifka Duarte; "Milhafre", tenente coronel Ribeiro da Fonseca e tenente Manuel Gouveia.

2.^a patrulha — "Chaimite", major Pinheiro Correia e capitão Tártaro; "Águia", capitão Moreira Cardoso e mecânico Monteiro; "Albatroz", tenente Humberto da Cruz e mecânico Ramos.

3.^a patrulha — "Mongua", major Pinho da Cunha e capitão Amado da Cunha; "Peneireiro", capitão Baltasar e mecânico Gomes, e "Falcão", capitão Viagas e mecânico Deniz.

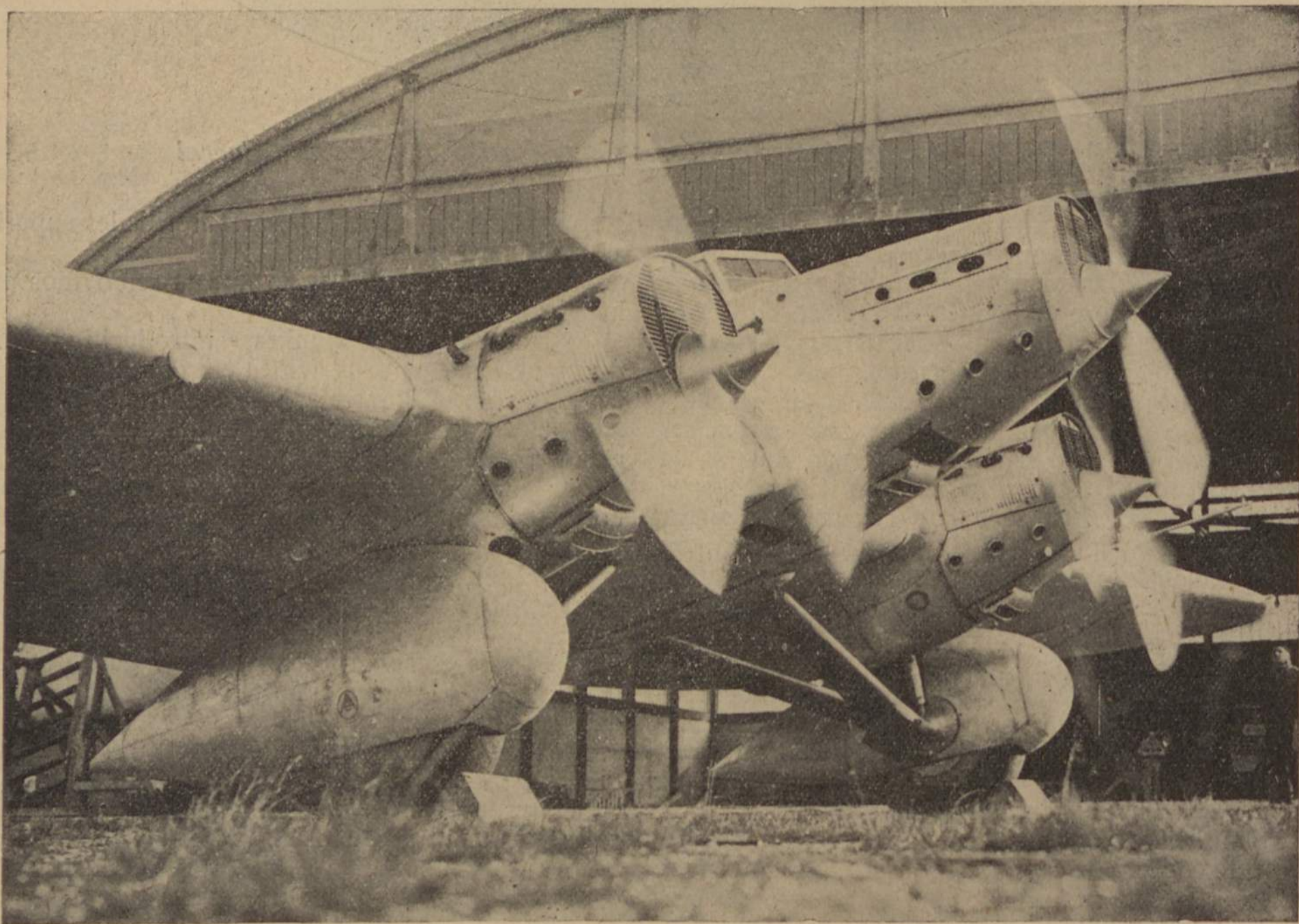
*

Depois do desastre todos os aviões se reuniram no dia 24 em Kayes, levantaram vôo para Bamako, onde chegaram sem novidade passando aqui o dia de Natal, de onde levantaram vôo às primeiras horas da manhã de quinta-feira, com destino a Onagadougou, que fica a 700 quilómetros de distância.

Os mecânicos Abílio dos Santos, Anibal e Simões no Lobito, aguardando regresso à metrópole.

Em 27 a esquadra aérea partiu para Onagadougou chegando aqui os 8 aviões, que após 5 horas de vôo, o que dá uma velocidade média de 140 quilómetros à hora, foram recebidos entusiasticamente. No dia seguinte a mesma esquadra levantou vôo para Niamey fazendo nos 600 quilómetros, uma média de 150 por hora, partindo na terça-feira 30, para Zinder às 10 horas chegando ali às 15 horas.

No próximo número continuaremos a descrição do cruzeiro aéreo às colónias.



O avião «Arco Iris» é um aparelho trimotor, com trinta metros de envergadura e depósitos para 11.000 litros de combustível

JORNADA DE EXULTAÇÃO FERROVIÁRIA

UMA ENTUSIASTICA SOLENIDADE EFECTUADA NA "GARE" DE SANTA APOLONIA

ENTREGA DO PRÉMIO "AO MELHOR CHEFE DE FAMÍLIA" PELO PRESIDENTE DA REPUBLICA

A família do proletariado ferroviário teve no passado domingo, 29, do mês findo, a sua festa de exultação e de honra que, com a colaboração dos sindicatos da classe, do Norte e do Sul, decorreu na estação de Santa Apolónia e foi presidida pelo Chefe do Estado. Constituiu êsse acto a afirmação de que na vida dos trabalhadores nem tudo é agrura e que, pelo contrário, êles podem fruir horas de jubiloso desvanecimento a que os representantes políticos da Nação não negam aplauso entusiástico.

A aludida festa teve ambiente sugestivo — um cenário artisticamente preparado para a fazer realçar, para oferecer encanto aos olhos dos assistentes. Assim, enchera-se a *gare* de panoplias alegóricas, de festões e bandeiras e haviam-se disposto, como símbolos formidáveis, duas locomotivas — uma bastante velha e outra de recente construção, para do respectivo confronto ressaltar a prova do admirável progresso da-quele sistema de viação acelerada.

No local comprimia-se uma enorme multidão de ferroviários e estavam representados o Orfanato da C. P., a Escola de Educação Física do Ateneu Ferroviário, cuja banda alegrava a solenidade, e, ainda os Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste.

A ASSISTÊNCIA OFICIAL — OS DISCURSOS

O sr. general Carmona, que entrou na *gare* de S.^{ta} Apolónia acompanhado pelos srs. engenheiro Duarte Pacheco, ministro das Obras Públicas; Augusto da Costa, representante do sub-secretário de Estado das Corporações; general Amílcar Mota, engenheiro António Branco Cabral, representante da C. P.; e capitão Silva e Costa, tomou lugar na mesa de honra, assumindo a presidência e sendo ladeado por aquele titular ministerial, outras pessoas do sequito e, ainda, pelos srs. engenheiro Pereira Barata e José Barbosa Pita.

Então, o sr. João Vasques Russel usou da palavra, em nome dos ferroviários. Depois de saudar o sr. Presidente da República e o Estado Corporativo referiu-se ao passado de lutas, por vezes bem violentas, da organização da classe, afirmando que, sem embargo, ela fôra sempre ordeira e confiada no regime republicano, apesar de ter sido incitada ao tumulto por influências

alheias. Se o Estado Corporativo — continuou — já satisfizes as reclamações de algumas classes, é de crer que tôdas cheguem a ser atendidas, em harmonia com os interesses gerais. A ferroviária é que se encontra ainda sem satisfação dos seus desígnios justos e primordiais. Depois, o orador asseverou deverem ficar na jurisdição inteira do Estado os serviços de caminhos de ferro, pois que entendia ser ao governo a quem competia resolver a sua crise, melhorando a situação económica dos trabalhadores respectivos. É preciso — afirmou — conciliar os interesses dos caminhos de ferro com os da camionagem e dos transportes fluviais.

E, fazendo transição, o sr. Vasques Russel apelou para a magnanimidade do sr. Presidente da República no sentido de promover que sejam reintegrados nos seus lugares alguns empregados ferroviários que estão espiando sanções penais, dando-se-lhes, para isso a amnistia que tão bem iria calar no ânimo da classe.

Em seguida, compareceram junto do sr. general Carmona alguns orfãos de ferroviários, a entregar-lhe uma representação em que se impetra da generosidade do primeiro magistrado da Nação o referido indulto.

CONCESSÃO DO PRÉMIO "AO MELHOR CHEFE DE FAMÍLIA". — DISTRIBUIÇÃO DE BRINQUEDOS ÀS CRIANÇAS

Acariciando as crianças, o Chefe do Estado procedeu depois, a um dos actos mais sugestivamente gratos da inolvidável solenidade — a dádiva do prémio "para o melhor chefe de família" ao servente dos serviços electricos da *gare* do Rossio, sr. Joaquim Marques, que o recebeu, ao lado da esposa e de cinco filhos, para os quais lhe foram entregues, também, várias peças de vestuário. O premiado, com visível comoção, agradeceu as ofertas.

Falaram, ainda, o sr. engenheiro Branco Cabral, grato pela presença do sr. Presidente da República e seus acompanhantes, e o sr. Augusto da Costa que louvou a influência do Chefe do Estado no corporativismo dos assalariados e desenvolveu várias considerações para demonstrar a soma de benefícios que ao país poderá proporcionar a organização corporativista do Estado Novo.

E, sobre o encerramento da sessão, foi distribuída

VIAGENS

E

TRANSPORTES

Serviço directo para Sevilha

Foi posto em vigor o seguinte horário do serviço directo para a Sevilha, em combinação com a Empresa Automobilística Internacional:

Serviço diário — Combóio correio: Partida de Lisboa-Terreiro do Paço às 21,15; chegada a Vila Real de Santo António às 7,51.

A camioneta que recebe ligação deste combóio, parte de Ayamonte às 8,45, sendo a chegada a Sevilha às 13,30.

Combóio correio: Partida de Vila Real de Santo António às 20,40; chegada a Lisboa-Terreiro do Paço, às 7,40.

A camioneta que lhe dá ligação sai de Sevilha às 14,15, chegando a Ayamonte às 19,15.

Serviço bi-semanal — Combóio rápido (às quartas feiras e sabados): Partida de Lisboa-Terreiro do Paço às 9,20; chegada a Vila Real de Santo António às 16,40.

uma multidão de brinquedos às inúmeras creanças que alegravam a assintência com o seu júbilo, a sua estridência, a sua traquinice contente e desafogada.

INAUGURAÇÃO DA SÉDE DO S. N. DOS FERROVIÁRIOS DO CENTRO DO PAÍS

Na noite do mesmo dia efectuou-se a inauguração da séde do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal, a qual constituiu o condigno termo da festa que horas antes se verificara na estação de Santa Apolónia.

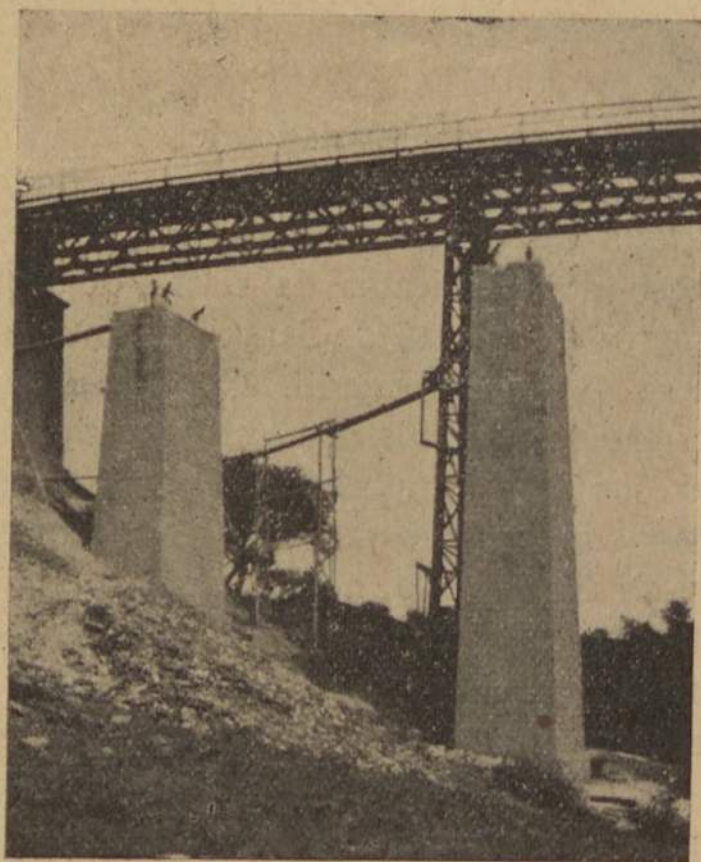
O sr. dr. Amaral Pyrrait, ladeado pelos srs. Vasco Moura e D.^a Elvira Anahory, foi quem presidiu à sessão inaugural em que assumiram a palavra os srs. Augusto Mendes, presidente do Sindicato em referência: Arnaldo Durães, Mateus Gregório da Cruz, Manoel Monteiro Bonifácio e Pina Côrtes. Por último, o presidente proferiu um discurso em que, como os oradores antecedentes, aludiu às vantagens que pelo Estado Corporativo são proporcionadas aos ferroviários portugueses.

A camioneta que recebe ligação deste combóio parte de Ayamonte às 17,30, chegando a Sevilha às 21,45.

Combóio rápido (às quintas-feiras e domingos) — Partida de Vila Real de Santo António às 16,5, sendo a chegada a Lisboa-Terreiro do Paço às 23,36.

A camioneta que lhe dá ligação, parte de Sevilha às 9,30 e chega a Ayamonte às 14,50.

Nas estações de Lisboa-Terreiro do Paço, Setubal,



PONTE DE MOURATOS

Situação dos trabalhos em Junho de 1933

Lagos, Portimão, Loulé, Faro, Olhão, Tavira, Vila Real de Santo António, Estremoz, Evora e Beja encontram-se à venda bilhetes directos, simples e de ida e volta para Ayamonte, Huelva e Sevilha.

