

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

REVISTA QUINZENAL

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: Antwerpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos) 1904.

48.<sup>º</sup> 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.<sup>º</sup> ARMANDO FERREIRA (Secretário geral da «The Anglo-Portuguese Telephone»)

EDITOR Carlos d'Ornellas

Redacção: MANUEL DE MELLO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça), Engenheiro. — AUGUSTO D'ESAGUY, Médico e Escritor. — JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR, 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 Oficiais. — 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 Públicas. — 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 Séca, 7, 1.<sup>º</sup> — LISBOA

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

# ÍNDICE

D O S

ARTIGOS E SEÇÕES 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 . . . . .	d'Ornellas, 466, 495, 476, 553, 464 e . . . . .
Agências Internacionais de Viagens (Excursão dos Chefes de Serviços das) . . . . .	128 Cawinhos de Ferro Coloniais, 238, 538 287, 314, 356, 394, 415, 466, 550 e . . . . .	Crónica Internacional, por Plínio Banhos, 125, 388, 411, 440 e . . . . .
Ajardinamento da linha de Sintra . . . . .	361 Caminhos de Ferro (Difícil situação dos), pelo coronel de Eng.º Alexandre Lopes Galvão . . . . .	Crónica Internacional, por Nickles 495
Ampère, pelo Eng.º J. Fernando de Sousa, 349 e . . . . .	246 Caminhos de Ferro Espanhois . . . . .	CRÓNICA DA QUINZENA por Soeiro da Costa.
Apedrejamento de combóios . . . . .	64 Caminhos de Ferro Espanhois (Os) no período de 1920 a 1934 . . . . .	O Progresso Humano . . . . .
Armelim Júnior (Homenagem ao Dr.) . . . . .	594 Caminho de Ferro em 1849 (De Paris ao Havre em), por F. X. Lopes . . . . .	Epochas de Civismo . . . . .
Assembléa Nacional (Um processo de Inquérito aos Serviços de Secretaria de) . . . . .	578 Caminhos de Ferro do Norte (A propósito dos) (Singular situação, pelo Eng.º J. Fernando de Sousa . . . . .	E' necessário levantar o nível moral dos povos numa estreita ligação com os seus dirigentes . . . . .
Assentamento de Via Férrea (Bases Orçamentais para), por António Guedes, 14, 65, 90, 111, 155, 178, 204, 235, 273, 301, 420, 434, 473, 487, 493, 518, 539, 575 e . . . . .	569 Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (A Companhia dos) (A sua reconstituição financeira), pelo Eng.º J. Fernando de Sousa . . . . .	A música . . . . .
Ateneu Ferro-viário, 265, 351, 485, 468, 488, 558 e . . . . .	594 Caminhos de Ferro de Moçambique (A Administração dos) 221 e . . . . .	Virtudes da mulher . . . . .
Automotoras em Espanha (A tracção com) . . . . .	26 Caminhos de Ferro do Minho e Douro . . . . .	Costa (Dr. Cincinato da) . . . . .
<b>AVIAÇÃO</b>	26 Caminhos de Ferro no plano de reconstituição económica (Os), pelo Eng.º Avelar Ruas . . . . .	Caminhos de Ferro (80 anos de) . . . . .
A continuação do Cruzeiro Aéreo às Colónias . . . . .	83 Caminhos de Ferro em 1935 (Os nossos) . . . . .	Direcção Geral de Caminhos de Ferro . . . . .
Cruzeiro Aéreo às Colónias . . . . .	108 Caminhos de Ferro em 1935 (Os nossos) . . . . .	Ecos & Comentários, por Plínio Banhos, 31, 101, 117, 139, 177, 193, 334, 352, 382, 436, 469, 482, 492, 467, 497, 521, 546 e . . . . .
Conclusão do Cruzeiro Aéreo às Colónias . . . . .	149 Caminhos de Ferro em 1935 (Os nossos), pelo Eng.º J. Fernando de Sousa . . . . .	Electrificação Geral do País . . . . .
Concluão do Cruzeiro Aéreo às Colónias . . . . .	299 Caminhos de Ferro em Portugal (Para a história dos) . . . . .	Empresas ferro-viárias no ano de 1935 (Os rendimentos das) . . . . .
Conclusão do Cruzeiro Aéreo às Colónias . . . . .	444 Caminhos de Ferro Portugueses (Companhia dos) Assembléa General . . . . .	Empresas Ferro-viárias no Continente (Os Rendimentos das), por Almeida Fonseca . . . . .
Os Açores base de linhas Aéreas, por Carlos d'Ornellas . . . . .	581 Caminhos de Ferro em tempos idos . . . . .	Engenhos da Morte (Os), por Carlos d'Ornellas . . . . .
A História da Aviação . . . . .	275 Caminhos de Ferro do Vale de Limpopo . . . . .	Estação da Amadora (Variante à estrada N.º 77-2.º junto à) . . . . .
Ligaçao entre a Europa e à América do Norte . . . . .	437 Cartas de Viagem, por Mannel Pedro, 217, 286, 355 e . . . . .	Estação do Sabugo (Melhoramentos ferro-viários na), 482 e . . . . .
Linhos aéreas Coloniais, pelo tenente Humberto da Cruz . . . . .	486 Carril e Estrada . . . . .	Estatísticas (à Margem das) . . . . .
Barata (Engenheiro Pereira) . . . . .	486 Carris de Caniinhos de Ferro . . . . .	Estatísticas (A' Margem das) O desprêgo, por A. de Mello e Niza . . . . .
Beira Alta (Pela) Substituição do tabuleiro metálico da Ponte de Mortágua . . . . .	149 Casa da Metrópole em Luanda . . . . .	Estrangeiro (Pelo) . . . . .
Betão de Cimento (As corrosões do) . . . . .	219 Com vistas à C. P. . . . .	Esteves (General Raul), por Carlos d'Ornellas, 459 e . . . . .
Biografias de Honra (As) . . . . .	165 Companhia da Beira Alta (Os progressos da) . . . . .	Exemplo a seguir . . . . .
Boas Festas . . . . .	492 Companhia da Beira Alta, pelo Eng.º J. Fernando de Sousa . . . . .	Exposição Artística na Cidade de Angra do Heroísmo . . . . .
Brindes e Calendários, 21, 128 e . . . . .	471 Comunicações aéreas . . . . .	Exposição de trabalhos Artísticos . . . . .
Caijas de reformas e pensões dos ferro-viários. . . . .	295 Comunicações Ferro-viárias entre Zafra e o nosso país (As), pelo Eng.º D. Gabriel Uriñen, 77, 150, 187 e . . . . .	Expresso inglês «Silver Jubilee» (O) . . . . .
Caixas de Reformas, por Carlos d'Ornellas . . . . .	191 Comunicações de Lisboa (As grandes), pelo Eng.º J. Fernando de Sousa, 88 e . . . . .	Expresso a Montemor-o-Novo . . . . .
Caldeira Eléctrica com Eletrodos para produzir vapor . . . . .	457 275 Congresso Nacional de Turismo (I) «Containers» nos transportes mixtos (O Emprego dos), pelo Eng.º J. Fernando de Sousa, 483, 516, 533, 565 e . . . . .	Exultação ferro-viária (Jornada de) . . . . .
Caminhos de Ferro, 128, 160, 198 e . . . . .	363 589 Contos de Angola em 1934/35 . . . . .	Factos lamentáveis, por Soeiro da Costa . . . . .
Caminhos de Ferro, pelo Eng.º Manetto Torres . . . . .	325 Crónicas de Espanha, por Carlos d'Ornellas . . . . .	Falta de espaço . . . . .
Caminhos de Ferro (A Crise), pelo Eng.º Avelar Ruas, 142, 168 e . . . . .	258 462 Império Colonial Português (I Conferência Económica do) . . . . .	Ferreira (Engenheiro Armando) . . . . .
Caminho de Ferro de Ayamonte a Huelva, pelo Eng.º J. Fernando de Sousa . . . . .	109 589 Imprensa, 30, 116, 192, 272, 276, 485 e . . . . .	Ferro-viárias (Festas) . . . . .
Caminhos de Ferro Andaluzes (Abriu falência a C.ª dos) . . . . .	275 589 Inventos (Os Grandes), por Plínio Banhos, 489, 473, 499 e . . . . .	Festas ferro-viárias, por Carlos d'Ornellas . . . . .
Caminhos de Ferro da Beira Alta (Um justo louvor à Companhia dos) . . . . .	363 462 Jorge V (O Império Britânico acaba de perder o Rei) . . . . .	Formação Profissional (A) . . . . .
Caminho de Ferro de Benguela em 1936 (O), pelo Eng.º J. Fernando de Sousa . . . . .	325 Crónicas de Espanha, por Carlos d'Ornellas . . . . .	Gomes da Costa (Marechal), 19 e . . . . .
		Grupo Instrutivo Ferro-viário de «Campolide» . . . . .
		Guedes (Antonio), 245, e . . . . .
		Hora de verão . . . . .
		Império Colonial Português (I Conferência Económica do) . . . . .
		Imprensa, 30, 116, 192, 272, 276, 485 e . . . . .
		Inventos (Os Grandes), por Plínio Banhos, 489, 473, 499 e . . . . .
		Jorge V (O Império Britânico acaba de perder o Rei) . . . . .
		79

Pag.		Pag.	
Justa Homenagem ao Administrador Geral da Companhia dos Telefones . . . . .	176	Orcamentos (Controle de), por <i>Carlos Villegas M.</i> , 288 e . . . . .	312
Leonardo Coimbra (Dr.) . . . . .	76	Organização (Algumas palavras sobre), por <i>Carlos Villegas M.</i> , 203, 223 e . . . . .	264
Linha da Beira Alta (Novo horário na) . . . . .	195	Oliveira de Frades (Feira de) . . . . .	275
Linha de Sintra, entre Alcantara e Campolide (Renovação dos tramos Metálicos das pontes da), pelo Eng. <sup>o</sup> <i>Ferrugento Gonçalves</i> , 512, 535 e . . . . .	568	Ornellas (Carlos d'), 458 e . . . . .	590
Linha de Zafra a Villa Nueva (A), pelo Eng. <sup>o</sup> <i>J. Fernando de Sousa</i> . . . . .	165	Palácio Nacional de Sintra . . . . .	242
Linhas aéreas-inter-continentais (As actuais) . . . . .	475	Palácio Valenças em Sintra (A aquisição do) . . . . .	357
Linhos 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
Linhos Estrangeiras, 35, 190, 216, 316, 366, 395, 442, 470, 485, 472, 488, 548 e . . . . .	485	Passagens de Nivel . . . . .	55
Linhos Portuguesas, 148, 326 e . . . . .	447	Passo (Capitão Manuel) . . . . .	369
Locomotivas (As grandes inovações nas) . . . . .	511	Pirates de Ferro (Importação em Itália de) . . . . .	467
Locomotiva-Tender (A mais pesada) do Mundo . . . . .	472	Ponte sobre o Rheno (Construção da) . . . . .	468
Metais leves no Material de Caminhos de Ferro (Os) . . . . .	315	Pontes do Tejo em Lisboa e Vila Franca, pelo Eng. <sup>o</sup> <i>J. Fernando de Sousa</i> . . . . .	137
Mont-Dore, por <i>António Rodrigues Correia</i> . . . . .	53	Porto do Lobito (O) . . . . .	202
<b>MORTOS (OS NOSSOS)</b>	248	Portugal na Guerra . . . . .	199
Rodrigues de Mendonça . . . . .	357	Propaganda, pelo Eng. <sup>o</sup> <i>Armando Ferreira</i> . . . . .	294
D. Maria Gabriela T. Guedes da Fonseca . . . . .	357	Protecção do Cimento (A Técnica da Pintura e a) . . . . .	501
Carlos Generoso de Oliveira . . . . .	357	Publicações Recebidas 120, 167, 220, 354, 381, 485 e . . . . .	543
Visconde do Marco . . . . .	444	Quarenta Anos (Há) 42, 72, 103, 125, 159, 172, 200, 234, 259, 289, 313, 337, 364, 398, 416, 446, 475, 498, 478, 500, 522, 551, 584 e . . . . .	600
Joaquim de Sousa Ferreira . . . . .	500	Rédio Caminhos de Ferro . . . . .	140
Adriano Costa . . . . .	18	Rádiosfónicos (Os serviços) nos combóios portugueses . . . . .	121
Mousinho de Albuquerque (Joaquim) . . . . .	46	Ramal Ferro-viário de Sines (O) . . . . .	497
Mudança da Hora (A) . . . . .	9	Ramal de Sines (A Conclusão do), pelo Eng. <sup>o</sup> <i>J. Fernando de Sousa</i> . . . . .	485
Natal e Ano Novo . . . . .		Reorganização do Ministério das Obras Públicas e Comunicações (A), pelo Eng. <sup>o</sup> <i>J. Fernando de Sousa</i> . . . . .	49
<b>NOTAS SOLTAS por X.</b>		Repatriamento de combatentes políticos em Portugal . . . . .	487
O Homem de bem, infeliz . . . . .	453	Sapadores de Caminhos de Ferro, 154, 234, 251, 277, 303, 328 e . . . . .	368
As festas religiosas . . . . .	455	Segurança na Circulação dos combóios . . . . .	363
O destino é cruel . . . . .	456	Seixas (Manuel) . . . . .	128
Actos que ilustraram . . . . .	456	Senhor Doutor (O) . . . . .	199
A justiça a quem a merece.. . . . .	459	Sinalização nas Estradas . . . . .	485
Coisas graves, e coisas... para... rir. . . . .	456		
Concursos oficiais. . . . .	463	<b>SINDICATOS</b>	
Coisas dos tempos. . . . .	463	Dos Jornalistas, 120 e . . . . .	203
Obras de Engenharia (As grandes). . . . .	526	Nacionais . . . . .	198
		<b>ANUNCIOS FERRO-VIÁRIOS</b>	
		Caminhos de Ferro da Beira Alta (Companhia dos), 327, 365, 368, 389, 437, 477, 520 e . . . . .	559

1.º DO 48.º ANO

Lisboa, 1 de Janeiro de 1936

Número 1153

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

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

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINANÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO e AVIAÇÃO / OBRAS PÚBLICAS / AGRICULTURA MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO E CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
Rua da Horta Sêca, 7, 1.<sup>o</sup>  
Telefone: P B X 20158

RECEPTORES

CROSLEY

T.  
S.  
F.

LAMPADAS

RAYTHEON  
TRADE MARK

RADIO

LISBOA

RUA SERPA PINTO, 7 - LISBOA - PORTUGAL



**ocogravura**  
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 fotografias de interiores quando se destinem 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 LDA.**

IMPORTADORES de CARVÃO  
TINTAS, VERNIZES  
e ESMALTES «MANDER»

