

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

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

Premiada nas exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897; Liège, 1906;
Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 1934. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Don Ramón de la Cruz, 83 — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

AMÉRICO F. LAMARES
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Capitão HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTEZ

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

| | |
|---|--------|
| PORTUGAL (semestre). | 30\$00 |
| ESTRANGEIRO (ano) £ | 1.00 |
| FRANÇA (ano) francos. | 100 |
| ÁFRICA (ano). | 72\$00 |
| Empregados ferroviários (trimestre) . . | 10\$00 |
| NÚMERO AVULSO. | 3\$00 |
| NÚMEROS ATRAZADOS | 5\$00 |

SUMÁRIO DÊSTE NÚMERO

O Chefe do Estado recebe os cumprimentos do Duque de Kent. — O nó górdio dos Caminhos de Ferro, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Os grandes problemas nacionais. — Uma data a memorar, por ALEX. FILIPE. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Linhas férreas electrificadas. — Capitão Sérgio Vieira. — Os transportes ferroviários de mercadorias nos diversos países, por JORGE RAMOS. — Linhas brasileiras. — Linhas Estrangeiras. — Publicações recebidas. — Conferências ferroviárias Luso-Espanholas. — Festas Centenárias. — A Guerra e os Caminhos de Ferro. — Os Caminhos de Ferro através do Mundo, por JAMES O. GORRS. — Londres melhorou os seus transportes subterrâneos. — Congresso Luso-Espanhol. — Portugal Turístico. — Praias Portuguesas, por FERNANDO LOPES DA SILVA. — Os Caminhos de Ferro e a sua Electrificação. — Pavilhão de honra do Brasil, por REBELO DE BETTENCOURT. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Notas de Viagem, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR. — Arborização, pelo Regente Florestal e Agrícola MANUEL ALBERTO REI. — Os nossos mortos — Linhas Portuguesas. — Há 50 anos. — Imprensa. — Parte Oficial. — Caminhos de Ferro do Vale do Vouga. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta



O NÓ GÓRDIO DOS CAMINHOS DE FERRO

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Escrever actualmente àcerca dos nossos caminhos de ferro é tarefa ingrata, pois quasi só se podem entoar trenos melancólicos, lamentando a sua *grande pitié*, sem vislumbres de esperança.

Estamos em plena guerra, que abrange os principais países exportadores de matérias primas e artefactos indispensáveis à exploração dos caminhos de ferro.

Linhas fatigadas e obras de arte que é preciso reforçar; material circulante deficiente em qualidade e quantidade; oficinas cuja activa laboração é dificultada pela incerta aquisição de materiais; dificuldades crescentes dos fornecimentos de carvão; o recurso forçado ao uso de lenha, apesar dos inconvenientes que oferece; coordenação imperfeita de transportes, que deixe desviar livremente a mercadoria rica para transportes paralelos da camionagem; falta de disponibilidades financeiras para rasgados cometimentos.

E todavia há quem não veja este acervo de dificuldades temerosas, que se levantam diante das administrações ferroviárias, e só saiba formular críticas acerbadas e passar diplomas de incapacidade por não adquirirem material, nem aproveitarem em rápida rotação o material circulante existente.

Ignoratio elenchi: a ignorância do assunto é uma das origens dos erros apontados nos clássicos tratados de lógica. Dela padecem muitos desses críticos dos *desacertos* ferroviários.

Vejamos o que succede. Após diligências porfiadas adquirem-se alguns carregamentos de carvão, cuja chegada não pôde ser convenientemente regulada, pois está sujeita às contingências originadas pela guerra.

Succede chegarem simultaneamente dois ou três carregamentos, cuja descarga tem de ser feita rapidamente, distraindo de outros serviços grande número de vagões. Há que transportar ao mesmo tempo lenhas, madeiras para embarque, tudo o que distrai material dos transportes comerciais e prejudica a regularidade da exploração.

Aparte algumas aquisições onerosas, feitas pelo artifício das reparações alemãs, e certo número de

carruagens fabricadas nas nossas oficinas, nomeadamente nas da Beira Alta, os nossos caminhos de ferro apenas acrescentaram aos seus parques de carruagens as que a Companhia do Norte de Portugal adquiriu na Itália em 1932 e as que a C. P. recebeu há pouco dos Estados Unidos com enormes dificuldades de toda a ordem.

Nas oficinas do Barreiro tem-se melhorado o material existente. O mesmo tem feito, na medida do possível, as oficinas da Companhia do Vouga e da Companhia Nacional.

Isso não basta porém para as dificuldades. Há que pensar no fabrico de novas carruagens no país, para o que podiam ser aproveitadas as oficinas da Figueira e do Barreiro. Para isso muito convinha a intimidade de relações das emprêsas, que deviam estar agremiadas para entendimentos periódicos. Fácil seria combinar acção técnica em comum e distribuição de trabalho de fabrico de material pelas oficinas para isso apetrechadas.

Esse aproveitamento em comum das oficinas parece-me relativamente fácil. Dispõem algumas delas de valiosos instrumentos de trabalho. O fabrico de uma carruagem não difere, na essência, da grande reparação, que de tempos a tempos há que efectuar.

O que importa é gisar um plano de aproveitamento de oficinas especializadas para assim nacionalizarmos o fabrico de carruagens e vagões nas melhores condições económicas.

À questão técnica sobrepõe-se o problema financeiro, que tem vários aspectos.

Ergue-se um *tolle* geral de protestos contra a elevação de tarifas, ultimamente realizada, durante um período irrisoriamente curto, que cessou, quando as causas que o resultaram permaneciam e se agravavam.

Não se quer aumentar o custo da vida e por isso se sujeitam a uma excepção de intangibilidade as tarifas dos caminhos de ferro, quando os outros factores dos preços variam.

Com singular ilogismo subtraem-se assim os transportes ferroviários às condições normais de

variação dos preços e ao mesmo tempo são os caminhos de ferro erradamente considerados empresas industriais sujeitas às regras gerais da vida pelos próprios recursos.

Importa recordar afirmações de princípios logicamente assentes nas conferências por mim feitas em 1938 na Sociedade de Geografia e na Ordem dos Engenheiros, em que procurei formular os ditames irrecusáveis da ciência económica.

Segundo o prejuízo fundamental corrente entre nós, mesmo nas esferas oficiais, o caminho de ferro é um serviço privado, meramente industrial e comercial, sujeito a livre concorrência para a melhoria dos transportes.

Na verdade os caminhos de ferro constituem essencialmente um monopólio de serviço público.

A utilidade económica e social de uma linha férrea mede-se, não pelo rendimento líquido que produz, mas pelos serviços que presta e por eles se devem aquilatar os encargos que a sua construção impõe.

A rede ferroviária e os seus diversos elementos não são mero empreendimento industrial e comercial, que o Estado deva abandonar à sua sorte.

Constituem um serviço público útil e necessário de primordial importância, cujo funcionamento e progresso o Estado deve assegurar, defendendo-o, coordenando-o com outros meios de transporte, suprimindo concorrências nocivas e suprimindo as deficiências de recursos financeiros das empresas nos termos que o interesse público aconselhar.

Seja o Estado, ou uma empresa, o transportador, os requisitos de segurança, rapidez, igualdade de tratamento e perfeição dos serviços têm de ser impostos e modificados pelo Estado, quando o interesse público o exija.

O Estado tem direitos soberanos e pode fazer exigências ditadas pelo interesse geral, mas tem que compensar os novos encargos não previstos no contrato.

É, pois, este susceptível de revisão. Na essência trata-se de uma associação, em que o Estado delega a exploração na acção privada, mais pronta e liberta de peias burocráticas e abusivas intromissões políticas. A empresa melhor imprime à execução dos serviços públicos, nela delegada, a feição industrial e comercial mais adequada.

Para manter o serviço público nas condições devidas o Estado tem o dever de auxiliar as empresas, no caso de deficiência de disponibilidades:

a) — adquirindo e pondo à sua disposição material circulante;

b) — chamando a si *déficits* de exploração;

c) — construindo linhas complementares necessárias e entregando-as à exploração.

Resume-se essa acção na intensa cooperação financeira para manter o serviço público, aproveitando a experiência das empresas e pondo-as nas circunstâncias de honrarem os seus compromissos.

* * *

Ao findar a conferência de 25 de Abril último fiz minha a audácia oratória do nosso grande prosador, o P.^o António Vieira num sermão célebre.

É preciso que os nossos caminhos de ferro não se sintam tentados a dirigir aos poderes públicos a audaciosa e eloquente imprecação do Padre António Vieira a Deus, ao pregar acerca das guerras com os holandeses no Brasil:

“Deixai-nos, repudiái-nos, desfazei-nos, acabai-nos!

“Mas só digo e lembro a Vossa Magestade, Senhor,

que estes mesmos, que agora desfavoreceis e lançaís de vós, pode ser que os queirais algum dia e que os não tenhais.”

A vós, Senhores Ministros, prestigiosos representantes dos poderes públicos, não farei a injúria de dirigir essa eloquente apóstrofe.

Devo, pelo contrário, formular um voto de esperança e confiança, expressas nestes termos pelo Sr. Dr. Fezas Vital:

Que o Estado, abstraindo dos “desejos” do público, sempre ilimitados e inconscientes, para olhar, com visão profunda, para as suas “necessidades” e para o Bem Geral, encare este problema e o resolva em nome das exigências de uma economia equilibrada, são os meus votos de portugueses.

.....

Confiemos em quem superiormente dirige os destinos da nossa Pátria, certos de que o problema nacional dos transportes será, como os demais, resolvido à luz clara e sem mancha do Bem comum, do Bem da Nação.

Com o Sr. General Raul Esteves proclamarei o lema fundamental, chave da solução do problema ferroviário:

A solução do problema pode ficar plenamente integrada na fórmula que hoje se proclama:

Tudo pela Nação! Nada contra a Nação!

Nunca é demais recordar a boa doutrina, sem ilusões embora acerca da aceitação que possa ter. Fica assim tranqüila a nossa consciência de velho ferroviário, que se não cansa de a proclamar.

É preciso insistir pela coordenação de esforços das empresas congregadas para a acção comum.

Demais, estão ocorrendo, há muito, factos lamentáveis que importa regularizar.

Das empresas de via estreita, duas, a Companhia do Norte e a Nacional, têm, uma a sua exploração deficitária e a outra a situação financeira comprometida por encargos que lhe impõe um contrato infeliz.

O arrendamento de linhas similares dos antigos C. F. E., todas deficitárias se não se contar com o seu afluxo de tráfego às linhas principais, impoz àquelas duas companhias arrendatárias pesados encargos que em rigor lhe não deviam incumbir.

Só a revisão equitativa desses contratos para futuro e uma justa resolução acerca dos *déficits* anteriores pode restabelecer o equilíbrio financeiro.

Sucede que essas companhias têm nos serviços combinados saldos importantes a favor da C. P., cuja entrega atrasam, forçadas pela sua crítica situação.

O mesmo sucede com a Companhia do Vouga, cujo saldo de exploração é quasi nulo ao prescrito depois de ter sido suficiente para os encargos das obrigações.

Não pode nem deve o Estado desinteressar-se da situação de empresas de serviço público às quais importa assegurar os meios de exercerem a sua util função a bem da Economia Nacional.

OS GRANDES PROBLEMAS NACIONAIS

Os transportes frigoríficos na saúde pública e na economia nacional

Como, oportunamente, noticiámos, por acôrdo celebrado, em 1937, entre a C. P. e a considerada firma «Agência Internacional Aduaneira», de Manuel B. Vivas, L.^{da}, os serviços ferroviários foram dotados com um melhoramento de alta importância: os transportes frigoríficos. Com êsses novos serviços, não só se começou a resolver um problema que diz respeito à saúde pública como, também, se abriram para o comércio do peixe, frutas e legumes, novas vantagens e perspectivas de remuneradora expansão e, logo que êsses serviços possam ser alargados e devidamente compreendidos, há de operar-se na economia nacional uma revolução benéfica.

São os exemplos, que diversos países estrangeiros nos vêm dando, que nos levam a esta afirmação optimista.

Com efeito, o problema dos transportes frigoríficos ocupa, na Economia Mundial, um lugar de primeiro plano. Foi graças a êsses serviços que a França, durante a guerra de 1914 a 1918, pôde assegurar o abastecimento de carnes às suas tropas. Acabada a guerra, o sistema frigorífico foi adoptado no transporte de géneros frescos e mimosos, principalmente do leite e seus derivados, peixe e crustáceos, fruta, ovos, hortalíça e legumes. As próprias flores da «Côte d'Azur» são transportadas em material refrigerante. A tal ponto se desenvolveu o comércio das flores que a sua tonelagem ascende já a duas mil e duzentas por ano. É uma empresa particular, a «Société Française de Transports et Entrepôts», que colabora, com êsses serviços, com os Caminhos de Ferro Francêses.

Na Itália, na Noruega, na Bélgica, na Bulgária, na Dinamarca, na América do Norte, os serviços de vagões frigoríficos representam, nas suas respectivas economias, um factor de alta importância. Se êsses serviços fôsem, por qualquer motivo suprimidos, algumas regiões empobreceriam imediatamente.

Em Espanha, existem, também, transportes frigoríficos, explorados pela «Sociedade dos Vagões Frigoríficos de Madrid». Na rede

ferroviária de Madrid a Saragoça havia, em 1934, 21 vagões resfriados por meio de gelo, com a carga útil máxima de 7.000 quilos em grande velocidade e 14.000 em pequena. Em Agosto dêsse ano, fez-se, com o maior êxito, uma expedição experimental, em vagões com gelo, de frutas de Alguerazas, para Viena d'Áustria, que chegaram em magnífico estado, apesar dos trasbordos na fronteira.

Na África Ocidental Francesa, no Congo Belga, em Marrocos, na África do Sul existem já, e correspondendo a uma necessidade, serviços de transportes frigoríficos. O Japão, que está sempre a par de todos os progressos europeus e dedica, talvez como nenhum povo europeu, uma especial atenção ao problema da higiene alimentar, tinha, em princípios de Janeiro de 1935, mais de 1.300 vagões frigoríficos.

Mas é a América do Norte que fornece às estatísticas o maior número de vagões frigoríficos. Não admira. Além de as autoridades sanitárias serem exigentíssimas em tudo que diz respeito à saúde pública, os lacticínios, que representam uma das mais ricas indústrias norte-americanas, e o comércio de frutas, não podem hoje passar sem êsses serviços. Foram êles que contribuíram para a sua expansão, e, assim, os Estados Unidos da América do Norte que no 1.º de Janeiro de 1931, possuíam 158.776 vagões frigoríficos, em 1933, isto é, apenas dois anos depois, já tinham ao serviço do público mais 13.952 novos vagões. Parte dêsses vagões pertencem aos Caminhos de Ferro, outra parte é pertença de empresas particulares.

O sistema frigorífico estimula e desenvolve várias indústrias. Com o fim de animar o desenvolvimento da indústria da pesca, a Administração dos Caminhos de Ferro da Noruega introduziu nos seus serviços vagões frigoríficos, cujo número vai já além de 400. Na Itália, o comércio dos produtos horto-frutícolas deve a sua importância a êsse sistema de transporte que, na opinião de G. Forte, expressa na revista «La Ricerca Scientífica»,

é «tão necessário, principalmente para a Itália, sob o ponto de vista económico».

Na revista norte-americana «Refrigerating Engineering», número de Setembro de 1934, Helen Poeffer escrevia, sob o título: «Refrigeração, usos e produção dos artigos alimentares», o seguinte:

«O rápido desenvolvimento da técnica do frio e o aperfeiçoamento contínuo da sua prática, introduziram profundas modificações nos usos alimentares americanos, no espaço de duas dezenas de anos».

Não devemos omitir a circunstância de que os serviços de vagões frigoríficos, em todos ou quasi todos os países, têm sido organizados, na maioria, por empresas particulares, de comum acôrdo com as respectivas Administrações dos Caminhos de Ferro.

Em Portugal, é também a uma empresa particular que se deve a montagem de transportes em vagões frigoríficos. Data de 1937 — como se vê, o nosso país só muito tarde é que conheceu esse melhoramento — a introdução, nas linhas ferroviárias, desses vagões. Esses transportes, que começaram com 4 vagões, possuem já hoje 32.

A iniciativa da firma «Manuel B. Vivas, L.^{da}» veio prestar ao país, com os seus transportes frigoríficos, um excelente serviço, que tem merecido a simpatia e os louvores não só dos particulares, que os utilizam, mas também da C. P., do próprio Estado e da Direcção Geral de Saúde.

Os serviços dos vagões frigoríficos beneficiam vários pontos do país. O maior movimento é para o Norte e Douro, e os géneros transportados são peixe, fruta e lacticínios. A indústria do frio também veio a beneficiar com esses serviços, que consomem 1.460 toneladas de gelo por ano.

Esses transportes, apesar de se terem iniciado há pouco mais de dois anos, representam um factor já muito importante no desenvolvimento da economia nacional. Deixemos, por isso, falar agora os numeros, que são bastante eloquentes. Até 1938, Lisboa exportava para o Porto e Douro apenas 720 toneladas de peixe por ano, porque nos meses de calor, escusado será dizer, era arriscado ou impossível fazer chegar ao Norte peixe em bom estado. Em 1939, em consequência dos vagões frigoríficos, elevou-se para 1.840 a tonelagem de peixe transportado para o Norte, o que representa um apreciável acréscimo de 1.120 toneladas e para a C. P. um aumento de receita de 227.360\$00.

As nossas termas de maior frequência, principalmente Vidago e Pedras Salgadas,

que, por motivo da distância a que se encontram de Lisboa, eram abastecidas com peixe proveniente de Vigo, já há dois anos que recebem exclusivamente peixe da capital

As excelentes frutas do Alto Douro, que raras vezes, e em diminutas quantidades, chegavam a Lisboa, já hoje aqui chegam, em quantidades importantes.