Linha da Martingança a Porto de Moz

Até aviso em contrário, ficou suspenso todo o tráfego do Caminho de Ferro Mineiro do Lena (Linha de Martingança a Porto de Moz), deixando-se portanto de vender bilhetes e despachar bagagens, volumes ou quaisquer remessas para as estações daquela linha que fica encerrada para todo o serviço público.

IMPRESSA

NOVIDADES

Festejou o seu 12.º aniversário este distinto diário católico, que bastante tem pugnado pelos interesses da religião e da Pátria.

A todos os trabalhadores de tão importante jornal as nossas felicitações e os desejos de grandes progressos.

ECOS & COMENTÁRIOS

Por PLÍNIO BANHOS

O NATAL E A GUERRA

NÃO me recorde se, quando da grande conflagração europeia alguém se lembrou de pedir um pequeno armistício na noite de Natal ou na passagem do ano, para aqueles que nas linhas de combate, longe de suas famílias, lutavam e se sacrificavam numa mortandade indiscreta, sem obter qualquer resultado.

Mas recorde que, no sector português, na noite de 24 para 25 de Dezembro de 1917, foi recebida uma ordem da nossa Brigada para que, á meia noite, a artilharia fizesse uma barragem em toda a frente do inimigo, ordem esta que foi cumprida religiosamente, recebendo os portugueses a «resposta» na noite de 31 de Dezembro á meia noite.

Vem isto a propósito de uma noticia recentemente publicada nos jornais em que se dizia que do Vaticano ia ser pedido a quem de direito, um armistício de algumas horas para os exercitos que na guerra se encontram actualmente, batendo-se pela vaidade dos homens.

Quando da guerra russa-japoneza, passada há já algumas dezenas de anos, esse pequeno armistício teve logar, suspendendo-se as hostilidades durante um dia e uma noite, e, em logar de balas e sangue, foi distribuido aos soldados, cheínhos de fome e frio, tabaco, carne, fatos, camisolas de lã, estojos de algibeira, papel de carta e envelopes, livros; etc.

A noite invernosa, como as que passamos no norte de França, quando ali estivemos, passou-se contando-se historietas alegres entrecaladas com outras tristes.

Os regimentos russos de então formaram pelas 9 horas da manhã do dia de Natal, para assistirem a um officio religioso que se celebrou num campo de neve, acontecendo o mesmo ao exercito japonês.

Nesse tempo—tempo do Czar—não havia distincção, no que diz respeito entre os soldados e officiais, recebendo todos refeições completamente eguaes:

A neve começou a cair com abundancia no dia de Natal e então de que se haviam de lembrar 3000 soldados russos?

Construir um forte de neve onde meteram mil soldados, que se defenderam do ataque de 2000, ataque este feito com granadas de neve mas que no fim, o castelo ficou destruido e o assalto fez-se acabando os soldados por despejar um barril de certo liquido que possui mais alcool que a nossa aguardente.

Houve bailes, descantes festas desportivas, para recommençar a guerra no dia seguinte.

UMA AGUIA ATREVIDA

UM telegrama de Estocolmo com data de 23 de novembro informa ter havido um dramatico duelo nocturno entre um homem e uma grande aguiã real, na floresta de Vermland, na Suecia. Sven Petersson que trabalha na, floresta, dirigia-se para casa, ao anoitecer, findo o seu trabalho. Estava tão escuro na floresta que ele foi obrigado a servir-se da sua lampada de bolso para encontrar o caminho. Subitamente, ouviu um forte bater de asas, e no mesmo instante era violentemente lançado por terra por uma aguiã enraivecida com a luz da sua lampada. Felizmente, o homem apoderou-se de um grosso pedaço de tronco que estava no chão, e com ele se defendeu dos furiosos ataques da aguiã, até que acertando-lhe com uma forte pancada na cabeça, a matou.

O homem que saiu da aventura com varias feridas, levou o animal para casa e aí verificou que ele tinha uma envergadura de dois metros. Foi a primeira vez que nesta floresta um homem foi atacado por uma aguiã e nenhuma até então tinha sido vista nesta parte do país durante os ultimos 50 a 60 anos,

As aguiãs suecas, assim como os ursos, estão protegidos por lei e vivem em locais reservados no norte da Suecia, mas, algumas vezes, no inverno, emigram para o sul.

FABRICA COTOVIA

É de pasmar a inconsciencia com que certas casas comerciais fazem a propaganda dos seus produtos, apresentando anuncios insolentes e malcreados que chegam para fazer córar os velhos.

Isto não vem agora a proposito dos anuncios intoleraveis que andam espalhados pelos grandes periodicos mas sim a proposito de certa publicidade feita pela Fabrica Cotovia, L.da, que vende, para os estabelecimentos de mercearia umas latas com rebuçados para as creanças.

Nesses rebuçados vem um papelucho de formato pequeno com anedoctas bastante «educativas» para crianças, como a que se segue:

FABRICA COTOVIA, LDA.

Entre bons esposos:

—Que queres hoje para o jantar, querido Xavier?

—O que tu quizeres meu coração.

—Queres que te faça carneiro?

—Não, não; gosto mais que me faças boi.

—Tenho-te feito carneiro toda a semana, vou-te fazer veado!

N.º 47

Que bonito!...

Que educativo.

E ficamos por aqui, por enquanto...

TRANSLADAÇÃO DE UM TEATRO

HÁ precisamente trinta anos que em Pittsburgo foi levado a cabo a extraordinaria façanha de transladar um teatro apenas com 30 homens, que com a sua força e com engenhosas maquinas transportaram para sete metros de distancia do local em que estava um edificio completo que pesava aproximadamente duas mil e quinhentas toneladas.

Este teatro que é considerado o grande teatro da Opera de Pittsburgo necessitava ser mudado para outro sitio e colocado sobre novos alicerces o que se fez num espaço de tempo que não exedeu a 36 horas.

Esta casa de espetaculo era a maior da referida localidade e possuia no interior um salão de bilhar, piscina, barbearia e outras dependencias.

OS AGIOTAS

ATÉ que enfim já estão a contas com a policia alguns agiotas muito populares em Lisboa pela série de falcatuas que fizeram aos necessitados que caíam nesses malfadados escritorios, deixando ali o dinheiro e a pele.

O primeiro a cair na ratoeira foi o famigerado Cunha, um personagem muito conhecido, que, há tempos apanhou um juro de 20 sopapos que lhe applicou um cliente, de mais juizo, e pouco tempo depois foi vítima de um assalto dos seus colegas que pretenderam roubar-lhe algum dinheirinho das suas vítimas.

Parece que, depois de feitas as investigações, o agiota Cunha ficou classificado de um «bem intensionado», e, somente se limitava a ganhar o jurosinho de 15 ou 20 por cento ao mês, o que é insignificantissimo para as suas necessidades, mas unicamente com o intuito de praticar o bem. Foram encontrados no escritorio deste patriota montes de recibos de pensionistas de montepios e de funcionários publicos e dos serviços administrativos.

Outro conhecidissimo agiota — o Saint Maurice — foi inclausurado por também praticar o «bem». A um desgraçado cliente limitou-se a uma simples remuneração, para um empréstimo de mil escudos como hipoteca de uma mobília. O desgraçado apenas recebeu, dos mil escudos, 300\$00, passou um documento em que se declara fiel depositário, e obrigava os bens havidos e por haver; considerava fictícios quaisquer outros contratos ultimamente homologados, e, ainda por cima, foi obrigado a assinar um cheque sem cobertura.

Só faltou ser fuzilado.

Em casa de um capitalista nas avenidas novas, foram apreendidas letras em branco e algumas devidamente legalizadas.

Há centenas de agiotas para prender, e, estamos certos que a policia dentro de pouco tempo lhes deitará a mão.

O FUTEBOL

CONTA o jornal da tarde «República» que um diário de Madrid fez este resumo dos jogos de futebol, num dos últimos domingos em Espanha.

— Um jogador com os intestinos perfurados, em resultado de um pontapé.

— Outro, ferido com uma pedrada na boca.

— Outro, com alguns dentes partidos.

— E vários outros, ainda, com lesões e contusões em todo o corpo.

E comenta a «República» que isto não está certo e que o futebol é um desporto brilhante e emocionante, mas deve ser, ao mesmo tempo, saúde, força, alegria, entusiasmo. Brutalidade, não.

Realmente o futebol não tem essas brutalidades exageradas que o jornal de Madrid certamente exagerou.

Aquilo é tudo quanto há de mais bonito, leal e alegre.

Se uma vez acontece haver desordens e desastres a culpa, só pode ser atribuída a uns meros descuidos, salvo quando acontece como recentemente num dos últimos jogos que o guarda-rêdes defendia a entrada de uma bola que afinal era a cabeça de um dos jogadores que tinha desaparecido do corpo, tal foi o pontapé que o adversário aplicou.

Coisas que acontecem.

FUNERAIS EXÓTICOS

PUBLICAMOS no nosso número de 16 de Dezembro um eco a propósito dos funerais que consideramos exóticos, pois a vinte e três quilómetros, fazem-se coisas que é de pôr os cabelos de um morto em pé.

O «Diário de Évora» transcreveu numa das suas colunas o caso, e diz no final, que esses «costumes exóticos não abonam nada em favor do estado de civilização daquela gente, a-pesar-de de viverem a 23 quilómetros de Lisboa».

Pois vai mais um bocadinho para se entreter o nosso presado colega;

Morreu há poucos dias uma rapariga que levou no caixão o enxoval todo do casamento, não esquecendo a mantilha, pulseiras, relógio, cordão, lençóis, almofadas e cobertores.

Não foi a cama porque o caixão não tinha sido feito para armazem de ferro velho.

Não contentes com isto pespegaram na cara da morta com uma camada de pó d'arroz que lhe dava o aspecto de um daqueles palhaços que o nosso Ricardo Covões costuma contratar para a temporada do Coliseu.

Quer mais?

EMISSORA NACIONAL

SOBRE a nossa mesa de trabalho aparece-nos uma carta do sr. A. F. L., pedindo para o informarmos de várias peripécias referentes à Emissora Nacional.

Não nos costumamos intrometer em assuntos que nos não dizem respeito e que nos não interessam.

A Emissora Nacional ou Maçadora Nacional, como lhe chama o autor da carta, se deve o mobiliário que ornamenta a casa, nada nos interessa o caso. O interessado que trate de mexer-se para reaver o dinheiro do seu trabalho, pois é justo que no fim de tantos mezes ou mesmo mais de um ano, não tenha preocupações desta natureza que só podem ser admitidas por qualquer falta injustificável.

Quanto aos aparelhos de T. S. F. que vendem, não merece a pena tocar em assunto tão melindroso.

Sobre o sarau regional de Braga, tenha paciência de ter gramado quatro ou cinco discursos de metro e meio, mas a culpa não é nossa. Temos «gramado» tantos e estamos ainda por aqui para as curvas.

O Camoêsas não esteve uma noite inteira a falar? E ninguém se queixou!...

Agente e... cara alegre sr. A. F. L.

UTILIDADE DO CÃO

CAMILO Castelo Branco tinha um cão e disse que ele tinha sido o unico amigo seu que não lhe havia dado um desgosto; Alphonse Karr disse que só os desgraçados sabem até que ponto se pode estimar um cão, e Lamartine classifica-o de um animal cujo coração palpita. E quantos casos podíamos citar a proposito do conhecido e fiel amigo, como sentidamente lhe chamava Chabi Pinheiro, que muitas vezes lambe e beija pessoas que mereciam ser mordidas.

Mas isto vem a proposito do hábito interessante que usam no Arquipélago Açoreado, onde aproveitam este animal para as compras cazeiras, colocando-lhe na boca um cesto que leva dentro uma relação das compras necessárias e a respectiva importância.

Em vários países o cão é classificado de um elemento indispensável, tomando mesmo o primeiro lugar nos regimentos, onde serve de guia, onde puxa metralhadoras, onde transporta malas de correio de unidade para unidade. Ele é salvador de naufragos, creado de compras, êle auxilia a policia na descoberta de crimes com o seu faro etc.

Na Suissa o amigo fidelissimo do homem distribue o leite e, nos gelos puxa ternós, serve e guia, e auxilia sempre o homem.

Onde se nota que vale mais um cão do que um amigo de... Peniche.

JUSTIÇA SOVIÉTICA

CONTAVA certo jornal de Moscovo que há tempos o Tribunal de Kieve havia condenado à morte dois homens e a prisão perpetua 23 homens e mulheres por fazerem parte dum importante grupo musical que dentro da sua arte faziam uma enorme propaganda anti-soviética entre os camponeses da região da Ucrania.

Até aqui já vimos a maneira miserável com que o paiz «avançado» resolve os vulgares casos como o que presentemente se aponta, mas, o que é de estranhar é que, a notícia fecha com um comentário da redacção, chalaciando com o severo castigo aplicado por tão insignificante caso.

Se o referido órgão em lugar de «brincar» com a funesta notícia fizesse a apreciação que o facto bem merece, está bem, agora que desafine fazendo blague com a morte... não está certo.

ANUNCIOS ORIGINAIS

COMEÇOU agora a série de anuncios originaes espalhados, é claro, em primeiro lugar pelos jornais americanos e depois pelos francezes.

Agora saltaram para os jornais de Londres e daqui a algum tempo saltam para os de Lisboa.

Num diario londrino lê-se:

«Ofereço-me para casar com qualquer homem que esteja disposto a dar a minha mãe a quantia de 30.000 libras esterlinas.

«Minha mãe está doente há 20 anos e tem lutado, sem auxilio de ninguém, para me educar. O meu dever agora é ajudá-la. Sou modesta, saudavel e adoro as crianças...

«Espero que o director deste digno diário publique esta carta porque a minha unica aspiração é a de proporcionar a minha mãe um pouco de bem estar nos ultimos dias da sua vida».

Parece que até à presente data nenhum cavalheiro se apresentou disposto a satisfazer o desejo da menina que dizem ter 19 anos.

Haverá alguém que se queira habilitar?

Talvez algum funcionario publico...

EXECUÇÃO DE HAUPTMANN

DEVIDO ao facto de o Supremo Tribunal ter indeferido o recurso interposto por Hauptmann, para a revisão do seu processo, o juiz Trenchard resolveu que a execução dêste se realize depois do dia 13 do corrente.

O dia certo da morte do suposto criminoso, deverá ser marcado pelo chefe dos guardas da prisão.

Os nossos mortos

RODRIGUES DE MENDONÇA

Faleceu na madrugada de 18 do mês findo, António Rodrigues de Mendonça, um combatente nacionalista que expoz a vida por um ideal, não se comparando nunca a uma série de hipócritas que temos conhecido nos últimos tempos.

Rodrigues de Mendonça foi um idealista, combatendo sempre a política da desordem e a política mesquinha, que só beneficiava os afilhados dos grandes políticos, que nunca abandonaram os bons lugares.