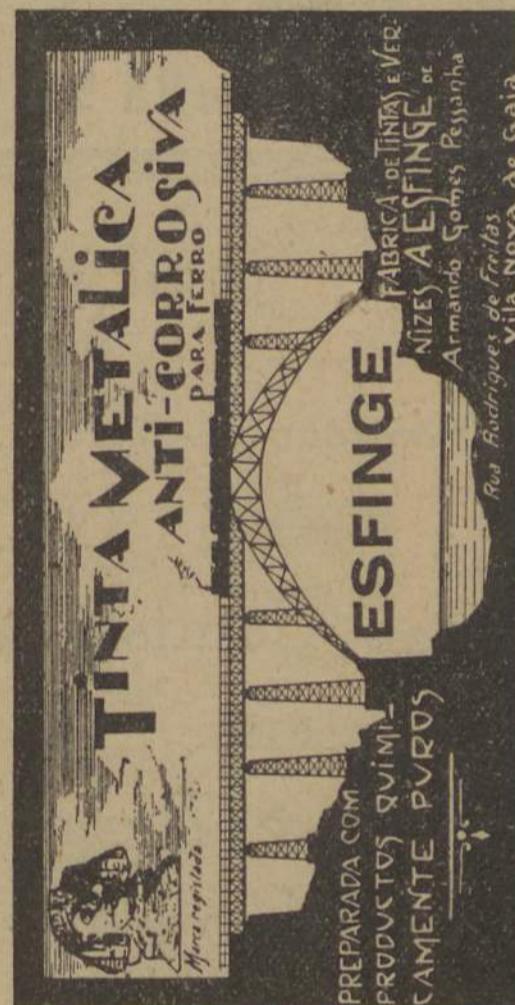
Cal hidráulica Martingança

**Fernando Queiroz, Limitada**

Rua da Reboleira, 13 (ao Infante)

903—TELEFONE—903

P O R T O



Aos II.<sup>mos</sup> Empreiteiros de Estradas, Engenheiros e Empresas Minéiras:

MARCA REGISTADA

**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 CATALOGOS

**Policlínica da Rua do Ouro**

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

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

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

Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias  
ÁS 10 HORAS

Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sifilis  
ÁS 6 HORAS

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

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

Dr. Mendes Bello — Estomago, fígado e intestinos  
ÁS 4 HORAS

Dr. Filipe Manso — Doenças das crianças  
ÁS 12 HORAS

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

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

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

Dr. Aleu Saldanha — Raio X  
ÁS 4 HORAS

**ANÁLISES CLÍNICAS**

# J. WIMMER & Co.

SÉDE EM LISBOA:

Rua 24 de Julho, 34

FILIAL NO PORTO:

R. Mousinho da Silveira, 18-2.<sup>o</sup>

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

PARA  
PINTAR  
AREDES  
Use MURALINE  
UMA TINTA QUE SE PREPARA  
EM 10 MINUTOS  
SECA EM 10 HORAS  
E DURA 10 ANOS  
DEPOSITÁRIOS:  
**MÁRIO COSTA & C. A. L. DA**  
Rua do Almada, 30-1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup> — PORTO — Telefone 2571

Dr. Augusto d'Esaguy

CLÍNICA MÉDICA

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

DOENÇAS DA PELE E SÍFILIS

CONSULTÓRIO:

Rua Garrett, 17-2.<sup>o</sup>-D.  
Consultas ás 17 horas

RESIDENCIA:

Av. da Republica, 33-r/c.

TELEFONE: 25553 LISBOA TELEFONE: NORTE 41990  
Preços de Policlínica a todos os assinantes desta revista

## OS PRODUTOS “CORAÇÃO”

são insuperáveis

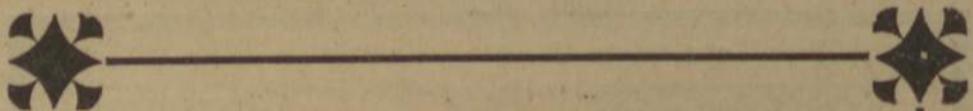
na Limpeza de Metais;  
no Asseio de Banheiras, trens de cosinha, etc.;  
na Lavagem de mãos engorduradas;  
na Limpeza de talheres;  
na Destruição de insectos perturbadores do repouso;  
e em muitas outras aplicações caseiras.

Exija, pois em toda  
a parte esta marca



Fábrica de Produtos Coração  
**ALBRECHT LOBE**

**PORTO**

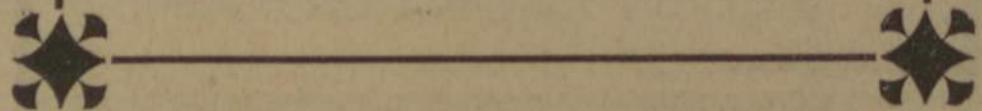


Ninguém deve viajar  
sem consultar o

Manual do Viajante  
em Portugal

à venda em todas  
as livrarias e na

Rua da Horta Séca, 7, 1.<sup>o</sup>--LISBOA



IMPORTADORES de CARVÃO  
TINTAS, VERNIZES  
e ESMALTES «MANDER»

Cal hidráulica Martingança

**Fernando Queiroz, Limitada**

Rua da Reboleira, 13 (ao Infante)

903 — TELEFONE — 903

**PORTO**



MARCA REGISTADA

**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.

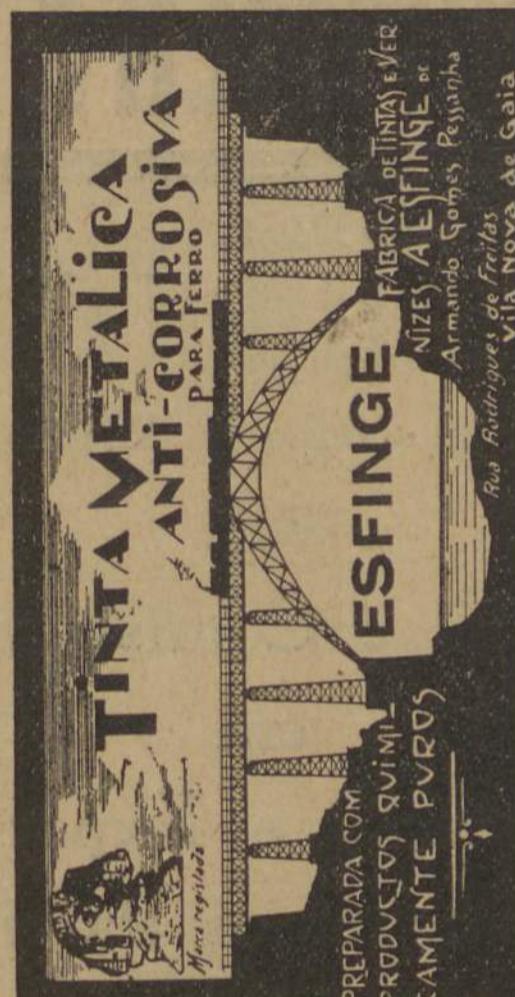
Capacho metálico «IDEAL» (registado) colchões e capachos de arame

**A PRODUTIVA**  
REGISTADA

**José de Magalhães.**

R. da Picaria, 27 — Telef. 91 — PORTO

PEDIR CATALOGOS



## Policlínica da Rua do Ouro

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

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

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

Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias  
ÁS 10 HORAS

Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sifilis  
ÁS 6 HORAS

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

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

Dr. Mendes Bello — Estomago, fígado e intestinos  
ÁS 4 HORAS

Dr. Filipe Manso — Doenças das crianças  
ÁS 12 HORAS

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

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

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

Dr. Aleu Saldanha — Raio X  
ÁS 4 HORAS

ANÁLISES CLÍNICAS

# J. WIMMER & Co.

SÉDE EM LISBOA:

Rua 24 de Julho, 34

FILIAL NO PORTO:

R. Mousinho da Silveira, 18-2.<sup>o</sup>

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

OS PRODUTOS

## “CORAÇÃO”

são insuperáveis

na Limpeza de Metais;  
no Asseio de Banheiras, trens de cosinha, etc.;  
na Lavagem de mãos engorduradas;  
na Limpeza de talheres;  
na Destruição de insectos perturbadores do repouso;  
e em muitas outras aplicações caseiras.

Exija, pois em toda  
a parte esta marca



Fábrica de Produtos Coração

ALBRECHT LÖBE

PORTO



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.<sup>o</sup>--LISBOA



Dr. Augusto d'Esaguy

CLÍNICA MÉDICA

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

DOENÇAS DA PELE E SÍFILIS

CONSULTÓRIO:

Rua Garrett, 17-2.<sup>o</sup>-D.  
Consultas ás 17 horas

RESIDENCIA:

Av. da Republica, 33-r/c.

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

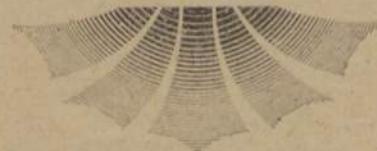
# Companhia CIMENTO TEJO

Séde — Rua da Victória, 88, 2.<sup>o</sup>

L I S B O A

Filial — Avenida dos Aliados, 20, 3.<sup>o</sup>

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.<sup>o</sup>-PORTO

TELEFONES n.<sup>os</sup> 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.<sup>o</sup>--LISBOA

Filial do Norte: Rua Formosa, 297-1.<sup>o</sup>--PORTO

AGENCIAS EM TODO O PAIZ

# Chester Merrill, Ramos & C.<sup>a</sup>

Rua do Mundo, 33, 2.<sup>o</sup>—LISBOA

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

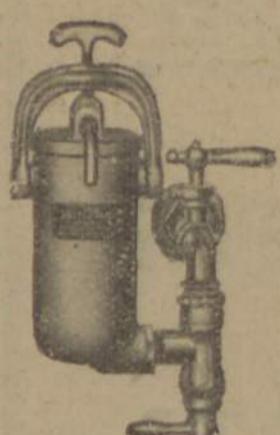
## EXTINTORES D'INCENDIOS

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**

Analisado, 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, principalmente, dos OLEOS EMPREGADOS  
Use V. Ex. exclusivamente os OLEOS MINERAIS



**((AGUIÁ))**  
E FICARÁ SATISFEITO

**A. DE SOUSA ANDRADE**  
Rua Trindade Coelho, 1-C-1.<sup>o</sup>  
TELEFONE 1197

**P O R T O**

**Companhia do Caminho  
de Ferro de Benguela**

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

SÉDE EM LISBOA  
**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 mineira da Katanga: Quilómetros 1.800

# **SUCATAS**

**D E**

Cobre, latão, bronze, chumbo, Zinco, alumínio, ferro fundido, ferro forjado e folha de Flandres, bem como: carris da C. P., linha decauville e vagonetas, barris, bidons, tubagem, veios de transmissão, tambores e chumaceiras, tanques de ferro, chapa ondulada, : : máquinas e acessórios, etc., etc. : :

Não comprem nem vendam sem consultarem a casa

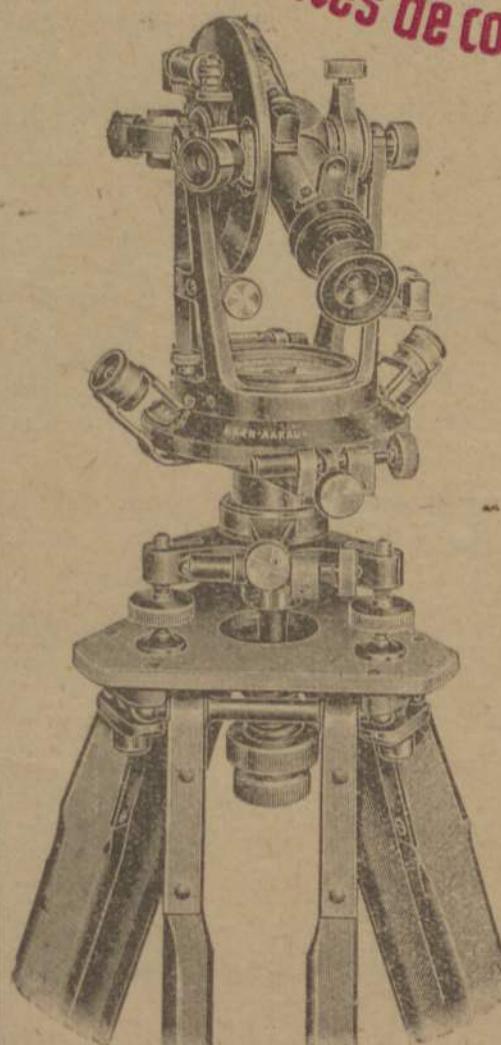
**Antonio dos Santos e Silva**

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

Telefone 2 6946 - Telegramas: NEWTINCUT



**Kern**  
AARAU  
SUISSE



*Boîtes de compas de précision*

INSTRUMENTOS  
DE PRECISÃO

**Kern**  
AARAU

TAQUEÓMETROS

ALÍDADES

TEODOLITOS

BINÓCULOS

Vendas a retalho  
em todas as casas  
da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA  
Rua dos Fanqueiros, 15, 2.<sup>o</sup>

a 120 MILHAS á hora

MENOS COMBUSTIVEL  
MAIS PASSAGEIROS E TARIFAS  
MAIS ECONOMICAS

obtido  
com o comboio  
todo de alumínio

ALUMINIUM UNION LTD.

LONDRES,

Inglaterra

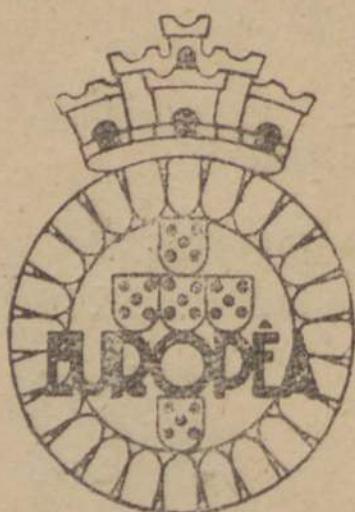
O novo comboio aerodinâmico da UNION PACIFIC foi construído inteiramente com ALIAÇÕES de ALUMINIO, exceptuando a instalação da força motriz, jogos de rodas de aço, longarinas, carlingas e cabeçotes.

A sua primeira viagem foi um verdadeiro desafio lançado para combater o incremento dos tráficos aéreos 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 comprido e pesa sómente 210 TONELADAS, enquanto que o peso do convencional comboio a vapor é de quasi 700 TONELADAS. Esta enorme redução de peso 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 países. Factos e cifras comprovadas estão à sua disposição. Porque não consulta o nosso pessoal técnico sem nenhuma obrigação da sua parte?

CONCESSIONÁRIO EXCLUSIVO PARA PORTUGAL  
NICOLAS ROMERO  
141, AVENIDA DOS ALIADOS — PORTO



# 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 20911



**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 —
Térça ..... —	7 14 21 28 —	Térça ..... —	4 11 18 E —	Térça ..... —	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 —
Térça ..... —	7 14 21 28 —	Térça ..... —	5 12 19 26 —	Térça..... —	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 —
Térça ..... —	7 14 21 28 —	Térça ..... —	4 11 18 25 —	Térça..... —	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 —
Térça ..... —	6 13 20 27 —	Térça ... —	3 10 17 24 —	Térça ..... 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 PÚBLICAS  
— 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: Antwerpia, 1894;  
S. Luiz, 1904; Estados Unidos.