O que se dá com o peixe e com as frutas, dá-se, igualmente, com os produtos hortícolas. Daí resulta, que, por um lado, certos pontos do país, onde se notava falta de certos géneros alimentícios, hoje se encontram plenamente abastecidos, e, por outro lado, que os centros produtores e exportadores viram consideravelmente alargadas as suas possibilidades de expansão comercial.

Os transportes frigoríficos vieram colocar o país, no que se refere à higiene da alimentação pública, no mesmo pé de igualdade em que se encontram quasi todos os países do velho e novo mundo e, sob o aspecto comercial, começaram já a revolucionar benéficamente a nossa economia. São horizontes novos, é um novo campo de acção que se irá ampliando de ano para ano.

Os leitores dirão agora: Se a C. P., em 1939, em virtude dos transportes frigoríficos, viu aumentada a tonelagem de peixe enviado de Lisboa para o Porto em 1.120 toneladas, do que resultou um acréscimo de receita na importância de duzentos e vinte sete contos e trezentos e sessenta escudos, os lucros da empresa concessionária dos vagões frigoríficos devem representar uma quantia tentadora. Pois a Empresa, a quem se deve a iniciativa e a montagem desses serviços, recebe, apenas, 10 % sobre a taxa do transporte e sofreu, em 1939, um prejuízo de 180 contos. O ano de 1940 deve fechar com déficit aproximado ou idêntico. Evidentemente que a Empresa, como todas as empresas particulares, não estabeleceu esses serviços para perder dinheiro. É com a esperança em melhores dias que ela continúa a trabalhar e a melhorar os seus serviços para que eles não deixem nunca de merecer a simpatia do público.

A manutenção desses serviços impõe-se já como um dos problemas fundamentais da higiene alimentar do país. O seu alargamento revolucionará e enriquecerá também a nossa balança económica. Tudo, pois, que se fizer, para que esses serviços nunca venham a ser suprimidos ou reduzidos, redundará em benefício da saúde pública. E a saúde pública é, como já tivemos ocasião de o dizer, uma riqueza, a principal riqueza dum país.

Uma data a memorar

A inauguração do Caminho de Ferro de Lisboa—Sintra

P o r A L E X . F I L I P E

No domingo 28 de Outubro de 1855 teve lugar a inauguração dos caminhos de ferro de Lisboa a Sintra, assistindo a esta cerimónia, que na verdade foi esplêndida, Sua Magestade El-Rei o Senhor D. Fernando II e Suas Altezas os Srs. Infantes D. Luiz e D. João, bem como os membros do Ministério, corpo diplomático e mais algumas notabilidades importantes do País, que também foram convidadas para assistir a tal acto.

Depois da cerimónia do estilo, Sua Magestade e Altezas dignaram-se tomar assento junto a uma mesa que primorosamente estava preparada e aceitar o jantar que a Companhia lhes ofereceu. Próximo desta estava outra mesa, na qual foram servidos todos os demais convidados que àquele acto concorreram.

Acabado o jantar, durante o qual as músicas de Lanceiros n.º 1 e a de Infantaria do mesmo número tocaram lindas e variadas peças, pelas quatro e meia horas da tarde Suas Magestades retiraram-se gostosos e satisfeitos da maneira digna, o que era de esperar, porque aquela Companhia abrilhantara êsse acto de inauguração de tal empresa, de que sua Magestade se tornaria protector.

Multidão de povo de ambos os sexos circulava em roda do pavilhão para aquele fim levantado e via-se em seus rostos estampado o júbilo e satisfação, por verem inaugurada uma obra de verdadeiro progresso e digna por todos os motivos de ser auxiliada por tão ilustrado e bondoso monarca.

Durante êste acto foi distribuido em impressos o Hino dos Caminhos de Ferro a Sintra, oferecido a Sua Magestade, cuja poesia aqui se reproduz por curiosidade.

Eia avante, rapazes!... lidar
Ao trabalho se dá novo ensejo:
A formosa Rainha do Tejo
Novas galas deseja trajar!

Êsse trono o Eterno lh'o deu!
De dois mundos no meio o postou:
Já em armas e letras brilhou,
Já nos mares o mundo venceu!

Avante, rapazes,
Avante seguir,
Lá vem a surgir
Emprêsas audazes.

Novo brilho e fulgor vai tomar
Fernando que a Pátria regeu,
Em prova do amor que lhe deu,
Novas eras vem hoje marcar.

Novos paços, prestes erguidos
Sôbre as águas se vão levantar:
Os tesouros em si vão guardar,
Por mil nautas ao Tejo trazidos!

Avante, rapazes, etc..

Novos cetros empunha fulgentes
A que cetro já teve dos mares,
E que viu nações aos milhares
Ante si a curvar-se, reverentes.

Hoje vem a corôa cingir
De mais nobres florões enlaçada,
Pelas mãos do Comércio lavrada,
Pelo empório do Mundo a fulgir:

Avante, rapazes, etc..

Êste ilustre, real diadema,
Em dois anos será terminado:
Após êles o nauta arrojado
Há de aqui receber sua algêma.

E bem prestes a Sintra formosa
Com Lisboa enlaçada será:
E a margem do Tejo verá
Nova fábrica erguer magestosa!

Avante, rapazes,
Avante seguir,
Lá vem a surgir,
Emprêsas audazes.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

O agente técnico de engenharia sr. Carlos Alberto de Sampaio dos Aidos, foi nomeado para prestar serviço na missão de estudos e reconstrução do Caminho de Ferro de Mossâmedes.

— No Ministério das Colónias foi fechado contrato com Júlio Gomes Marcelino, para servir como capataz da Missão de Estudos e Construção do Caminho de Ferro de Mossâmedes, pelo prazo dum ano, renovável por períodos iguais.

— Deve ser inaugurado em Janeiro do próximo ano o último trôço do caminho de ferro de Ambuim (Angola), bem como a Estação de Gabela, com o seu cais privativo e armazéns.

— Em Angola foi inaugurada recentemente sobre o rio Cuango, nos limites dos distritos de Malange e Luanda, uma ponte que assenta sobre oito pilares construídos em alvenaria e cimento, com nove vãos, sendo as dimensões destes entre 8 e 17 metros, assentes em traves de ferro. O tabuleiro construído de madeira mede oitenta e cem metros. Possui duas ordens de passadeiras e uma faixa de rolagem para carros, com uma resistência de dez mil quilos de peso.

— No Ministério das Colónias foi aberto um concurso para provimento de lugares de engenheiros de minas de 2.^a classe do quadro comum do Ultramar.

Os candidatos residentes nas colónias podem entregar a documentação necessária ao concurso nas repartições onde funcionam os serviços de minas.

MOÇAMBIQUE

O médico-chefe da secção de saúde da direcção dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, sr. dr. Álvaro de Sousa Drummond Borges, publicou um pormenorizado relatório dos diversos serviços clínicos prestados pela referida secção no ano de 1938.

Esses serviços estavam a cargo de: um médico-chefe, um médico adjunto no serviço de linhas, quatro enfermeiros, uma enfermeira, um praticante de enfermeiro, um ajudante de enfermeiro indígena e dois serventes. O movimento atingiu os seguintes números: consultas no pòsto de Lourenço Marques, 5.854 a europeus e 788 a indígenas; curativos a sinistrados, 6.707 a europeus e 12.87 a indígenas; curativos a agentes e pessoas de sua família, 21.277 a europeus e 23.214 a indígenas; consultas e tratamentos ao pessoal das linhas, 684 a europeus, quanto aos primeiros; 4.253, em relação aos segundos, no que respeita a europeus; 231 e 1.743, respectivamente, quanto a indígenas.

É digna de toda a simpatia a actividade do sr. dr. Drummond Borges no desempenho das suas

Linhas férreas electrificadas

A extensão das linhas férreas electrificadas pelos caminhos de ferro do Estado italiano parece seguir no seu progresso.

No ano de 1918 electrificou 480 quilómetros; em 1922, 700; em 1932, 1.952; em 1934, 2.370; em 1938, 3.958; em 1939, 4.760; e em 1940, 5.171.

O plano de electrificação autorizado pelo governo em 1932, abrange uma extensão de 9.000 quilómetros dos 17.000 que constituem a rede do Estado. As linhas incluídas nesse plano são todas atacadas de forte tráfego e como são muito férteis em rampas dotaram o referido plano com a corrente contínua de 3.000 voltios.

As linhas electrificadas representavam no último ano 30% da longitude total da rede compreendendo as linhas mais importantes, daquelas em que corre a metade do tráfego total.

O director geral dos Caminhos de Ferro Italianos do Estado, apresentou à Sociedade Italiana uma exposição sobre o progresso das ciências, no exercício de 1936 1937 o preço médio do quilovate consumido pelos caminhos de ferro que se elevou a 0,142 libras e os gastos de tracção por tonelada-quilómetro de mercadorias rebocadas electricamente foi de 0,0042 libras. Durante o mesmo exercício o consumo de carvão por tonelada-quilómetro foi de 0,0056 libras, para um preço médio de 110 libras por tonelada de combustível. Assim se verifica que a tracção eléctrica foi de 0,0014 libras por tonelada-quilómetro ou seja uns 25%. Como em 1938 o preço médio da tonelada de carvão elevou-se a 150 libras, a economia aumentou a 0,0034 libras, ou seja um lucro de 66% com relação à tracção a vapor.

Por outro lado, ainda que o preço médio de uma locomotora eléctrica exceda o da locomotora de vapor (17 e 11 libras por quilograma, respectivamente), é vantajoso para os caminhos de ferro italianos empregar a tracção eléctrica ainda que tendo em conta que esta locomotora exige materiais mais caros.

A electrificação da rede ferroviária italiana favorece bastante a balança comercial, pois com a grande quantidade de energia eléctrica que a fornece reduz muitíssimo as importações de carvão. Senão vejamos este pequeno exemplo: a electrificação dos 9.000 quilómetros previstos dá uma economia de 2,5 milhões de toneladas, o que equivale a 20% das importâncias de carvão.

funções de médico-chefe da secção de saúde da direcção dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique, pelas reformas e melhorias que introduziu naquele organismo colonial, e que tão claramente vêm expressas no aludido relatório.

CAPITÃO SÉRGIO VIEIRA

*O novo governador do Distrito
Autónomo de Ponta Delgada*

Foi nomeado, há poucos meses, governador do Distrito Autónomo de Ponta Delgada, o ilustre oficial do Exército, sr. capitão Sérgio Vieira, que em Coimbra, como comandante da Polícia, deixou uma obra notável de assistência, com a criação da «Casa dos Pobres».



Capitão SÉRGIO VIEIRA

Apesar de estar sómente há três ou quatro meses, à frente dos destinos do distrito de Ponta Delgada, o mais importante dos Açores, o sr. capitão Sérgio Vieira, que é dotado de invulgaes qualidades de trabalho, já realizou ali uma extraordinária acção, conhecendo a fundo os principais problemas locais, que vai procurar resolver o mais cedo possível, pois o ilustre oficial, que conquistou a plena simpatia das populações de S. Miguel e Santa Maria, tem assegurados, nos nossos Ministérios, não só um justo prestígio mas, igualmente, uma absoluta confiança na sua inteligência e na visão segura dos problemas políticos e sociais.

A Ilha de S. Miguel que possui, pelas suas paisagens, os seus lagos, as suas águas minerais, condições excepcionais para a indústria do turismo, não tem, todavia, resolvido, como já o foi na Madeira, o problema das suas estradas. A sua resolução não só assegurará, para o futuro, uma indústria, como, no momento presente, em que há falta de trabalho, empregará centenas de braços desempregados, contribuindo assim para o bem-estar do operário micalense e para o desenvolvimento da grande e fértil terra de S. Miguel.

Conhecemos e admiramos, de há muito, o carácter e o valor do sr. capitão Sérgio Vieira. Com simpatia o saudamos, felicitando ao mesmo tempo a população do distrito de Ponta Delgada por ter à frente dos seus interesses uma figura de acção e prestígio.

Os transportes ferroviários de mercadorias nos diversos países

Por JORGE RAMOS

O intercâmbio comercial-industrial entre a Itália e a Alemanha, por virtude da guerra, deu um apreciável incremento aos transportes ferroviários dos dois países. Os combóios que constantemente partem da Alemanha para Itália carregados com carvão atravessam todos os dias o Brever. O facto de voltarem vazios não significa, de modo algum, que a Itália não esteja em condições de fazer à Alemanha grandes fornecimentos de produtos de que este país necessita. Trata-se apenas duma medida de ordem técnica, subordinada às exigências do tráfego. Assim, os combóios que seguem da Alemanha para a pátria de Dante regressam logo que descarregam a mercadoria, que a guerra tornou preciosa à economia dos povos. Uma vez descarregados na Itália Setentrional voltam ao ponto de partida para que se não perca tempo algum; esta economia de tempo justifica o facto desses transportes não serem feitos pelo interior da Itália, além de que todos os combóios são poucos para efectuar, sem dificuldades, os fornecimentos de carvão. A troca de mercadorias entre este país e a Alemanha efectua-se numa escala de transporte mais reduzida: não são necessários tantos vagões. Desde Junho que o tráfego pela via marítima foi reduzido, e hoje com sessenta e cinco combóios diários a Alemanha garante à Itália um milhão de toneladas de carvão, capacidade formidável se atendermos a que outrora só quatro e meio por cento da importação italiana eram efectuados pelo mar. A Itália cumpre com os fornecimentos estipulados pelo acôrdo económico entre os dois países, principalmente no que respeita a remessas de frutos, legumes e artigos químicos pesados. Os fornecimentos de enxofre excederam até o contingente previsto. A seda utilizada no fabrico de pára-quedas é também importada da Itália em «cocons» pela via-férrea.

Além do carvão a Alemanha fornece à Itália grande número de maquinismos destinados às fábricas de material de guerra. Influe poderosamente na intensificação desta permuta de mercadorias a actividade do operário italiano na Alemanha. Depois das exigências criadas pela economia de guerra, as da indústria de mercadorias de consumo, em breve tempo, vão dar também um enorme incremento aos transportes ferroviários entre a Alemanha e a Itália—os quais desde 1933 vêm progredindo dia a dia.

Linhas brasileiras

Segundo informam de Nova York, o chefe do gabinete do ministro da Viação do Brasil, declarou à imprensa que já terminara as compras de trilhos e de material de sinalização, destinados a preencher as exigências do programa de expansão ferroviária elaborado pelo governo brasileiro.

Segundo as suas declarações, foi contratado com determinada companhia o fornecimento de um milhão de dolares de trilhos, adquirindo ainda à Signal Company o fornecimento de material destinado ao controle automático de sinalização, num total de 800.000 dólares.

Quanto à aquisição de locomotivas e vagões, depois de já terem sido feitos os necessários estudos técnicos, o assunto está à espera das ofertas e propostas dos fabricantes para vir a ser ultimado.

Disse ainda que os trilhos que acaba de adquirir serão empregados em várias linhas ferroviárias brasileiras, principalmente na zona norte do país, ao passo que todo o material de sinalização vai ser empregado exclusivamente pelo Caminho de Ferro Central do Brasil. O programa ferroviário brasileiro prevê a ligação vital do norte com o sul, fazendo o entroncamento de várias vias férreas que actualmente se dirigem do litoral para o interior. Esse plano, dará ao Brasil um sistema coordenado e um considerável aumento de tráfego.

O enviado do Ministério da Viação do governo do Rio de Janeiro acrescentou também que a nova linha férrea correndo paralelamente à costa, através do interior brasileiro, auxiliará grandemente o escoamento das exportações, sem afectar directamente os carregamentos de manganês destinados aos Estados Unidos. Aliás, a primeira compra efectuada ainda no decorrer do ano passado, constante de 17 locomotivas e 1.000 vagões para o sistema ferroviário central, garantiu o transporte desse manganês.

Na primeira base do plano ferroviário, tiveram preferência as estradas da zona do sul do país, sendo agora o momento apropriado para que o governo voltasse as suas vistas para a região do norte. O chefe do gabinete do titular da Viação do governo brasileiro, declarou ainda que o presidente Getúlio Vargas, que ainda há dois anos deu a idéa desse programa ferroviário, está agora percorrendo o interior do país, sugerindo ser fácil ligar a expansão ferroviária dessa área com os actuais projectos em andamento.

— Foi solicitado a abertura do crédito necessário à compra de diversos veículos para os serviços da Central do Brasil.

As despesas que orçarão em 440 contos, constarão da aquisição por parte daquela Estrada e automoveis de linha para bitola larga, no valor de

160 contos três para a bitola estreita, na importância total de 150 contos e cinco caminhões no valor total de 77 contos.

Esses veículos destinam-se a melhorar os serviços de inspecção de linhas, que devem ser executados com o máximo aproveitamento de tempo e para atender ao constante aumento de transporte de material pela Central.

— Foi inaugurada a linha de carros motores de rede entre as cidades de Rio Grande e Jaguarão. A nova linha está em combinação com os carros motores de Ferro-Carril do Uruguay. As viagens entre Rio Grande e Montevideo poderão, agora, ser feitas em 11 horas.

— Foram já recebidos pelo Caminho de Ferro Central do Brasil, prontos para o tráfego, 800 dos 1.000 vagões recentemente encomendados nos Estados Unidos, faltando apenas receber 200 vagões fechados para a bitola estreita.

Esses 1.000 vagões consistem em 500 para a bitola de 1^m,60, construídos pela «Pullman-Standard Car Manufacturing Company, e 500 para a bitola de 1^m,00 construídos pela American Car & Foundry Company. Na construção foi empregado aço de alta tensão, obedecendo às normas da American Association of Railroads e da American Society of Testing Materials.