A cabou-se para êle o ideal, e, que desgraçada transformação dos poucos homens que acompanharam quem sempre batalhou e defendeu a liberdade!...

É bem certo o ditado:

Desgraçado de quem morre.

A causa da sua morte foi o resultado do cumprimento do seu dever em África onde êle, combatendo, ficou gaseado e cheio de lesões.

Foi redator de *A Época*, da *Monarquia*, e da *Revolução*, sendo o *Povo do Barreiro*, o último jornal, onde êle prestou a sua valiosa e gratuita colaboração.

O seu funeral foi simples e realizou-se ao meio dia da rua Sampaio Bruno, 22, 1.º D. para o Cemitério dos Prazeres.

À sua esposa e filha apresenta a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* sentidas condolências.

MACHADO CORREIA

No final de uma vida cheia de trabalho e sacrifício foi morrer num hospital de Lisboa o velho jornalista Machado Correia, decano dos profissionais da imprensa de Lisboa.

Os seus 74 anos impossibilitaram-n'o já de na redacção dar conta dos serviços que estavam destinados com certa benevolência, e os achaques perseguiram quem tanto trabalhou e quem tão infeliz acabou os seus dias.

Machado Correia morre sem inimigos; a sua bon-

dade não permitia censuras e vivia neste mundo sómente para uma menina que adotou como filha.

Ninguém mais possuía, pois seus pais e irmãos faleceram já.

Sentimos deveras a morte de quem comnosco trabalhou honestamente, só lamentando que Machado Correia não acabasse os seus dias numa casa de saúde que há muito devia existir nesta terra para os profissionais da imprensa, a exemplo do que existelá fôra.

Paciência!...

Que Deus o tenha em bom lugar.

* * *

Do jornal *O Século* onde Machado Correia trabalhava, há dez anos recortámos as suas notas biográficas que transcrevemos:

José Sebastião Machado Correia, que contava 74 anos; trabalhou em vários jornais da tarde, na vigência do antigo regime, de que foi sempre adepto, ainda que moderado, pois nunca se deixou assaltar por paixões políticas. Os jornais *Novidades*, *O Dia* e *Notícias de Lisboa* foram aquêles a que deu maior actividade. Pelas *Novidades* de Navarro mantinha um verdadeiro culto. Falava sempre dêsse jornalista com infinita saudade.

Foi, contudo, no teatro que Machado Correia mais se evidenciou. Alcançou certa celebridade com as peças *O ano em três dias* e *Roupa de franceses*; mas escreveu e colaborou em muitas mais. Além de autor, foi ensaiador, ponto, secretario de empresas e até declamador, pois recitava admiravelmente.

Escreveu a sua primeira revista, *Brelques e Breloques* para o teatro de Variedades, na feira de Alcantara, em 1838, colaborando com Miguel Teotonio dos Santos e firmando ambos com os pseudónimos de Gil Braz e Braz Gil. Antes, havia sido secretário do teatro Chalet do Rato, e depois passou, na mesma qualidade e na de ponto, para a companhia Sousa Bastos que, no teatro Avenida, lhe representou o primeiro original *Roupa de franceses*.

Com essa empresa foi Machado Correia para o Pará, e por lá ficou como jornalista, há 45 anos. Várias vezes foi ao Brasil, e, de volta a Portugal, continuava vivendo alternadamente nos jornais e nos teatros, sendo ponto e ensaiador da companhia do D. Amelia e escrevendo e traduzindo numerosas peças, como *A cigarra*, *Russinha*, *Simão*, *Simões & C.ª*, *Beijos do diabo*, *Princesa Colombina*, *Mancha que limpa*, *Tio da minh'alma*, *Musa dos estudantes*, *Seguro de vida*, etc.

Augusto Rosa, o grande artista, tinha no maior apreço o valor de Machado Correia como homem de teatro; tanto assim que lhe confiou a marcação das peças, que durante algumas épocas se representaram no teatro D. Amelia, depois S. Luiz, guiando-se por êsse trabalho para só proceder, no final, aos ensaios de apuro das mesmas peças.

Como autor ou adaptador de canções, e ainda como tradutor de *couplets* de operetas, Machado Correia era notável. Pode dizer-se que, depois de Garrido, foram êle e Acacio Antunes, os escritores de teatro que mais se distinguiram nessa especialidade, conservando na tradução de *couplet* toda a graça e o espirito parisiense.

Quando no Teatro do Gimnasio se ensaiava a comédia *O marido da Debutante*, da qual fazia a protagonista Lucinda do Carmo, que pouco antes se estreára naquele teatro, Machado Correia, influíra a distinta actriz a cantar nos *couplets*, na comédia. Lucinda do Carmo, que nunca cantara, receava tentar a experiência, mas, o seu êxito como completista foi tão completo, que pode dizer-se ter sido essa idéa de Machado

Os Engenhos da Morte

Por CARLOS D'ORNELLAS

Já aqui declarei que não sou apologista da pena de morte que numa grande parte das vezes vai atingir alguns inocentes.

Lêmos há dias no jornal *Le Quotidien* este documento.

—A tarifa official dos emolumentos que os carrascos recebiam em França, no século XV:

Para cozer em azeite um malfeitor. . . .	48 libras
Para o esquartejar, ainda em vida	30 «
Para cortar um homem em quatro	36 «
Para empalar um homem ainda vivo, terrível e curioso suplicio.	24 «
Para esfolar um criminoso vivo.	28 «
Para queimar viva uma bruxa	28 «
Para cortar a lingua a qualquer criminoso. . . .	10 «
Para lhe cortar as orelhas e o nariz	10 «
Para torturar um preso	4 «
Para o expulsar do país	2 «

É realmente um documento curioso, que apesar, de fazer arrepiar uma pessoa, mostra bem a brutalidade e selvageria usada em tempos idos.

A Guilhotina, o instrumento de decapitação para os condenados à morte que deve o seu nome ao dr. Guillotin, que, dizem os francezes a não inventou, em França foi onde a teve maior desenvolvimento. A que usou o carrasco de Paris, nos tempos da Revolução franceza custou 8 contos.

Foi a mais notavel de todos os tempos pois nela foram decapitadas mais de 20.000 pessoas entre as quaes Luiz XVI, esposo de Maria Antonieta, tambem decapi-

tada, rei de França, que foi encerrado no Templo, condenado á morte e executado em 21 de Janeiro de 1793; o Duque de Orleans que votou a morte de Luiz XVI; Robespierre, advogado, nascido na cidade de Arras, que chefiou o *comité de salut public*, autor de tantas mortes; e outros personagens celebres.

Existiram mais instrumentos como a Estrapada, antigo suplicio em que o delinquente, atado de mãos e pés atrás das costas, era içado por um cabo até determinada altura e percepitado em seguida num solo empedrado; Roda, suplicio que servia para quebrar os membros do delinquente que era depois lançado a uma roda, atado de pés e mãos e onde morria; A Canga, suplicio que parece ter sido inventado na China e ali usado que consistia numa especie de mesa com uns buracos onde o condenado metia a cabeça e as mãos, sendo o seu peso em conformidade com o delito; Garrote, arrocho com que se apertava a corda do supliciado por estrangulação; Patibulo, estrado ou logar onde se erguiam os instrumentos de suplicio que podia servir para oito, dez enforcados ou mais; Pelourinho, aparelho onde outrora se expunham publicamente os condenados, existindo em Portugal algumas dezenas; A Forca, aparelho que serve para o suplicio de estrangulação, e outros.

Depois de todos estes instrumentos appareceu a cadeira electrica, que teve o seu inicio em 1889 nos Estados Unidos.

O primeiro cliente a ser electrocutado foi William Kemmher, um assassino, que inaugurou esse novo sistema, como experiencia,

Essa experiencia durou 20 segundos com uma corrente de mil voltios, resistindo o desgraçado horrorosamente a esse suplicio. A corrente foi restabelecida mais uns segundos, ouvindo-se as lamentações constantes do condenado.

Finalmente o corpo rijo começou aqueimar-se, e assim se tirou a vida a um homem, o que se lhe não pode dar.

Animus meminisse horret.

Correia, que a levou, depois, a ser uma estrêla de *vaudeville* e a tornar-se, entre nós muito semelhante á celebre actriz parisiense Judie.

Francisco Palha, o grande escritor e poeta, um dos empresarios mais inteligentes que têm existido em Portugal, quando Macha lo Correia foi ponto do seu teatro da Trindade, encarregava-o de lhe lêr as peças que lhe enviavam para serem representadas.

Poeta humorista, Machado Correia vercejava com a maior facilidade e conhecia as linguas franceza, espanhola, italiana e romena que escrevia e falava correctamente.

Filho de pais humildes Macha lo Correia fôra muito ajudado, na sua educação, por um fidalgo artista, patrão e grande amigo de seu pai.

Se tivesse nascido em França ou em Espanha, em vez de ter morrido pobre, é muito possível que conseguisse viver com desafôgo. Tinha talento e cultura bastantes para lhe permitirem conquistar uma situação que o puzesse a coberto de necessidades no fim da vida.

E depois desta série de feitos, e das qualidades que possuia, o velho jornalista morreu na miséria.

O nosso velho camarada que fôra transferido para a casa mortuária do hospital de S. José foi trasladado para a Casa da Imprensa, numa ambulância cedida, gentilmente, pela Associação dos Bombeiros Voluntários de Lisboa. Facilitaram essa trasladação os membros da mesma colectividade srs. Joaquim Fernando Ferreira, Artur Rosado Chaves Eduardo e comandante Joaquim Madeira.

O corpo foi velado, durante a noite por jornalistas; que acorreram á Casa da Imprensa, a convite da direcção da Caixa de Previdência de Profissionais da Imprensa.

O funeral realizou-se, às 14 horas, em auto-carro, para o cemitério de Benfica.

LINHAS ESTRANGEIRAS

INGLATERRA A Companhia L. N. E. R. inaugurou no dia 30 de Setembro de 1935, um combóio, que faz o trajeto entre Londres (King's Cross) Newcastle, com uma paragem intermediária em Darlington, no curto espaço de tempo de quatro horas. A distância é de 431,3 quilómetros. Este combóio recebeu o nome de *The Silver Jubilee* em honra dos 25 anos de reinado de Sua Magestade o Rei Jorge V.

O horário do combóio é o que segue:

Distâncias, tempos de trajecto e velocidades entre as estações
Newcastle, Darlington, King's Cross.

Distância de Newcastle Kilom.	ESTAÇÕES	Horas	Duma estação á outra		
			Tempo Minutos	Distância Kilom.	Veloc. á hora Kilom.
	Newcastle (Central) part.	10, 0			
8,83	Birtley pass.	10, 8	8	8,83	66,3
22,59	Durham »	10,18	10	13,76	82,5
37,37	Ferryhill »	10,28	10	14,78	88,7
58,06	Darlington cheg.	10,40	12	20,69	103,3
	» part.	10,42			
66,40	Eyrholme pass.	10,48	6	8,36	83,5
80,87	Northallerton »	10,55	7	14,47	123,9
93,54	Thirsk »	11, 1	6	12,47	124,7
111,08	Alne »	11, 9	8	17,74	133,0
129,07	York »	11,19	10	17,99	103,0
151,32	Selby »	11,33	14	22,25	95,4
174,03	Shaftholme Jcn »	11,45	12	22,71	113,6
180,84	Doncaster (Central) »	11,49	4	6,81	102,2
208,75	Retford »	12, 3	14	27,91	119,6
238,54	Newark »	12,19	16	29,79	111,7
262,12	Grantham »	12,32	13	23,58	108,8
303,95	Peterborough (North) »	12,56	24	46,83	117,0
337,10	Huntingdon (North) »	13,12	16	28,15	105,6
380,46	Hitchin »	13,33	21	43,36	123,9
403,38	Hatfield »	13,44	11	22,92	125,0
431,84	King's Cross cheg.	14, 0	16	28,46	106,7

Velocidade comercial (107 km. 93) á hora.

King's Cross, Darlington, Newcastle

Distância de King's Cross Kilom.	ESTAÇÃO	Horas	Duma estação á outra		
			Tempo Minutos	Distância Kilom.	Veloc. á hora Kilom.
	King's Cross part.	17,30			
28,45	Hatfield pass.	17,48	18	28,45	94,8
51,36	Hitchin »	17,59	11	22,91	125,0
94,73	Huntingdon (North) »	18,19	20	43,37	130,0
122,90	Peterborough (North) »	18,35	16	28, 7	105,6
169,71	Grantham »	18,59 1/2	24 1/2	46,81	114,7
193,28	Newark »	19,11 1/2	12	23,57	117,8
223,08	Retford »	19,27	15 1/2	29,80	115,4
250,99	Doncaster (Central) »	19,41	14	27,91	119,6
257,81	Shaftholme Jcn »	19,45	4	6,82	102,2
280,52	Selby »	19,56 1/2	11 1/2	22,71	118,4
302,77	York »	20, 9	12 1/2	22,25	106,9
320,75	Alne »	20,20	11	17,98	98,0
338,50	Thirsk »	20,29	9	18,75	118,3
350,97	Northallerton »	20,35	6	12,47	124,7
365,43	Eyrholme »	20,42	7	14,46	123,9
373,78	Darlington cheg.	20,48	6	8,35	83,5
	» part.	20,50			
394,46	Ferryhill pass.	21, 3	13	20,68	95,4
409,25	Durham »	21,15	12	14,79	73,9
423,01	Birtley »	21,23	8	13,76	103,2
431,84	Newcastle (Central) cheg.	21,30	7	8,83	75,6

Velocidade comercial (107 km. 93) á hora.

A mesma companhia de caminhos de ferro (L. N. E. R.) vai levar a efeito um programa, que compreende melhoramentos nas estações e do seu material circulante. Para tal fim emitirá um empréstimo de 26 milhões de libras, (ap. 3 milhões de contos) garantidos pelo Governo.

No seu vasto programa de melhoramentos compreende a compra de 300 locomotivas, 230 carruagens e 3500 vagões para mercadorias.

ESPANHA No bairro de dona Carlota (Puente de Vallecas) inaugurou-se no dia 4 de Outubro o serviço de Assistência Social, que a Companhia de Madrid, Zaragoza & Alicante instalou na colónia de «El Hogar Ferroviário». A esta cerimónia assistiu o sub-secretário de Sanidade e Assistência Pública, o presidente do conselho da companhia M. Z. A. conselheiros e o pessoal superior da Companhia.

A colónia, que foi inaugurada ha uns oito anos, constitui um importante centro de trabalhadores ferroviários. As habitações num total de 51, só dum andar no geral, têm um pequeno jardim à frente.

Existe ainda a casa Comunal, onde está instalado um colégio, teatro, cinema e outras dependências que se destinam a escritórios. Nêsse bairro vivem aproximadamente seiscentas pessoas.