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.<sup>a</sup> Rivero, 6 — Madrid  
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

## S U M Á R I O

MOUSINHO D'ALBUQUERQUE, o Heroi de Chaimite. — À Tabela, pelo Eng.<sup>o</sup> ARMANDO FFRREIRA,  
— Os nossos caminhos de ferro em 1935, pelo Eng.<sup>o</sup> J.  
FERNANDO DE SOUZA. — Natal e Ano Novo. — À  
margem das estatísticas, por A. DE MELLO E NIZA.  
— Difícil situação dos caminhos de ferro, pelo Coro-  
nel de Eng.<sup>a</sup> ALEXANDRE LOPES GALVÃO. —  
Bases Orçamentais para Assentamento de Vía Férrea,  
por ANTÓNIO GUEDES. — Joaquim Mousinho de  
Albuquerque. — Marechal Gomes da Costa. — A pro-  
pósito dos Caminhos de Ferro do Norte, por J. FER-  
NANDO DE SOUZA. — O que todos devem saber. —  
Brindes e calendários. — Sud-express. — Portugal Tu-  
ristico. — Automotoras. — Aviação. — Jornada de exulta-  
ção ferroviária. — Viagens e transportes. — Imprensa.  
— Ecos & Comentários, por PLÍNIO BANHOS. — Os  
nossos mortos. — Os engenhos da morte, por CARLOS  
D'ORNELLAS. — Linhas estrangeiras. — Os rendimen-  
tos das empresas ferroviárias no continente, por AL-  
MEIDA 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.<sup>o</sup> FERNANDO DE SOUZA  
CARLOS D'ORNELLASSECRETARIOS DA REDACÇÃO  
OCTAVIO PEREIRAEng.<sup>o</sup> ARMANDO FERREIRA

## REDACÇÃO

Eng.<sup>o</sup> M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSE 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.<sup>a</sup> ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.<sup>a</sup> MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.<sup>a</sup> JAIME GALOCoronel de Eng.<sup>a</sup> 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

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS  
RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.<sup>o</sup>

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

## Á TABELA

ANO NOVO...  
VIDA VELHA

?

Este ponto de interrogação que todos nós pômos no dia 1.<sup>o</sup> de Janeiro de qualquer ano, nunca foi tão interrogativo como no limiar destes 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 todas as convenções estabelecidas, prevê-se o indefinido, o caos 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.

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

Hoje, como ontem, espiritos do mal, irrequietos, 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 ambicões... 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 indulgência para o Bem comum.

ARMANDO FERREIRA

# OS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO EM 1935

Pelo Eng.<sup>o</sup> J. FERNANDO DE SOUZA

**E** 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 almaniques *Borda d'Água* se permite. Não pretende a *Gazeta* desvendar arcanos futuros; limita-se a enfeixar reminiscências do ano anterior.

Tarefa cada vez mais ingrata, que nem ao menos se pode assemelhar ao boletim diário da Corte, com que soia a abrir o *Diário do Governo* 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 pregunta e resposta usuais entre espanhóis:

— *Que pasa, hombre?*

— *Nada!*

Ano absolutamente nulo e estéril, em que á parte algumas construções, que se foram arrastando, nada se fez a favor da nossa rede 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 distinro engenheiro Sr. Vasconcelos e Sá, proposera 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 iníqua imputação dos *déficits* de exploração ás empresas arrendatárias, ás quais nenhuma responsabilidade cabe pela existência déles 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, sóbre 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 subsequentes.

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

1.<sup>º</sup>— Escolha dos tipos a empregar e indicação dos serviços em que deve ser empregado esse material.

2.<sup>º</sup>— 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 este 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.

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

Não tem seguramente consistência a efemera 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 cerca 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 rête, 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 trâmites estatuidos no Decreto lei n.º 13.927:

Há ainda uma fantasia mais extraordinária que ouvimos aventar e que nem merece quâsi 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 minudencias.

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, renovamento e apetrechamento dos caminhos de ferro (participação do Estado...)*»

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

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

Que género de cooperação é prestada?

Subvenção? Garantia de juro? Fornecimento de material circulante?

Como podem empresas 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 lacônico, ao invez 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 quâsi 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 estructura 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 orgãos 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 nêste 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.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> 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<sup>m</sup>,0; em linhas de resguardo, 6.023<sup>m</sup>,0; Total, 130.329<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>,0; reforçado com pedra em 10.070<sup>m</sup>,0; substituído por pedra, 780<sup>m</sup>,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 vídro 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 hidraulica.

**Santana-Ferreira**—Acrescentada a plataforma para o lado de Figueira, 20<sup>m</sup>,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.

**Paiol**—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.<sup>a</sup>. 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 hídrica o pavimento da plataforma.

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

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

**Contentãos** — 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 esmaladas.

**Tomas d'Agua** — Procedeu-se à captação de água ao K.º 55,800, para refôrço da tóma 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<sup>m³</sup>; Em terra, 734, <sup>m³</sup>O.

## PONTES METÁLICAS

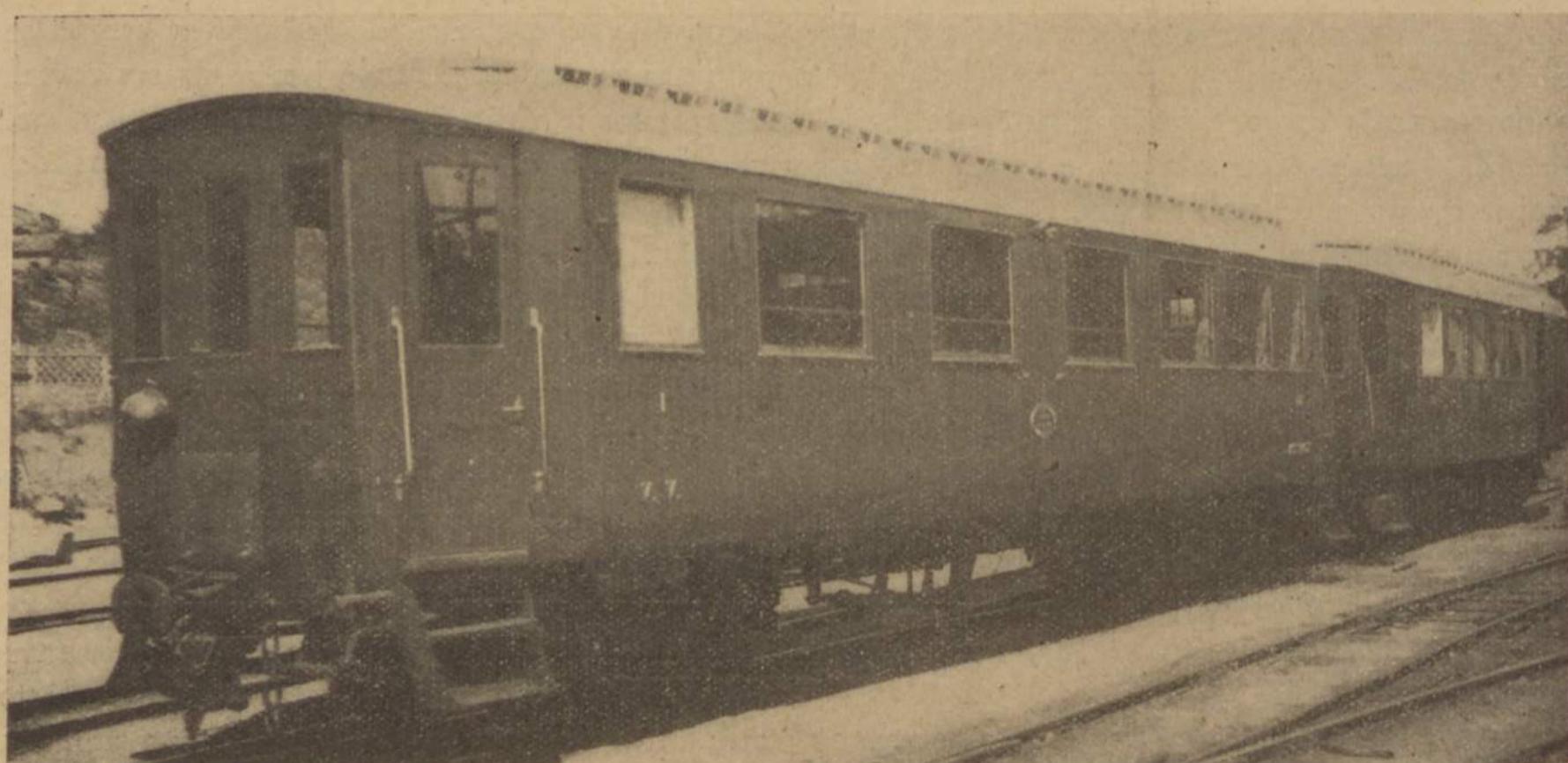
**Mortágua** — Modificados os encontros para receber a nova ponte metálica que está em construção.

## 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 carroagens de 3.<sup>a</sup>.

Foi montada iluminação eléctrica, sinal de alarme e W.C. em uma carroagem de 3.<sup>a</sup>.

### 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 Atlântico Hotel: Larangeira, Limitada; Bertrand (Irmãos), L.<sup>a</sup>; Pratas d'Arte de A. L. de Sousa, L.<sup>a</sup>; Frederico Costa, L.<sup>a</sup>.

Também foram recebidos cartões dos Srs.: Alfredo Luís Ferreira Ribeiro, guarda-livros da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela; Alfredo Canarim Silva, ajudante técnico 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 Ascenção Norte; Direcção do Curia Palace Sports Club, Manuel Reis Moraes & Irmão, Alexandre d'Almeida, Hotel Boa-Vista, La Préservatrice, Agencia de Imprensa D. N. B., L.<sup>a</sup>, 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 espanhois*

# A MARGEM DAS ESTATÍSTICAS O DESEMPRÉGO

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 dêste índice económico e se o processo estatístico acusa um êrro 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 êsses 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 Comissariado do Desemprego publicam números relativos ao desemprego, reproduzindo o movimento dos seus ficheiros. Disse-se já que entre êstes e os do Boletim de Estatística havia grandes divergências.

O processo estatístico do Comissariado 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 êrro quanto à existência que se acusa de desempregados.

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

Segundo êsses elementos o movimento do desemprego tem sido:

Agosto de 1931 (Inquérito, Dec. 20.212)	38.200
Dezembro » 1931 (Boletim do Comissariado n.º 1, fls. 15)	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)	37.557
Agosto » 1934 (» 3, » 345)	38.569
Setembro » 1934 (» 4, » 549)	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)	43.558
Maio » 1935 (» 6, » 208)	43.251
Junho » 1935 (» 6, » 209)	42.819

Os números citados, com o seu coeficiente de êrro 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, cerca de 50 %, devendo atribuir-se êste facto à diminuição havida em igual período de horas suplementares autorizadas.

Dos números publicados sómente podem confrontar-se os seguintes :

#### JANEIRO A JUNHO DE 1934

Inscritos, segundo o Comissariado	18.734
" " " Instituto	17.189

#### JANEIRO A JUNHO DE 1935

Inscritos, segundo o Comissariado	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 Comissariado, 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 gráu de intensidade dêste fenômeno, índice saliente da crise que se atravessa.

# DIFÍCIL SITUAÇÃO

DOS

## CAMINHOS DE FERRO

Pelo Coronel de Eng.<sup>a</sup> ALEXANDRE LOPES GALVÃO

**A**lucta entre a camioneta e o combóio prossegue cada vez mais acesa, ameaçando conduzir a uma situação grave que pode chegar mesmo a ser catastrofica. 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 ilustre professor que na regência da sua cadeira disia 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.

Em quanto 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 luta de concorrência tomasse vulto. Logo que se apéceberam do perigo, lançaram mão do novo meio de transporte e enquadram-n-o no sistema geral de viação acelerada existente.

Em logar 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 ele.

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 harmónica. 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 oposição 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-quilometrica em camioneta é muito mais caro do que o transporte em caminho de ferro. Apesar disso, verifica-se que a camioneta luta 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 quase 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, elas 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 logar 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 da 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 quere, como quere e o que quere. Arrebanha por isso «a nota do tráfego», expressão feliz para designar o tráfego rico. O combóio... que transponde 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 controlo 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 à desorganização dos serviços dos caminhos de ferro.

As empresas ferroviárias, não tendo receitas, não podem fazer despezas. 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 dêle.

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 quase 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 rôdes 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 analise, 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 todas as linhas e do material circulante e de tracção, inteirando-se ao mesmo tempo das previdências 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 ajuizar das medidas a tomar e das importâncias que é necessário e que é urgente dispender.

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 comboios é já incompatível com a actividade febril da vida moderna;

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

d) que muito do material circulante é obsoleto;

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

f) que as passagens de nível estão fechadas horas sem fim; que não têm sinalização 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 providências 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 encravante.

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

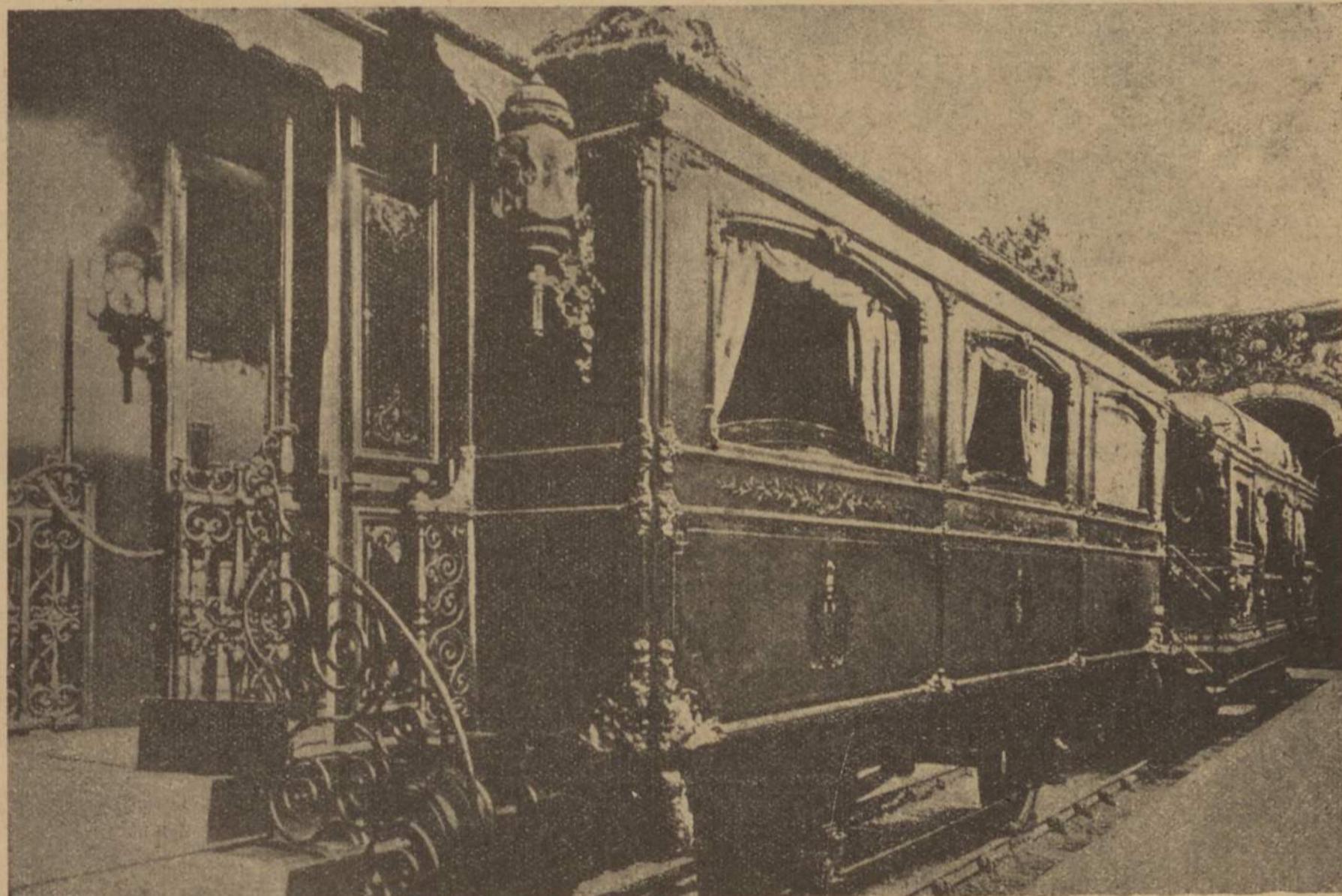
Tem-se a impressão de que tudo está por fazer.