Desses 1.000 vagões, 900 foram montados nas oficinas da Pullman-Standard Car Export Corporation, em Marechal Hermes, E. F. C. B. e 100 nas oficinas da Companhia Geral de Material Rodante S. A., no Engenho de Dentro.

Os tipos fornecidos são os seguintes:

| SÉRIE | BITOLA DE 1 ^m ,60 | BITOLA DE 1 ^m ,00 |
|----------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Fechados, VA. . . . | 250 | 200 |
| Abertos, NA | 100 | 200 |
| Plataforma, T. . . . | 150 | 100 |

Com a aquisição deste novo material rolante, o principal Caminho de Ferro do Brasil ficará com melhor aparelhamento para atender às necessidades do aumento constante de transporte.

— No 1.º semestre deste ano, a renda do Caminho de Ferro Central do Brasil ascendeu a 124.220:985\$800, contra 118.791:017\$100 do ano passado, donde a diferença para mais em 1940, de 5.435:068\$700.

Os meses do semestre em que a arrecadação mais avultou, foram os de Janeiro a Abril, com 1.209:229\$800 e 2.371:577\$800, respectivamente.

— Foram aprovadas as plantas do novo pátio da estação de Heredia de Sá e de 4 linhas reservadas para a Linha Auxiliar e Ramal do Rio d'Ouro, no Distrito Federal, bem como a planta para a remodelação das linhas e instalações da estação de Bello Horizonte e Minas Gerais, do Caminho de Ferro Central do Brasil.

Linhas Estrangeiras

ESPAÑA A Companhia do Norte adquiriu da Internacional de Carruagens Camas, 4 vagões para reparação e transformação em carruagens mistas de 1.^a classe (15 assentos), e 2.^a classe (8 assentos).

— Durante os últimos meses realizou-se na Escola Central dos Engenheiros Industriais um curso de conferências sobre diversos temas de carácter ferroviário. Sendo estas conferências destinadas à iniciação dos alunos, o brilhantismo dêste curso deve-se às personalidades que tomaram parte nele, todas elas de destaque nos meios ferroviários espanhóis.

FRANÇA Além das reparações de obras de arte efectuadas nas linhas férreas francesas, essenciais para os transportes estratégicos, e pela sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro noutras, há que assinalar especialmente as encomendas de material circulante na importância de dois biliões de francos, repartidas num programa de três anos. No fim de Julho estavam já encomendados: 105 locomotivas, 120 tenders e 6.700 vagões. Um outro programa de três biliões — igualmente distribuído por três anos — está decidido, e destina-se a electrificação das linhas de Brive-Montauban e Paris-Lyon.

INGLATERRA Foi anunciado na Câmara dos Cumuns que serão aumentadas em seis por cento, as tarifas ferroviárias, com excepção dos bilhetes de banhos, bilhetes para operários e tarifas do sistema de transporte de passageiros

em Londres. O aumento total desde o princípio da guerra fica elevado aproximadamente a dezasseis por cento.

ITÁLIA Uma das novas estações de caminhos de Ferro de Roma, a de Ostranese, perto da Porta de S. Paulo, foi inaugurada pelo ministro das Comunicações, Host Venturi. A nova estação, muito moderna, custou cento e cinquenta milhões de liras, e mais de um milhão e meio de dias de trabalho.

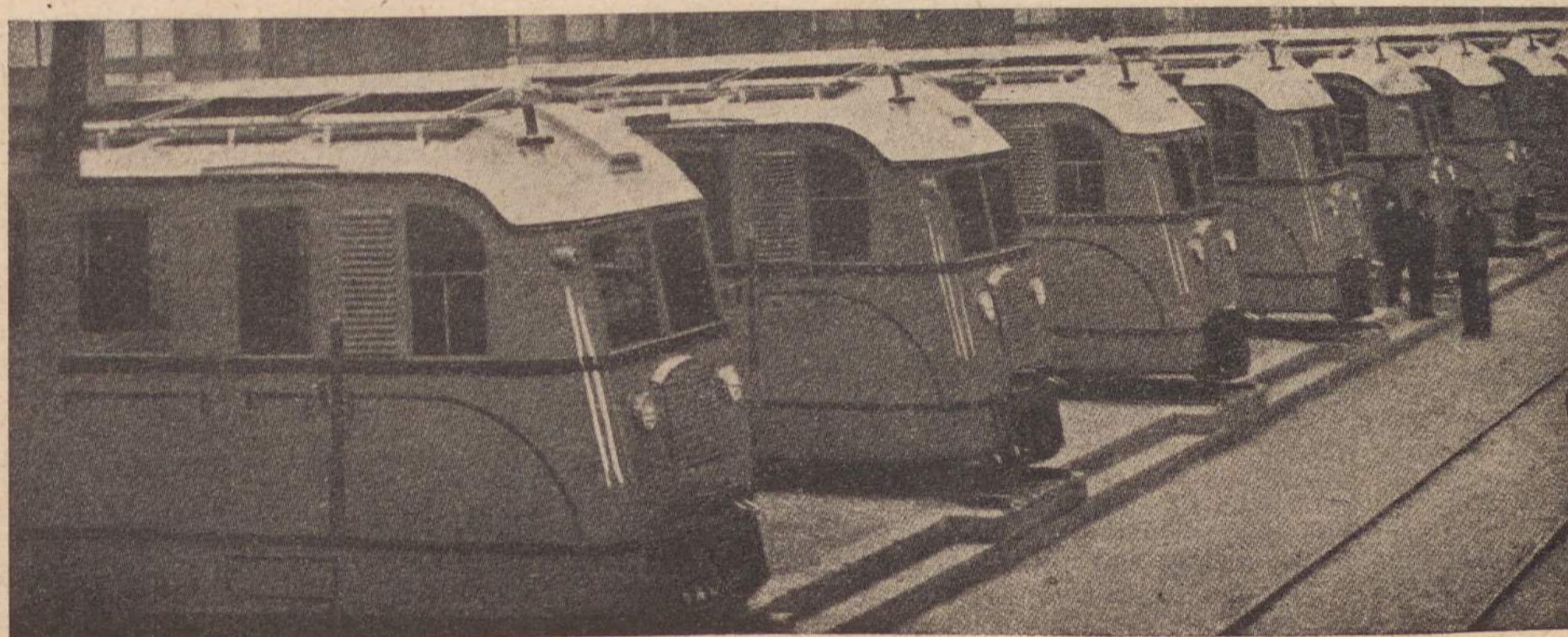
SUIÇA Pela primeira vez desde 1930 a conta de ganhos e perdas dos Caminhos de Ferro Federais Suíços regista um saldo que ascende a 7,4 milhões de francos suíços. Tanto o movimento de viajantes como o de mercadorias aumentaram consideravelmente sendo as entradas totais de 361,17 milhões, dos quais 347,18 procedem dos aumentos do tráfico.

Com relação a 1938 os números de 1939, refletem um aumento de 35 milhões de francos, ou seja 11,8 por cento nas entradas de exploração.

— A Companhia dos Caminhos de Ferro da Suíça anunciou que acabam de ser restabelecidas as comunicações ferroviárias com a França não-ocupada, desde Genebra e pela via Annemasse e Annecy.

A principal linha ferroviária entre Genebra e Bellegarde continua ainda cortada.

VENEZUELA Publicamos a gravura de uma série de automotoras a gasolina, construídas na Bélgica, para o Caminho de Ferro Central da Venezuela. Estas automotoras possuem um motor de seis cilindros com a força de 125 cavalos e têm uma capacidade para trinta passageiros desenvolvendo a velocidade de 60 quilómetros por hora.



Publicações recebidas

«A Ilha de Jesus no coração dos Açores»,
por *Gervásio Lima*



GERVÁSIO LIMA

O distinto escritor açoreano Gervásio Lima, que dedicou a sua existência e a sua obra à exaltação da sua querida Ilha Terceira, que já foi chamada a Ilha de Jesus Cristo, envia-nos agora um novo trabalho intitulado: «A Ilha de Jesus no coração dos Açores». É dedicado às Senhoras terceirenses, e embora tenha a data de 1938, o opúsculo tem neste ano áureo de 1940, mais do que nunca a sua melhor e mais comovida actualidade, pois recorda nomes de homens e mulheres que ilustraram com seus feitos heroicos e suas virtudes raras, algumas das mais belas e gloriosas páginas da História Pátria.

Agradecemos a Gervásio Lima a oferta e a dedicatória amiga do seu eloquente opúsculo.

Alguns trabalhos do dr. Armando Narciso

O sr. dr. Armando Narciso, além de médico distinto, é também escritor. Em um dos nossos números passados, já registámos e agradecemos um trabalho



Dr. ARMANDO NARCISO

seu sobre as características da paisagem açoreana. Hoje temos a noticiar mais algumas produções. São elas: um «Ensaio sobre a geografia humana nos Açores», que é nem mais nem menos o texto duma comunicação ao Congresso Açoreano; «Os Coloniais nas Termas», que propõe o problema da assistência aos pioneiros da nossa expansão, e, finalmente,

um trabalho de maior fôlego, a «Atelectásia pulmonar», em cinco capítulos, com que o autor dá uma idea do estado actual do problema, que vem sendo

estudado por Émile Sergunt e seus dedicados colaboradores.

Ao dr. Armando Narciso agradecemos o envio das suas produções.

A MARCHA PARA AS ÍNDIAS — peça radiofónica, por *Humberto Delgado*

Em edição da Revista «Defesa Nacional», o capitão do Estado Maior, sr. Humberto Delgado, que é também um escritor distinto, acaba de publicar a peça histórica em 2 actos, «A Marcha para as



Capitão do E. M. HUMBERTO DELGADO

Índias», radiodifundida pela Emissora Nacional no dia 8 de Julho deste ano, em comemoração do 443.º aniversário da primeira viagem de Vasco da Gama para a Índia. Na interpretação da peça distinguiram-se os conhecidos artistas Maria Spranger e Manuel Lerenó. Tomaz Borba, compositor ilustre, escreveu linda música,

género quinhentista, para a canção «É tão bela», de Gil Vicente.

Bem escrita e representada por dois artistas que, em inúmeras emissões, se notabilizaram pela sua magnífica dicção, servida por vozes das mais belas, a radiodifusão de «A Marcha para as Índias» constituiu um verdadeiro acontecimento artístico e literário. O capitão Humberto Delgado ao mesmo tempo que escreveu uma peça para agradar, deu-nos, também, uma lição de história. E a arte deixa de ser arte se não nos traz um novo ensinamento, se não vem aumentar, com uma mão-cheia de beleza, a nossa riqueza espiritual.

Agradecendo ao sr. capitão Humberto Delgado a oferta e a dedicatória do seu trabalho, endereçamos-lhe, cordialmente, as nossas felicitações pelo êxito da sua peça.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

A um nosso antigo assinante que coleciona desde o primeiro número a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, faltam-lhe as colecções completas dos anos de 1900, 1901 e 1902 que misteriosamente lhe desapareceram.

Compram-se pois na administração, todos os exemplares referentes às colecções acima indicadas.



Um aspecto do banquete no «Espelho d'Água» oferecido pela «Gazeta dos Caminhos de Ferro» aos delegados espanhóis

CONFERÊNCIAS FERROVIÁRIAS LUSO-ESPANHOLAS

A supressão de serviços alfandegários nas fronteiras e os mesmos feitos durante o trajecto — Um banquete oferecido pela «Gazeta dos Caminhos de Ferro» aos delegados espanhóis — O banquete : : : : : oferecido pela C. P. aos mesmos delegados : : : : :

NA estação de Santa Apolónia, reuniram-se, nos dias 9 e 10, os técnicos ferroviários espanhóis e portugueses, com o fim de estabelecer horários em condições vantajosas para os passageiros dos dois países.

Assistiram, pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha, os srs. Engenheiros D. Alfredo Moreno Uribe, chefe adjunto da Exploração e Gabriel Urigüen, eng.º principal do mesmo serviço; pela Companhia de Madrid, Saragoça e Alicante (M. Z. A.), os eng.ºs D. Victor Bultó, Sub-Chefe de Exploração e D. Daniel Lema, chefe do Serviço de Estudos; pela Companhia de Oeste, os srs.: eng.º D. Federico Escario, chefe do movimento e D. Joaquim Padeira, chefe de Exploração; pela Companhia Andaluza, o sr. D. Carlos Lopes Trigueros, chefe de Movimento; pela Companhia de Aragão, o tenente-coronel sr. D. Abelardo Salaya. As companhias portuguesas estavam represen-

tadas pelos srs. eng.ºs Pereira Barata, chefe de Divisão de Exploração, Lima Rego, sub-chefe de Exploração e Azevedo Nazaré, chefe de Serviço de Movimento, todos da C. P.; eng.º Almeida Henriques, da B. A.; eng.º Cancela de Abreu, sub-director da Sociedade Estoril e coronel do E. M., sr. Júlio de Abreu Campos, representando os Wagons-Lits.

Foram três as sessões realizadas, sendo a mais importante a respeitante à supressão dos serviços alfandegários nas fronteiras portuguesas e espanholas, trabalhando-se no sentido de que êsses mesmos serviços sejam feitos durante o trajecto para não prejudicar a marcha dos combóios de longo curso. Os serviços de polícia internacional seriam feitos também durante o percurso de uma a outra fronteira. O trajecto do rápido Lisboa-Madrid não deve passar de 14 horas, tempo mais que suficiente para essa extensão.

Os delegados espanhóis vão trabalhar no seu

país para que seja um facto o que acabamos de escrever e, pelo nosso país, será também fácil fazer-se o mesmo, para que os nossos caminhos de ferro registem idêntico progresso.

Esse regime deve entrar em vigor, segundo parece, em Fevereiro do próximo ano, mês em que se realiza em Barcelona outra conferência de interesse e benefício para quem viaja, e a que devem assistir os delegados portugueses que tomaram parte nestas reuniões.

Foram várias as homenagens prestadas aos ilustres ferroviários espanhóis, salientando-se o modesto, mas interessante, banquete com que a Direcção desta Revista os distinguiu no dia 9, no «Espelho d'Água», na Exposição do Mundo Português. A essa manifestação de simpatia assistiram todos os delegados espanhóis bem como as Senhoras de Bultó, Salaya, Lema e d'Ornellas. Presidiu o nosso querido Director, sr. Conselheiro Fernando de Souza, Engenheiro-funcionário Superior da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha, que, no final do banquete, usou da

palavra para salientar as consequências e benefícios que têm resultado das conferências que se vêm realizando há meses sobre horários, com o bom entendimento entre das empresas ferroviárias dos dois países. Saúdou depois os delegados espanhóis e bebeu pelos progressos da grande Espanha. Falou, depois, o sr. engenheiro Alfredo Moreno que, num eloquente improviso, manifestou o seu contentamento por vir tratar de assuntos ferroviários num país onde reina a tranqüilidade e onde nada falta. Saúdou o eng.º Fernando de Souza para quem teve palavras de homenagem ao decano dos jornalistas e ferroviários portugueses e brindou pela «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Terminado o banquete, foi feita a alguns dos pavilhões da Exposição uma rápida visita.

No dia seguinte a C. P. ofereceu, num dos restaurantes da Baixa, um jantar a que assistiram todos os delegados portugueses e espanhóis.

Nos dias 11 a 13 embarcaram os mesmos a caminho de Madrid e S. Sebastião.

FESTAS CENTENARIAS



ELEMENTO OFICIAL E CONVIDADOS NA INAUGURAÇÃO
DA EXPOSIÇÃO DO MUNDO PORTUGUÊS

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XXIV

DA IMPRENSA:

O programa de reconstrução francês abrange 7.000 pontes destruídas ou danificadas pela guerra e reconstruir 500 quilómetros de caminhos de ferro, 1.500 quilómetros de linhas telefónicas eléctricas, 1.200 escolas públicas.

— Foram bombardeados os cais ferroviários de mercadorias, situados a vinte e cinco milhas ao Noroeste de Osnabruksee. Caíram ali duas bombas e atearam-se incêndios.

— A R. A. F. bombardeou, na Alemanha, uma fábrica de munições, as centrais eléctricas de Duisburg e de Colónia, os depósitos de petróleo em Sterkrade-Holten, Gelsenkirchen e Colónia: depósitos de mercadorias em Hamm, Soes-Westerholt, Gremberg, Coblenz, entroncamento de caminho de ferro em Sterkrade-Holten, as docas e o canal do Ruhr, uma fábrica de aviões em Rotterdam e diversos aeródromos inimigos.

— Alguns aviões alemães atacaram várias fábricas de armamento, na Inglaterra meridional, e destruíram cisternas, oficinas de montagem, máquinas, produtos fabricados e reservas. Bombas de calibre pesado atingiram, por várias vezes, estações de caminhos de ferro e suas instalações.

— Na Inglaterra central, foi atingido, em cheio, pelas bombas alemãs, um entroncamento ferroviário da maior importância.

— Nos ataques que importantes formações de aviões de combate alemães efectuaram, a título de represália, contra Londres, um grande número de bombas de grande calibre atingiu as instalações ferroviárias a Oeste da foz do Tamisa, assim como as «Commercial Docks» e as «West India Docks».

— Bombas inglesas atingiram casas de habitação, hangares e vias férreas, causando, em vários pontos, estragos materiais, na Alemanha.

— Uma formação de combate, alemã, num *raid* à Gran-Bretanha, diviso, numa estação inglesa, um comboio para o transporte de petróleo composto de mais de vinte vagões-cisternas. Dois aviões atacaram-no imediatamente lançando bombas em série sobre os vagões-tanques. Estes explodiram, uns após outros, em pouco tempo.

A estação e os arredores, num raio de centenas de metros, transformaram-se num mar de chamas. O fogo, que se estendeu, com rapidez, devorando os edifícios da estação, os depósitos de mercadorias, etc., durou horas.