A Companhia M. Z. A. sempre no desejo de dispensar ao seu pessoal comodidade e bem estar e estreitar intimamente os laços que devem existir entre os patrões e operários, não se cansa em lhes oferecer proteção. Não é só em Madrid que se limita a acção da Companhia M. Z. A., pois tenciona estabelecer colónias em todos os importantes ferroviários como Alcázar de San Juan, Chimchill, etc. Em Villaverde, está-se instalando uma escola de aprendizes.

Os visitantes, percorreram detidamente a colónia, examinando principalmente os serviços de Assistência Social tendo elogiado rasgadamente o esforço da Companhia M. Z. A.

ITÁLIA Brevemente ficarão concluídos os trabalhos para a electrificação da linha Roma—Florença.

Quando esta linha iniciar o seu tráfego, também estará concluída a electrificação da linha Roma—Nápoles e então a viagem de Nápoles a Milão poderá ser feita em 9 horas e a de Milão a Roma, em 7 horas, graças aos novos combóios aerodinâmicos, actualmente em construção nas oficinas da Sociedade Breda.

ARGENTINA Pelo competente Ministério, está sendo estudado um projecto de via férrea ligando êste país com a Bolívia através de S.^{ta} Cruz e do canal ao Sul do Rio Bermejo, que liga a Bolívia com o Rio Paraná. Uma comissão de engenheiros encontra-se no local fazendo estudos sobre a exequibilidade do projecto, sendo brevemente entendificadas as negociações comerciais entre a Argentina e a Bolívia.

OS RENDIMENTOS

D A S

EMPÊSAS FERROVIÁRIAS

N O

CONTINENTE

Por ALMEIDA FONSECA

Têm sido vários, os artigos publicados nesta *Gazeta*, elucidando os nossos leitores da difícil situação que atravessam às Empresas Ferroviárias, sem contudo, terem a oportunidade de apreciar os números que provocam o alarme.

Pelos gráficos e mapas que a seguir publicâmos, será satisfeita a curiosidade do leitor, onde verificará, que algumas companhias se encontram em precária circunstância, e outras, com um situação económica mais ou menos desafogada.

A causa dessa insuficiência de rendimentos, atribui-se às consequências desastrosas da grande guerra, ao desenvolvimento e progresso da rede telefónica assim como da viação por estrada, ao desvio do tráfego para a via fluvial, à alta dos combustíveis, aos salários elevados à diminuição das horas de trabalho, enfim, uma cadeia interminável de condições adversas, que têm sido por vezes, a justificação do fracasso administrativo de algumas empresas ferroviárias.

*

* *

Para análise das variações do tráfego, nas diversas linhas do continente, apresentam-se os dois mapas seguintes elaborados para os últimos oito anos.

QUANTIDADE DE BILHETES VENDIDOS

Anos	C. P.	B. A.	S. E.	C. N.	N. P.	V. V.
1927	15 695.938	831 596	4.425 220	204 126	1.676.830	719 952
1928	17 168 238	873.371	2 693.162	561.823	2.033.315	318.400
1929	7.430 854	883 20.	3.961.239	602.075	2.039.705	852.074
1930	17.351.541	842.152	5 219 096	585 674	2.084.047	838.135
1931	14.651.262	715.756	5 020.343	538.265	1 883 14	770 089
1932	14.442.791	646.763	4.783.309	483.528	1 937.809	700 279
1933	14.518.776	651.866	4.717 898	459 498	1.881.311	689.417
1934	21.545.928	669.599	4 741.660	476.65.	2.021.634	703.517

TRANSPORTE DE MERCADORIAS

Anos	C. P. Ton.	B. A. Ton.	S. E. Ton.	C. N. Ton.	N. P. Ton.	V. V. Ton.
1927	2 909 314	250.825	65.460	98.982	150 759	115.013
1928	3.461.499	261.346	79.300	159 285	161.059	129 153
1929	3.614.949	247.588	74 238	171.827	151.478	127.847
1930	3.639.093	247.114	80.034	181.983	138.210	124.966
1931	3.169.035	246 941	68.640	171.233	109 644	99.627
1932	3 343.356	231.988	65 386	154.692	120.850	117.308
1933	3.508.781	250.854	60.528	170.372	172.471	212.991
1934	3.588 931	274.052	60.249	177.451	188.705	196.203

Pelo mapa do movimento geral verifica-se uma diminuição de passageiros do ano de 1927 para 1928

MOVIMENTO GERAL

Anos	Passageiros	Mercadorias Toneladas
1927	26.653.722	3.595.342
1928	24.798.309	4.260.323
1929	25.849.156	4.393.520
1930	26.935.770	4.415.781
1931	23.608.658	3.868.413
1932	23.014.137	4.043.829
1933	22.862.425	4.381.346
1934	30.158.990	4.485.591

aumentando sucessivamente nos dois anos seguintes em 2 milhões aproximadamente. Em 1930 o tráfego de passageiros, excede 200.000 relativamente a 1927 começando a diminuir de 1931 a 1933, ano em que se verifica um movimento de passageiros de 22.862.245 ou seja menos 3.791.297 do que em 1927.

Em 1934 o tráfego de passageiros foi de 30.158.990, mais 3.505.268 que em 1927.

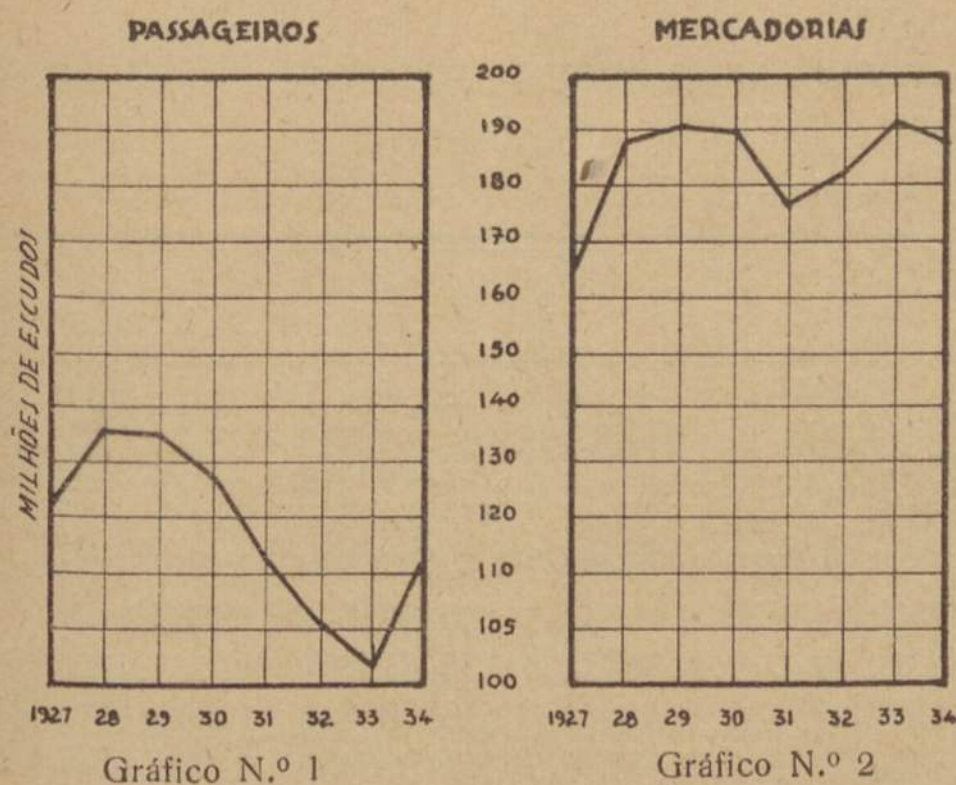
O tráfego de mercadorias nas linhas do continente que em 1927, foi de 3.595.342 toneladas, aumentou sucessivamente até 1934, que se cifrou em 4.415.781 toneladas.

Em 1931 verifica-se uma diminuição de 547.368 toneladas, havendo um acréscimo de tonelagem transportada de 1932 para 1934, ano em que atingiu 4.485.591 toneladas.

Quanto à variação do tráfego de mercadorias, também durante os últimos oito anos, verifica-se pelo mesmo mapa, um aumento aproximado de 665 mil toneladas de 1927 para 1928, aumentando sucessivamente até 1931, ano em que constatamos uma diminuição de 547 mil toneladas relativamente a 1930, que se cifrou em 4.415.781 toneladas. Em 1932 a tonelagem transportada foi de 4.043.829 T. aumentando em 1933 e 1934, respectivamente de 337.517 e 104.215 T..

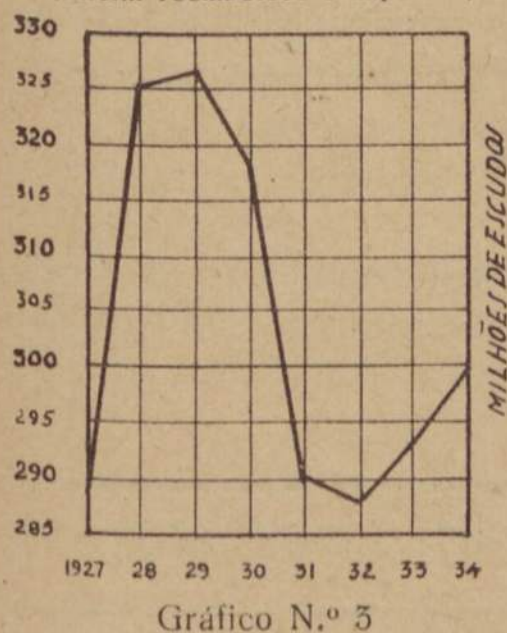
Pelos gráficos seguintes, pode ajuizar-se quais foram as receitas, isentas de reembolsos e impostos, repartidas pelas duas rubricas mais importantes — *Passageiros e Mercadorias*.

RECEITA DAS LINHAS FÉRREAS DO CONTINENTE DURANTE OS ANOS DE 1928 A 1934

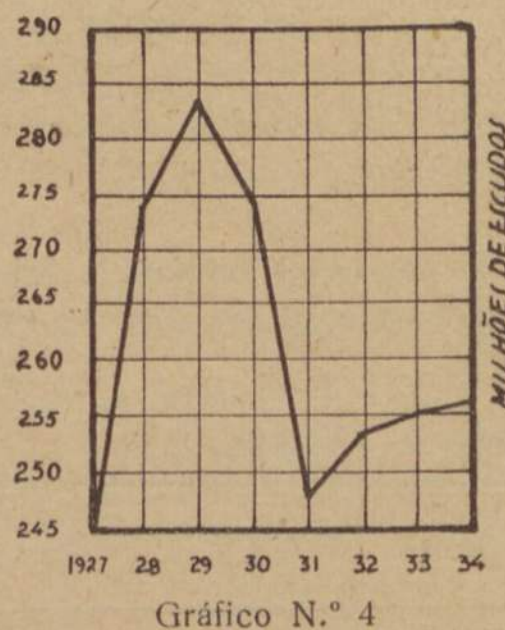


As receitas totais aumentaram 36.352 contos de 1927 para 1928 (gráfico n.º 3) e 1.194 contos de 1928 para 1929, começando a descer de 1929 para 1930 de 7.908 contos e 28.270 contos de 1930 para 1931. As receitas continuaram a diminuir de 1931 para 1932 de 2.148 contos, aumentando 5.770 contos de 1932 para 1933 verificando-se ainda um acréscimo de 5.426 contos de 1933 para 1934.

RECEITA TOTAL DAS LINHAS FÉRREAS DO CONTINENTE DESDE 1927 A 1934 (Exclui reembolsos e impostos)



DESPESAS DE EXPLORAÇÃO DESDE 1927 A 1934



As despesas de exploração (gráfico N.º 4) que em 1927 atingiram 242.858 contos, em 1928 aumentaram de 31.172 contos, continuando a aumentar de 1928 para 1929 de 9.580 contos.

A partir de 1929, verifica-se uma diminuição de 8.814 contos em 1930, continuando a descer de 1930 para 1931 de 26.802 contos, voltando a subir de 1931 para 1932 de 5.761 contos. Continuam as despesas de exploração a subir de 1932 para 1933 de 1.324 contos e de 1933 para 1934 de 1.213 contos.

Pelos coeficientes médios de exploração, mais claramente se faz ideia das condições económicas em que se encontram as empresas ferroviárias.

COEFICIENTE DE EXPLORAÇÃO

1927.....	0,84
1928.....	0,84
1929.....	0,87
1930.....	0,86
1931.....	0,85
1932.....	0,88
1933.....	0,87
1934.....	0,86

*

*

*

As receitas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.) atingiram em 1934, 256.240.888 escudos, ou seja mais 4.301.145 escudos do que no ano anterior.

As despesas de exploração, que em 1933 foram de 218.580.803 escudos, elevaram-se em 1934 para 219.727.336 escudos. Os coeficientes de exploração em 1933 e 1934 foram respectivamente de 0,86 e 0,85.

O saldo de exploração por quilómetro de via férrea foi em 1934 de 14.885 escudos, mais 1.264 escudos do que em 1933.

As receitas do tráfego de mercadorias diminuíram 2.412.614 escudos de 1933 para 1934, ano em que se cifrou em 167.408.311 escudos. Quanto ao tráfego de passageiros verificou-se um acréscimo de 6.713.759 escudos de 1933 para 1934.

RECEITAS DE MERCADORIAS

(EXCLUI REEMBOLSOS E IMPOSTOS)

Anos	C. P.	B. A.	S. E.	C. N.	N. P.	V. V.
1927	147.199.991\$80	8.846.564\$89	1.076.838\$81	2.528.819\$14	3.102.246\$33	3.089.395\$99
1928	168.077.388\$91	8.891.277\$19	1.123.882\$32	4.203.202\$57	3.096.646\$53	3.245.679\$24
1929	170.865.730\$09	8.399.937\$56	1.081.588\$02	4.274.338\$77	2.837.932\$19	3.340.373\$11
1930	170.121.934\$78	8.242.894\$52	1.126.835\$58	4.483.256\$05	2.637.204\$20	3.386.668\$07
1931	158.776.783\$76	8.110.702\$04	1.019.997\$75	4.413.960\$87	2.033.021\$69	2.740.961\$13
1932	163.720.310\$19	7.844.647\$85	993.027\$95	4.436.034\$88	2.512.814\$92	2.907.682\$04
1933	169.820.925\$42	8.199.750\$55	926.754\$06	4.594.036\$14	3.187.185\$90	3.776.784\$45
1934	167.408.311\$57	8.196.410\$21	925.720\$77	4.746.227\$99	3.326.366\$26	3.843.383\$95

Para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta (B. A.) verificou-se um aumento das receitas de exploração de 550.140 escudos de 1933 para 1934 que foi de 13.071.599 escudos.

Em 1933 as receitas foram de 9.873.788 escudo baixando em 1934 para 9.710.048 ou seja menos 163.741 escudos.