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 preferência no desenvolvimento da rede.

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

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

## C O M B O I O S   D E   L U X O



*O comboio do Caminho de Ferro do Vaticano*

# BASES ORÇAMENTAIS

PARA

## ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

Por ANTÓNIO GUEDES

(Continuação)

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

N.º 178 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,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 <sup>m</sup> ,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<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,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 <sup>m</sup> ,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<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,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 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro
20,8	h. de capataz de via
540,5	h. de assentador
518,5	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 181 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,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 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro
21	h. de capataz de via
542	h. de assentador
520	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 182 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,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 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro
21	h. de capataz de via
543,5	h. de assentador
521,2	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.<sup>o</sup> 183 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,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 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro
21	h. de capataz de via
545	h. de assentador
522,5	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.<sup>o</sup> 184 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,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 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro
21	h. de capataz de via
546,5	h. de assentador
524	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.<sup>o</sup> 185 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,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 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro
21,5	h. de capataz de via
548	h. de assentador
525	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.<sup>o</sup> 186 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,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 <sup>m</sup> ,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.<sup>o</sup> 187 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,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 <sup>m</sup> ,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.<sup>o</sup> 188 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,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 junta
2 jogos de travessas especiais
12 travessas rectangulares
135,345 m. c. de brita que passe por anel de 0 <sup>m</sup> .(6 de diâmetro)
21,5 h. de capataz de via
555 h. de assentador
329 h. de trabalhador
5 % dos jornais para ferramentas

N.º 189 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,70 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 <sup>m</sup> ,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<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,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 <sup>m</sup> ,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<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,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 <sup>m</sup> ,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<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,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 <sup>m</sup> ,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<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,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 <sup>m</sup> ,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<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,80 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios
7,185 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 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro
22 h.	de capataz de via
562,5 h.	de assentador
537 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.<sup>o</sup> 195 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,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 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro
22 h.	de capataz de via
564 h.	de assentador
338,5 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.<sup>o</sup> 196 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,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.<sup>o</sup> 197 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,92 e 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 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro
22 h.	de capataz de via
567 h.	de assentador
341 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.<sup>o</sup> 198 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 3<sup>m</sup>,00 e 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 <sup>m</sup> ,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.<sup>o</sup> 159, onde se lê 8 travessas rectangulares; e mendar para 9 travessas rectangulares.

Base n.<sup>o</sup> 160 — 144 tirifonds de junta em vez de 148.

Base n.<sup>o</sup> 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

**E**NTRE 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.

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 ele 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 esforçado 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 toda a sua Redacção. Todavia, impõe-se-lhe o rogo de uma venia para exprimir a máqua de que não sejam ainda mais aclamadores e perduraveis os actos de rememoração, pois, entende que para figura tão benemérita e prestigiosa o preito condigno deveria revestir-se de um brilho ainda maior, de uma significação de mais ge-



Mousinho de Albuquerque

neralizado carácter 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 canto de altivez em prol da honra da nossa independência, o selo, de garantia da nossa soberania colonial. Com o seu carácter, 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 toda a sua soberania.

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 Heroísmo 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 realizações 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 diminuir cada vez mais o prestígio da bandeira portuguesa. Os outros chefes indígenas eram obrigados a acompanhá-lo nessa atitude de desrespeito e aqueles que não queriam secundá-lo viam os seus domínios manchados com assassinios, ciladas, pilhagens, actos vindicatórios 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 memorável 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 indispensável 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 difícil 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-Mã.

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

## MARECHAL

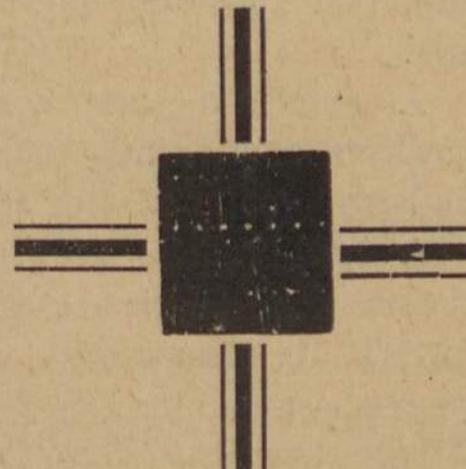
## GOMES DA COSTA

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 glorirosa de chefe e bom amigo.

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



MARECHAL GOMES DA COSTA



# A Propósito dos Caminhos de Ferro do Norte

## SINGULAR SITUAÇÃO

**E**M 6 de Novembro, voltei a versar a questão da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte, àcerca da qual tenho monologrado quase 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. À 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 substituia por tempo indefinido a Companhia.

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

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

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

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

Que sucedeu 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, transferindo 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 prisieir.

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

Singular situação jurídica.

\* \* \*

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 êsse documento precedendo-o da anlise da situação jurídica actual da Companhia.

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

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

Ora a base I estatuiu 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 crédores 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 sujeita êsse 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 indifinida, em que o Governo chama a si as linhas e entrega a sua gerencia a quatro funcionários, para os quais é benesse apreciavel a acumulação rendosa que pode existir mediante autorisação 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<sup>a</sup> Sociedade Luzitana de Electricidade; Mala Real Inglesa; Eduard Dalphin (Engenheiro do Porto); Litografia Salles, L.<sup>a</sup>; Sapec, etc.

A todos os nossos reconhecidos agradecimentos.

## O QUE TODOS DEVEM SABER

### O SELO APOSTO NOS CHEQUES

A folha oficial inseriu a seguinte portaria:

“Tendo-se reconhecido a necessidade de substituir o tipo do sêlo especial apôsto 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.<sup>º</sup> e 47.<sup>º</sup> da tabela geral do imposto do sêlo em vigor seja, a partir de 1 de Janeiro de 1936, substituído por outro de tipo diferente, com observancia do disposto no § único do artigo 94.<sup>º</sup> do regulamento aprovado pelo decreto n.<sup>º</sup> 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 oficiosa:

“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 aplicável foi pelo Ministro das Obras Publicas e Comunicações ordenado que os elementos constantes do inquérito se remetesssem a Juizo.”

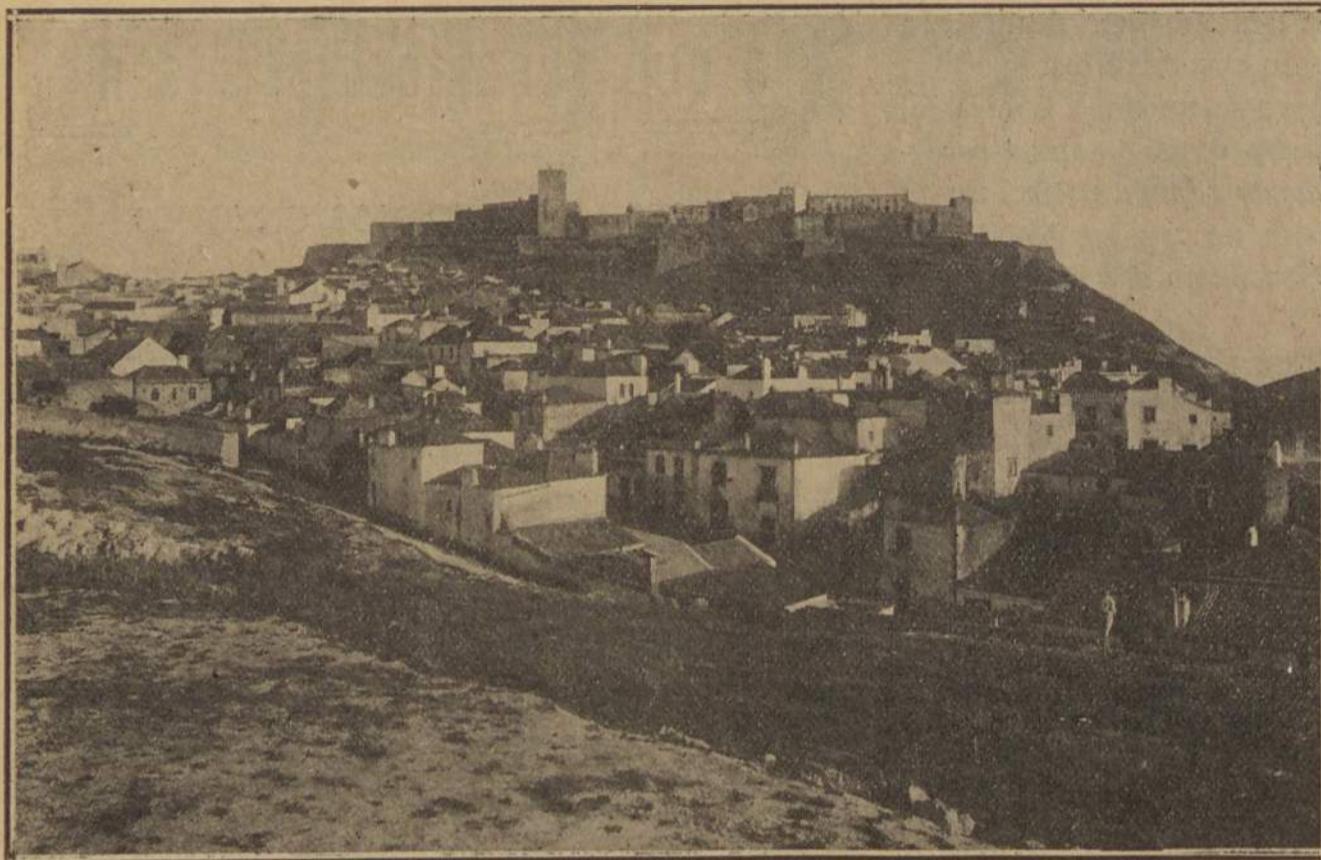
1935/1936

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Deseja a todos os seus assinantes,