— Os ataques alemães contra grande número de cidades, instalações de portos, instalações industriais, vias férreas e aeródromos no Sul da Inglaterra foram particularmente eficazes.

— A Real Força Aérea está a empregar para com a Itália a mesma tática seguida para com a Alemanha, martelando todos os centros vitais,

depósitos de abastecimentos e comunicações. Quando atacou Aisha, na linha de caminho de ferro de Djibuti-Adis-Abeba, cortou uma das mais importantes linhas italianas, e danificou um acampamento militar e depósito de abastecimento. Outros pontos estratégicos importantes recentemente atacados pela aviação inglesa foram a estação de Adagalia, a comprida ponte de Awash, a meio caminho de Adis-Abeba, e o túnel de Culdehar, que foi pelos ares.

— Durante os ataques levados a cabo pelos aparelhos da Real Força Aérea, sofreram avarias as vias de caminho de ferro em Warendorf, cinquenta milhas a Leste de Munster. As bombas lançadas caíram em cheio sobre os carris.

— Segundo um comunicado do Ministério da Aeronáutica, grandes formações de aviões de bombardeamento da Real Força Aérea foram atacar novamente objectivos militares na capital da Alemanha, tendo lançado mais duma centena de bombas de grande capacidade sobre três estações geradoras eléctricas principais de Berlim. Observou-se um grande incêndio, provocado num armazém de mercadorias, na estação de caminho de ferro de Tempelhof. Entre vários objectivos de carácter essencial, foram atacadas instalações industriais.

— Foram bombardeadas instalações e armazéns ferroviários, em Gremberg, Colónia, Königshofen, Düsseldorf, Wesel e Bruxelas, assim como vários aeródromos.

— Os jornais suíços publicam o relato de



A limpeza dos cam. de ferro exige actualmente, na Inglaterra, especiais cuidados. Como se vê na gravura, os encarregados desse serviço usam fardamento especial...

peessoas recémchegadas da Alemanha, que afirmam que os bombardeamentos ingleses destruíram importantes objectivos militares em Berlim, tais como estações e linhas ferroviárias, aeródromos, hangares, fábricas e outros. Hanover, Hamburgo e outras cidades, foram também bastante atingidas.

— Na Inglaterra do Sul, aviões de combate alemães, isolados, atacaram, com êxito, empregando bombas de grande e pequeno calibre, instalações de portos, campos de tropas, cruzamentos de caminhos de ferro e fábricas de armamento.

— Poderosas formações de aviação alemã efectuaram ataques em massa à ponta Sueste da ilha britânica. O ponto central da acção, Canterbury, foi atingido por bombas incendiárias e explosivas de todos os calibres. Noutra cidade ficou destruída uma fábrica e noutra, próximo da costa, as bombas explodiram nas instalações ferroviárias, paralisando o tráfego, por muito tempo.

— Sabe-se que, nos ataques a Londres, os edifícios e vias férreas das estações «Elephant Castle» e «Kings Cross» foram atingidos por pesadas bombas. Grandes incêndios rebentaram em numerosos bairros.

— Devido a bombardeamentos alemães, perto de Manchester, uma fábrica de gás foi pelos ares, e uma chuva de bombas dividiu-se pelas cercanias. O tráfego foi suspenso numa linha de caminho de ferro importante, cujas vias foram atingidas em cheio.

— Pela aviação alemã foi dirigido grande número de ataques contra as instalações ferroviárias da Inglaterra Meridional.

— As tropas alemãs, que atravessarem o território húngaro, a caminho da Roménia, serão transportadas parcialmente pelo rio Danúbio e o restante por estrada e caminho de ferro.

— Para o serviço do exército alemão só podem ser utilizados os cães com mais de 40 centímetros de altura, e estes, uma vez enfileirados no exército

terão direito a cartas de racionamento. Os cães com menos altura não têm direito a rações.

— As incursões aéreas levadas a cabo pela aviação inglesa, sobre território alemão e países ocupados, foram mantidas na mesma grande escala. O total dos bombardeamentos ascende a 153; perderam-se nestas operações oito aviões britânicos, o que representa perda muito ligeira, atendendo à envergadura das acções. A distribuição dos ataques é a seguinte: cinquenta e oito contra portos, defesas costeiras e navegação; vinte e oito contra cruzamentos de caminhos de ferro e cais de mercadorias; treze contra fábricas, trinta e cinco contra aeródromos e bases marítimas; doze contra instalações e refinarias de petróleo e sete contra vários estabelecimentos de utilidade pública.

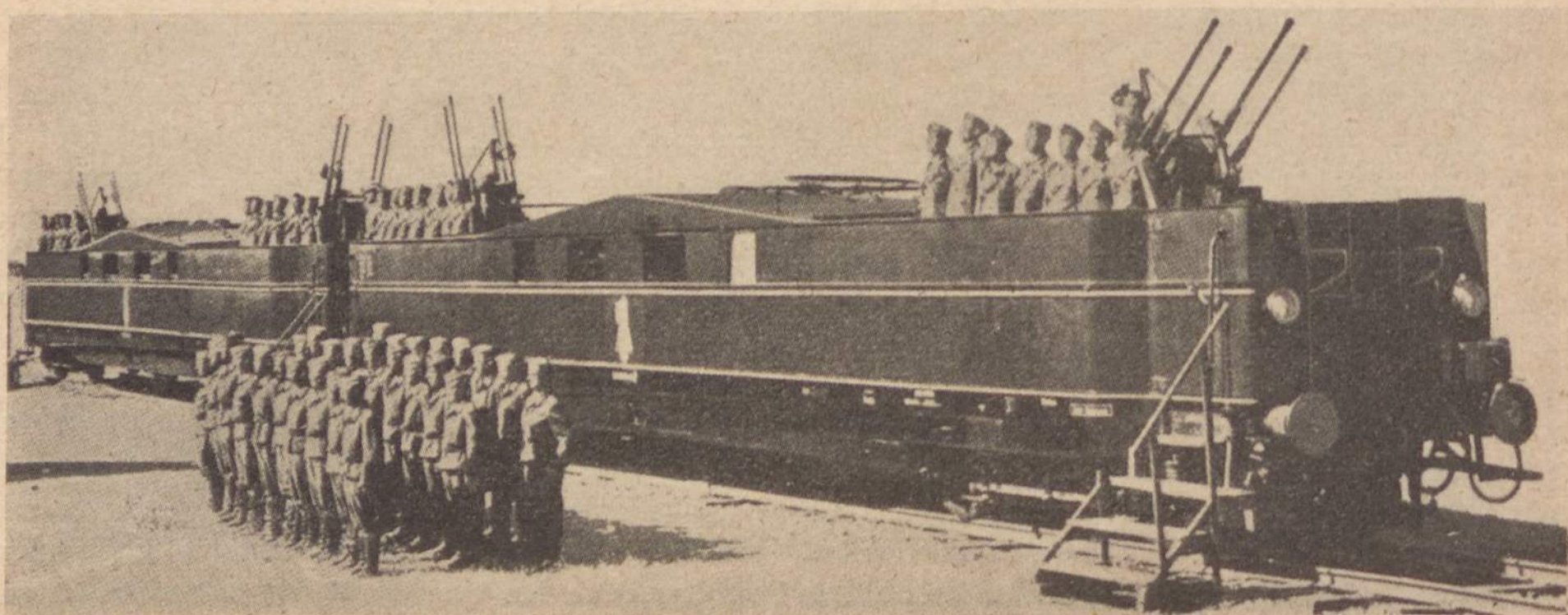
— Em Londres, os aviões alemães devastaram a estação, demoliram uma fábrica de gás e aniquilaram blocos inteiros de casas na parte Leste da cidade, tendo causado estragos nas instalações do porto. Outro grupo de aviões atingiu um acampamento de tropas, perto de Dungenes. A despeito da resistência dos «Spitfires», foi bombardeado um entroncamento ferroviário do estuário do Tamisa. As bombas atingiram as vias.

Anuncia-se ainda que a estação de Waterloo foi atingida por numerosas vezes e que foram verificadas explosões a Leste da estação Vitória e em outros bairros de Westminster.

— Passou por Chitila, em direcção a Badilov, um comboio de dez carruagens, transportando tropas alemãs providas de motocicletas. Estas tropas vão ser aquarteladas na segunda daquelas cidades.

Diz-se que chegou também a Ploesti outro comboio com cinquenta carruagens, das quais vinte com carros blindados e as restantes trinta com tropas de infantaria, completamente apetrechadas.

Esperam-se mais comboios com forças.



Tropas alemãs e italianas, de guarda às carruagens blindadas que, recentemente, Hitler ofereceu a Mussolini

OS CAMINHOS DE FERRO ATRAVÉS DO MUNDO

Viagem á volta das grandes linhas férreas internacionais

Por JAMES O. GORRS

II

A CONQUISTA DO TRANSIBERIANO

DURANTE o percurso uma série de circunstâncias demonstra-nos que a Ásia é o país do imprevisto... O transiberiano demora-se vinte e quatro horas na fronteira chinesa. Passamos o dia na estação de Kharbine diante de grandes chicanas de chá conversando com alguns dos nossos companheiros de viagem. Ching Neng, indochino que anda em digressão por estas perigosas paragens, consulta guias e horários. Levanta dum mapa rôxo os olhos miudos e brilhantes que atrás dos vidros das óculos dir-se-iam minúsculas sa-firas:

— *Pour atteindre Tsitkar il nous fallut deux heures de trajet sur le Kukuschka...* «Kukuschka» é o comboio miniatura que fará o penoso trajecto, através de territórios se meados de ameaças constantes. Japoneses e chineses disputam alguns troços da linha cuja exploração pertence à Rússia e à China... Por sua vez os russos enviam fortes destacamentos. Há recontros terríveis. E a luta prossegue todos os dias. Evidentemente que não seguimos pela linha, não menos extensa, de Aganchi. Afastamo-nos algumas milhas do teatro das operações. As paralelas dos rails descrevem lentamente uma prodigiosa curva tornejando a região onde, por vezes, se combate. Esta derivação do transiberiano foi construída quando a expansão japonesa começou a anexar território do Celeste Império. Uma delegação japonesa encontra-se em

Kharbine para negociar com chineses e russos. Indicam-nos um oficial com o peito constelado de medalhas. É o chefe da missão. Um jornalista americano segue o rastro desta delegação desde Tsitsikar. Não a perde de vista. Sempre que lhe é possível, telegrafa notícias ao seu jornal, como se não existisse uma rigorosa fiscalização de censura...

Deixamo-lo com os enviados diplomáticos de Tóquio. Instalámo-nos na mesma carruagem onde Ching Neng colocou as suas cinco malas. O frio é insuportável. Através das janelas vemos a neve que se amontoa à margem da linha férrea; desenha caprichosas figuras, rendilhados esquisitos de fabulosas flores... A cama do wagon-lit é dura como um leito chinês. Ching Neng dá-nos as boas-noites. Quando paramos em Hailun às três da madrugada

ainda vamos acordados. Sabemos aqui que o general chinês Ming-Fan se recusou a receber os delegados japoneses que aguardavam há três dias, em Kharbine, que aquele iniciasse as complicadas conversações... A linha está cortada por alturas de Chungsi...

— O Japão e a China desejam viver em paz — afirma com um ar profético o nosso camarada alemão. Há na Mandchúria lugar para os dois países...

— Mas os russos dominam as três províncias da China oriental... — interrompe um dos passageiros que entrara em Hailun. É o japonês Shimizu, antigo consul em Kharbine.

— É por isso — acrescenta — que os japoneses combatem nas margens do rio Wonni. O transiberiano é o ponto nevrálgico dessa luta...



Os «bandidos» mongois do transiberiano adquirem calçado num vendedor ambulante

As suas palavras caíam lentas, pesadas pela gravidade das reflexões.

— O Japão pediu ao «governo militar do transiberiano» a nomeação de Tchang Tching Wa como governador do distrito de Hailun. Insistiu-se inutilmente. Recusou-se aceitar um protectorado japonês.

— Que alegaram os chineses? — interroga a curiosidade do enviado especial do jornal alemão.

— Simplesmente — retorquiu Shimizu com um irónico sorriso — que a questão do transiberiano era um assunto essencialmente chinês. Só o governo de Nanquim podia resolver a transcendente questão...

— Tchang Tching Wa é um chinês japonófilo... observa o jornalista.

Fez-se um silêncio teatral. Tornou-se grave o rosto de Shimizu. Por debaixo daquela máscara taciturna ia um rio de cogitações...

O domínio japonês em grande parte da linha férrea transiberiana é evidente. Com o fim de prejudicar o tráfego entre Munkden e Tsitsikar, os japoneses criaram uma linha aérea entre as duas cidades. Os «fokker» nipónicos fazem em três horas de voo um trajecto que leva dezoito horas em caminho de ferro. Os chineses da Mandchúria entraram em negociações directas com os japoneses, independentemente das tentativas de acôrdo entre Nanquim e Tóquio. Os russos, por sua vez, fornecem material de guerra aos bandidos mongois que infestam as paragens de Tschang Choun no distrito onde se encontra Kharbine... Ao sul de Unkden os japoneses confiscaram grandes territórios que eram explorados pela administração dos caminhos de ferro chineses.

Trata-se de provocar a ruína da influência soviética nas linhas férreas.

— Se os japoneses avançarem sobre Tsitsikar, encontrarão uma resistência séria.

A estas palavras do indo-chino, o antigo consul japonês em Kharbine, pareceu despertar do marasmo em que o fizeram cair as suas reflexões:

— Não interessa ao Japão a linha do Oeste Chinês. Devo lembrar que a nova linha japonesa do pôrto de Sei-Sin a Kirin, uma vez concluída, pode constituir uma concorrência importante ao caminho de ferro de Vladivostok...

Concorrência importante? Porque não supôr concorrência perigosa? Os japoneses medem as palavras antes de pronunciá-las...

Que pretende o Japão? Obrigar a uma retirada precipitada as tropas sino-russas que se fixaram na Grande Muralha. Para isso é necessário conquistar a linha férrea de Konpangtsen a Ynkou, importante ramificação do transiberiano...

Quando a Mandchúria proclamou a sua independência a acção das tropas japonesas dirigiu-se contra os bandidos mongois. A chamada «guerra dos bandidos» desenvolve-se ao nordeste de Mun-

kden e particularmente nas linhas férreas de Taouschan, e Tungliao-Pekin.

Tungliao é a mais importante cidade da Mongólia oriental. A sua população duplicou assim que se restabeleceu o caminho de ferro chinês em concorrência com a linha da Mandchúria meridional e cuja construção teria sido feita, segundo os japoneses, em violação dos acordos... Tungliao é para os japoneses o quartel general dos bandidos mongois. Como consequência do avanço japonês entre Taouschan e Chinchou, a terceira brigada de cavalaria chinesa, cujo quartel era em Tschangwon, ficou isolada do resto do exército. Três mil homens estavam assim expostos a uma situação difícil, sem recursos para prosseguir a luta. Exigiram que a população civil lhes fornecesse mantimentos. Daí o serem considerados pelos japoneses como bandidos.

Chegou o momento de fazer interessantes revelações. Colho-as dos meus apontamentos para esta reportagem. Uma delas é que o general Tschiang, tendo o coronel Ibsui como lugar-tenente, é quem chefia os «bandidos» mongois. Se estes se rendem aos japoneses já sabem a sorte que os espera: são massacrados. Não fazem prisioneiros: matam todos os soldados chineses que encontram.

As tropas mongois estão distribuídas desta forma: mil homens policiam a cidade e os arredores, os outros dois mil estão repartidos pelas aldeias próximas. Enquanto apontava no meu bloco estas notas, o comboio chegava a Pungchi. Vi, com certa surpresa, apearem-se todos os viajantes japoneses. O ex-consul de Kharbine desaparecia entre a multidão da «gare». Tomámos lugar no comboio que nos conduziria a Fu Gunchin, terminus da nossa viagem. Ali tomaríamos, semanas depois, o paquete para a Europa — maravilhoso cruzeiro do Rio amarelo à longínqua Honk-Kong de onde o «Martinique» nos levaria a Marselha. O transiberiano passa a poucos quilómetros de Tungliao. O comboio pára frequentes vezes. Galopam, de armas aperradas, bandos de mongois. O maquinista suspende a marcha do comboio. Os «bandidos» sobem, inspeccionam tudo. Querem certificar-se de que nenhum japonês viaja conosco... Uma floresta de baionetas — tal é o aspecto do acampamento mais adiante, no apeadeiro de Chongtan, onde o comboio pára alguns minutos. Depois a planura de neve, a imensidade branca.

O transiberiano ganha velocidades alucinantes que devoram o tempo. Duma estação a outra é quási um dia inteiro de viagem. Dir-se-ia que o país não tem fim, que as suas fronteiras se prolongam no espaço...

Os japoneses vão recomeçar a «campanha de inverno». Sete meses de nervosismo e de desastres militares preparam o seu espírito guerreiro para

LONDRES MELHOROU OS SEUS TRANSPORTES SUBTERRANEOS

Os engenheiros da «London Transport» estão realizando um vasto programa de melhoramentos. Para se avaliar a sua importância, bastará dizer que nesses trabalhos será dispendida uma quantia superior a quarenta milhões de libras esterlinas.

Acaba de ser aberto um túnel de dezanove milhas e meia, ao lado oriente de Londres, para o prolongamento da linha central para leste, foram melhorados também os serviços nas linhas do Norte e Oeste e a poderosa companhia pôs em serviço 750 carruagens novas do último modelo.