Quanto às despesas de exploração elevaram-se a

RECEITA DE PASSAGEIROS

(EXCLUI REEMBOLSOS E IMPOSTOS)

Anos	C. P.	B. A.	S. E.	C. N.	N. P.	V. V.
1927 . .	100.911.671\$39	5.474.139\$54	8.948.369\$80	1.395.134\$66	3.900.536\$33	2.287.664\$41
1928 . .	112.405.264\$99	5.175.304\$90	9.509.105\$63	2.846.004\$50	4.104.153\$95	2.370.127\$10
1929 . .	110.965.435\$13	5.523.282\$59	9.846.426\$30	2.991.714\$63	3.944.196\$12	2.409.300\$43
1930 . .	104.254.674\$13	5.341.163\$36	9.834.166\$38	2.906.321\$28	3.755.925\$72	2.367.422\$95
1931 . .	91.206.677\$69	4.630.829\$24	9.157.367\$88	2.628.401\$57	3.222.268\$71	2.067.164\$57
1932 . .	83.567.709\$66	4.463.754\$58	9.155.782\$00	2.619.961\$56	3.786.013\$96	1.877.163\$07
1933 . .	82.118.817\$40	4.315.708\$81	8.947.034\$07	2.482.183\$61	3.570.003\$63	1.866.564\$88
1934 . .	88.832.576\$50	4.406.866\$69	8.784.327\$05	2.561.309\$62	3.791.065\$59	1.946.998\$37

As despesas de exploração que em 1934 atingiram 11.033.989 escudos, aumentaram apenas 2.917 escudos relativamente a 1933. O coeficiente de exploração que em 1933 atingiu 0,88 melhorou consideravelmente em 1934, verificando-se que a relação entre as despesas e as receitas foi de 0,84.

Pelo saldo de exploração, constata-se o quanto tem de influência benéfica, uma administração criteriosa, como a da B. A, que conseguiu aumentar de 5.914 escudos para 8.085 escudos, ou seja mais 2.171 escudos do que em 1933, o lucro correspondente por quilómetro de via férrea.

As receitas do tráfego de mercadorias diminuíram ligeiramente de 1933 para 1934, pois passou de 8.199.750 escudos para 8.196.410. As parcelas correspondentes às receitas do tráfego de passageiros aumentaram de 4.315.708 para 4.406.867 escudos ou seja mais 91.159 escudos do que em 1934.

6.289.194 ou seja mais 218.148 escudos do que em 1933. O coeficiente de exploração em 1933 foi de 0,61 atingindo em 1934, 0,65.

As receitas provenientes do tráfego de mercadorias que em 1933 atingiu 926.754 escudos, baixou em 1934 para 925.720.

O número de bilhetes vendidos que em 1933 foi 4.717.808 aumentou em 1934 para 4.741.660, não correspondendo êsse aumento ao acréscimo de receitas, que em 1934 foi de 8.784.327 escudos ou seja menos 62.707 escudos do que o ano anterior.

O saldo de exploração por quilómetro de via, diminuiu em 1934 de 14.688 escudos que se cifrou em 131.571 escudos.

*
* *

Para a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro (C. N.) as receitas em 1933 foram de 7.076.219 es.

RECEITAS DE EXPLORAÇÃO

(EXCLUI REEMBOLSOS E IMPOSTOS)

Anos	C. P.	B. A.	S. E.	C. N.	N. P.	V. V.
1927 . .	248.111.663\$19	14.320.704\$44	10.025.208\$51	3.923.953\$83	7.002.818\$66	5.377.060\$40
1928 . .	280.482.653\$90	14.066.532\$09	10.632.987\$95	7.049.207\$13	7.200.800\$47	5.615.806\$34
1929 . .	281.631.165\$22	13.923.220\$15	10.928.013\$32	7.266.053\$37	6.782.128\$31	5.749.673\$55
1930 . .	274.382.608\$91	13.584.057\$98	10.961.001\$96	7.389.578\$23	6.392.829\$92	5.754.091\$02
1931 . .	249.933.461\$45	12.741.531\$29	10.177.365\$63	7.042.681\$94	5.325.100\$24	4.808.125\$60
1932 . .	247.288.019\$85	12.308.402\$53	10.148.809\$95	7.055.996\$44	6.302.194\$21	4.784.845\$10
1933 . .	251.939.742\$82	12.521.459\$36	9.873.788\$13	7.076.219\$75	6.757.189\$53	5.643.349\$33
1934 . .	256.240.888\$17	13.071.599\$66	9.710.047\$82	7.307.537\$61	7.117.431\$85	5.790.382\$32

*
* *

As receitas da Sociedade Estoril, baixaram bastante de 1933 para 1934 tanto no que respeita ao tráfego de passageiros como de mercadorias, aumentando as despesas de exploração.

cudos e as despesas de exploração de 7.400.535 escudos, verificando-se portando um "déficit" de 324.316 escudos. Em 1934 as receitas melhoram, registando-se um acréscimo de 231.318 escudos. As despesas de exploração elevaram-se a 7.561.675 escudos o que representa um "déficit" de 254.138 escudos ou seja

DESPESAS DE EXPLORAÇÃO

Anos	C. P.	B. A.	S. E.	C. N.	N. P.	V. V.
1927 . .	207.829.977\$27	13.032.656\$11	6.519.653\$83	3.616.916\$30	6.737.877\$37	5.121.158\$63
1928 . .	235.034.676\$15	12.540.478\$24	7.470.290\$88	6.714.168\$67	7.097.578\$59	5.262.839\$78
1929 . .	245.767.669\$07	11.934.834\$98	6.779.500\$82	7.249.408\$97	6.568.424\$66	5.310.640\$11
1930 . .	237.303.955\$12	10.846.111\$62	6.158.548\$80	7.786.711\$78	6.404.048\$58	6.297.237\$61
1931 . .	213.029.316\$96	10.663.960\$95	5.601.985\$60	7.506.845\$16	6.542.011\$80	4.650.604\$22
1932 . .	216.864.138\$58	10.434.786\$75	6.208.840\$05	8.676.448\$97	7.178.128\$53	4.393.389\$06
1933 . .	218.580.803\$71	11.031.072\$57	6.071.046\$11	7.400.535\$76	7.205.478\$16	4.790.932\$34
1934 . .	219.727.335\$91	11.033.989\$81	6.289.194\$56	7.561.675\$31	6.778.279\$16	4.902.980\$20

menos 70.178 escudos do que no ano anterior. O tráfego de mercadorias aumentou em 1934 de 7.079 toneladas o que ocasionou um aumento de receita de 152.191 escudos. O numero de bilhetes vendidos em 1933 foi de 459.498, verificando-se um aumento de 20.154 bilhetes, melhorando as receitas em 221.062 escudos.

O «déficit» por quilómetro de via em 1933 que era de 927 escudos diminuiu em 1934 para 726 escudos.

Os coeficientes de exploração em 1933 e 1934 foram respectivamente de 1,05 e 1,03.

As receitas do tráfego de mercadorias que em 1933 atingiram 3.187.185 escudos aumentaram em 1934 de 139.181 escudos. As receitas provenientes do tráfego de passageiros, também melhoraram consideravelmente, pois verifica-se um acréscimo de 221.062 escudos em relação a 1933.

O coeficiente de exploração em 1933 foi de 1,07 contra 0,95 em 1934.

COEFICIENTE DE EXPLORAÇÃO

(Relação entre as despesas e as receitas de exploração)

Anos	C. P.	B. A.	S. E.	C. N.	N. P.	V. V.
1927. .	0,84	0,91	0,65	0,92	0,96	0,95
1928. .	0,84	0,89	0,70	0,95	0,97	0,93
1929. .	0,87	0,85	0,62	0,99	0,97	0,92
1930. .	0,86	0,79	0,56	1,05	1,00	0,92
1931. .	0,85	0,83	0,55	1,06	1,23	0,97
1932. .	0,88	0,85	0,61	1,23	1,14	0,92
1933. .	0,86	0,88	0,61	1,05	1,07	0,85
1934. .	0,85	0,84	0,65	1,03	0,95	0,85

As receitas de exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (N. P.) subiram 360.243 escudos de 1933 para 1934.

As despesas de exploração que em 1933 foram de 7.205.478 escudos diminuíram em 1934 para 6.778.279 escudos ou seja menos 427.199 escudos do que no ano anterior.

Esta empresa ferroviária em 1933 teve um saldo negativo de 643.346 escudos e em 1934 um saldo positivo de 339.152 escudos.

SALDO DE EXPLORAÇÃO POR KM. DE VIA FÉRREA

Anos	C. P.	B. A.	S. E.	C. N.	N. P.	V. V.
1927.	15.522\$81	5.190\$69	134.829\$02	877\$25	1.344\$88	1.462\$29
1928.	18.610\$96	6.055\$97	121.642\$19	957\$25	980\$82	2.016\$95
1929.	14.686\$12	7.890\$42	159.558\$51	47\$55	1.084\$79	2.508\$76
1930.	14.705\$52	10.864\$87	184.709\$73	— ⁽¹⁾ —	— ⁽⁶⁾ —	2.610\$59
1931.	15.064\$87	8.244\$32	175.976\$15	— ⁽²⁾ —	— ⁽⁷⁾ —	900\$12
1932.	12.402\$72	7.434\$98	151.537\$30	— ⁽¹⁾ —	— ⁽⁸⁾ —	2.236\$89
1933.	13.621\$45	5.914\$23	146.259\$30	— ⁽¹⁾ —	— ⁽⁹⁾ —	4.870\$95
1934.	14.885\$26	8.085\$75	131.571\$27	— ⁽³⁾ —	1.721\$59	5.070\$87

(¹) — Déficit de 1 154\$81 por Km. de via

(²) — » » 1.326\$18 » » » »

(³) — » » 3.906\$46 » » » »

(⁴) — » » 927\$76 » » » »

(⁵) — » » 726\$11 » » » »

(⁶) — Déficit de 6\$19 por Km. de via

(⁷) — » » 6.177\$21 » » » »

(⁸) — » » 4.446\$37 » » » »

(⁹) — » » 2.275\$53 » » » »

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

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão dos Serviços Gerais

Secção do Cadastro do Pessoal e Arquivo Geral

Por portarias de 23 de Novembro findo, visadas pelo Tribunal de Contas em 3 do corrente mês, sendo devidos emolumentos:

António Pereira Pinto Bravo, architecto chefe da secção de desenho—concedido o 3.º período de diuturnidade, ao abrigo do artigo 141.º do decreto n.º 13:510, a abonar desde 2 de Novembro findo.

Luiz Ferreira Lima, pagador—concedido o 5.º período de diuturnidade, ao abrigo do artigo 141.º do decreto n.º 13:510, a abonar desde 1 de Novembro findo.

Raúl Esteves dos Santos, inspector do movimento e tráfego—concedido o 4.º período de diuturnidade, ao abrigo do artigo 141.º do decreto n.º 13:510, a abonar desde 14 de Novembro findo.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 12 de Dezembro de 1935.—O Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

Divisão de Estudos e Construção

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19.881, que seja aprovado o projecto da variante ao projecto da modificação do perfil da estrada nacional n.º 2-1.ª em S. Mamede de Infesta, para a construção da passagem superior da linha de cintura do Porto, e bem assim o respectivo

Na Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro (V. V.) nota-se um aumento de receita de 1933 para 1934 de 147.033 escudos. As despesas de exploração em 1933 atingiram 4.790.932 escudos e em 1934, 4.902.980. Os coeficientes de exploração tanto em 1933 como em 1934 foram de 0,85.

Os saldos de exploração por quilómetro de via férrea, em 1933 e 1934 foram respectivamente de 4.870 escudos e 5.070 escudos.

As receitas provenientes do tráfego de mercadorias que em 1933 atingiram em escudos 3.776.784, em 1934 aumentaram para 3.843.383, quanto ás receitas do tráfego de passageiros, verifica-se um aumento em 1934 de 80.433 escudos, ano em que se cifrou em 1.946.998 escudos.

*

* *

Pela observação dos dados estatísticos atraz mencionados poderão os nossos leitores, inteirar-se duma maneira geral, da situação económica das empresas ferroviárias do continente e chegar a conclusões que nos dispensamos fazer.

orçamento, na importância de 164.299\$, para efeitos do artigo 7.º do citado decreto.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 25 de Novembro de 1935. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Divisão Fiscal de Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19 881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno com a área de 723m²,46, entre os quilómetros 102,111.10 e 102,146.20 da linha férrea de leste, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1935.

A referida parcela de terreno é cedida para a construção de um celeiro para a Federação Nacional de Produtores de Trigo não tendo neste caso aplicação as disposições dos artigos 4.º, 5.º e 6.º do mesmo decreto-lei, visto que, pelo decreto-lei n.º 25:229, de 24 de Abril de 1935, foi declarada de utilidade pública a aquisição, pela Comissão Administrativa das Obras dos Celeiros, dos terrenos necessários à construção dos mesmos.

A parcela de terreno está situada na freguesia de Riachos, concelho de Tôres Novas, distrito de Santarém, e confronta ao norte com António Vassalo, ao sul e nascente com o caminho de ferro e ao poente com a via pública, conforme está indicado no desenho n.º 10.640, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O edificio construído na referida parcela não pederá ter aplicação diferente daquela a que se destina, sem prévia autorização do Governo.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 2 de Dezembro de 1935. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Divisão de Exploração

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que, em vista da convenção estabelecida entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta e o Amândio Pinto Curado para o transporte de sal marinho procedente da estação da Figueira da Foz com destino ás estações da linha da Beira Baixa além da Guarda, sejam concedidas, segundo as disposições do § 1.º do artigo 39 do decreto de 3 de Agosto de 1878 a todos os expedidores de remessas daquela natureza as mesmas condições e reduções estipuladas na referida convenção,

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 4 de Dezembro de 1935. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

MINISTERIO DA INSTRUÇÃO

Direcção Geral do Ensino Primário

Repartição do Ensino Primário

2.ª Secção

Mandado dar testemunho público de louvor ao chefe da 3.ª secção de via e obras, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Manuel das Neves Periquito, pelas constantes beneficiações que tem dispensado ao edificio onde está instalada a escola do ensino primário para o sexo masculino da freguesia do Entroncamento, concelho de Tôres Novas, e ainda pela maneira rápida, desinteressada e carinhosa como trata todos os assuntos que à mesma escola respeitam,

Direcção Geral do Ensino Primário, 9 de Dezembro de 1935. — O Director Geral, *V. M. Braga Paixão*.