anunciantes e amigos

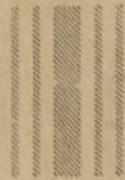
BOAS FESTAS e ANO NOVO PROSPERO



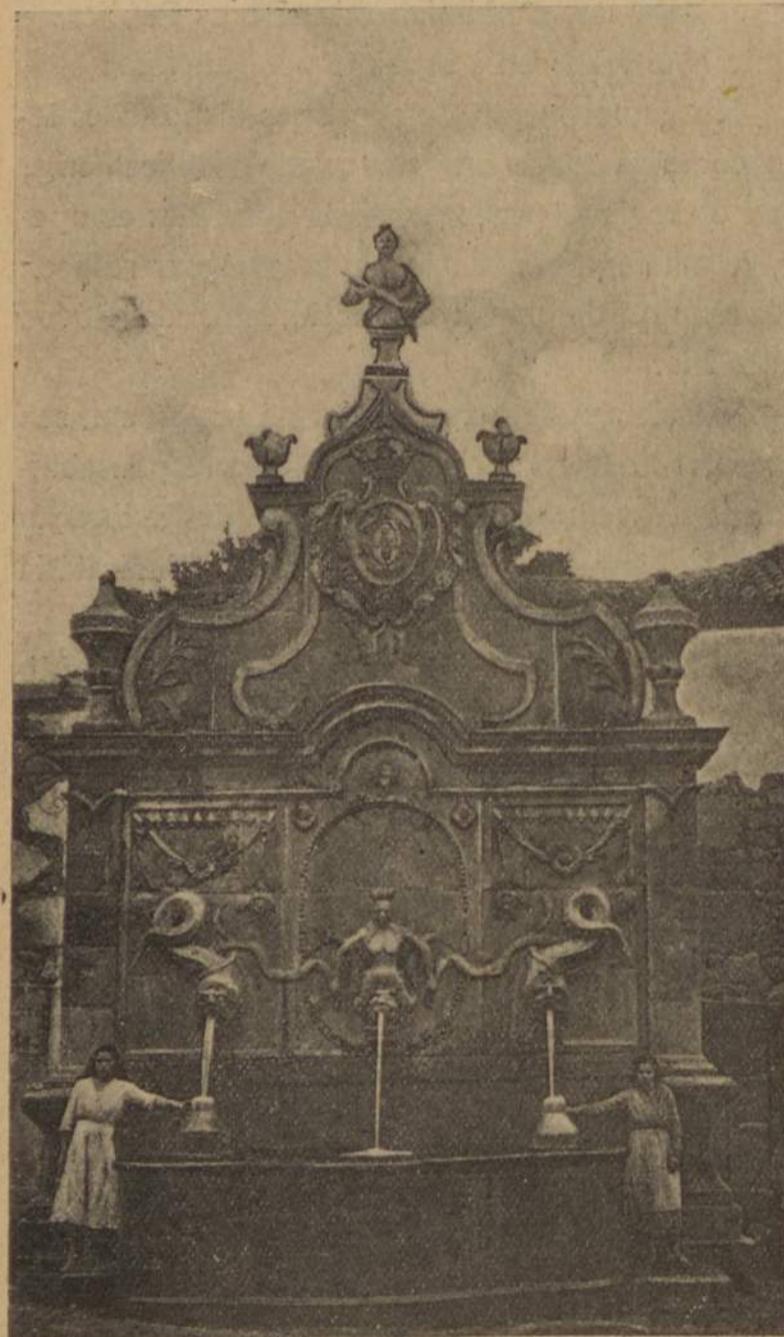
PALMELA

*Vista geral*

# PORTUGAL TURÍSTICO



## ILHA DA MADEIRA



TONDELA

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

# P TUGAL ÍSTICO



COVILHÃ

*Largo do Município*

## ADEIRA -- FUNCHAL



*...a, onde se realizaram as Festas de Fim de Ano*



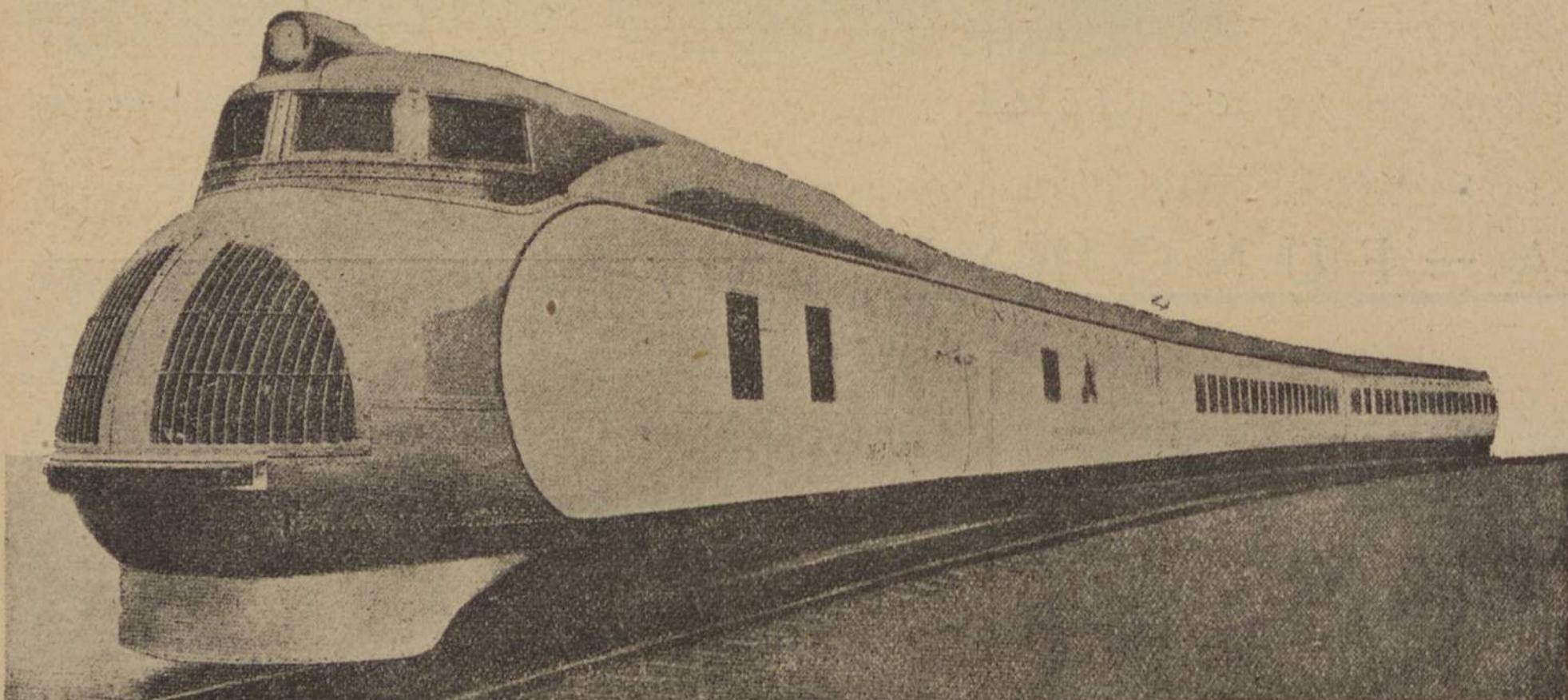
SETÚBAL

*Pórtico da Igreja de Jesus*

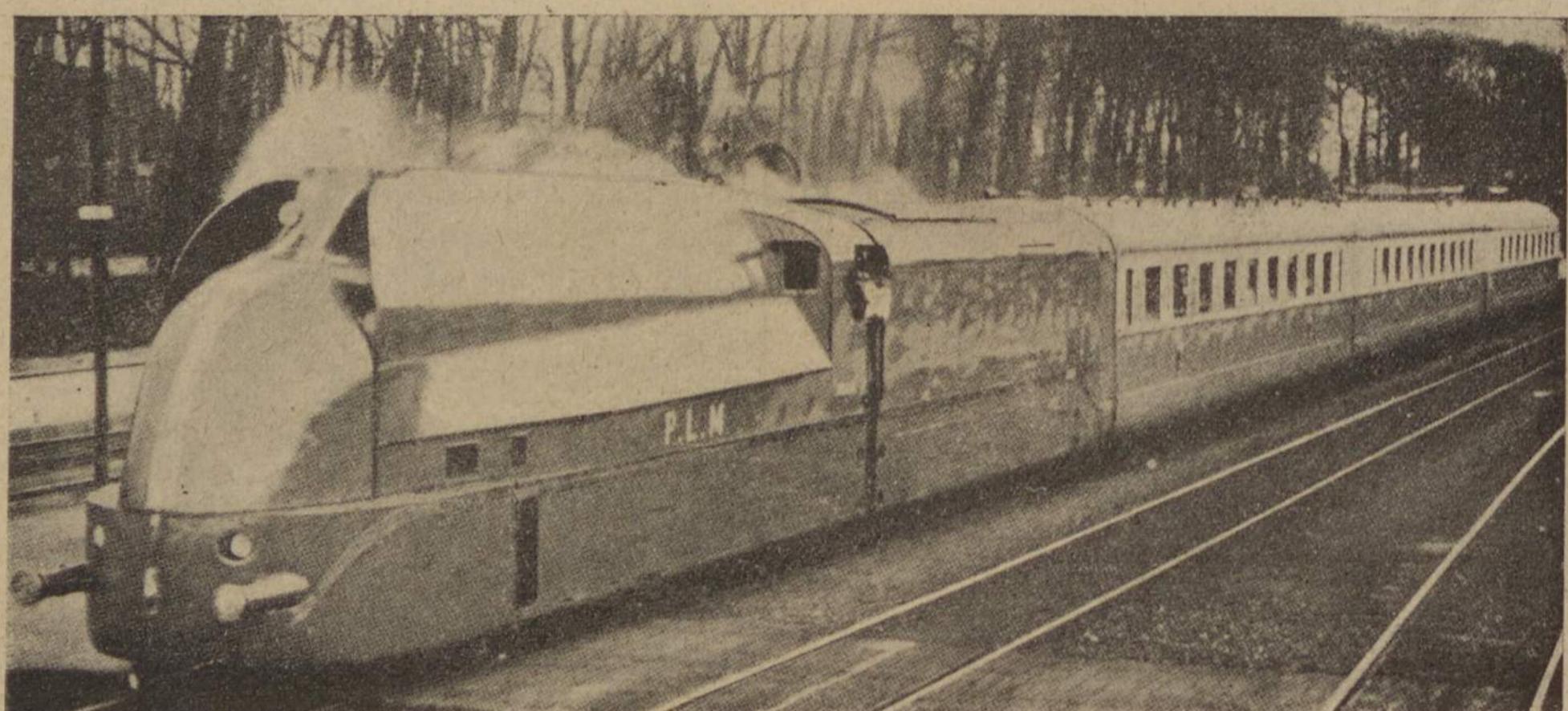
# AUTOMOTORAS



BUGATTI FORNECIDO AOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO FRANCÊS



AERODINAMICA DA «UNION PACIFIC RAILROAD»



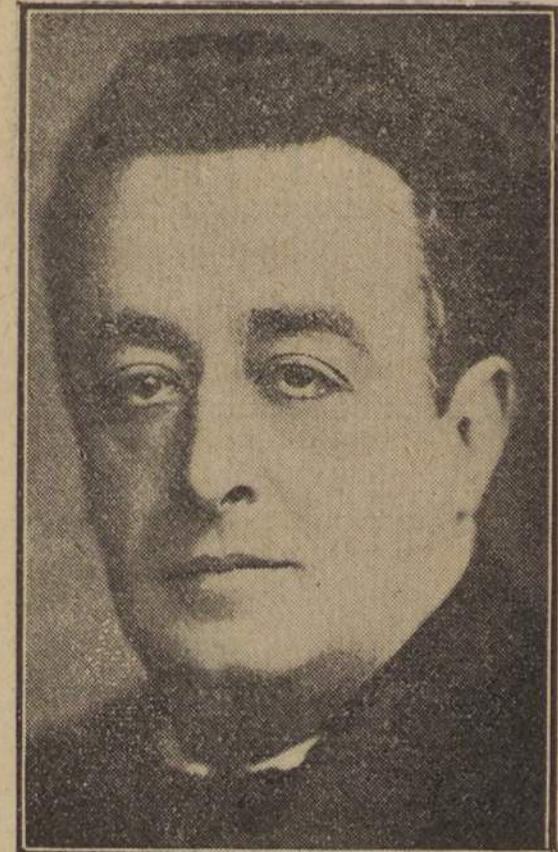
CAMINHOS DE FERRO DO P. L. M.



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 sanguinária



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



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



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



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

**A VIIº CRUZEIRO**

**A CONTINUACÃO**

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 quilômetros, chegando ali às 17 horas. No dia 18 não poderam 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 vestimentas 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 Aníbal, 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 notável discurso de exaltação ao esforço da raça portuguesa, agora personificado nos bravos aviadores que estão a realizar o cruzeiro às colônias.

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, distância que separa de Bolama ao aeródromo 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.

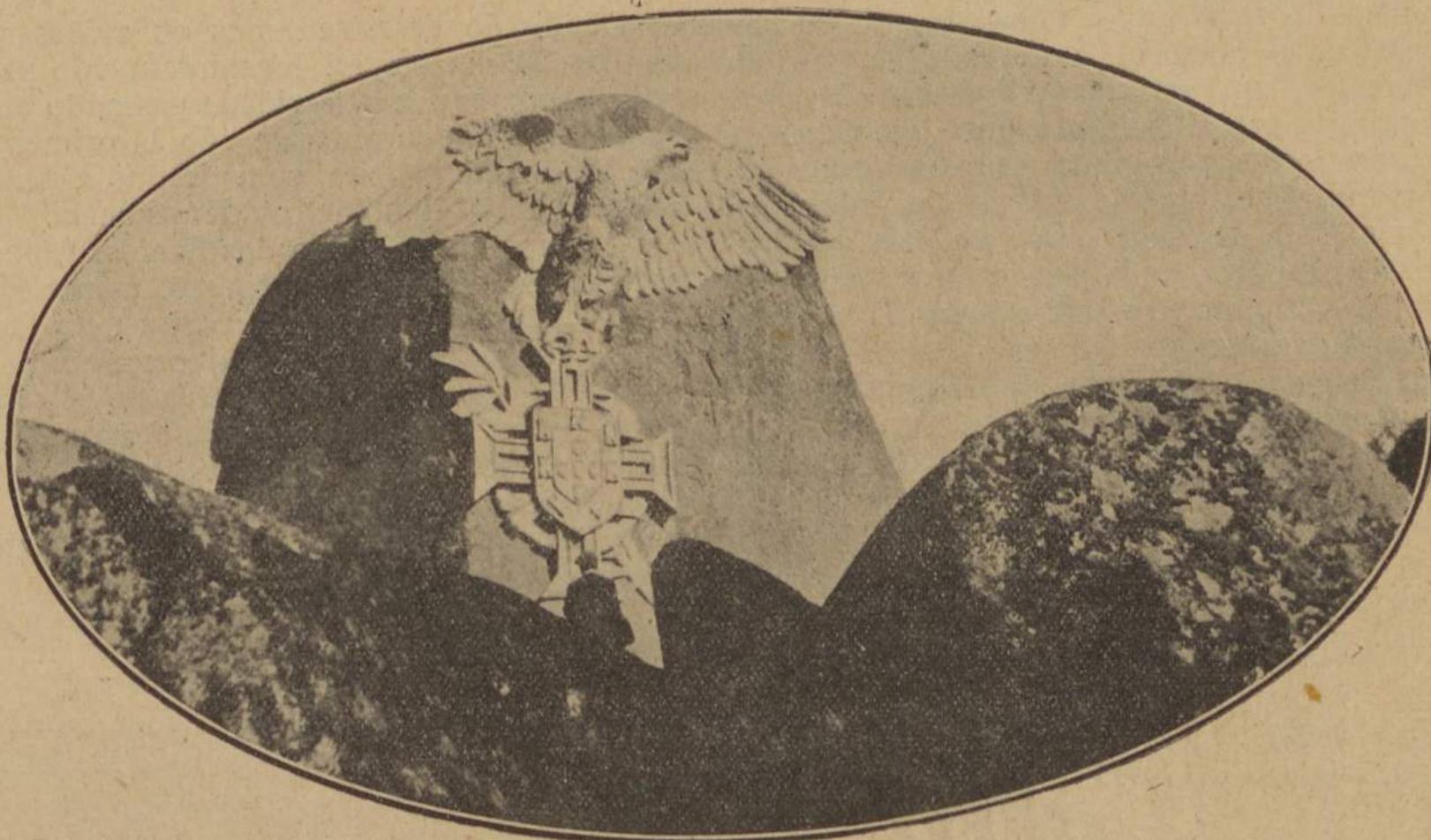
A patrulha composta pelo "Junkers" 502 e pelos "Vickeas" 203 e 207, saiu de Bolama para Kayes, à frente das duas outras, comandadas pelos srs. maiores Pinheiro Correia e Pinho da Cunha. Até à fronteira da Guiné portuguesa nada ocorreu de especial, além

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

Do acidente resultou o avião ficar literalmente inaproveitável. Entre 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 aeródromo e nas proximidades, tendo ficado comprehensivelmente satisfeitas ao encantrarem 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 quilometros de Bolama, os tripulantes do "Junkers" notaram, que se dera uma rotura no tubo da gasolina. O mecanico Santos imediatamente notou que o percalço não podia ser remediado em vôo, e o sr. tenente-coronel Ribeiro da Fonseca, de acordo com o sr. coronel Cifka Duarte, resolveram aterrarr neste aeródromo, 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 aeródromo de Tambacunda, pois, bem referenciado, embora coberto de capim, o sr. tenente-coronel Ribeiro da Fonseca preparou-se para aterrarr. 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 visivel, o avião "capotou". O piloto, com extraordinária presença de espirito, 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 êste 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 destruido na aterragem forçada que fez em Tambacunda, no Senegal francês, como acima informamos.

O "Junkers" passou a ser tripulado quâsi 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 êste 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 ali 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 "República", 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 e 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; "Aguia", 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 Viegas e mecânico Deniz.

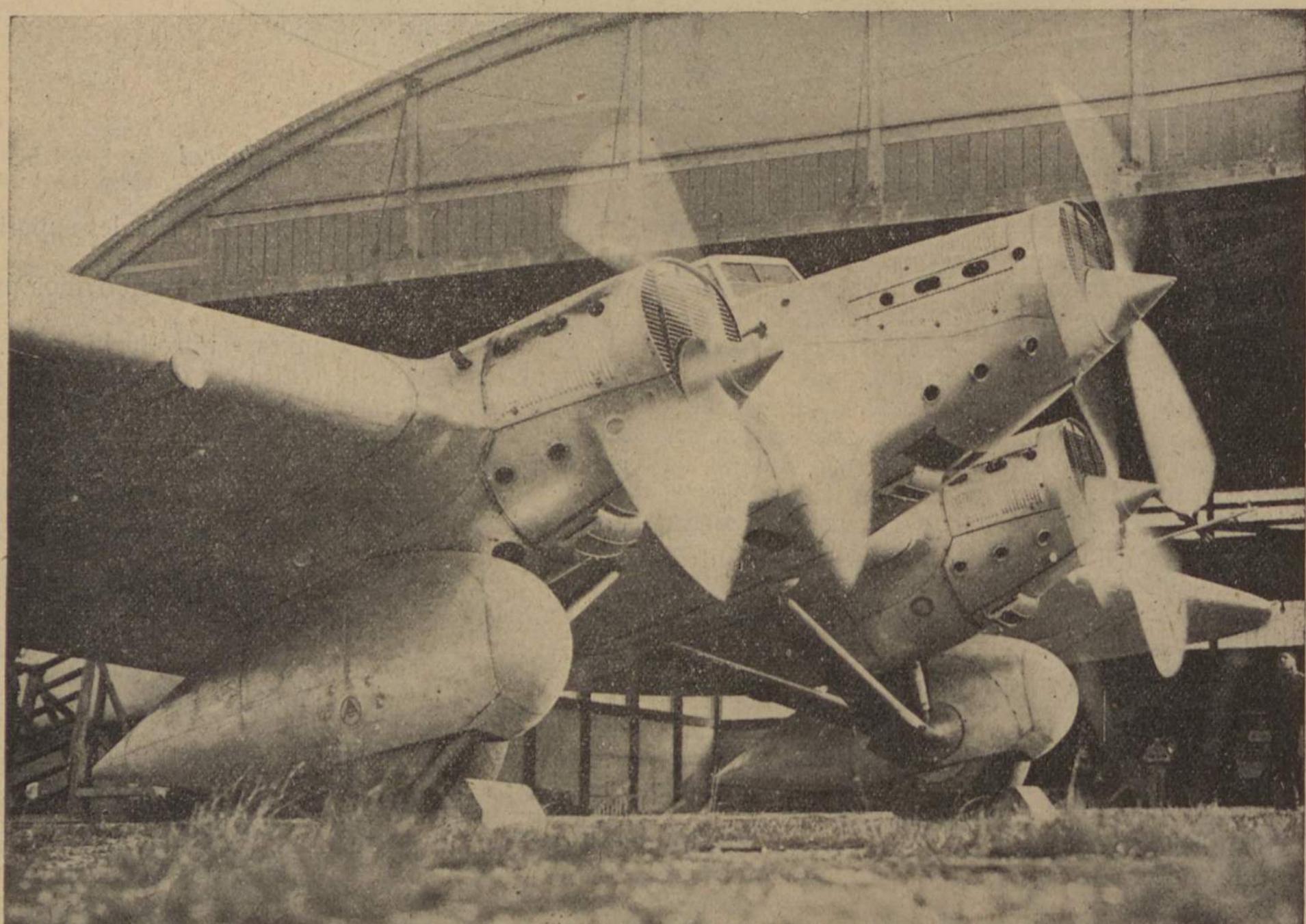
\*

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, Aníbal 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 alí 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 ENTUSIÁSTICA 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, encherá-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 daquele 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.<sup>ta</sup> 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 logar 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 satisfez 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 entregá-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 CREANÇAS

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 eléctricos 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.