O conforto dos passageiros mereceu a atenção dos técnicos da «London Transport». Assim, por exemplo, toda a aparelhagem eléctrica passou a ser colocada por baixo do soalho das carruagens, evitando-se, com este sistema, a necessidade de haver um compartimento especial só para os comutadores. Por consequência, aumentou o espaço livre para os passageiros, de forma que num comboio com sete carruagens do tipo moderno há tantos lugares de passageiros como, antigamente, num comboio de oito carruagens. Dentro ainda do programa de melhoramentos, introduziu-se um sistema novo de guardaventos, de vidro reforçado, colocaram-se fogões eléctricos em toda a parte, e os assentos são amplos, cobertos de almofadas soltas e estufados de borracha porosa, tapados por um tecido decorativo.

As portas são muito largas, para dar entrada ou saída rapidamente e são movidas a ar comprimido e apetrechadas de botões automáticos, que os pró-

prios passageiros podem manejar nas horas de maior movimento.

Foram também previstos todos os perigos de inundação, com pesadas portas de seis toneladas e outras mais pequenas, de quatro toneladas, que vedam perfeitamente as passagens que dão para as estações. É tão perfeito este sistema de isolamento, que em menos de três minutos após qualquer aviso de ataque aéreo, podem ficar completamente separadas todas as secções da linha, que ligam as secções que correm sob o Tamisa.

CONGRESSO LUSO-ESPANHOL

Vai realizar-se em Saragoça, de 24 de Novembro a 1 de Dezembro próximo, um congresso científico Luso-Espanhol, promovido e organizado pela «Associação Espanhola para o Congresso das Ciências».

É com alegria que registamos e anunciamos esse congresso, que toma fôros de verdadeiro acontecimento, a que nenhum português pode ficar indiferente. Com esse Congresso vai dar-se mais um largo passo em frente para a obra de aproximação de duas nacionalidades que precisam de entender-se sem reticências e sem equívocos.

As companhias ferroviárias portuguesas, que desejam dar a sua colaboração a esse Congresso, resolveram conceder 50 por cento de desconto aos congressistas portugueses.

Os cartões indispensáveis devem ser requisitados pelos congressistas à secretaria do Instituto para a Alta Cultura.

longas batalhas. Reinará novamente o terror na Mandchúria.

— Se o Japão deseja, de facto, a paz na Mandchúria, a primeira coisa que tem a fazer é empregar algumas centenas de milhar de desocupados na construção de vias férreas...

A estas palavras, Gorgoff, o chefe da estação de Pungchi que segue connosco até Fu-Gunchi, onde vai passar os cinco dias de descanso das suas férias mensais, volta-se para o chinês que em voz muito alta e com largos gestos conversa com o jornalista alemão:

— Talvez uma colonização sistemática e uma anistia geral dessem melhores resultados do que uma guerra que semeia ódios...

E todo este drama, toda esta tragédia se passa ao redor duma das maiores linhas férreas do mundo...

* * *

Terminámos esta reportagem em Marselha tendo ainda no espírito a visão dos quadros emotivos que rápidas notas nos permitiram esboçar como impres-

sões de viagem. *A Conquista do Transiberiano* há-de parecer título de arrojada fantasia donde escorre uma subtil tinta de narração novelesca. E contudo é pela conquista do transiberiano que três povos medem pela força das armas os seus «direitos». Milhões de chineses estão dispostos a jogar o trágico «mahjong» da guerra a sua vida. O formigueiro amarelo caminha sobre esse imenso barril de pólvora que é a Ásia. O Japão serenamente, calculadamente, prepara o golpe final do seu «jui-jintz». O martelo soviético receia bater no gong que despertará o Mandchuco e a Mongólia provocando a inundação duma guerra que rebentaria todos os diques e alastraria como um mar de fogo até às portas da Europa, onde noutra luta de gigantes se jogam os destinos do mundo.

Depois da reportagem, que aqui fica, vamos dar, em exclusivo, para a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* impressões que colhemos ao fazer outros longos percursos. A segunda reportagem desta «Viagem à volta das grandes linhas férreas internacionais», terá por título **Cinquenta e sete horas, 2.388 quilómetros** (da Suíça à Turquia por caminho de ferro).

Portugal Turístico



À esquerda:

MANGUALDE, LARGO DO ROSSIO

Ao centro:

*FIGUEIRA DA FOZ, ESPLANADA
E PRAIA DE BANHOS*

À direita:

SESIMBRA, VISTA DA PRAIA



PRÁIAS PORTUGUESAS

A Práia da Areia Branca

é um paraíso desconhecido

Por FERNANDO LOPES DA SILVA

Esta linda praia fica situada a dois quilómetros da vila da Lourinhã e é a praia ideal para quem deseja descançar e tomar banhos.

A sua extensão e as suas características arribas, tendo por fundo o Oceano Atlântico, de um azul inesquecível, impressionam todos aquêles que têm o prazer de visitar a Praia da Areia Branca.

A paisagem que a envolve é lindíssima e os pinhais que ficam a poucos quilómetros da praia são freqüentados não só por aquêles que apreciam o ar do campo, como também pelos banhistas que ali vão fazer os seus *pic-nics*, numa alegria saudável.

Quem ali vai uma vez, não deixa, em geral, de voltar, e, apesar de, todos os anos, se construirem novas moradias, muitas famílias houve, êste verão, que, por falta de alojamentos, tiveram que ir residir para as aldeias mais próximas. Com o propósito de remediar êste mal, sabemos que já está projectada a construção de novas moradias para que, no verão do próximo ano, possam ser habitadas pelas pessoas que ali desejem passar as suas férias de repouso.

Tivemos o prazer, de falar com o Sr. Coronel T. Sales, digníssimo Presidente da Câmara Municipal da Lourinhã. O ilustre militar, que tão inteligentemente está dirigindo e orientando o desenvolvimento daquêle concelho, interessa-se, também, pelo progresso da aprazível Praia da Areia Branca.

Para que esta praia possa ser uma praia considerada pelos veraneantes é necessário que possua entre outras as seguintes comodidades: Electricidade, telefone, esgotos e o aproveitamento da Lagôa, de modo que a água do mar possa ser utilizada de maneira a facilitar banhos a crianças e adultos e adaptá-la à prática dos desportos, atracção esta que é considerada a base principal para quem deseja gosar umas férias *«bem passadas»*.

A caça, que é o desporto favorito dos amadores de Santo Humberto, precisa de ser também aqui protegida. Estamos certos de que a actual Comissão Venatória êste ano pagará os cascarrões que lhe forem entregues, evitando assim que, por malvadez, se inutilizem os ninhos das perdizes, como tem acontecido.

A ilustre Embaixatriz do Brasil, Ex.^{ma} Senhora

OS CAMINHOS DE FERRO
E A SUA ELECTRIFICAÇÃO

A guerra veio colocar, de novo, principalmente nos países de reduzida ou nula produção de carvão, o problema da electrificação dos caminhos de ferro.

A racionalização do precioso combustível torna-se imperiosa. Por outro lado, a energia hidráulica transforma-se também numa grande riqueza. E a experiência tem demonstrado que nas centrais de energia eléctrica alimentadas a carvão, o dispêndio dêste combustível constitue sempre uma economia compensadora.

Na Suíça e em Marrocos, como é do conhecimento dos que se interessam pelos assuntos ferroviários, perto de cinquenta por cento das suas respectivas linhas encontram-se já electrificadas. E a Itália que, se não fôsse o fornecimento da Alemanha, se veria, agora, seriamente embaraçada, está a prestar a sua maior atenção ao problema, e, em breve, mais de trinta por cento das suas linhas estarão electrificadas.

Em Portugal, só a linha de Cascais se encontra electrificada. O turismo ganhou muito com a electrificação dessa linha. A electrificação da linha de Sintra é uma aspiração que de ano para ano vai tomando vulto, tanto mais que Sintra deseja reocupar, na indústria turística, o seu antigo lugar.

A electrificação de algumas linhas férreas portuguesas não só resolverá um problema económico mas, também, um problema turístico.

Dona Helena de Araujo Jorge, que, desde há muito, conquistou o coração de todos os portugueses, não só pela amizade que vota ao nosso querido Portugal, como, também, pelas inúmeras festas de caridade que tem realizado, no nosso País, em favor das instituições de beneficência, ofereceu um dia da «Semana do Café», que, com tanto êxito se está realizando no «Pavilhão do Brasil» na «Exposição do Mundo Português», para que a importância obtida seja aplicada na conclusão do exterior da igreja da Praia da Areia Branca. O producto será entregue directamente ao Ex.^{ma} Sr. Presidente da Câmara Municipal da Lourinhã para o fim em vista. É mais um acto de generosa elegância, a agradecer à ilustre brasileira.

Sob o ponto de vista de acesso, esta praia está admiravelmente servida pelas Empresas de Camionagem que fazem as carreiras directas de Lisboa a Peniche, havendo igualmente serviço combinado com o Caminho de Ferro e sendo o transbordo efectuado na estação de Tôres Vedras.

Pavilhão de Honra do Brasil

Pintores e escultores

Por REBELO DE BETTENCOURT

No «Pavilhão de Honra do Brasil», que trouxe à «Exposição do Mundo Português» a imagem magnífica da vitalidade do grande império sul-americano, há uma sala de pintura e escultura que nos coloca na presença dum país em que a arte atingiu, sem exagêro, a sua maior idade.

Foi na companhia do meu velho e querido amigo Armando Navarro da Costa, ilustre conservador dos Palácios Presidenciais do Rio de Janeiro e Delegado Artístico junto do Pavilhão do Brasil na Exposição do Mundo Português que tive o prazer de visitar a secção de arte daquele Pavilhão.

A pintura brasileira não é inteiramente ignorada em Portugal. Em 1917, na Sociedade Nacional de Belas Artes, os amadores de arte tiveram a surpresa de ver figurar, entre os expositores nacionais, um pintor brasileiro de grande mérito, Mário Navarro da Costa, que acabava de chegar da Itália e nos trazia dali, em telas esplendentes de côr, qualquer coisa de novo para a pintura. Foi uma surpresa e foi uma revelação.

Mário Navarro da Costa, que deixou, com a sua morte prematura, uma saúde viva em quantos o conheceram e estimaram, não se sentiu estrangeiro entre nós. Tendo entendido e admirado o nosso Silva Pôrto, Navarro da Costa compreendeu, como nenhum estrangeiro até hoje, a nossa paisagem maravilhosa, rica, expressiva, caleidoscópica, violenta e sensual no Alentejo, perturbadora, apoteótica no sul, e melancólica e doce, com o seu quê de romântico, no norte. Admirador e intérprete notável da nossa paisagem, o grande pintor brasileiro afirmou-me, algumas vezes, que Portugal era uma escola de paisagem. Depois de Navarro da Costa, apareceram, no Palácio da rua Barata Salgueiro, mais alguns novos pintores brasileiros.

Mas é, para quem não visitou ainda as terras de Santa Cruz, com a sala de arte do Pavilhão do Brasil que se fica tendo da pintura e da escultura do Brasil uma idéa completa, pois ao lado dos artistas, que já têm honras de museu, figuram os pintores e os escultores da moderna geração.

O Brasil, que soube modelar, genialmente, com o barro mais puro da língua portuguesa, uma literatura sua, não podia deixar de ter também os seus grandes pintores e os seus notáveis escultores.

A sala de arte do Pavilhão do Brasil é um verdadeiro museu. As figuras mais representativas marcam ali, com algumas das suas principais obras, o valor e o fulgor da sua arte, desde Visconti, Amoedo, Rodolfo Chamberland, Pedro Alexandrino, a Osvaldo Teixeira, director do Museu Nacional de Belas Artes do Rio de Janeiro, e Augusto Bracet, director da Escola de Belas Artes daquela maravilhosa cidade fluminense.

De Navarro da Costa há um quadro — «Sol de Verão», pintado em Veneza, que é um deslumbramento de luz. Essa produção domina, com a sua voluptuosa claridade, a parede em que se encontra colocada. De Leopoldo Gottuzzo é-nos dado admirar a «Baiana». O retrato da pintora Silvia Meyer, por Artur Timóteo, coloca-nos em frente dum artista singular, de temperamento e de visão quasi idêntica à do nosso Columbano Bordalo Pinheiro. Oscar Pereira da Silva, com o seu quadro «Sansão e Dalila», revela qualidades fortes de composição. Por seu lado, Rodolfo Amoedo, na «Pequena italiana» afirma-se um mestre na delicadeza e na arte de pintar.

Os paisagistas mostram-se intérpretes da terra. Se a paisagem é um estado de alma, os paisagistas, quando se encontram em frente duma paisagem procuram, ao pintar os seus aspectos externos, penetrar, também, nos mistérios do que ela tem de íntimo e de humano. Dão-nos, então, como se fôsem poetas, a poesia humana da terra. Os pintores brasileiros de paisagem aqui representados, marcam com talento e sensibilidade a sua personalidade artística, como Gastão Formenti, Baptista da Costa, J. B. de Paula Fonseca.

A escultura, forte ou graciosa, de linhas nobres, encontra-se representada pelos artistas Samuel Martins Ribeiro, Correia Lima, Celita Vaccani, Samuel Martins Ribeiro e H. Leão Veloso.

O Brasil, que nos mandou, com o seu Pavilhão de Honra, a sua imagem radiosa, patenteia-nos um grupo de notáveis artistas plásticos que não só honram a sua pátria de origem mas, ao mesmo tempo, a arte contemporânea.

Para nós, portugueses, que nos orgulhamos da consanguinidade luso-brasileira, não nos pode ser indiferente o apogeu que no Brasil atingiu a arte de bem pintar e modelar.

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Jornais e papel

É cada vez mais angustiosa a situação dos jornais e revistas que no nosso país lutam com dificuldade de papel. A importação já sofreu um aumento superior a 20 % e o papel nacional vai sofrer outro aumento de 15 a 25 %, conforme já havia sido estipulado há meses. Nós por cá bem sabemos que as fábricas não podem fazer milagres, mas também sabemos que, se fôsse nomeada uma comissão de entendidos para estudar a fabricação de papel em grande escala, alguma coisa se podia obter em benefício de tão importante indústria.

Ao contrário do que há dias disse um jornal português, a Suécia, a Noruega e a Finlândia não exportam actualmente pasta de papel, limitam, apenas, o seu fabrico ao mínimo possível, e o Canadá e Estados Unidos não querem exportar pasta nem papel porque os riscos da navegação são pagos por alto preço, e, a fazer-se, agravaria o papel com um aumento superior a 300 %.

O problema do papel supomos que seria fácil resolvê-lo. Pelo que temos ouvido e lido parece que nas nossas colónias o assunto já leva bom caminho e cá pelo continente, desde que haja um pouco de boa vontade tudo se pode fazer igualmente.

* * *

Segundo uma estatística ultimamente publicada e que se refere ao ano findo, publicavam-se em todo o mundo 12 810 jornais, dos quais 8.650 aparecem na Europa; 2.160 na América; 1.647 na Ásia; 200 na Austrália; 213 na África, incluindo 73 que são editados no Egipto.

O Japão é o país onde existem mais jornais — 1.179 em todo o seu território. O «Tokyo Asahi Shinbun», o «Tokyo Nichi-Nichi», o «Osaka Asahi Shinbun» e o «Osaka Mainichi» têm tiragens superiores a um milhão de exemplares por dia. A organização da empresa destes grandes periódicos é tão importante que não podemos deixar de indicar aos nossos leitores que possui 19 aviões, 500 pombos correios, 2 aparelhos de televisão e uma instalação telefónica ligada às grandes cidades nipónicas. Escusado será dizer a quantidade de famílias que alberga a importante empresa. O que não sabemos é se, com o agravamento da guerra, a empresa esteja próspera.

Ainda a propósito da publicação dos 12.810 jornais em todo o mundo, podemos abalançar-nos a dizer que a distribuição desses exemplares regula anualmente por 20 milhões de exemplares com um consumo de mais de 800 mil toneladas de papel.

A Guerra de 914

AINDA e sempre a propósito da Grande Guerra de 914 a 918 vamos dar uma nota das perdas que a marinha mercante mundial sofreu, afundadas por submarinos, minas ou navios corsários num número de 6.579 unidades, com o total de 12.723.841 toneladas.

Foram destruídas por submarinos 5.755 embarcações, deslocando 11.089.136 toneladas. As minas causaram a perda de 607 navios com 1.069.750 toneladas, e os corsários puzeram a pique 217 unidades, com 564.905 toneladas.

A Inglaterra sofreu naquela guerra as maiores perdas: 3.120 embarcações, com o deslocamento total de 7.763.247 toneladas (quasi 61 % dos prejuízos mundiais).

Em segundo lugar, figurou a Noruega, cujos navios afundados foram 789, com 1.174.217 toneladas.

A França perdeu 708 navios, com 878.864 toneladas e a Itália: 623, com 830.235.

Os prejuízos causados à marinha mercante dos demais países

foram os seguintes: Dinamarca: 234 embarcações (241.318 toneladas); Grécia: 215 (343.418); Suécia: 177 (207.862); Holanda: 154 (198.883); Estados Unidos: 149 (395.646); Rússia: 125 (186.608); Portugal: 95 (100.078); Espanha: 85 (165.009); Bélgica 58 (83.022); Japão: 28 (113.791); Brasil: 9 (25.320); Argentina: 4 (4.257); Uruguay: 3 (6.673); Roménia: 2 (3.973); Perú: 1 (1.420) toneladas.

De 914 a 918, a Alemanha perdeu 199 submarinos.

Sapadores ferroviários

LE MOS, algures, que na frente de batalha começou a publicar-se um jornal humorístico, cuja sede é em certa companhia de sapadores de Caminhos de Ferro. O periódico tem esta legenda:

Órgão oficial, independente, humorístico, literário, agrícola, desportivo, industrial, artístico, médico, musical, culinário, aerodinâmico, anti-boche e contra o nevoeiro».