Delegação do Governo nos caminhos de ferro do Estado

Relação das promoções mudanças e baixas de categoria efectuadas, no periodo de 1 de Julho a 30 de Setembro do corrente ano, no pessoal adstrito aos Caminhos de Ferro do Estado que ficou ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos da regra 3.^a do artigo 15.^o do contrato de arrendamento de 11 de Março de 1927

Nomes	Categorias que tinham	Categorias a que passaram		Datas
		Por promoção ou mudança de categoria	Por baixa de categoria	

Da rede do Sul e Sueste

António dos Reis Madeira	Chefe de estação de 1. ^a classe	Sub-inspector	—	1-7-935
José Sequeira Quintas	Chefe de estação de 2. ^a classe	Chefe de estação de 1. ^a classe	—	1-7-935
Manuel Francisco Candeias	Idem	Idem	—	1-7-935
José Varela Gusmão	Chefe de estação de 3. ^a classe	Chefe de estação de 2. ^a classe	—	1-7-935
Carlos Augusto da Costa	Idem	Idem	—	1-7-935
José Ramos	Fiel de estação	Chefe de estação de 3. ^a classe	—	1-7-935
Tomaz Fernandes	Idem	Idem	—	1-7-935
Alfredo Elias Júnior	Factor de 2. ^a classe	Factor de 1. ^a classe	—	1-7-935
António Ferreira	Maquinista de 1. ^a classe	Maquinista principal	—	1-7-935
Anselmo Lopes	Idem	Idem	—	1-7-935
Manuel de Oliveira	Maquinista de 2. ^a classe	Maquinista de 1. ^a classe	—	1-7-935
Manuel Grenha Júnior	Maquinista de 3. ^a classe	Maquinista de 2. ^a classe	—	1-7-935
António Marques Neto	Idem	Idem	—	1-7-935
Francisco António de Carvalho	Idem	Idem	—	1-7-925
António Augusto Primo	Fogueiro de 1. ^a classe	Maquinista de 3. ^a classe	—	1-7-935
José das Neves	Idem	Idem	—	1-7-935
Bernardo dos Santos	Idem	Idem	—	1-7-935
António Augusto Casanheira	Fogueiro de 2. ^a classe	Fogueiro de 1. ^a classe	—	1-7-939
Bento da Silva	Idem	Idem	—	1-7-935
José Coelho Tenazinha	Idem	Idem	—	1-7-935
Raúl Florêncio	Idem	Idem	—	1-7-935
Joaquim dos Matinhos	Idem	Idem	—	1-7-935
José João Júnior	Idem	Idem	—	1-7-935
Martinho dos Santos	Serralheiro de 6. ^a classe	Fogueiro de 2. ^a classe	—	1-7-935
José Pedro	Artifice de 6. ^a classe	Idem	—	1-7-935
António Ricardo da Silva	Limpador suplementar	Idem	—	1-7-935
António Francisco Palmela	Revisor de material de 3. ^a classe	Revisor de material de 2. ^a classe	—	1-7-935
Manuel da Costa Ferreira	Idem	Idem	—	1-7-935
António José	Ensebador de 1. ^a classe	Revisor de material de 3. ^a classe	—	1-7-935
Estêvão Gomes Soares	Idem	Idem	—	1-7-935
Firmino Gonçalves Vaz	Ensaboador de 2. ^a classe	Ensebador de 1. ^a classe	—	1-7-935
Pedro Tavares	Idem	Idem	—	1-7-935
Laureano Valentim	Idem	Idem	—	1-7-935
Francisco Guerreiro	Idem	Idem	—	1-7-935
Mário Arur Álvaro	Idem	Idem	—	1-7-935
Manuel da Cruz Angélica	Limpador suplementar	Ensebador de 2. ^a classe	—	1-7-935
Fernando António Ferro	Idem	Idem	—	1-7-935
Ricardo André	Sub-Chefe de distrito	Chefe de distrito	—	1-7-935
Manuel Alves	Idem	Idem	—	1-7-935
Alexandre Raimundo	Guarda de estação	Guarda de P. N.	—	21-7-935
David do Carmo Bexiga	Engatador	Faroleiro	—	21-7-935
Mário de Almeida	Idem	Ser.te de dormitório de trens	—	21-7-935

Da rede do Minho e Douro

António de Passos e Simas	Chefe de estação de 2. ^a classe	Chefe de estação de 1. ^a classe	—	1-7-935
Urbano José de Passos	Chefe de estação de 3. ^a classe	Chefe de estação de 2. ^a classe	—	1-7-935
Manuel José da Silva	Fiel de estação	Chefe de estação de 3. ^a classe	—	1-7-935
Francisco Teixeira (2. ^o)	Maquinista de 2. ^a classe	Maquinista de 1. ^a classe	—	1-7-935
António Gomes Cardoso	Maquinista de 3. ^a classe	Maquinista de 2. ^a classe	—	1-7-935
Manuel d'Almeida (1. ^o)	Idem	Idem	—	1-7-935
Amadeu José da Silva	Idem	Idem	—	1-7-935
Manuel dos Santos	Fogueiro de 1. ^a classe	Maquinista de 3. ^a classe	—	1-7-935

Nomes	Categorias que tinham	Categorias a que passaram		Datas
		Por promoção ou mudança de categoria	Por baixa de categoria	
Alírio Marques de Vasconcelos . . .	Idem	Idem	—	1-7-935
António Ernesto Angelo	Idem	Idem	—	1-7-935
José Bento Duarte	Idem	Idem	—	1-7-935
António Ribeiro Gonçalves.	Foguetiro de 2. ^a classe . . .	Foguetiro de 1. ^a classe . . .	—	1-7-935
José António de Barros.	Idem	Idem	—	1-7-935
Adriano Porfírio	Idem	Idem	—	1-7-935
Alfredo da Silva Santos.	Serralheiro de 5. ^a classe . . .	Foguetiro de 2. ^a classe . . .	—	1-7-935
Augusto Mendes da Silva	Chefe de brigada	Revisor electricista de 1. ^a classe.	—	1-7-935
Justiniano de Almeida Cruz	Artifice de 1. ^a classe	Revisor electricista de 2. ^a classe.	—	1-7-935
Alberto Pinto Ferreira	Ensebador de 1. ^a classe . . .	Revisor de material de 3. ^a classe.	—	1-7-935
José Pacheco	Idem	Idem	—	1-7-935
Serafim Alves.	Ensebador de 2. ^a classe . . .	Ensebador de 1. ^a classe . . .	—	1-7-935
Manuel Joaquim Amorim	Idem	Idem	—	1-7-935
Francisco Teixeira	Idem	Idem	—	1-7-935
Eduardo Dias de Castro	Limpador suplementar . . .	Ensebador de 2. ^a classe . . .	—	1-7-935
António Carvalho da Silva.	Idem	Idem	—	1-7-935
Manuel Lôbo	Sub-chefe de distrito	Chefe de distrito	—	1-7-935
José Joaquim Moutinho.	Assentador	Sub-chefe de distrito . . .	—	1-7-935
Domingos Maria	Idem	Idem	—	1-7-935
Alberto Peixoto	Continuo	—	Servente de estação.	12-8-935

Declara-se que, na relação das promoções e baixas de categoria respeitante ao período de 1 de Abril a 30 de Junho do corrente ano, publicado no *Diário do Governo* n.º 166, 2.^a série, de 1 de Junho último deve, no que respeita ao pessoal da rede do Sul e Sueste, ser incluído o guarda de retretes Joaquim Borrelho, que em 21 de Abril passou a ter a categoria de servente.

Delegação do Governo nos Caminhos de Ferro do Estado, 24 de Outubro de 1935. — O Delegado do Governo, *Monteiro de Barros*.

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Janeiro de 1896



Finanças da Companhia Real

Até o boletim que hoje publicamos, e faltando portanto só uma semana final para completar o anno, o rendimento das linhas exploradas por esta companhia foi :

Em 1895, réis	3.340:718\$000
Em igual periodo de 1894, réis	3.136:956\$275
A mais em 1895.	203:761\$725

ou seja um augmento de 6,5%.

Se, para estabelecer o calculo do anno, juntarmos a ultima semana com igual rendimento ao d'esta augmentando-o a um dia, podemos calcular o producto total do trafego d'estas linhas, no anno hoje findo, em réis 3.411:844\$000, a que ha que juntar a garantia de juros nas linhas subsidiadas e as receitas fôra do trafego.

O excedente de receitas d'estas linhas vae confirmando de uma maneira brilhante o que tantas vezes aqui dissêmos, isto é que, regularizada a situação da companhia, tudo entraria, como costuma dizer-se, nos seus eixos e um novo desenvolvimento de trafego viria em breve augmentar as receitas.

Bastante se tem feito já, mas muito ainda resta que fazer.

O systema tariffario, para mercadorias, está irregular; d'isso não tem culpa os seus corpos dirigentes, mas sim a falta de resolução de um ponto de duvida—menos para nós, bem entendido—que o governo tem opposto sobre os direitos que assistem à companhia para estabelecer tarifas especiaes.

Muitos ramos de trafego ha ainda que animar e alguns mesmos ir-se-hão creando com o tempo.

E alguns estão ainda no começo de desenvolvimento e irão attingindo um grande grau de prosperidade á proporção que o publico se fôr acostumando aos serviços que a companhia lhe offerece.

Deve-se notar tambem que o augmento de productos d'este anno não se deve, em caso algum, a qualquer elevação de tarifas; pelo contrario a companhia, mantendo o *statu quo ante* no que se refere á pequena velocidade, tem feito nos artigos «passageiros e grande velocidade» importantes concessões e abaixamentos de preços, o que lhe tem valido um grande augmento de movimento.

Esperaremos o encerramento das contas do anno para mais precisas considerações fazermos.

Por agora basta notar que esta relativa prosperidade se desdobra na rapida regularização da situação da Companhia para com os seus crédores.

Ainda há tres mezes foi pago o coupon do primeiro semestre do anno passado e já desde amanhã principia a pagar-se o segundo, isto é, ficam em dia estes pagamentos, logo apoz um anno apenas de administração regular.

PELO ESTRANGEIRO

OS CAMINHOS DE FERRO EM TEMPOS IDOS

Por FERNANDO PINHO

Em fins do ano de 1830, só havia caminhos de ferro na Inglaterra, em França, e nos Estados Unidos, claro que, com linhas e material deficientíssimo.

Em 1860 já os havia na Europa, e então um pouco mais a serio. Havia também uma rede bastante extensa no Canadá e algumas outras linhas na America do Sul, no Egypto, etc..

Na Grécia e na Servia não se havia ainda pensado a valer no caminho de ferro e portanto nada tinham.

Foi então em 1900, ou seja quarenta anos depois, nos fins do Seculo XIX, que já appareceram duzentos e oitenta e quatro mil quilometros na Europa, quatrocentos e tres mil quilometros na America (311 mil dos quaes pertencentes aos Estados Unidos), dezoito mil na Africa, sessenta e um mil na Asia e vinte e cinco mil na Oceania.

Havia, pois, em todo o mundo no começo do Seculo XX, setecentos e noventa e um mil quilometro de via ferrea, perto de oitocentos mil.

O TÚNEL DE SIMPLON

Concluiu-se em 1904 a obra formidavel do tunel de Simplon, onde trabalharam durante bastantes anos, ou seja desde 15 de Agosto de 1894, mais de 4.000 operários.

Faz em fevereiro do corrente 36 anos que a montanha dos Alpes cedeu ao esforço dos perfumadores mecanicos que rasgaram a gigantesca montanha, que separa a Suissa da Italia.

Este tunel mede 19.770 metros, excedendo o de S. Gothardo, que mede apenas 15.000 metros, o de Montecenis, que é de 12.800 metros, e o de Arlberg, construido nos Alpes tirolezes, cuja galeria não vai alem de 10.300 metros.

Os engenheiros viram-se seriamente embaraçados com as grandes invasões de agua, que atravessavam a galeria como outros tantos furacões que inutilisou os trabalhos e prejudicou por uma dezena de vezes a conclusão da importante obra.

A pressão das rochas era tão consideravel que

troncos de arvores de grandes diametros, pode até dizer-se que dos maiores, foram empregados como escóras e que se cobravam com facilidade, sendo necessario recorrerem a uma blindagem colossal na abobada.

O maior adversario ainda não foi a agua, os furacões e a pressão das rochas, mas sim o calor que n'alguns pontos da galeria fazia acusar o termometro

55 graus centigrados. Apesar dos grandes cuidados, quando chegaram ao final desta grande construção, algumas baixas se haviam registado entre os operarios, tanto pelos resultados das temperaturas elevadas de calor como ainda pela humidade.

No primeiro reconhecimento official do tunel caíram desfalecidos os engenheiros Grassi e Bianco, falecendo o primeiro alguns minutos após a queda e o segundo dias depois.

Os operarios trabalhavam sómente 6 horas seguidas pois não podiam suportar por mais tempo a atmosfera de gases quasi irrespiraveis, e ganhavam de 3 a 6 francos por dia.

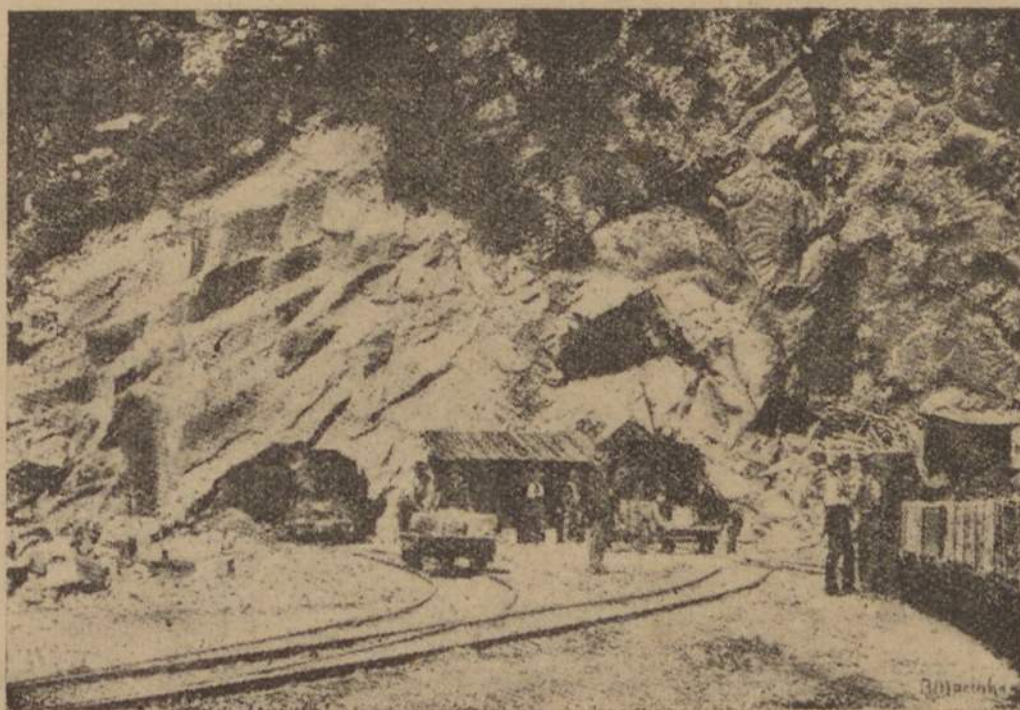
Um milhão de quilos de dinamite foi empregado nesta obra que ao quilometro 9 deu que fazer aos engenheiros que encontraram uma grande massa de agua quente, alimentada por mananciaes que produziam 35 litros de agua por segundo e mais tarde, no lado sul, 1200 litros por segundo.