Falararam, 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

# VIAJENS

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 sábados): 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 crianças que alegravam a assintência com o seu júbilo, a sua estri-dêncio, 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.

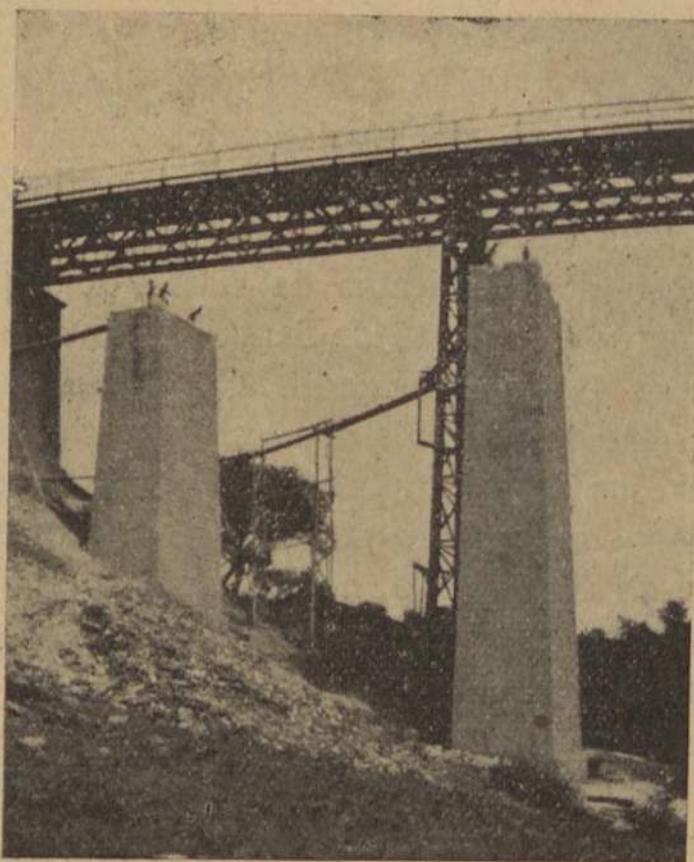
O sr. dr. Amaral Pyrrait, ladeado pelos srs. Vasco Moura e D.<sup>a</sup> Elvira Anahory, foi quem presidiu à sessão inaugural em que assumiram a palavra os srs. Augusto Mendes, presidente do Sindicato em referência: Arnaldo Durães, Mateus Gregório da Cruz, Manoel Monteiro Bonifácio e Pina Côrtes. Por 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, Setúbal,



PONTE DE MOURATOS

Situação dos trabalhos em Junho de 1933

Lagos, Portimão, Loulé, Faro, Olhão, Tavira, Vila Real de Santo António, Estremoz, Évora 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.

# IMPRENSA

## NOVIDADES

Festejou o seu 12.<sup>º</sup> 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

**N**ÃO me recordo 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 indescritível, sem obter qualquer resultado.

Mas recordo 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 artelharia 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 notícia 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 distribuído aos soldados, cheinhos 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 ofício religioso que se celebrou num campo de neve, acontecendo o mesmo ao exercito japonez.

Nesse tempo-tempo do Czar — não havia distinção, no que diz respeito entre os soldados e oficiais, recebendo todos refeições completamente iguais:

A neve começou a cair com abundância 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 destruído e o assalto fez-se acabando os soldados por despejar um barril de certo líquido que possue mais alcool que a nossa aguardente.

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

## UMA AGUIA ATREVIDA

**U**M telegrama de Estocolmo com data de 23 de novembro informa ter havido um dramático duelo nocturno entre um homem e uma grande águia 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 águia 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 águia, 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 águia e nenhuma até então tinha sido vista nesta parte do país durante os ultimos 50 a 60 anos.

As águias 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

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

Isto não vem agora a propósito dos anuncios intoleráveis que andam espalhados pelos grandes periodicos mas sim a propósito de certa publicidade feita pela Fabrica Cotovia, Lda, que vende, para os estabelecimentos de mercearia umas latas com rebuçados para as crianças.

Nesses rebuçados vem um papeluco de formato pequeno com anedotas 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

**H**Á precisamente trinta anos que em Pittsburgue foi levado a cabo a extraordinária façanha de transladar um teatro apenas com 30 homens, que com a sua força e com engenhosas máquinas transportaram para sete metros de distância do local em que estava um edifício completo que pesava aproximadamente duas mil e quinhentas toneladas.

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

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

## OS AGIOTAS

**A**TÉ que enfim já estão a contas com a polícia alguns agiotas muito populares em Lisboa pela série de falcatruas que fizeram aos necessitados que caíam nesses malfadados escritórios, 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 aplicou um cliente, de mais juizo, e pouco tempo depois foi vítima de um assalto dos seus colegas que pretendiam roubar-lhe algum dinheirinho das suas vítimas.

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

Outro conhecidíssimo agiota — o Saint Maurice — foi inclausurado por também praticar o «bem». A um desgraçado cliente limitou-se a uma simples remuneração, para um imprestimo 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 polícia dentro de pouco tempo lhes deixará a mão.

O FUTEBOL

**C**ONTA 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 bôca.

— 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-rédes 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

**P**UBLICAMOS no nosso número de 16 de Dezembro um eco a propósito dos funerais que consideramos exóticos, pois à 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 êsses «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 preso 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 armazém 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

**S**OBRE 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 meses 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 paciencia 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 Camões não esteve uma noite inteira a falar? E ninguém se queixou!...

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

UTILIDADE DO CÃO

**C**AMILO Castelo Branco tinha um cão e disse que ele tinha sido o único 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 propósito 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 propósito 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, criado de compras, ele auxilia à polícia na descoberta de crimes com o seu faro etc.

Na Suíça o amigo fidelíssimo do homem distribui o leite e, nos gelos puxa ternos, serve e guia, e auxilia sempre o homem.

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

JUSTIÇA SOVIÉTICA

**C**ONTAVA certo jornal de Moscovo que há tempos o Tribunal de Kiev havia condenado à morte dois homens e a prisão perpétua 23 homens e mulheres por fazerem parte dum importante grupo musical que dentro da sua arte faziam uma enorme propaganda anti-soviética entre os camponezes da região da Ucrânia.

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 orgão em logar 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

**C**OMEÇOU agora a série de anuncios originais espalhados, é claro, em primeiro lugar pelos jornais americanos e depois pelos franceses.

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

Num diário 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 auxílio de ninguém, para me educar. O meu dever agora é ajudá-la. Sou modesta, saudável e adoro as crianças».

«Espero que o director deste digno diário publique esta carta porque a minha única aspiração é a de proporcionar a minha mãe um pouco de bem estar nos últimos 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 funcionário público...

EXECUÇÃO DE HAUPTMANN

**D**EVIDO 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 desse 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, Antônio Rodrigues de Mendonça, um combatente nacionalista que expôz 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.

Acabou-se para ele 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 ele, 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 ele prestou a sua valiosa e gratuita colaboração.

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

A 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, décano 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 perseguiam quem tanto trabalhou e quem tão infeliz acabou os seus dias.

Machado Correia morre sem inimigos; a sua bon-



RODRIGUES DE MENDONÇA

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

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

Sentimos deveras a morte de quem conosco 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 existia fôra.

Paciência!...

Que Deus o tenha em bom lugar.

\* \* \*

Do jornal *O Século* onde Machado Correia trabalhava, há dez anos recordâmos 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 desse jornalista com infinita saudade.

Foi, contudo, no teatro que Machado Correia mais se evidenciou. Alcançou certa celeuma 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, secretário de empresas e até declamador, pois recitava admiravelmente.

Escreveu a sua primeira revista, *Breliques e Breloques* para o teatro de Variedades, na feira de Alcântara, em 1888, 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. Amélia e escrevendo e traduzindo numerosas peças, como *A cigarra*, *Russinha*, *Simão*, *Simões & C.º*, *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. Amélia, depois S. Luiz, guiando-se por esse trabalho para só proceder, no final, aos ensaios de apuro das mesmas peças.

Como autor ou adaptador de cançonetas, e ainda como tradutor de couplets de operetas, Machado Correia era notável. Pode dizer-se que, depois de Garrido, foram ele e Acácio Antunes, os escritores de teatro que mais se distinguiram nessa especialidade, conservando na tradução de couplet toda a graça e o espírito 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 estrearia naquele teatro, Machado Correia, influído a distinta acriz a cantar nos couplets, na comédia. Lucinda do Carmo, que nunca cantara, receava tentar a experiência, mas, o seu éxito 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 oficial 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 esfoliar um criminoso vivo. . . . .	28 «
Para queimar viva uma bruxa . . . . .	28 «
Para cortar a língua 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 selvagaria 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 franceses a não inventou, em França foi onde a teve maior desenvolvimento. A que usou o carrasco de Paris, nos tempos da Revolução francesa custou 8 contos.

Foi a mais notável de todos os tempos pois nela foram decapitadas mais de 20.000 pessoas entre as quais Luiz XVI, esposo de Maria Antonieta, também decapi-

tado, rei de França, que foi encerrado no Templo, condenado à 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 apareceu 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 experiência,

Essa experiência 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 aqueimpar-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 estréla 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 Machalo Correia foi ponto do seu teatro da Trindade, encarregava-o de lhe lêr as peças que lhe enviavam para serem representadas.

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

Filho de pais humildes Machalo 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 desafogo. 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 intermédia 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.
883	Newcastle (Central) part.	10, 0			
22,59	Birtley . . . pass.	10, 8	8	8,85	66,5
37,37	Durham . . . »	10,18	10	15,76	82,5
58,06	Ferryhill . . . »	10,28	10	14,78	88,7
66,40	Darlington . . . cheg.	10,40	12	20,69	103,5
80,87	» . . . part.	10,42			
93,54	Eyrholme . . . pass.	10,48	6	8,36	83,5
111,08	Northallerton . . . »	10,55	7	14,47	123,9
129,07	Thirsk . . . »	11, 1	6	12,47	124,7
151,32	Alne . . . »	11, 9	8	17,74	153,0
174,03	York . . . »	11,19	10	17,99	103,0
180,84	Selby . . . »	11,53	14	22,25	95,4
208,75	Shaftholme Jcn . . . »	11,45	12	22,71	113,6
238,54	Doncaster (Central)	11,49	4	6,81	102,2
262,12	Retford . . . »	12, 3	14	27,91	119,6
303,95	Newark . . . »	12, 9	16	29,79	111,7
337,10	Granham . . . »	12,32	13	25,58	108,8
380,46	Peterborough (North) . . . »	12,56	24	46,85	117,0
403,58	Huntingdon (North) . . . »	13,12	16	28,15	105,6
451,84	Hitchin . . . »	13,53	21	45,36	123,9
	Hatfield . . . »	13,44	11	22,92	125,0
	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.
28,45	King's Cross . . . part.	17,30			
51,36	Hatfield . . . pass.	17,48	18	28,45	94,8
94,73	Hitchin . . . »	17,59	11	22,91	125,0
122,90	Huntingdon (North) . . . »	18,19	20	43,37	130,0
169,71	Peterborough (North) . . . »	18,55	16	28,17	105,6
193,28	Gratham . . . »	18,59 1/2	24 1/2	46,81	114,7
223,08	Newark . . . »	19,11 1/2	12	25,57	117,8
250,99	Retford . . . »	19,27	15 1/2	29,80	115,4
257,81	Doncaster (Centra) . . . »	19,41	14	27,91	119,6
280,52	Shaftholme Jcn . . . »	19,45	4	6,82	102,2
302,77	Selby . . . »	19,56 1/2	11 1/2	22,71	118,4
320,75	York . . . »	20, 9	12 1/2	22,25	106,9
338,50	Alne . . . »	20,20	11	17,98	98,0
350,97	Thirsk . . . »	20,29	9	18,75	118,3
365,45	Northallerton . . . »	20,35	6	12,47	124,7
375,78	Eyrholme . . . »	20,42	7	14,46	123,9
394,46	Darlington . . . cheg.	20,48	6	8,35	83,5
409,25	» . . . part.	20,50			
425,01	Ferryhill . . . pass.	21, 3	15	20,68	95,4
451,84	Durham . . . »	21,15	12	14,79	73,9
	Birtley . . . »	21,23	8	15,76	103,2
	Newcastle (Central) cheg.	21,30	7	8,85	75,6

Velocidade comercial (107 km. 93) á hora.

A mesma companhia de caminhos de ferro (L. N. E. R.) vai levar a efecto um programa, que comprehende 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 comprehende a compra de 300 locomotivas, 230 carruagens e 3500 vagões para mercadorias.

**ESPAÑHA** 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 & Alcante 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. Nesse bairro vivem aproximadamente seissentas 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 este 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 especificadas as negociações comerciais entre a Argentina e a Bolívia.

# OS RENDIMENTOS DAS EMPÉSAS FERROVIÁRIAS NO CONTINENTE

Por ALMEIDA FONSECA

**T**êm 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	304.126	1.676.830	719.952
1928	17.168.258	875.371	2.695.162	561.823	2.085.315	318.400
1929	7.430.854	885.20.	5.961.259	602.075	2.039.705	852.074
1930	17.351.541	842.152	5.219.096	585.674	2.084.047	838.155
1931	14.651.262	715.756	5.020.343	538.265	1.883.14	770.089
1932	14.442.791	646.763	4.783.509	483.528	1.937.809	700.279
1933	14.518.776	651.866	4.717.808	459.498	1.881.511	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	115.015
1928	3.461.499	261.346	79.300	159.285	161.059	129.155
1929	5.614.949	247.588	74.238	171.827	151.478	127.847
1930	3.639.093	247.114	80.034	181.985	158.210	124.966
1931	3.169.055	246.941	68.640	171.253	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	196.205

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

## MOVIMENTO GERAL

Anos	Passageiros	Mercadorias Toneadas
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 104.245 T..