Os ingleses nas suas ideias são bastante parecidos com os americanos; senão vejamos: A aviação inglesa, que sobrevoou território alemão, no dia tal, em vez de deixar cair bombas com gases ou outros produtos, lançou papelinhos, e, em dias seguintes, em várias cidades e vilas importantes, choveram sobre território alemão toneladas de pacotinhos de café, da melhor qualidade, e de manteiga, com uma embalagem encantadora.

Mas, pergunta-se:

A distribuição de pacotes de manteiga será piada?

A "linotipo" e o seu inventor

A arte de imprimir, cujo quinto centenário decorreu este ano, é considerada, tanto no seu aparecimento, como na sua evolução técnica, uma obra alemã, devendo-se aos Estados Unidos da América do Norte uma importante participação no seu desenvolvimento.

Foi Friedrich Koenig quem deu à impressão dos livros, inventada por Guttenberg, um grande impulso. A impressão a braço foi substituída pelo processo mecânico. Depois, os espíritos inventivos não descançaram enquanto não descobriam o processo de substituir a composição manufacturada pela composição mecânica, que tem sobre a outra a vantagem de se obter um trabalho mais veloz e rendoso sob o ponto de vista industrial. Coube a um alemão, residente na América do Norte, a glória da descoberta desse novo processo de composição que já tinha sido tentado por Koenig. Com efeito, Ottomar Mergenthaler, que resolveu o problema, nasceu em 11 de Maio de 1854 na Alemanha, filho dum mestre escola que leccionava em Duermenz, em Wuertemberg. Começou Ottomar por aprender o ofício de relojoeiro, mas, espírito naturalmente ambicioso, emigrou, rapaz ainda, para a América do Norte, onde se empregou numa fábrica de aparelhos electro-técnicos, em Washington. Quando a fábrica, mais tarde, transferiu as suas instalações para Baltimore, descobriu então a máquina de compôr. Foi uma máquina de escrever que lhe deu a genial sugestão. Mas só ao fim de 12 anos de experiências e de ter gasto alguns milhares de dolares é que o inventor viu coroados os seus esforços, com a construção, em 1885, da primeira máquina automática de composição e fundição de tipo, a que foi dada a designação de linotipo.

A descoberta da linotipo revolucionou a arte gráfica e contribuiu para a expansão e apogeu da indústria jornalística e livreira.

Trabalhador extraordinário, Ottomar Mergenthaler, arrasado da saúde, faleceu em 28 de Outubro de 1889, isto é, há precisamente 51 anos.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Notas de ViagemUltima etapa

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

XIII—(Conclusão)

PROVANDO que as nações, como os homens, não se medem aos palmos, a Suíça não é apenas uma região encantadora, como poucas existem no globo; é também um estado, de civilização onde o turista é animado e encantado de forma a nunca mais esquecer o privilegiado país dos altos cimos.

No meu itinerário, infelizmente, a Suíça era apenas marcada como rápida travessia da Itália para França. Como o país é pequeno, e os combóios velozes, a passagem, através d'êlo, foi fugaz como um sonho agradável. De Brigue a Berne, ou fôsse, no meu percurso, a passagem da Suíça italiana para a alemã, foram-me poucos os dois olhos para admirar todo aquele paradisíaco encadeado de serras e florestas, rios e torrentes correndo lá muito em baixo, matas e cumes nevados recortando-se no céu a grandes alturas. Depois, coincidiu tal desfilar de belezas com a hora do almoço no vagão-restaurant—perdoem-me mais esta referência gastronómica!—vagão êsse, propriedade duma companhia suíça e que, manda a justiça que se note, serve melhor os comensais, do que a «Compagnie Internationale des Wagons-Lits», que administra as carruagens-refeitórios que correm em quasi todas as linhas da Europa.

Berne é uma cidade serena, pitorescamente alemã, onde a língua de Goethe impera, desde os jornais às góticas tabuletas. Sob as arcadas da rua principal, e nas quais se abrem as montras dos estabelecimentos, afixando preços que nos avisam de que a vida é ali mais cara do que nos outros países que percorri, passeiam ou tratam da sua vida—isso com igual lentidão—os tranqüilos cidadãos.

Na estação ferroviária onde, sem qualquer espécie de fiscalização, se acede aos combóios, não há parede onde se não pendurem os distribuidores automáticos

nos quais, metendo a respectiva moeda se adquire ou chocolates, ou selos, ou fósforos, ou tabaco.

Pouco além de Berne, passa-se, quasi tam automaticamente como nêsses aparelhos, da Suíça alemã para a francesa, e, pouco mais de uma hora a seguir à partida da capital, descemos noutra grande cidade: Lausanne.

Difícilmente nos convencemos de que já não estamos em França, como Berne, por seu lado, não disfarça as suas características tótónicas. A nota menos gaulesa de Lausanne reside talvez nas igrejas quasi todas protestantes. Visitei uma das raras do culto romano; a de St.^a Maria, toda resplandecente de luzes, decorada com alegria e côr, os altares com imagens expressivas e de artística feitura, enfeitados de flores viçosas. Passo, depois, para a catedral protestante, de estilo gótico e construída anteriormente à Reforma. Hoje, entre as paredes nuas e frias, espelho desolador do puritanismo e aridez calvinista, apenas uma cruz de madeira, um púlpito e algumas centenas de cadeiras alinhadas à frente do mesmo.

De Lausanne a Genève, o combóio, sempre eléctrico, corre contornando o lago Laman, vasta toalha líquida, de margens floridas e consteladas de chalês típicos. Ao longe, entre os montes, começa brilhando o imaculado Monte Branco. A terceira viagem-relâmpago, no encantador país, foi curta como as precedentes. Três quartos de hora depois de Lausanne, chegava a Genebra.

As mesmas características de Lausanne. A mesma tranqüilidade nas ruas e nas gentes. Assim como Nápoles parece viver em perpétua adoração ao seu vizinho Vesúvio, Genebra parece não ter outros olhos que não sejam para o fronteiro Monte Branco. Em frente d'êlo, estende-se, plácida, o lago, ao meio do qual se ergue vistoso repuxo, de muitos metros de jacto. Depois, ao longo do plácido espelho líquido, é uma tranqüila e formosa avenida, bordada de hotéis, cinemas de luxo, e mansões fidalgas. Termina no «Quais

Wilson, junto aos jardins onde o ilustre presidente pacifista deu vulto à sua humanitária utopia, da criação da Sociedade das Nações, naquele engano de alma lêdo e quêdo de quem alimentava poéticas ilusões sobre a bondade e generosidade dos ambiciosos. Esse palácio das Nações é um edifício com ares de velho hotel.

As primeiras terras de França, depois da limítrofe Genebra, têm ainda características suíças. No caminho para Paris, há uma cidadezinha modesta, chamada Bourg, onde se ergue uma maravilhosa igrejinha gótica, com túmulos reais tam belos como os nossos de St.^a Joana, D. Pedro, D. Inês, D. João e D. Felipa.

A partir da tarde da chegada a Paris, as minhas impressões não merecem traslado, visto serem as mesmas que todo o português traz da Cidade mágica, cujo encanto nunca afrouxa, por muito que a visitemos. Depois mesmo das decepções anteriores noutras cidades de vida mais cara, andar-se por Paris a multiplicar, os francos marcados nas lojas, pelos \$63 centavos do nosso câmbio, é um prazer tanto maior que se vai verificando que muitas e muitas coisas tornam-se verdadeiras pechinchas para o comprador estrangeiro. Por isso, não era de admirar-se que entre os trinta e três portugueses que, dias mais tarde, chegaram a Hendaia, dispostos às tribulações da travessia de Espanha, houvesse, por exemplo, uma senhora que, naquela tarde ardentíssima de Julho, vestisse pesado casaco de peles...

A Casa de Portugal, em Paris, é um retalho encantador da nossa terra. Acolhem-nos ali um cavalheiro e uma senhora portugueses, que nos põem à vontade como se fôssemos conhecidos de longa data, nos facultam os mais recentes jornais de Lisboa, nos prendem com a sua conversa amena e simpática. E os olhos, há tanto afastados das cores verde-rubras, animam-se passeando pelas fotografias da Conceição Velha, de Sintra, do Bussaco, pelas figurinhas de varinas e de minhotas que se expõem na montra, pelo retrato de Salazar que se desenha ao fundo duma sala, mobilada com gosto moderno e ambiente acolhedor.

Depois, a dois passos ali da rua Scribe, nos candeeiros do bulevar des Capucines, tabuletas oportunas reclamam o nosso País e convidam a uma visita à Casa de Portugal. Bem haja a patriótica iniciativa que rompeu, na cidade mais marcante da Europa, aquele silêncio e anonimato à roda da nossa terra, que existe, infelizmente ainda, em tam grande parte do mundo, como por exemplo mesmo a dois passos daqui, em Irun, onde um moço falangista espanhol, apontando-nos as bandeiras que tínhamos na lapela, perguntou, muito convencido:

— São suíços, não é verdade?

Custa a crer que esse admirável mancebo não houvesse, durante três anos, gravado na retina as cores da bandeira dos Viriatos, que o auxiliaram na vitória nacionalista!

Este desolador episódio passou-se durante a hora e meia que esperámos em Irun que, cumpridas tôdas as formalidades já sabidas, o combóio pudesse iniciar a sua marcha em direcção a Portugal.

Mas, retrocedendo a França, recordarei a ida à histórica Ruão, num combóio cheio de bem apetrechados pescadores; a visita à veneranda e arquitetónica catedral e à vetusta praça do Velho Mercado onde, no ponto hoje assinalado por um rectângulo de mármore, Joana d'Arc foi queimada; depois, a passagem pela velha Lisieux, com as suas casas de muitos séculos, de fábrica singular, e a visita ao Carmel onde viveu curta existência de devoção e poesia, Santa Terezinha do Menino Jesus, isso para glória de Deus e proveito dos hoteleiros actuais e religiosas do Carmel, que vendem, a altos preços, medalhas sagradas e infinitas relíquias da santa.

Para fugir ao já conhecido trajecto do Quai d'Orsay a Bordeus, pela linha de Orléans, iniciei o regresso pela estação de Montparnasse e assim, por Chartes, Niort e Saintes, atravessei a pitoresca região do Loire, com os seus sumptuosos e célebres castelos-solares, e as edificações abertas em plena rocha, escavada de forma a dar abrigo aos que se limitaram, no exterior a adaptar às entradas dessas grutas naturais, portas e janelas com caixilhos de bom gosto. Felizes esses inquilinos da Natureza que se são os homens das cavernas do nosso século, substituíram, os sílex milenários, pelas instalações eléctricas, com todo o conforto das habitações vulgarmente cobertas de telha.

Um dia, na pacata Bordeus, aliás nessa ocasião dormindo no sossêgo habitual de qualquer urbe ao Domingo, foi a última paragem em França, já que umas curtas horas, entre dois combóios, na fronteira Hendaia, mais não foi que um saudoso adeus, já que o «até à vista» nunca se pode dizer com segurança, a esse cavalheiresco país, sempre simpático, sempre acolhedor, e atraente pela graça da Natureza e engenho dos mortais.

Tôda a noite e toda a manhã de Espanha foram o demorado prelúdio da chegada à terra pátria, onde reatamos as relações com a cozinha nacional e, perdõem esta nova divagação gastronómica, que juro ser a última das presentes memórias! — com o lusitaníssimo arroz de bacalhau, que noutras ocasiões nos parecia prato banal, mas que, nesta altura de jejum incompletamente disfarçado com insípido café espanhol e mal gostoso pão de rala, me soube como manjar de anjos.

Arborização

(EXTRACTO)

Pelo Regente Florestal e Agrícola MANUEL ALBERTO REI



A árvore quebrando a monotonia da estrada

(Cliché Sá Nogueira)

Arborizar é criar riqueza.

Fomentar, propagar o culto da árvore, é amar o seu país, é torná-lo rico e feliz.

El-Rei D. Diniz, príncipe de elevada cultura para o seu tempo, tendo a nítida compreensão de que Portugal, pela sua posição geográfica, havia de vir a ser, como efectivamente foi, um país de navegadores audazes, mandou semear o Pinhal de Leiria, que por um lado se destinava a impedir o prejudicial avanço das dunas do litoral, ao mesmo tempo que de futuro viria a fornecer a matéria prima para as nossas construções navais.

Anos volvidos, El-Rei D. Fernando, tão mau político como excelente administrador, publicava a *lei das sesmarias*, em que, a par de medidas violentas, dispunha que fôsem fornecidas, grátis, madeiras das matas reais a todos os que pretendessem construir navios de mais de cem toneladas.

Depois, quando mais tarde os portugueses se lançaram mar fora em busca de aventuras e de renome, dando ao Velho Mundo novos mundos desconhecidos, foram ainda as madeiras das nossas florestas que singraram ousadas *por mares nunca dantes navegados*, e cortaram destemidas ondas que o terror e a ignorância povoaram de monstros terríveis, cavando nelas a fantasia, abismos insondáveis...

As nossas matas florestais têm tido papel brilhante nos feitos de que reza a nossa história.

Isto é apenas a demonstração mais frisante do papel que a arborização teve em épocas remotas para o engrandecimento do nosso país.

É necessário sairmos do acanhado círculo vicioso em que há muito nos encontramos, isto é, precisamos de avançar, aproveitando tôdas as riquezas que possuímos, desenvolvendo outras para assim podermos viver desafogadamente.

Todos dizem que somos um país agrícola, e não há afirmação mais verdadeira. Mas o facto é que ainda estamos muito atrasados nos processos culturais, e por isso indispensável se torna difundir a instrução pelas classes menos abastadas, com maior clareza para que os nossos conselhos e ensinamentos possam aproveitar em benefício das futuras explorações agrícolas, florestais e industriais.

A riqueza duma Nação depende do bom aproveitamento do seu solo e do desenvolvimento das suas indústrias.

Temos diante de nós para cima de três milhões de hectares de terrenos incultos. É necessário que o ferro da charrua e da enxada os rasgue e transforme, uns em pujantes searas e outros em frondosas florestas.

A agricultura não pode prescindir da arborização. É à floresta que o lavrador vai buscar as fôlhas e os matos com que fabrica os estrumes para adubar as suas terras aráveis; é dela que

saem as madeiras com que são construídos os instrumentos agrícolas; é a ela que se vai buscar as madeiras para as construções civis; é ela que fornece as madeiras para as construções de navios, que peçados de homens, todos os anos vão em busca de bacalhau; é dela que saem as madeiras de que são feitas as pequenas e frágeis embarcações, que, diàriamente, tripuladas por milhares de homens, sulcam as águas do mar e recolhem a sardinha, principal alimento do camponês; é a ela que recorre o jornaleiro para adquirir a lenha com que à noite, no inverno, quando regressa da sua labuta pela vida, aquece as mãos enregeladas; é a ela que recorre o pastor para, à porta da sua choupana, acender a fogueira, que não só lhe serve de conforto e lhe permite resistir aos rigores do intenso frio, mas ainda lhe serve de companhia no deserto e lhe afugenta os animais daninhos.

A arborização impõe-se e deve ser intensificada, pela sua grande utilidade e porque uma grande parte dos terrenos só pode ser destinada a êsse fim.

As montanhas, as charnecas e as areias que se estendem ao longo da costa, são os terrenos naturalmente indicados para a cultura florestal. É necessário que as escarpadas encostas das montanhas sejam arborizadas, para evitar que as águas desagreguem as rochas e arrastem, nas suas impetuosas correntes, a manta

terrosa e os fragmentos dela, que vão lançar-se nos leitos dos rios, inutilizando-os para a navegação como acontece ao rio Mondego.

Não menos indispensável é a arborização das areias, para se impedir que o seu avanço vá roubar terrenos à agricultura e inundar povoações que lhes ficam próximas, do que temos um exemplo bem frisante na freguesia de Lavos, do concelho da Figueira da Foz, cuja sede há mais de um século, teve de ser mudada para onde hoje se encontra, por o avanço das areias a soterrar por completo.

Não é só dos campos, dos terrenos aráveis e do solo cultivado que temos a esperar enormes recursos ou consideráveis fontes de riqueza; outros factores, outros elementos, se trabalharmos segundo os modernos e científicos processos de lavoura, nos podem proporcionar grandes meios de vida, como serão o aproveitamento das montanhas, charnecas e areias a que há pouco me referi.

Como é triste vermos as encostas das montanhas, que se levantam ao lado da linha férrea da Beira Alta, quasi completamente despidas de vegetação! Com um insignificante dispêndio, energia, boa vontade e um pouco de amor à nossa querida Pátria, e a compreensão clara e nítida da vida, esses enormes tratos de terrenos que no país se vêem desprovidos de vegetação, comunicando-nos uma tristeza desoladora, transformar-se-iam em mananciais inexgotáveis de riqueza particular e pública.

Por todas as províncias do nosso país, triste e doloroso é confessá-lo, não é raro encontrarem-se populações na miséria, quasi famintas, devido à ignorância, isto é, a não saberem aplicar devidamente o seu esforço, a sua energia.

Por isso é preciso, indispensável, custe o que custar, ensinar a essa pobre e desventurada gente a forma mais prática, racional e segura de sair do círculo de privações em que se encontra e que

cada vez se lhe vai apertando mais.

O nosso lavrador, que infelizmente, é na maior parte imprevidente e pouco instruído, tem a monomania de cortar sem interrupção o arvoredo que possui, a maior parte das vezes com a ganância de obter com a sua venda, meia dúzia de tostões para arrecadar ao canto da arca, sem compreender que assim a sua propriedade fica quasi totalmente desvalorizada e sem rendimento.