O panico foi geral, mas os engenheiros, sem desfalecimentos, inventaram varias couraças de aço que deram certo resultado.

Engenheiros alemães e suissos meteram hombros a essa grande empresa, sendo os planos levantados pela casa Brand & Brandan, de Amburgo, de colaboração com a sociedade construtora de Zurich, Lôcher & C.^a.

Os trabalhos da secção italiana foram distribuidos a Herr Conrad Pressel, e dos que se fizeram no territorio suiso Ugo von Kager.

O primeiro projecto de um tunel sobre o Simplon foi feito em 1855, sendo abandonado em 1861, por insuficiencia de recursos pois reinava a falta de ma-



TÚNEL DE SIMPLON EM CONSTRUÇÃO

quinismos necesarios para levar a cabo tão importante trabalho.

O seu custo exedeu em muito os 70 milhões de francos do respectivo orçamento, mas ficou uma obra notavel e de grande alcance internacional, beneficiando extraordinariamente a Italia e a Suissa.

Milão tornou-se desde então um centro de grande commercio da Europa meridional, ficando em comunicação directa com Paris, Londres, Berlin e Viena, e a correspondencia da Europa com a India poupou 8 horas, pois encurtou com o novo trajecto por Simplon, Milão Parma, Sarzana, Roma e Brindisi.

Paris e Milão encurtou a distancia de cento e oitenta quilometros, com a relação á linha do Monte-Cenis, e 120 relativamente á de S. Gothard assim como de Veneza a Paris, que encurtou a mesma distancia.

O JAPÃO EM 1872

A construção de caminhos de ferro no Japão iniciou-se em 1872, com a abertura ao trafego da linha de Tokio a Jokohama, cuja extensão não exedia de 45 kilometros.

Segui-se-lhe a linha de Kioto, antiga capital, a Osska.

Em 1905 a rede dos caminhos de ferro no Japão não exedia a cerca de 3000 kilometros.

CAMINHO DE FERRO EM MINIATURA

Há trinta anos existe na Alemanha uma linha ferra em miniatura de bastante utilidade.

Consistia a sua singularidade em os combóios andarem sem que qualquer pessoa os dirija.

Essa linha era destinada à condução de sal, procedente das minas de Stassfurt, e dispunha de 30 vagonetas com a lotação de uma tonelada cada.

O funcionamento das suas máquinas eléctricas é feito automaticamente.

Formado o combóio, êste ao chegar a qualquer das cinco estações da linha, faz actuar a agulha, mudar os sinais e movimentar uma campainha que avisa o empregado da estação, encarregado de receber o combóio. Êste pode fazer parar o referido combóio simplesmente com o toque no botão de uma campainha que tem ao seu alcance no escritório, e, quando novamente quer fazer andar a máquina, sôbre esta, move uma alavanca, e tem tempo suficiente para descer, antes do mesmo comboio adquirir maior velocidade.

LINHA FERREA RECTA

A linha ferroviária em que se encontra a recta mais comprida é, em todo o mundo, a do caminho de ferro da Argentina ao Pacífico. Desde Buenos-Aires até ao Andes, numa distância de 391 quilómetros, não há uma única curva, nem terraplanagens, nem fraguras de mais de um metro de altura, ou profundidade.

PONTE METÁLICA MAIS ANTIGA

Existe uma importante ponte ferroviária que atravessa o rio Gaundless, perto de West-Auckland.

Até 1910 esta ponte que pertencia à antiga companhia ferroviária inglesa do North-Eastern e é a mais antiga ponte de caminho de ferro, fez bastante serviço permanente, deixando de ser utilizada em virtude de não oferecer grande segurança, pois começaram a aparecer as modernas e pesadas locomotivas para o grande tráfego.

Esta ponte que é a primeira metálica que se construiu no mundo no ano de 1823 e a foi inaugurada em 1825.

Actualmente é conservada como obra de arte, verdadeiramente curiosa, tanto na sua construção como na sua antiguidade.

“CASA DA METRÓPOLE EM LUANDA,

O decreto n.º 23.445 de 5 de Janeiro do ano findo, criou em Luanda a *Casa da Metrópole*, organismo destinado a promover a nacionalização do comércio colonial, e também a fazer a propaganda da cultura portuguesa e do esforço da raça no sentido largo do seu renovamento e progresso,

O referido decreto, no art. 5.º, diz que às Casas da Metrópole pertence:

Fazer a propaganda dos produtos portugueses nas colónias ou na metrópole com o objectivo de alargar e melhorar o seu mercado; estudar as características especiais dos mercados colonial e metropolitano para melhor adaptação da produção portuguesa ás suas exigências e necessidades; informar os organismos interessados (comerciantes, industriais, associações e corporações) e os governos sôbre a acção

que forem desenvolvendo, as características dos mercados e as possibilidades da colocação de produtos em cada momento; prestar procuradoria e agência comerciais aos organismos colectivos que as solicitarem, aos comerciantes e industriais portugueses ou estabelecidos em Portugal e ao Estado; organizar pequenas exposições de produtos nacionais nas localidades e ocasiões em que convenha fazê-lo ou concorrer ás que outros organizem; organizar feiras nas colónias para a venda de generos portugueses e indigenas; facilitar por todas as formas a colocação dos produtos de agricultores e da indústria nacionais nos mercados, intervindo junto dos organismos officiais para que todas as possíveis facilidades sejam dadas á expansão do comércio português; organizar missões comerciais de estudo e propaganda dentro da própria colónia ou ás colónias mais próximas; estudar as condições dos mercados nas colónias estrangeiras vizinhas, procurando fazer nelas a propaganda dos produtos portugueses, de acôrdo com os cônsules respectivos; fazer nos jornais locais e por meio de folhetos, cartazes, conferências ou outros meios a propaganda do esforço presente de ressurgimento nacional, procurando alargar o interêsse pelo movimento intellectual metropolitano feito com sentido nacionalista e pelo livro e pelo jornal nortugueses e actuar junto da mocidade escolar para lhe fazer conhecer e amar Portugal nas suas belezas, na sua história, nos seus valores morais e intellectuais, no seu esforço presente.



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 WESTINGHOSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,

Sevran (Seine-et-Oise) France

Se é Engenheiro, Architecto ou Desenhador e ainda desconhece o

Oxalida

no seu próprio interesse peça-nos catalogos e amostras, para não deixar de apreciar o unico papel heliográfico que lhe pode dar satisfação. Com o

ALUNA-REFLEX

já actualmente se podem obter reproduções de papeis escritos ou impressos de ambos os lados, planos não transparentes ou desenhados sobre cartão, dos quais até agora era impossivel conseguir cópias heliográficas.

Depositários, em Lisboa: PAPELARIA FERNANDES, Rua do Rato, 23 a 35 e Rua do Ouro, 145 a 149
no Porto: SOCIEDADE DE REPRESENTAÇÕES «NIEPOORT», Rua de S. Francisco, 23

HEMORROIDAL VARIZES—FLÉBITES

Ridelines Pills

dos Laboratórios ARNAUD, de Paris
Autorizado pela Direcção Geral de Saude

O PRODUCTO QUE FALTAVA SOB ESTA FORMA
E COM ÊSTE VALOR

Suprime as pomadas, supositórios, banhos, etc.
que são apenas paliativos

Acção rápida e segura, nas HEMORRAGIAS, DORES
e PRURÍDOS. Reducção e desaparecimento
das HEMORROIDAS

À VENDA NAS FARMÁCIAS:

TEIXEIRA LOPEZ & C.^a, Rua do Ouro, 154 — ESTÁCIO, Rocio
AVELAR, Rua Augusta, 225 — LIBERAL, Av. da Liberdade, 213
E NAS BOAS FARMÁCIAS

Representante exclusivo em Portugal

E. NEUVILLE DA CONCEIÇÃO, Limitada
Rua da Magdalena, 46, 2.^o LISBOA
TELEFONE 2 3572

Fábrica de Papel da Abelheira

Tojal Loures

Papeis de todos os tipos incluindo
os já conhecidos sacos de papel
« K R A F T »
para embalagem de cimento, cal, etc.

GUILHERME GRAHAM JOR. & C.^a

Rua da Alfandega, 156-158
LISBOA

Rua dos Clérigos, 6
PORTO

Ch. Lorilleux & C.^a—PARIS

CASA FUNDADA EM 1818

Tintas de Imprensa, Pretos, Côres, Vernizes
e Massa para róllos

SUCURSAL EM LISBOA

5, Rua Paiva de Andrada

TELEFONE 21875

Accessórios para Tipografia
Litografia e Encadernação

Construções Mecânicas de Santo Ovidio

F. Garcia & C.^a

Rua da Raza, 230—VILA NOVA DE GAIA
TELEFONE 4457

Constructores Mecânicos

Especialistas em máquinas para a indústria de pa-
daria e confeitaria. — Bombas centrífugas para to-
dos os rendimentos e alturas, para regas e usos
industriais.

Grupos electro-Bombas de grande rendimento

LUSALITE

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos,
isolamentos, etc. Canalisações de agua, gaz e vários produtos
quimicos, industriais e agricolas para protecção de redes
subterraneas electricas e telefonicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.^{DA}

RUA DO ALECRIM, 10—LISBOA—Telefones 23948 e 28941

TELEFONE : 2259

TELEG. : OPSERC

CRESPO & BORGES, L.^{DA}

BICICLETAS E SEUS ACESSÓRIOS
ACESSÓRIOS PARA AUTOMÓVEIS

Rua Candido dos Reis, 58

PORTO

Casa dos Linhos

S. A. R. L.

CAPITAL 300.000\$00

TELEG. FARLEA

TEL. 4021

Comércio geral de Linhos e bordados

Importação de algodão em
rama de tôdas as origens

660-Rua Fernandes Tomaz-664

P O R T O

Legal & General

Assurance Society Ltd.

Companhia Inglesa de Seguros

Fundada em Londres em 1836

Fundos e reservas exceedem £ 33.000.000

Representada em Portugal pela

Corporação Internacional de Seguros, S. A.

AVENIDA DOS ALIADOS, 38-2.º

PORTO

A melhor organização e a maior carteira
de seguros de ACIDENTES PESSOAIS
em Portugal

Seguros de: Fogo, Assaltos, Grêves e Tu-
multos, Cristais, Automóves
e Responsabilidade Civil

Telefone : 1384 Telegramas : CORPINSUR

DESPERDICIOS DE ALGODÃO

para LIMPEZA DE MÁQUINAS

Tôdas as qualidades ..
Todos os preços
Todos os clientes satisfeitos

Se não estiver contente com o seu fornecedor,
consulte a fábrica de transformação

L. FARGE

que lhe fornecerá a qualidade desejada e que melhor
se adapte ao seu ramo.

L. FARGE

Rua do Freixo, 1291 — PORTO

Telefone : 4494

Telegramas : EGRAF-PORTO

Código : A. B. C. 6.ª Edição

Agentes exclusivos para o sul (além Mondego):

VALADAS, LIMITADA

Calçada Marquez de Abrantes, 1 a 5—LISBOA

O ANO DE 1936

DA COMPANHIA DOS TELEFONES

PARA 1936 a Companhia dos Telefones tem o seguinte plano de trabalhos:

NA ÁREA DE LISBOA:

- Colocação de alguns milhares de metros de cabo subterraneo para serviço dos novos BAIRROS DO ARCO DO CEGO.
- Colocação de alguns milhares de metros de cabo subterraneo para serviço dos novos BAIRROS EM PALHAVÃ E SETE RIOS.
- Colocação de alguns milhares de metros de cabo subterraneo para serviço do BAIRRO DA PENHA DE FRANÇA.
- Colocação de novos cabos subterraneos em BEMFICA E LUMIAR.
- Colocação de novos cabos subterraneos no ESTORIL E EM CASCAIS.
- Novos circuitos directos para

CAPARICA
TORRE DA MARINHA
MONTIJO
QUELUZ
ODIVELAS
POVOA DE SANTA IRIA

- Ampliação da ESTAÇÃO AUTOMÁTICA TRINDADE.
- Construção do edificio para a nova ESTAÇÃO DA ESTRÊLA.
- Aumento de 1200 linhas na Estação Norte, constituiu nova numeração devido a terem-se esgotado os 10.000 primeiros números.
- Inauguração de novas estações semi-automáticas nas Sucursais, ligação directa a Lisboa de tôdas as estações sub-Urbanas para maior facilidade de comunicações.
- Instalação de novos quiosques na via pública.
- Instalação de novas caixas de moeda em cafés, restaurants, etc.
- Conversão ao sistema de BATERIA CENTRAL das Estações de

LUMIAR
POÇO DO BISPO
BARRERO
etc., etc.

The Anglo Portuguese Telephone C.^o, Ltd.