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

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

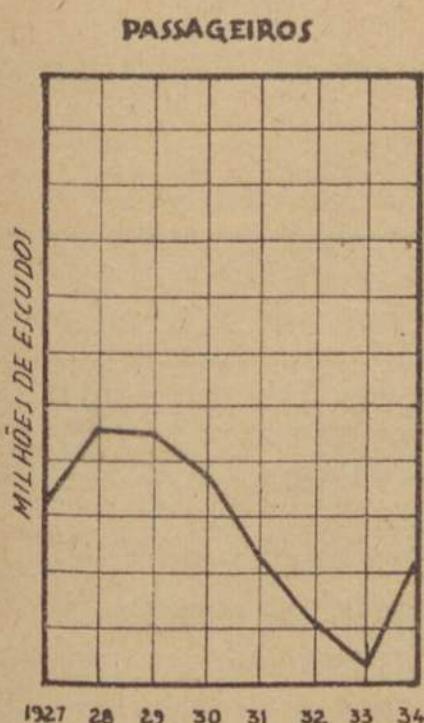


Gráfico N.º 1



Gráfico N.º 2

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)



Gráfico N.º 3

DESPESAS DE EXPLORAÇÃO DESDE 1927 A 1934

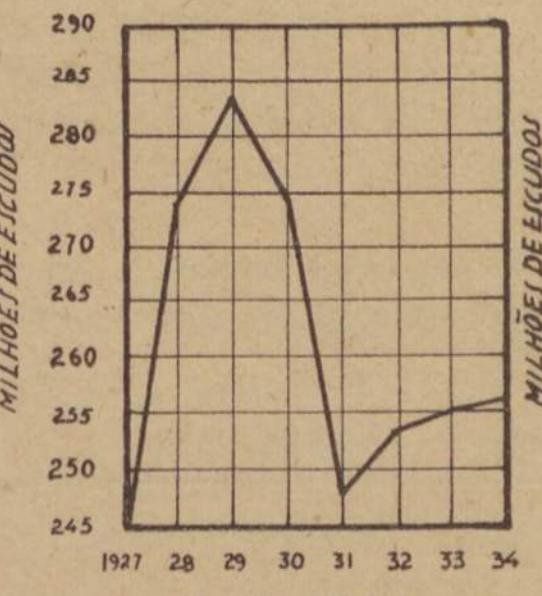


Gráfico N.º 4

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	2.093.021\$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\$33	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\$59	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 esse 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 portanto um "déficit" de 324.316 escudos. Em 1934 as receitas melhoraram, 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	7.007.578\$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 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 emprêsa ferroviária em 1933 teve um saldo negativo de 643.346 escudos e em 1934 um saldo positivo de 339.152 escudos.

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

## 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)—	—(⁰)—	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	—(³)—	—(⁸)—	2.236\$89
1933 . . . . .	13.621\$45	5.914\$23	146.259\$30	—(⁹)—	—(⁹)—	4.870\$95
1934 . . . . .	14.885\$26	8.085\$75	131.571\$27	—(⁵)—	1.721\$59	5.070\$87

(¹) — Déficit de 1.134\$81 por Km. de via

(²) — » 1.326\$18 » » »

(³) — » 3.906\$46 » » »

(⁹) — » 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\$58 » » »

# PARTE OFICIAL

## 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 25 de Novembro findo, visadas pelo Tribunal de Contas em 3 do corrente mês, sendo devidos emolumentos:

António Pereira Pinto Bravo, arquitecto 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 projeto da modificação do perfil da estrada nacional n.º 2-1.º em S. Mamede de Infesta, para a construção da passagem superior da linha de cintura do Pôrto, 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 aíz mencionados poderão os nossos leitores, intuir-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 sobrante uma parcela de terreno com a área de 723<sup>m²</sup>,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 25 de Maio de 1933.

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 Tôrres 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 edifício construído na referida parcela não poderá 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 establecida 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*.

#### MINISTÉRIO 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, Menuel das Neves Periquito, pelas constantes beneficiações que tem dispensado ao edifício onde está instalada a escola do ensino primário para o sexo masculino da freguesia do Entroncamento, concelho de Tôrres 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 período 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.<sup>a</sup> do artigo 15.<sup>o</sup> 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. <sup>a</sup> classe	Sub-inspector . . . . .	—	1-7-935
José Sequeira Quintas . . . . .	Chefe de estação de 2. <sup>a</sup> classe	Chefe de estação de 1. <sup>a</sup> classe	—	1-7-935
Manuel Francisco Candeias . . . . .	Idem . . . . .	Idem . . . . .	—	1-7-935
José Varela Gusmão . . . . .	Chefe de estação de 3 classe	Chefe de estação de 2. <sup>a</sup> classe	—	1-7-935
Carlos Augusto da Costa . . . . .	idem . . . . .	Idem . . . . .	—	1-7-935
José Ramos. . . . .	Fiel de estação. . . . .	Chefe de estação de 3. <sup>a</sup> classe	—	1-7-935
Tomaz Fernandes . . . . .	Idem . . . . .	Idem . . . . .	—	1-7-935
Alfredo Elias Júnior. . . . .	Factor de 2. <sup>a</sup> classe . . . . .	Factor de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	—	1-7-935
António Ferreira . . . . .	Maquinista de 1. <sup>a</sup> classe	Maquinista principal . . . . .	—	1-7-935
Anselmo Lopes . . . . .	Idem . . . . .	Idem . . . . .	—	1-7-935
Manuel de Oliveira . . . . .	Maquinista de 2. <sup>a</sup> classe	Maquinista de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	—	1-7-935
Manuel Grenha Júnior . . . . .	Maquinista de 3. <sup>a</sup> classe . . . . .	Maquinista de 2. <sup>a</sup> 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. <sup>a</sup> classe. . . . .	Maquinista de 3. <sup>a</sup> 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. <sup>a</sup> classe. . . . .	Fogueiro de 1. <sup>a</sup> classe. . . . .	—	1-7-935
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. <sup>a</sup> classe. . . . .	Fogueiro de 2. <sup>a</sup> classe. . . . .	—	1-7-935
José Pedro. . . . .	Artífice de 6. <sup>a</sup> classe . . . . .	Idem . . . . .	—	1-7-935
António Ricardo da Silva . . . . .	Limpador suplementar. . . . .	Idem . . . . .	—	1-7-935
António Francisco Palmela. . . . .	Revisor de material de 3. <sup>a</sup> classe.	Revisor de material de 2. <sup>a</sup> classe.	—	1-7-935
Manuel da Costa Ferreira . . . . .	Idem . . . . .	Idem . . . . .	—	1-7-935
António José . . . . .	Ensebador de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	Revisor de material de 3. <sup>a</sup> classe.	—	1-7-935
Estêvão Gomes Soares . . . . .	Idem . . . . .	Idem . . . . .	—	1-7-935
Firmino Gonçalves Vaz . . . . .	Ensaboador de 2. <sup>a</sup> classe. . . . .	Ensebador de 1. <sup>a</sup> 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 Arthur Álvaro . . . . .	Idem . . . . .	Idem . . . . .	—	1-7-935
Manuel da Cruz Angélica . . . . .	Limpador suplementar. . . . .	Ensebador de 2. <sup>a</sup> 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. <sup>a</sup> classe	Chefe de estação de 1. <sup>a</sup> classe	—	1-7-935
Urbano José de Passos. . . . .	Chefe de estação de 3. <sup>a</sup> classe	Chefe de estação de 2. <sup>a</sup> classe	—	1-7-935
Manuel José da Silva . . . . .	Fiel de estação. . . . .	Chefe de estação de 3. <sup>a</sup> classe	—	1-7-935
Francisco Teixeira (2. <sup>o</sup> ). . . . .	Maquinista de 2. <sup>a</sup> classe. . . . .	Maquinista de 1. <sup>a</sup> classe . . . . .	—	1-7-935
António Gomes Cardoso . . . . .	Maquinista de 3. <sup>a</sup> classe . . . . .	Maquinista de 2. <sup>a</sup> classe . . . . .	—	1-7-935
Manuel d'Almeida (1. <sup>o</sup> ) . . . . .	Idem . . . . .	Idem . . . . .	—	1-7-935
Amadeu José da Silva . . . . .	Idem . . . . .	Idem . . . . .	—	1-7-935
Manuel dos Santos . . . . .	Fogueiro de 1. <sup>a</sup> classe. . . . .	Maquinista de 3. <sup>a</sup> 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 . . .	Foguero de 2.ª classe . .	Foguero 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 . .	Foguero de 2.ª classe . .	—	1-7-935
Augusto Mendes da Silva . . .	Chefe de brigada . . . .	Revisor electricista de 1.ª classe.	—	1-7-935
Justiniiano 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 aumento de 6,5%.	

Se, para estabelecer o calculo do anno, juntarmos a ultima semana com igual rendimento ao d'esta aumentando-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 dissémos, isto é que, regularizada a situação da companhia, tudo entraia, 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 sistema tarifario, para mercadorias, está irregular; disso 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 oposto sobre os direitos que assistem à companhia para estabelecer tarifas especiais.

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 atingindo 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 credores.

Ainda há tres meses 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 tambem uma rede bastante extensa no Canadá e algumas outras linhas na America do Sul, no Egyto, 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 apareceram duzentos e oitenta e quatro mil quilometros na Europa, quatrocentos e tres mil quilometros na America (311 mil dos quaes pertencentes aos Estados Unidos), dezuito 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 formidável 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, construído nos Alpes tirolezes, cuja galeria não vai além 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 considerável 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 necessário 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 nalguns pontos da galeria fazia acusar o termômetro 55 graus centígrados. Apesar dos grandes cuidados, quando chegaram ao final desta grande construção, algumas baixas se haviam registado entre os operários, tanto pelos resultados das temperaturas elevadas de calor como ainda pela humidade.

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

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

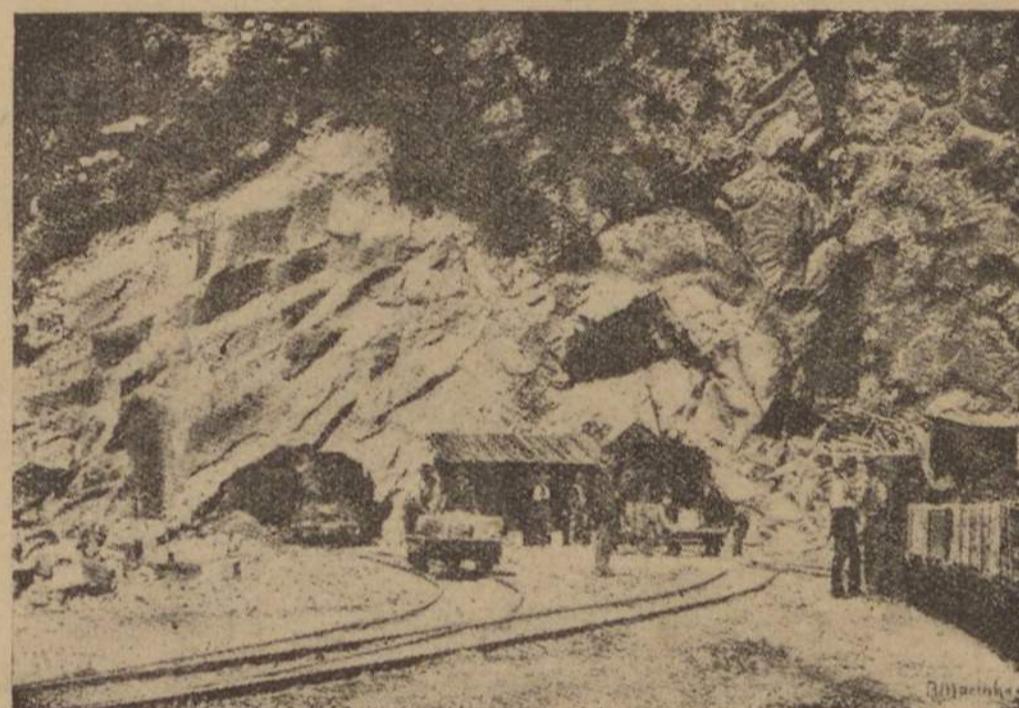
Um milhão de quilos de dinamite foi empregado nesta obra que ao quilometro 9 deu que fazer aos engenheiros que encontraram uma grande massa de agua quente, alimentada por mananciaes que produziam 35 litros de agua por segundo e mais tarde, no lado sul, 1200 litros por segundo.

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

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

Os trabalhos da secção italiana foram distribuídos a Herr Conrad Pressel, e dos que se fizeram no território suíço 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 necessários 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 notável e de grande alcance internacional, beneficiando extraordinariamente à Italia e a Suissa.

Milão tornou-se desde então um centro de grande comércio da Europa meridional, ficando em comunicação directa com Paris, Londres, Berlin e Viena, e a correspondência 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 distância de cento e oitenta quilómetros, 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 distância.

### O JAPÃO EM 1872

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

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 quilómetros.

### CAMINHO DE FERRO EM MINIATURA

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

Consistia a sua singularidade em os comboios 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 comboio, este 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 comboio. Este pode fazer parar o referido comboio simplesmente com o toque no botão de uma campainha que tem ao seu alcance no escritório, e, quando novamente quer fazer andar a máquina, sobre 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 sobre 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 géneros portugueses e indígenas; facilitar por todas as formas a colocação dos produtos de agricultores e da indústria nacionais nos mercados, intervindo junto dos organismos oficiais 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 acordo 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 interesse pelo movimento intelectual metropolitano feito com sentido nacionalista e pelo livro e pelo jornal português e actuar junto da mocidade escolar para lhe fazer conhecer e amar Portugal nas suas belezas, na sua história, nos seus valores morais e intelectuais, no seu esforço presente.



**R. G. DUN & C°**

**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:  
**HÔTEL CENTRAL**

**PORTUGAL**

Nova Pensão «Camões»  
Praça Luiz de Camões, 22  
Telefone 22945      LISBOA  
Director — Joaquim Bustos Romero  
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.  
Chaussage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules  
**COMPAGNIE DES FREINS WESTINGHOUSE**  
ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,  
**Sevran (Seine-et-Oise) France**

Se é Engenheiro, Arquitecto ou Desenhador e ainda desconhece o



no seu próprio interesse peça-nós catálogos e amostras, para não deixar de apreciar o único 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 impossível conseguir cópias heliográficas.

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

### **HEMORROIDAL VARIZES—FLÉBITES**

### **Ridalines Pills**

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

O PRODUTO QUE FALTAVA SOB ESTA FORMA  
E COM ESTE VALOR

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

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

À VENDA NAS FARMÁCIAS:

TEIXEIRA LOPEZ & C.º, 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 23572

### **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 rôlos

SUCURSAL EM LISBOA

### **5, Rua Paiva de Andrade**

TELEFONE 21875

Acessórios 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 padaria e confeitoria. — Bombas centrifugas para todos os rendimentos e alturas, para regas e usos industriais.