Grave erro praticam os que deste modo procedem, porque uma pequena doença basta, para lhes consumir essa diminuta importância, e se depois tiverem de recorrer à propriedade que danificaram com o machado, ou não têm quem lha compre ou receberão por ela uma magra quantia, que mal chega para pagar as primeiras visitas do médico; e tudo isto porque as mãos devastadoras, que derrubaram centenas e centenas de árvores, não applicaram logo sobre o solo o trabalho glorioso da renovação, isto é, as sementes para substituírem, depois de germinadas, as árvores cortadas.

As árvores são vegetais lenhosos que fazem parte da nossa família.

Devemos cercá-las de cuidados, carinhos e amor, porque nos dão riqueza, beleza e saúde.

Como é belo, como é agradável gozar, quando o sol no verão despede sobre a terra os seus raios abrangeadores, a sombra das árvores que se enfileiram nas praças e ruas públicas de qualquer cidade, vila ou aldeia!

Que prazer quando entramos numa floresta cujo ar puro, impregnado dos aromas que as suas flores e folhas exalam, nos dá vida e saúde!

É devido ao conjunto de muitas árvores que as chuvas se tornam mais constantes, que as grandes tempestades quebram a sua violência, que a temperatura se torna mais regular, que o ar se purifica, que a impetuosidade das correntes se corrige, que as regiões panta-

nosas se tornam salubres. São ainda elas que nos fornecem inúmeras riquezas, como já tive ocasião de demonstrar.

Temos o pinheiro que, além das madeiras para as construções, nos fornece a pasta de papel, nos dá a resina, da qual, por destilação, se extraem a essência de terebentina (a que chamam água-raz), o pez louro ou breu louro, o alcatrão, e ainda um medicamento importante, a seiva do pinheiro, que a medicina emprega nas doenças dos órgãos respiratórios.

Foi com madeiras de pinheiro que se construíram as caravelas com que os nossos antepassados sulcaram mares e foram descobrir para o Mundo, novos mares e novos mundos, legando-nos uma herança gloriosa, e um vasto império colonial, tão cubicado pelas grandes nações mundiais.

Temos a amoreira, cujas folhas servem para a alimentação do bicho que produz a seda, produto que também se pode obter directamente da celulose vegetal, como acontece já hoje em muitos centros industriais da Europa.

O castanheiro, donde extraímos magníficos frutos e esplêndidas madeiras para a construção de vasilhame, cestos e arcos.

O eucalypto, essa gigantesca árvore, hoje aclimatado no nosso país, que nos dá magníficas madeiras para construções, quer terrestres, quer navais e nos fornece, por destilação, essências que a medicina está empregando nas doenças pulmonares e nos diabetes, e a casca que, devido à grande quantidade de tanino que encerra, se está applicando muito ao curtimento dos couros e na conservação de redes de pesca.

E além destas, possuímos muitas outras árvores de grande utilidade para nós, pelas suas múltiplas applicações na economia doméstica, nas indústrias e na medicina.

Os Serviços Florestais, que vivem autónomamente, desde 24 de Dezembro de 1903, de ano para ano vão aumentando a riqueza nacional pela arborização dos in-

cultos que lhes estão confiados. É com os seus próprios recursos que novos perímetros incultos se vão cobrindo de frondosas florestas, como o atestam os milhares de hectares já cobertos ao longo do litoral e nas Serras da Estrêla, Marão, Gerez, etc.

Dirigidos os serviços por duas dúzias de funcionários técnicos, cada um, dentro da sua esfera de acção, procura dar o maior incremento à riqueza silvícola, trabalhando com amor e dedicação no ressurgimento da Pátria.

Podemos com orgulho dizer que a Organização e Administração Florestal Portuguesa rivaliza com o que há de melhor, nos países mais cultos do mundo.

Não somos nós que encarecemos a nossa obra; afirmam-no os técnicos florestais estrangeiros que nos têm visitado.

A luta na arborização das dunas e montanhas confiadas aos Serviços Florestais, é por vezes extenuante e cheia de mil contrariedades não só pelas intempéries, como também por causa dos povos que circundam os perímetros a arborizar.

A boa vontade desses funcionários e a persistência ao progresso da arborização, não desanimam porém, e continuam sempre trabalhando para que sejam semeadas e plantadas anualmente milhões de árvores.

Muitos particulares, vizinhos dos sítios onde esses serviços estão mais intensificados, secundam-nos já, arborizando os seus incultos.

Estou bem certo que a maioria dos leitores conhece o concelho da Figueira da Foz e por conseguinte os grandes trabalhos de arborização ali realizados de há trinta anos para cá.

Do Mondego ao Liz existiam dunas numa extensão de algumas dezenas de quilómetros e numa largura em média de seis quilómetros, vendo-se que três quartas partes desses enormes tratos outrora areais, estão hoje cobertos de pinhais frondosos.

A Figueira da Foz é hoje um dos poucos concelhos do país que não possui baldios, porque a Câmara Municipal e as Juntas de Freguesia, reconhecendo a necessidade em valorizar esses terrenos e não possuindo recursos que pudessem destinar à sua arborização, entregaram-nos ao Regimen Florestal. Devido ao grande desenvolvimento dado pelos Serviços Florestais com as sementeiras e plantações, a área desarborizada dos baldios do concelho da Figueira da Foz diminui por ano cerca de duzentos e cinquenta hectares. Portugal, como todas as nações mundiais, durante o período da horrorosa guerra, atravessou a crise da falta de carvão.

Foram as nossas massas lenhosas que nos valeram na viação acelerada e nas indústrias, pois que em reservas, perto de três anos, consumiram os caminhos de ferro e as indústrias, milhões de toneladas de lenha, evitando-se assim a sua paralização, que nos podia trazer como consequência a calamidade da fome.

Pois esses enormes cortes feitos nos arvoredos existentes, em nada afectaram essas reservas; ainda temos muito para cortar, não só para o consumo nacional mas também para exportar, sem que com isso venhamos a sofrer qualquer desequilíbrio.



A árvore embelezando a paisagem
(Cliché Sá Nogueira)

Esta minha afirmativa é baseada na longa prática que tenho de avaliações de volumes lenhosos através das regiões arborizadas do país.

Não é só ao Estado que compete proceder à arborização dos incultos; também as Câmaras Municipais, Juntas de Freguesia e particulares devem secundá-lo, nessa grandiosa obra fomentadora da riqueza nacional.

É necessário que todos, irmãos no mesmo pensamento, procurem convencer o povo de que é urgente arborizar as suas montanhas para num período não muito longo receberem o produto desse trabalho glorioso do aproveitamento fecundo do nosso solo pátrio.

Ainda para vos demonstrar o valor da arborização, basta frisar-vos que em 1913 a Serra da Boa Viagem encontrava-se completamente escavada e desprotegida de vegetação.

Agora, porém, a mesma Serra não é tão somente o ermo ignorado e inculto, pleno embora de esplendores:—a vontade do homem transformou-a, acrescentando-lhe motivos novos de surpresa—à desnudez antiga sucedeu um revestimento pujante de vegetação, os carreiros de cabras são hoje arruamentos espaçosos e cómodos que cortam o espinhaço da montanha em todos os sentidos, o corpo adormece beatificamente à sombra das matas vicejantes, retempera-se no aspirar das suas brisas aromatizadas pelas essências florestais, embriaga-se com o cristal puríssimo das suas águas frescas, e a alma e o espírito ajoelham em êxtase, como num degrau duma grande catedral coberta pela cúpula infinita do firmamento e a Figueira da Foz, pode orgulhar-se que possui uma das coisas mais belas que existe em Portugal.

E foi a arborização quem desempenhou o papel importante criador da riqueza e também da beleza que hoje ali podemos contemplar.

Os nossos mortos

DR. ÁLVARO MAIA

No dia 29 do passado mês de Outubro faleceu, na sua residência, o ilustre jornalista e escritor, sr. dr. Álvaro Amadeu Pereira Maia, que ocupava no jornalismo um lugar de relêvo. Contava 53 anos e era natural de Lisboa, em cuja Faculdade de Letras se formou, na secção de Filologia Germânica. Entre outros jornais, trabalhou, como redactor no «Correio da Manhã», «Restauração», «Diário de Notícias», «Portugal», da direcção do coronel Pestana de Vasconcelos; «Diário da Manhã», e, actualmente, dirigia a revista literária «A Esfera». Exercia também, há tempo, o cargo de arquivista do Banco de Portugal. Monárquico e católico, deixou esparsa vasta colaboração, em jornais e revistas, sobre os ideais que defendia. Desempenhou, durante largo tempo, as funções de subdirector das publicações da casa Bertrand. Era filho do sr. Pedro Augusto Pereira Maia, já falecido, e da sr.^a D. Maria das Dôres Pereira Maia.

O seu funeral, realizado no dia 30 do referido mês, constituiu uma profunda manifestação de pesar por parte de numerosas pessoas que se incorporaram no féretro.

Entre outros, lembramo-nos dos seguintes nomes: srs. dr. Emauz Leite Ribeiro, director do Banco de Portugal; dr. Fernando Pizarro, representante da Junta Directiva da Causa Monárquica, António Morais de Carvalho, da comissão do Sindicato Nacional dos Jornalistas, dr. Alfredo Cortez, Conde de Monsaraz, Pedro Correia Marques, Apri-gio Mafra, Mário Martins, comandante Pereira de Melo, coronel Estelita de Freitas, Luiz Moita, Eduardo Frias, Pinto Quartim, Sousa Júnior, capitão Santos Romão, Sebastião Cardoso, Alvaro da Conceição, Carlos d'Ornellas, Abel Mantas, dr. Afonso Lucas, capitão João dos Santos Marques, José Duarte Costa, Guterre de Oliveira, António Seródio, Mário Marques, tenente dr. Pelicano, dr. Ayala Monteiro, Costa Júnior, funcionários do Banco de Portugal, muitas senhoras, etc..

A Redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», sentindo, como todos, o desaparecimento do querido camarada dr. Alvaro Maia, presta rendida homenagem à memória do ilustre finado. E a toda a família de luto envia sentidos pêsames.

Linhas Portuguesas

Foi suspenso o serviço interncional do «sud-express», que ultimamente havia sido organizado.

No entanto, entre Pôrto e Lisboa continua a fazer-se o serviço de passageiros em que era utilizado o «sud». Esse serviço será feito nos combóios «rápidos» n.ºs 53 e 54. A C. P. está a estudar um serviço diário rápido entre Lisboa e Madrid, que terá ligação com as estações fronteiriças de Cerbere e Hendaia.

— Foram também suspensas as carreiras diárias entre Barreiro e Belém (cais privativo da Exposição).

Há 50 anos

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
de 1 de Novembro de 1890

A Companhia Carris fóra da lei

E' sabido dos nossos leitores que bastante nos temos empenhado na defeza da Companhia dos Americanos de Lisboa, sempre que entendemos que a justiça está de seu lado. Agora, porém; que ella se colloca fóra da lei, elevando a sua tarifa, sem aviso ao publico, sem approvação da Camara Municipal, sem outra justificação senão o seu livre arbitrio, não deixaremos de censurar-lhe o abuso, que não póde nem deve ser tolerado.

A Companhia Carris abriu a sua carreira do Lumiar e publicou a sua tarifa que fixa o preço de 50 réis do Intendente ao Campo Grande e 30 réis do Arco do Cego a este memo ponto.

Mas agora, sem dar satisfação nem á Camara nem ao publico, exige ao domingo, nos carros extraordinarios, 80 e 50 réis por aquelles precursos.

Uma perfeita extorsão que, se pouco significa pelo seu valor, tem comtudo a alta significação de representar um precedente de revolta da direcção da Companhia contra a lei que a regula, o que de fórmula alguma lhe deve ser tolerado, sendo-lhe imposta a multa correspondente.

Tendo recebido repetidas queixas contra o abuso, fômo-nos informar na Camara Municipal, onde soubemos que não só a tarifa não foi modificada, como que a Camara protestou contra a alteração, ao que a Companhia não se dignou ainda responder.

Imprensa

«JORNAL DO COMÉRCIO E DAS COLÓNIAS»

Entrou no seu 87.º ano de publicação o nosso presado colega «Jornal do Comércio e das Colónias», decano da imprensa diária e um dos jornais por onde têm passado os melhores jornalistas portugueses.

A toda a redacção apresenta a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o seu cartão de parabens.

«A GRANJA»

Está publicado o n.º 1 da Revista mensal «A Granja» que A. C. Sá Nogueira dirige e onde Célio Costa Lima colabora e aparece como editor. E' uma revista moderna, formato pequeno e de carácter exclusivamente técnico, para divulgação e estudo de assuntos agrários.

Entre a colaboração escolhida de Cruz Tavares, Espírito Santo e Queiroz Ribeiro, destaca-se o artigo «Arborisação» do regente Agrícola sr. Alberto Reis, que, com a devida vénia, transcrevemos neste número.

Bons clichés de Sá Nogueira, paginação de Célio e impressão nas nossas oficinas.

Longa vida desejamos à novel revista.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 212, II série, de 11 de Setembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da garantia de juros da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 1.º semestre do corrente ano (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 30.310\$50 como liquidação definitiva desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da garantia de juros da linha férrea de Santa Comba Dão a Viçeu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 1.º semestre do corrente ano (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 17.632\$78, como liquidação desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da garantia de juros da linha férrea de Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 1.º semestre do corrente ano (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 11.900\$14, como liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo», n.º 221, II série, de 21 de Setembro, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 17 do corrente, o 1.º aditamento à tarifa especial interna n.º 14, de grande velocidade, alterando a condição 6.ª da referida tarifa, acêrca do transporte de volumes de mão admitidos nas carruagens, conforme projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovada, por despacho desta Direcção Geral de 17 do corrente, uma alteração ao cartaz-horário em vigor suprimindo os furgões em alguns combóios trâmueis do ramal de Leixões, conforme projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 17 do corrente, o 12.º aditamento à classificação geral de mercadorias, conforme projecto apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado um aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, criando a tabela n.º 13 para a antiga rede, conforme projecto apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo

O «Diário do Governo», n.º 212, II série, de 11 de Setembro, publica o seguinte:

Por despacho de 5 do corrente:

Arnaldo Eugénio Moreira, fiscal contratado — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Por despacho de 6 do corrente:

José Ferreira, primeiro oficial do quadro permanente desta Direcção Geral — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo», n.º 219, II série, de 19 de Setembro, publica o seguinte:

Por despacho de 14 do corrente:

Hélio Rodrigues Gonçalves, primeiro oficial do quadro permanente — concedidos vinte dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Por portaria de 10 do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 14:

Reformados, nos termos dos artigos 21.º, 23.º, 26.º, 27.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos

Talho da CARNE DE CAVALO

Já experimentou comer Carne de Cavalo? Pois deve experimentar!

Segundo as opiniões dos médicos veterinários é a mais nutritiva de todas as carnes

Lombo, 10\$00—Limpa para bife e assar, 8\$00—Assar com osso, 5\$00—Limpa guizar ou coser, 4\$00—Coser e guizar, 2\$00

Dirija-se à

Praça do Chile, 14—LISBOA

ENTREGA AO DOMICILIO

Telefone: 4 9002

Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, os funcionários dos referidos Caminhos de Ferro abaixo indicados, que ficam com as pensões mensais adiante mencionadas:

DA RÊDE DO SUL E SUESTE

Emílio Barbosa Estácio, terceiro oficial, actualmente terceiro oficial da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — 461\$15.

Joaquim Maria Santana, funileiro de 1.ª classe, actualmente contínuo do Conservatório Nacional — 374\$14.

Ernesto Cabrita Neto, factor de 2.ª classe — 202\$94.

José Luciano Nabais, vigilante — 948\$29.

DA RÊDE DO MINHO E DOURO

Manuel da Cunha Peixoto, chefe de 3.ª classe — 591\$92.

António da Silva Seabra, contramestre de 2.ª classe — 588\$57.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 232, II série, de 4 de Outubro, publica o seguinte:

Por despacho de 28 de Setembro:

Luiz Xavier de Meireles e Vasconcelos, fiscal de 2.ª classe de exploração e via e obras — concedidos quinze dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 233, II série, de 7 de Outubro, publica o seguinte:

Por portaria de 24 de Setembro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 30:

Reformados, nos termos dos artigos 26.º a 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, os funcionários dos referidos Caminhos de Ferro abaixo indicados, que ficam com as pensões mensais adiante mencionadas:

DA RÊDE DO SUL E SUESTE

Dr. Francisco dos Santos Rompana, médico adjunto — 1.534\$25.

DA RÊDE DO MINHO E DOURO

Dr. António Firmo de Azeredo Antas, médico inspector — 1.185\$.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 234, II série, de 8 de Outubro, publica o seguinte:

Por portaria de 24 de Setembro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 2 do corrente mês:

Beatriz Herculano Amado Trindade Horta, dactilógrafa do quadro permanente desta Direcção Geral — nomeada, precedendo concurso, escriptorário de 2.ª classe do mesmo quadro, nos termos do artigo 1.º e da parte final do seu § 1.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 238, II série, de 12 de Outubro, publica o seguinte:

Por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 1 do corrente mês, anotado pelo Tribunal de Contas em 4:

Egas de Fontes Pereira de Melo Monteiro de Barros, engenheiro civil — rescindido, a seu pedido, o contrato de nomeação, celebrado em 16 de Junho findo, para exercer nesta Direcção Geral as funções de engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente, cuja publicação consta do «Diário do Governo» n.º 207, 2.ª série, de 5 de Setembro findo. (Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 239, II série, de 14 de Outubro, publica o seguinte:

Nos termos do artigo 21.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica que ao concurso documental para a promoção a engenheiro electrotécnico de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, cujo aviso consta do «Diário do Governo» n.º 196, 2.ª série, de 22 de Agosto findo, apenas foi admitido o candidato António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento.

Para reclamações à presente lista é dado o prazo de cinco dias, contados da data da sua publicação no «Diário do Governo».