Rua Nova da Trindade, 43 — LISBOA

Rua da Picaria, 5 — PORTO

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. :—:*

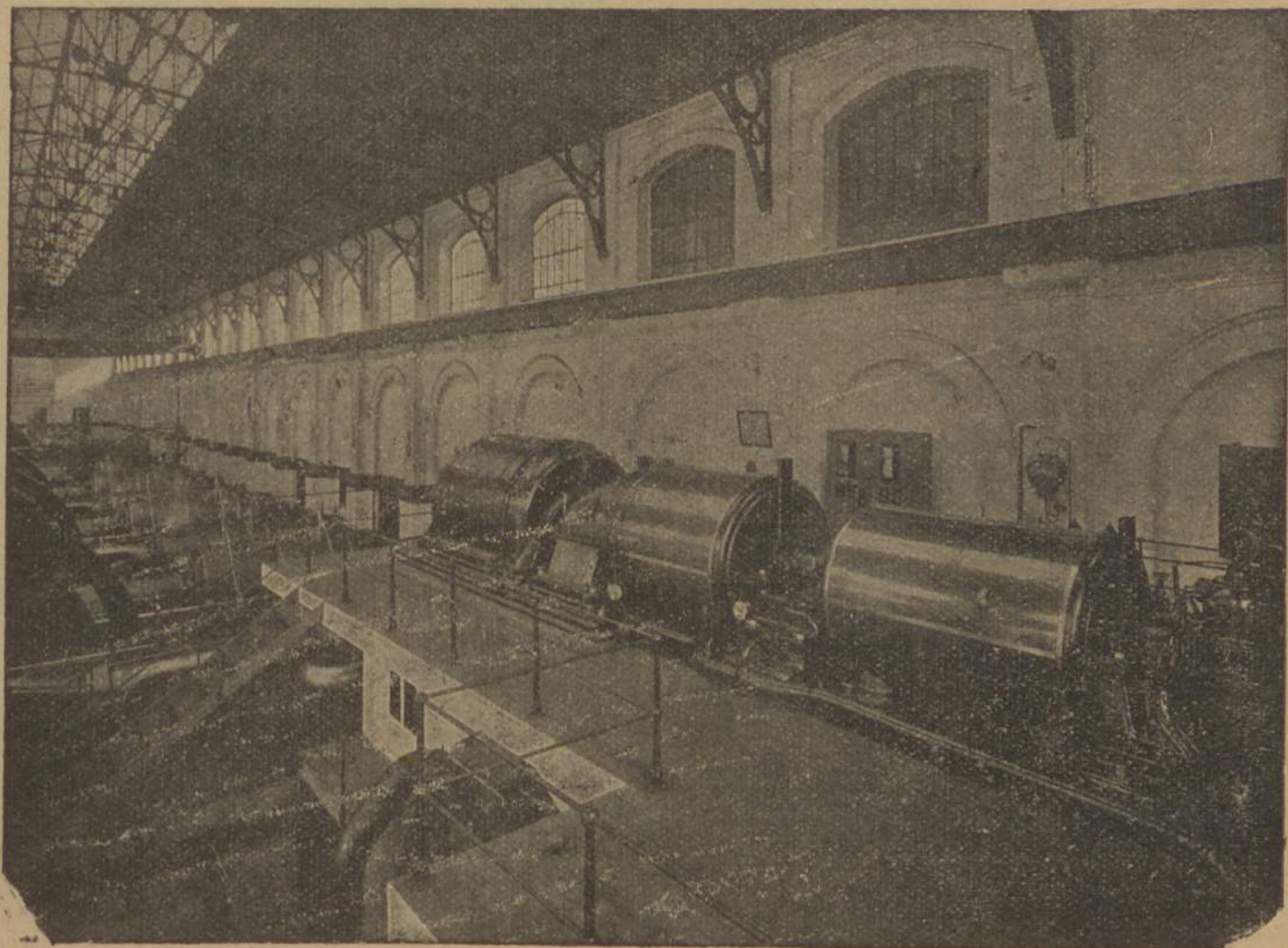
Representante geral:

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

Fundição Tipográfica Portuguesa, L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1874

Tipos / Tarjas / Vinhetas / Filetes / Emblemas / Quadrados
Espaços / Entrelinhas / Regretas / Lingots

Fornecedores da maior parte das tipografias do país — Exportadores para a África e Brasil
Montagem rápida de qualquer oficina, tanto para jornal como para obras

Pedimos a todos os industriais de tipografia que não
fechem as suas encomendas sem nos consultarem, pois na
diferença de preços obterão uma economia de 40 a 50 %

P E Ç A M - N O S O R Ç A M E N T O S

RUA DUQUE DE LOULÉ, 92-A

PORTO



Cimento LIZ

s/vagão na Fábrica e em Armazém em Lisboa

Bénard Guedes Limitada

Rua do Crucifixo, 75, 1.º-Esq. -- LISBOA -- Telefones 20601 - 20602

CREME TIGRE

É o melhor limpa-metais

Pedir em toda a parte

Depósito Geral: 1c6, Rua do Mundo, 11c

LISBOA

CIMENTO
LIZ
CIMENTO
EXTRA-BRANCO
CIMENTO
FUNDIDO
CIMENTO
RAPIDO



AGUIAR & MELLO
LDA.
P. do Município, 13-loja
LISBOA

FIBRO -
CIMENTO
IMPERMEABILISADORES PARA
CIMENTO
TINTAS PARA
CIMENTO
ENDURECEDORES PARA
CIMENTO

**EMPRESA DE ANUNCIOS
NOS
CAMINHOS DE FERRO**

Anuncios nas estações de Caminhos de Ferro. Anuncios nas principaes cidades, vilas e praias do paiz, assim como nas ruas de Lisboa, Porto, Coimbra e Braga. Anuncios em Africa e Arquipelagos da Madeira e Açores.

PUBLICIDADE GERAL
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
LISBOA
Telefones 2 0158

BOLSA - PREDIAL

DE
A. F. RAMALHO

POR INTERMÉDIO DELA ENCONTRAREIS
A GARANTIA DO VOSSO CAPITAL

COMPRA, VENDA E ADMINISTRAÇÃO DE PROPRIEDADES

HIPOTECAS

RUA DOS FANQUEIROS, 65-1.º

LISBOA — PORTUGAL

TELEFONE 28730

JOSÉ SANTOS, L.^{DA}

COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES
RUSTICAS E URBANAS

ADMINISTRAÇÃO E RECEBIMENTO DE RENDAS

COLOCAÇÃO DE CAPITAL SOBRE HIPOTÉCAS

R. DOS CORREEIROS, 101-1.º

LISBOA — PORTUGAL

TELEFONE 27616

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

LISBOA

Séda para ondê deve ser dirigida tôda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

Valorize o motôr do seu Automóvel
Lubrificando-o com os Produtos

ADRECAL

Pneus - Acessórios - Gasolina

A. LACERDA

176, Rua Rodrigues Sampaio — PORTO

TELEFONE 5380

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 26415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades
rivalizando com as dos fabricantes
ingleses, alemães, e outros

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

PHOTO-BAZAR

39, Rua da Fábrica, 43 — PORTO

Casa especializada
em todo o
material Fotográfico

Destribuem-se catálogos

AOS SRS. EMPREITEIROS DE ESTRADAS

OS MELHORES

PREÇOS

PICARETAS
MARRETAS
MARTELÕES

FORQUILHAS

(MODELO ESPECIAL DA NOSSA CASA,
USADO E PREFERIDO
PELOS PRINCIPAIS EMPREITEIROS)

PÁS
ENXADAS
ALAVANCAS

O SORTIDO MAIS
COMPLETO EM TODAS
AS CLASSES DE
Ferragens para Construção

TELEGRAMAS: CASA EZEQUIEL

CASA EZEQUIEL

TELEFONE: 1607

É favor ao escrever
fazer referência a
este ANUNCIO

86, Largo dos Loios, 89

PORTO

FORNECEDORES DAS PRINCIPAIS COMPANHIAS DE CAMINHOS DE FERRO

**EMPRESA DE ANUNCIOS
NOS
CAMINHOS DE FERRO**

Anuncios nas estações de Caminhos de Ferro. Anuncios nas principaes cidades, vilas e praias do paiz, assim como nas ruas de Lisboa, Porto, Coimbra e Braga. Anuncios em Africa e Arquipelagos da Madeira e Açores.

PUBLICIDADE GERAL
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
LISBOA
Telefones 2 0158

BOLSA-PREDIAL

DE
A. F. RAMALHO

POR INTERMÉDIO DELA ENCONTRAREIS
A GARANTIA DO VOSSO CAPITAL

COMPRA, VENDA E ADMINISTRAÇÃO DE PROPRIEDADES

HIPOTECAS

RUA DOS FANQUEIROS, 65-1.º
LISBOA — PORTUGAL
TELEFONE 28730

JOSÉ SANTOS, L.^{DA}

COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES
RUSTICAS E URBANAS

ADMINISTRAÇÃO E RECEBIMENTO DE RENDAS

COLOCAÇÃO DE CAPITAL SOBRE HIPOTÉCAS

R. DOS CORREEIROS, 101-1.º
LISBOA — PORTUGAL
TELEFONE 27616

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
LISBOA

Séde para ondê deve ser dirigida tôda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

Valorize o motôr do seu Automóvel
Lubrificando-o com os Produtos

ADRECAL

Pneus - Acessórios - Gasolina

A. LACERDA

176, Rua Rodrigues Sampaio — PORTO

TELEFONE 5380

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 26415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades
rivalizando com as dos fabricantes
ingleses, alemães, e outros

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

PHOTO-BAZAR

39, Rua da Fábrica, 43 — PORTO

Casa especializada
em todo o
material Fotográfico

Destribuem-se catálogos

AOS SRS. EMPREITEIROS DE ESTRADAS

OS MELHORES

PREÇOS

PICARETAS
MARRETAS
MARTELÕES

FORQUILHAS

(MODELO ESPECIAL DA NOSSA CASA,
USADO E PREFERIDO
PELOS PRINCIPAIS EMPREITEIROS)

PÁS
ENXADAS
ALAVANCAS

O SORTIDO MAIS
COMPLETO EM TODAS
AS CLASSES DE
Ferragens para Construção

TELEGRAMAS: CASA EZEQUIEL

CASA EZEQUIEL

TELEFONE: 1607

É favor ao escrever
fazer referência a
este ANUNCIO

86, Largo dos Loios, 89

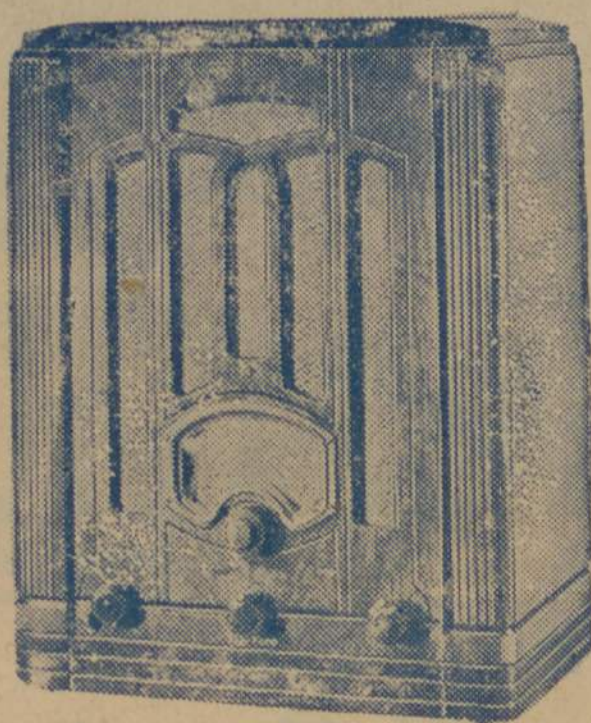
PORTO

FORNECEDORES DAS PRINCIPAIS COMPANHIAS DE CAMINHOS DE FERRO



apresenta

o
aparelho
Superheterodino
de
7 válvulas
1936



Modelo T 7-5

Ondas médias e curtas 16 a 550 metros

(540 a 18.000 Kcs.) para corrente alterna 110/220 volts

VALVULAS METALICAS RCA

Alto-falante electro-dinâmico 8' — Potência de saída 5 watts
sem distorção — Quadrante iluminado (cores diferentes con-
forme os comprimentos de onda) — Indicador de Banda —
Contrôle de tonalidade de máxima e mínima de 4 posições
Contrôle automático de volume — Manipulo de sintonisação
desmultiplicação a 2 velocidades (10 e 50 para 1)

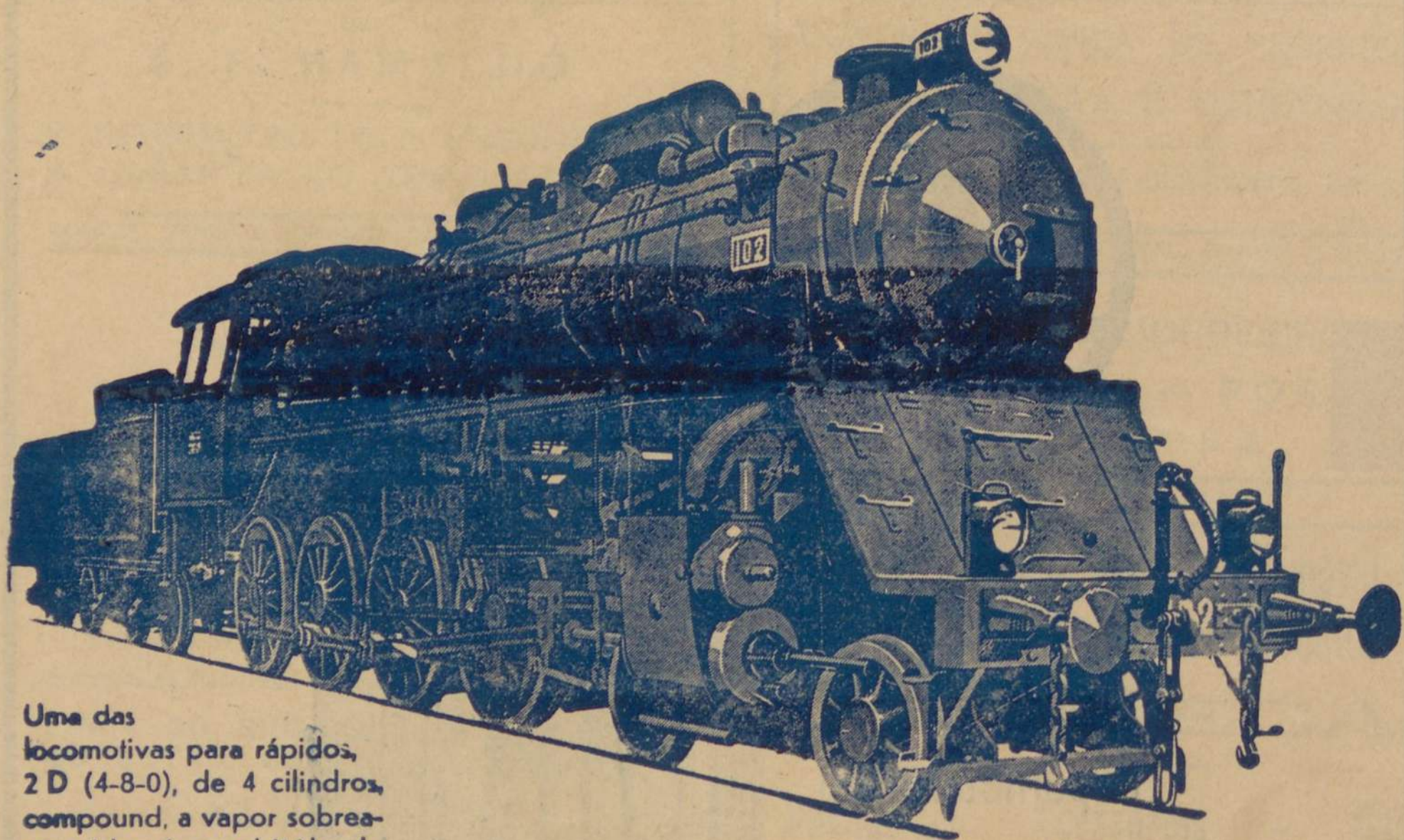
Concessionários Exclusivos para Portugal e Colónias

— Sociedade
de Construções



Iberica —
Electricas, L.^{da}

36, 2.º D., Praça Luiz de Camões - LISBOA - Telet. 28135-28136



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 portuguezas 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