Grupos electro-Bombas de grande rendimento

### **L U S A B I T E**

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos,  
isolamentos, etc. Canalizações de agua, gaz e vários produtos  
químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes  
subterrâneas eléctricas e telefónicas, etc.

**CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.º<sup>DA</sup>**

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

TELEFONE: 2259

TELEG.: OPSERC

## CRESPO & BORGES, L.<sup>DA</sup>

BICICLETAS E SEUS ACESSÓRIOS  
ACESSÓRIOS PARA AUTOMÓVEIS

Rua Cândido dos Reis, 58

PORTO

## Legal & General

### Assurance Society Ltd.

Companhia Ingleza de Seguros

Fundada em Londres em 1856

Fundos e reservas excedem £ 33.000.000

Representada em Portugal pela

Corporação Internacional de Seguros, S. A.

AVENIDA DOS ALIADOS, 38-2.<sup>o</sup>

PORTO

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

Seguros de: Fogo, Assaltos, Gréves e Tumultos, Cristais, Automóveis e Responsabilidade Civil

Telefone: 1384 Telegramas: CORPINSUR

## 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 todas as origens

660-Rua Fernandes Tomaz-664

P O R T O

## DESPERDICIOS DE ALGODÃO para LIMPESA 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.<sup>a</sup> Edição

Agentes exclusivos para o sul (atém 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 edifício para a nova ESTAÇÃO DA ESTRÉLA.
- 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 todas 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
  - BARREIRO
  - etc., etc.

# The Anglo Portuguese Telephone Cº, Ltd.

Rua Nova da Trindade, 43 — LISBOA

Rua da Picaria, 5 — PORTO

**Sociedade Anónima  
BROWN, BOVERI & C.<sup>IE</sup>  
BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA**

A firma que instalou o maior número de kilowatos nas Centrais Eléctricas Portuguesas—  
A firma que montou o maior número de turbinas a vapor  
em Portugal.

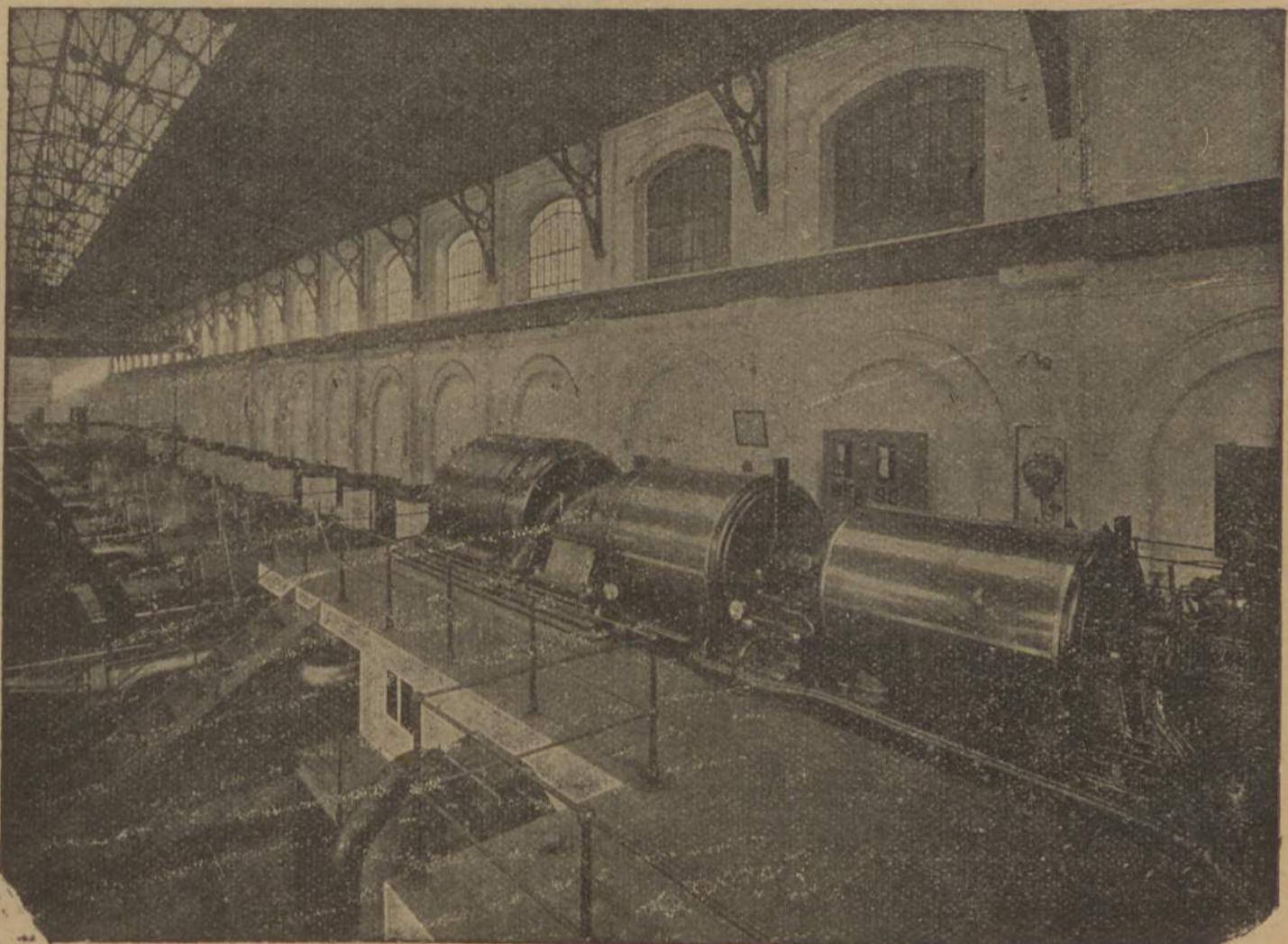
Representante geral:

**EDOUARD  
DALPHIN**

ENGENHEIRO.  
DELEGADO

Escrítorio 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 Pôrto

**Fundição Tipográfica Portuguesa, L.<sup>da</sup>**

C A S A   F U N D A D A   E M   1 8 7 4

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.<sup>o</sup>-Esq. -- LISBOA -- Telefones 20601 - 20602

# CREME TIGRE

É o melhor limp-a-metais

Pedir em toda a parte

Depósito Geral: 106, Rua do Mundo, 110

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.<sup>o</sup>  
**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.<sup>o</sup>  
LISBOA — PORTUGAL  
TELEFONE 28730**Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.<sup>a</sup>**Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.<sup>o</sup> 4

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO**CAIXOTARIA**DOCA DE ALCANTARA  
L I S B O A

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

**JOSÉ SANTOS, L.<sup>DA</sup>**COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES  
RUSTICAS E URBANAS

ADMINISTRAÇÃO E RECEBIMENTO DE RENDAS

COLOCAÇÃO DE CAPITAL SOBRE HIPOTÉCAS

R. DOS CORREEIROS, 101-1.<sup>o</sup>

LISBOA — PORTUGAL

TELEFONE 27616

Valorize o motr̄or 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.<sup>ta</sup> CATARINA, 380

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades  
rivalizando com as dos fabricantes  
ingleses, alemãis, e outrosTinge 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**

TELEGRAMAS: CASA EZEQUIEL

É favor ao escrever  
fazer referência a  
este ANUNCIO**FORQUILHAS**(MODÉLO ESPECIAL DA NOSSA CASA,  
USADO E PREFERIDO  
PELOS PRINCIPAIS EMPREITEIROS)**CASA EZEQUIEL**86, Largo dos Loios, 89  
PORTOPÁS  
ENXADAS  
ALAVANCAS

TELEFONE: 1607

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

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.<sup>o</sup>  
**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.<sup>o</sup>  
LISBOA — PORTUGAL  
TELEFONE 28730

## Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.<sup>a</sup>

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.<sup>o</sup> 4

Armazens de madeiras e Fábricas Macânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

**CAIXOTARIA**

DOCA DE ALCANTARA  
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegrams: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

## TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 26415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.<sup>ta</sup> CATARINA, 380

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades  
rivalizando com as dos fabricantes  
ingleses, alemãis, 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.

## JOSÉ SANTOS, L.<sup>DA</sup>

COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES  
RUSTICAS E URBANAS

ADMINISTRAÇÃO E RECEBIMENTO DE RENDAS

COLOCAÇÃO DE CAPITAL SOBRE HIPOTÉCAS

R. DOS CORREIROS, 101-1.<sup>o</sup>

LISBOA — PORTUGAL

TELEFONE 27616

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

## ADRECAL

Pneus — Acessórios — Gasolina

## A. LACERDA

176, Rua Rodrigues Sampaio — PORTO

TELEFONE 5380

## 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

PICARETAS

MARRETAS

MARTELÓES

PREÇOS

## FORQUILHAS

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

TELEGRAMAS: CASA EZEQUIEL

PÁS  
ENXADAS  
ALAVANCAS

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

TELEFONE: 1607

É favor ao escrever  
fazer referência a  
este ANUNCIO

CASA EZEQUIEL

86, Largo dos Loios, 89

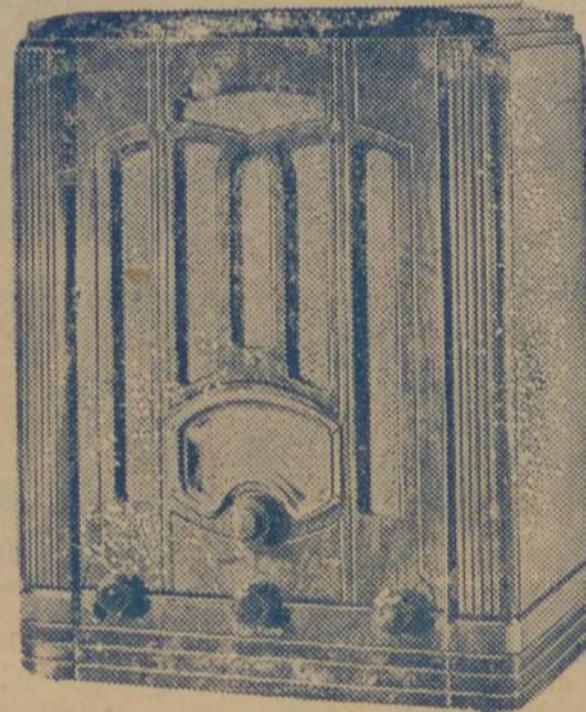
PORTO

FORNECEDORES DAS PRINCIPAIS COMPANHIAS DE CAMINHOS DE FERRO



apresenta

o  
aparelho  
Superheterodino  
de  
7 válvulas  
1936  
Modélo 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 (côres diferentes conforme os comprimentos de onda) - Indicador de Banda -- Contrôle de tonalidade de máxima e mínima de 4 posições Contrôle automático de volume - Manípulo de sintonização desmultiplicado a 2 velocidades (10 e 50 para 1)

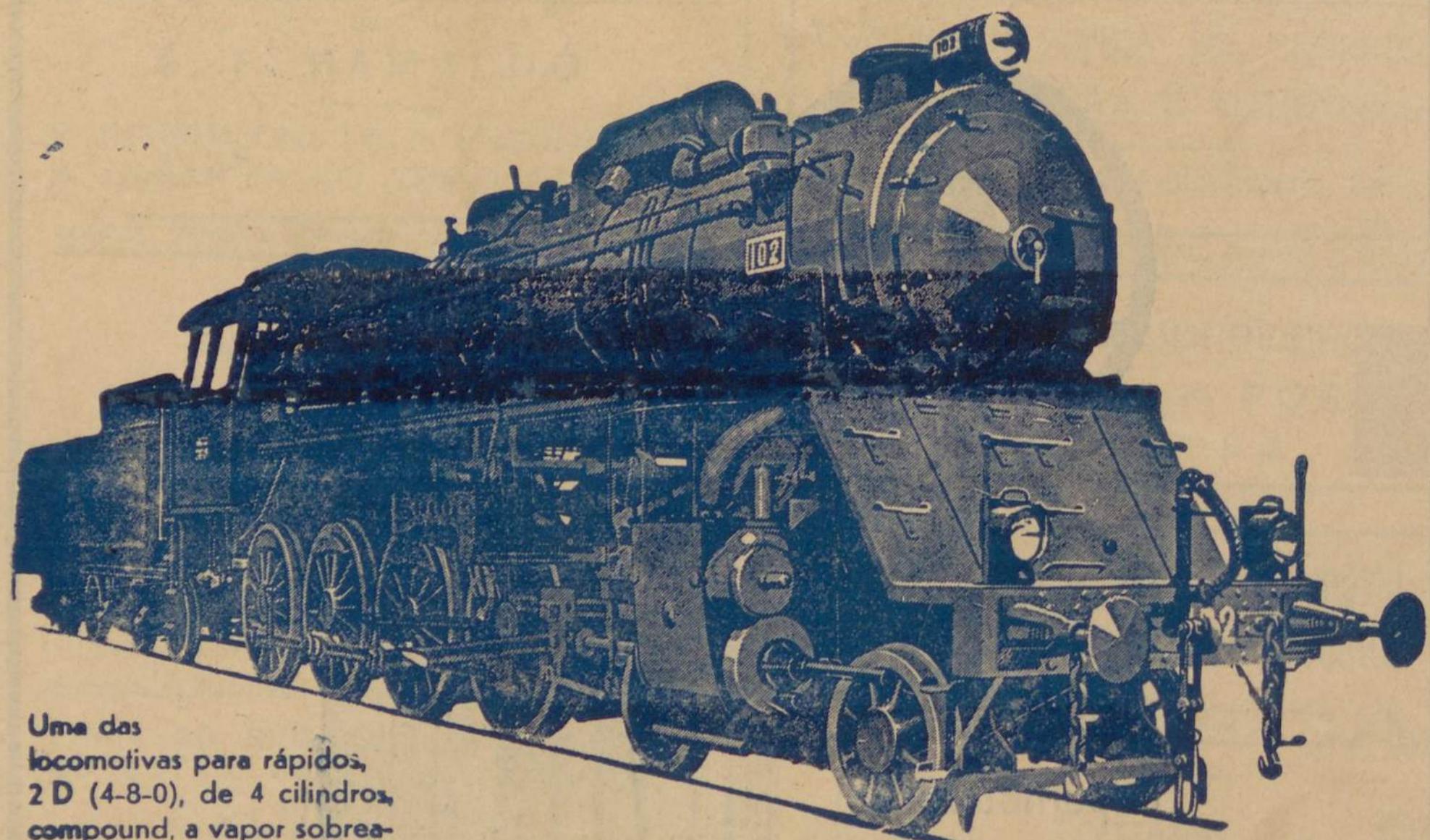
**Concessionários Exclusivos para Portugal e Colónias**

— Sociedade  
de Construções



Iberica —  
Electricas, L.<sup>da</sup>

36, 2º 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 sobre-aquecido, (para bitola de  
1670 m/m) da Companhia  
dos Caminhos de Ferro Por-  
tuguêses da

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

## **Há já mais de meio século**

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

## **Centenas de locomotivas "HENSCHEL"**

circulam nas mais importantes linhas portuguêses da Metro-  
pole e Ultramar.



**REPRESENTANTE GERAL**  
para Portugal e Colónias:

**CARLOS EMPIS**  
Rua de S. Julião, 23, 1º

**LISBOA**