O «Diário do Governo», n.º 248, II série, de 24 de Outubro, publica o seguinte:

Por portaria de 16 do corrente mês, anotada pelo Tribunal de Contas em 18:

Dr. António Augusto de Freitas da Luz Maltês, chefe de secção do quadro permanente — concedida licença ilimitada, nos termos do artigo 14.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, a contar de 16 do corrente mês.

O SUISSO ATLANTICO HOTEL

Roga que experimentem o seu tratamento e preços sem confronto. Muito especial para familia. Condição unica pelo socego.

Rua da Glória, 3 — Telefone 2 1925

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Caminhos de Ferro do Vale do Vouga

AVISO AO PÚBLICO

Concessões Especiais a partir de 20 de Outubro de 1940

Aos consignatários que em seu nome, durante o prazo de um ano, tiverem recebido em qualquer estação desta Companhia, remessas de mercadorias diversas, cujo percurso no Vale do Vouga tenha sido igual ou superior a 100 quilómetros, serão concedidas, nos preços de transporte propriamente dito correspondente ao percurso nestas linhas, as bonificações a seguir indicadas:

| | | |
|----|-----------------------|-------|
| De | 500 a 1.000 toneladas | 7,5 % |
| » | 1.000 a 2.000 | 15 % |
| » | mais de 2.000 | 20 % |

Para a formação destas quantidades, serão considerados os pesos que tiverem servido de base para a taxa de transporte e contadas todas as remessas incluindo as recebidas de qualquer outra Empresa.

Para que esta concessão tenha efeito é indispensável uma nota, devidamente escriturada, com as respectivas cartas de porte, contendo o número da expedição, estações de procedência e destino, pêso porque foi processada a taxa e portes pagos.

Esta nota será enviada ao Serviço de Movimento, Tráfego e Fiscalização desta Companhia, em Espinho, no prazo máximo de dois meses a contar da data da última remessa, sendo o pagamento feito no prazo de seis meses a contar da data da apresentação do pedido.

Exceptuam-se desta concessão as mercadorias indicadas no Complemento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de pequena velocidade.

Permitir-se-á, porém, a inclusão destas mercadorias para efeito do bônus acima indicado, desde que, um quarto da tonelagem transportada ou pelo menos 500 toneladas depois de atingidas ou ultrapassadas 2.000 toneladas sejam constituídas por mercadorias diferentes das constantes do referido Complemento.

Aos consignatários de arroz, artigos de malha e de costura, açúcar, bacalhau, bebidas gasosas ou refrigerantes, cabedais, fósforos, lã ou algodão em fio, massas alimentícias, tabacos, tecidos de seda, lã, linho ou algodão, sabão, vidraria comum, (ordinária) ou fina, vinhos generosos engarrafados, cujas remessas tenham tido percurso igual ou superior a 50 quilómetros, e tenham recebido em seu nome durante o prazo de um ano as quantidades abaixo indicadas, serão concedidas as seguintes regalias.

| | |
|--|----------|
| 100 toneladas—8 viagens de ida e volta nas linhas do Vale do Vouga, em 1. ^a classe. | 12 meses |
| 50 toneladas—4 viagens de ida e volta nas linhas do Vale do Vouga, em 1. ^a classe. | 6 meses |
| 25 toneladas—2 viagens de ida e volta nas linhas do Vale do Vouga, em 1. ^a classe. | 3 meses |

Estas viagens são à escolha do interessado.

Os bilhetes serão fornecidos em presença das respectivas cartas de porte que devem ser enviadas ao Serviço de Movimento, Tráfego e Fiscalização, em Espinho, devidamente relacionadas, no prazo máximo de dois meses a contar da data da última remessa. Os bilhetes referidos serão entregues no prazo de 15 dias a partir da data recepção das cartas de porte.

Aos consignatários de vinho de pasto que tenham recebido no prazo de um ano 100 cascos ou mais poderá ser concedida uma viagem gratuita de ida e volta em 1.^a classe por cada grupo de remessas de cascos cheios procedentes de Viseu a que corresponda o pagamento de portes no valor de Esc. 1.265\$00.

Nenhuma das concessões constantes deste Aviso poderá ser acumulada com qualquer outra.

O presente Aviso anula o Aviso ao público A. n.º 120 de 9 de Março de 1939.

Espinho, 20 de Setembro de 1940.

O Engenheiro Director da Exploração
Ferreira de Almeida

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

AQUISIÇÃO DE LENHA DE EUCALIPTO

Até ao dia 4 de Novembro p. f. recebe esta Companhia propostas para o fornecimento de lenha de eucalipto, rachada, até à quantidade de três mil toneladas.

Os elementos de informação referentes a esta aquisição encontram-se patentes no serviço dos Armazens Gerais desta Companhia em Figueira da Foz, devendo todos os esclarecimentos ser pedidos ao Chefe desse serviço, a quem igualmente deverão os concorrentes dirigir as respectivas propostas.

Figueira da Foz, 22 de Outubro de 1940.

O Engenheiro Director da Exploração
(a) *Fernando d'Arruda*

Caminho de Ferro do Vale do Vouga

57.º Aditamento à Classificação Geral em vigor nas linhas exploradas por esta Companhia

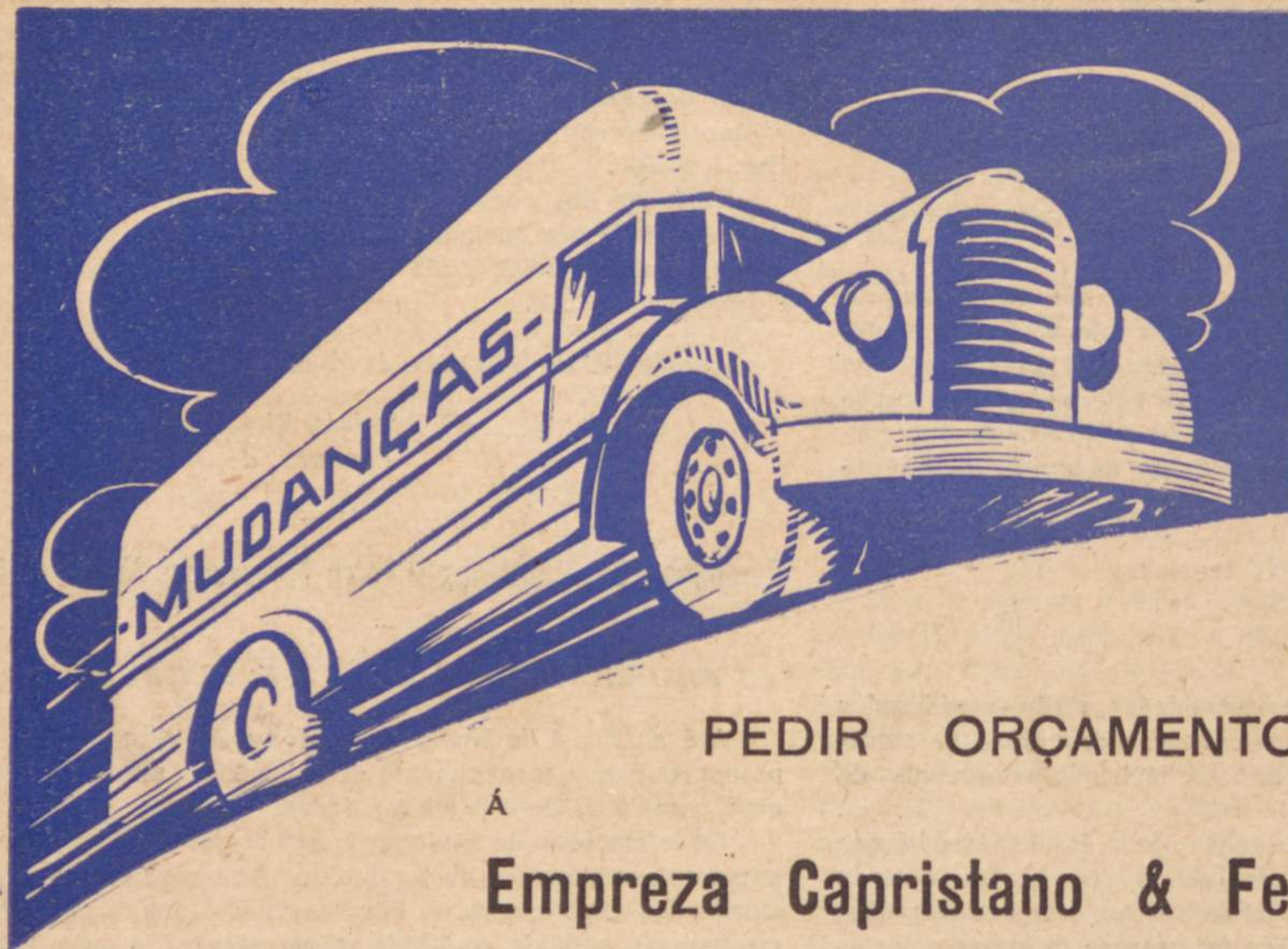
Pequena Velocidade

A partir de 1 de Outubro de 1940, a Classificação Geral para o transporte em pequena velocidade de mercadorias, animais e veículos, em vigor nestas linhas, é alterado como segue:

| NOMENCLATURA | TARIFA GERAL Classe ou Capítulo | TARIFA ESPECIAL N.º 1 | | | | | TAR.ª GERAL OU ESPECIAL | |
|---|------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------|---------------------|---------------|---|--|--|
| | | Capítulo | Tabela de Aplicação Geral número | PREÇOS ESPECIAIS | | Mínimo de pêso ou quantidade a taxar | Carga mínima de vagão completo ou pagando como tal | Notas a consultar no fim desta Classificação |
| | | | | Zona | Tabela número | | | |
| Cobertores | 1.ª | I | 6 | — | — | 500 | 7 | — |
| Mantas (cobertores) | 1.ª | I | 6 | — | — | 500 | 7 | — |
| Mantas de viagem | 1.ª | I | 5 | — | — | 500 | 7 | — |
| Pólvora derivada da ordinária, não designada, (excepto a clorada e a picratada) | — | II(c) | 3 | — | — | 50 | 2 | (5) |
| Pólvora ordinária | — | II(c) | 3 | — | — | 50 | 2 | (5) |

Espinho, 25 de Agosto de 1940

O Engenheiro Director da Exploração
Ferreira de Almeida



MUDANÇAS
para todo o país
e para o Estran-
geiro -- Organisa-
ção criada exclusi-
vamente para o
serviço de mudan-
ças — Embalagens
de louças, cristais,
quadros, espelhos,
etc. — Transporte
de pianos e cofres
com todas as con-
dições de segurança

PEDIR ORÇAMENTOS GRÁTIS

À

Empresa Capristano & Ferreira, L.^{da}
(Carros Amarelos)

ACTUALMENTE

Rua Martim Moniz, 51 (à Guia)—Tel. 28600 e 21003

SOCIEDADE DE DESTILAÇÃO E COMÉRCIO, LIMITADA

SEDE: TORRES NOVAS
TELEFONE 96
TELEG. «ALCOOL»

Escritório em LISBOA: Rua de S. Paulo, 216-I.º
TELEFONE 21832

PORTO: Rua Duque de Saldanha, 182
TELEFONE 737

Fábrica de Alcool, puro e desnaturado

AGUARDENTES AGRÍCOLAS

Barita e Tintas em pó

Produzidas pelos processos mais
modernos, rivalizam com os melhores
artigos similares estrangeiros:

os Verdes, Amarelos, Azues,
Vermelhões, Zarcão, etc.

NOS MAIS VARIADOS TONS,

da **Sociedade Produtora de Tintas, L.^{da}**

Travessa do Giestal, 34, ao Rio Sêco, LISBOA

São AGENTES GERAES para todo o país

SALVADOR BARATA, L.^{da}

Rua das Gaivotas, 19-A — LISBOA

TELEFONE 64316 — End. telegráfico GAIVOTA

Fabricantes dos ALVAIADES, GAIVOTA e S. B. L.

BOVRIL

O reconstituente ideal, aconselhado pela classe médica, por ser o extracto da melhor carne de vaca de raças seleccionadas e criadas nas férteis pastagens da AUSTRÁLIA e da ARGENTINA



2 ONÇAS



4 ONÇAS



8 ONÇAS



16 ONÇAS

Mantêm inalteráveis todas as suas qualidades conservando-se o frasco hermeticamente fechado com a tampa, de sistema patenteado. A economia exige a compra do frasco maior.

Gostosamente fornecemos amostras, aos Ex.^{mos} médicos para ensaios clínicos.

À VENDA NAS FARMÁCIAS, DROGARIAS, MERCEARIAS, ETC.

A. L. SIMÕES & PINA, L.^{DA} — RUA DAS FLORES, 22 — LISBOA

LUSALITE

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

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.^{DA}

RUA DE S. NICOLAU, 123 — LISBOA — Telefones 2 2091/3

Enderêço telegráfico: LUSALITE

AOS

FERROVIÁRIOS

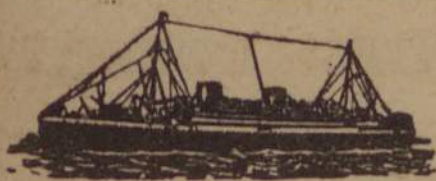
DO CONTINENTE
E DO ULTRAMAR

DESCONTOS DE DEZ POR CENTO

EM DOZE OU EM VINTE MEZES, HABILITAÇÃO GARANTIDA PARA
GUARDA-LIVROS

Ensino fácil, ao alcance de todos: Escrituração Comercial, Contabilidade, Estenografia, Caligrafia, Dactilografia, etc.. Planos de estudo, preços, etc., no livro ESTUDE EM SUA CASA que se envia, grátis, a quem o pedir.

na «Escola Comercial Portuguêsa, por Correspondência», Rua do Arsenal, 54, 3.º-LISBOA
(FUNDADA EM 1930; E AO ABRIGO DO DECRETO N.º 23.447)



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 2 3232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 2 6001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19. Telefone: 7.

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

B A D E N — S U I S S A

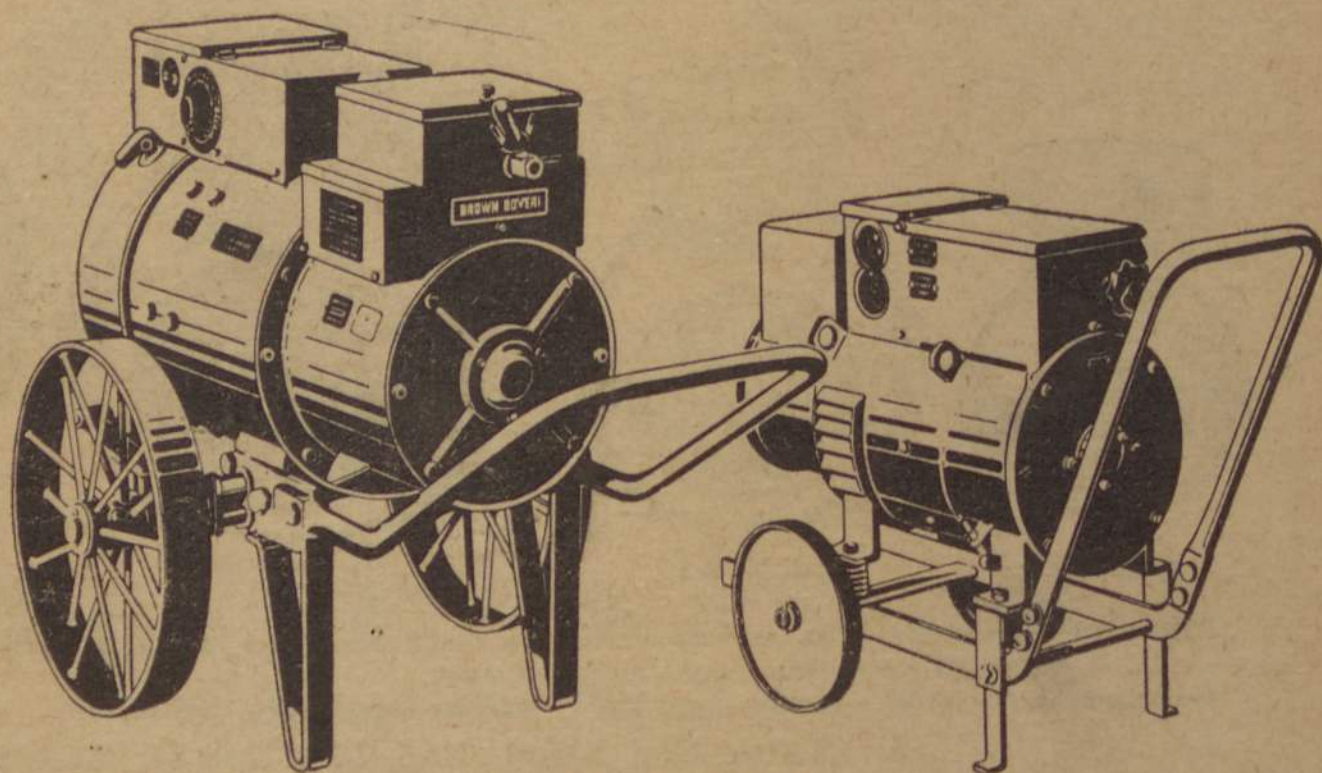
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º--PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
:: :: em corrente continua de 80-160 A e 240-300 A :: ::

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES — Esc. 330.000.000\$00

CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063.365.600\$00

S É D E E M L I S B O A
LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

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

COMPANHIA DE SEGUROS



Europeia

Capital realizado: 560.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.º

TELEFONE 20911

L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para
seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.



EXPOSIÇÃO DO MUNDO PORTUGUÊS — Um aspecto da inauguração