

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54 — Madrid

S U M A R I O :

Ha quarenta anos. — O fundo especial de caminhos de ferro e as suas aplicações, pelo Eng.^º J. FERNANDO DE SOUZA. — Estações Modernas da Companhia dos C. F. N. P., por SABEL. — Os novos e a sua brillante acção nas colonias. — Ecos e comentários. — Novos vagons leitos de 3.^a classe. — Inconfessaveis manejos. — Linhas portuguesas. — Novos Colaboradores. — Os progressos das linhas ferreas portuguesas, por CARLOS D'ORNELLAS. — Publicações recebidas. — Navegação, por RAPHAEL LOPES DE ANDRADE. — Rui Chianca. — Aviação, por AUGUSTO FERREIRA GOMES. — A Industria do peixe, azeite e conservas, por JOÃO MENDES MADEIRA. — : : : : Linhas estrangeiras: : : : :

1931

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

Dr. CALADO RODRIGUES

COLABORADORES

Brigadeiro JOAO D'ALMEIDA

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Coronel JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão MARIO COSTA

CARLOS MENDES DA COSTA

Engenheiro ARMANDO FERREIRA

JULIO DA COSTA PINTO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

Portugal (semestre)	30\$00
Estrangeiro (ano) £	1.00
Espanha () pesetas.	35.00
França () francos.	100
Africa ()	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrazados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7, 1.^o

Telefone P B X 2 0158

DIRECÇÃO 2 7520

Ha quarenta anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 5 de Setembro de 1891)

Inauguração da linha da Beira Baixa

Está realizada, em parte, a justa aspiração dos povos de uma das mais ricas, populosas e ferteis províncias do nosso paiz.

A sua posição topographica de ha muito que a indicava como merecedora de por uma importante linha ferrea, mas o difícil acesso das suas povoações servia de pretexto para que esses poderosos agentes do progresso preferissem outras veredas, ao mesmo tempo que influencias políticas trabalhavam em prejuízo de cidades importantíssimas como Castelo Branco ou Covilhã que só hoje saúdam a entrada, nos seus limites, da locomotiva.

Foi esta a ultima cidade a que sempre mais trabalhou para a conquista d'este *desideratum*; foi ella que, fundando dentro dos seus muros o centro fabril mais importante do paiz, mostrou sempre zombar das dificuldades dos caminhos para a importação das suas matérias primas para a saída dos seus produtos, espalhando-os por toda a parte, como se das portas das suas officinas saíssem os wagons carregados directamente aos mercados de consumo, ou em largos caes de embarque os navios recebessem os carregamentos dos pesados fardos, com destino aos portos do littoral.

Nem wagons nem navios, apenas o antigo carro chiante, moroso, atravez de montanhas alcatiladas, levando dias na travessia difficult, era o conductor dos productos de uma actividade fabril sempre crescente, alastrando-se por toda a parte e prestando ao paiz o enorme serviço de, pela perfeição de fabrico, sempre progressiva, pela modicidade de preços e bôa qualidade do genero, concorrer vantajosamente com os productos estrangeiros, sempre propensos a encontrar facil consumo... basta serem estrangeiros.

Imagine-se a prodigiosa transformação que a via ferrea vai operar n'aquelles povos, acostumados hoje ao estacionamento pela difficultade de transporte, expandindo ámanhã o seu vôo por todo o paiz, logo que a locomotiva os leve e os traga rapida e commodamente.

E enquanto estes, encerrados até hoje n'aquelle circulo de montanhas, virão em breve visitar as outras províncias, das quaes se achavam isolados, os que n'estas habitam e só por tradição conheciam as bellezas d'aquela verdejante Beira-Baixa, com que entusiasmo não irão ali saudar os povos que pela primeira vez são bafejados pelo sopro vivificador do progresso!

Sobre as bellezas d'aquelles sitios dizia ainda ha pouco um correspondente local para o nosso collega *Commercio do Porto*:

«De entre os concelhos atravessados pela linha ferrea é incontestavelmente este o que ha-de despertar a mais viva admiração a todos os viajantes. A frescura e amenidade d'este extenso valle, que se desenrola da Gardunha á Estrella, todo elle cuidadosamente tapetado da mais bella alfombra, tonalidades do verde variadissimas, riachos serpenteados em todos os sentidos, mattas seculares, castanheiros, revestindo a Gardenha em uma extensão de muitos kilometros, o bello verde claro dos castanheiros, esguios, muito densos, a tocarem no azul dos céus, uma infinitade de aildeias, com as suas torres altivas, muito brancas, semelhando um bando de cysnes dispersos banhando-se em um oceano de verdura — todo este conjunto infunde na alma de um *touriste* a admiração do bello, despertando n'ele uma corrente intensa de profunda sympathia e sentida saudade pela beleza da região que vae deixar.

«Aconselho a todos que tenham a ventura de por aqui passar a abandonar o caminho de ferro na estação de Fundão e a fazer a ascensão á Gardunha, onde os esperáa talvez a maior e mais bella surpresa que porventura se lhes tenha deparado. Divisa-se do alto o panorama mais bello, suprehendente e vasto que eu conheço. Limites: por um lado a Estrella, pelos restantes o infinito. [A vista perde-se, alongando-se em extensão que nem eu posso calcular.]»

Descrição da linha

A nova linha, parte, como se sabe, da estação d'Abrantes seguindo para nordeste a ligar na Guarda com a da Beira Alta depois de um percurso de 212 kilometros, devendo também ligar, em sentido ascendente, com a mesma linha, em Monte Barro, a pouca distancia da Guarda, para facilitar o serviço internacional.

A parte agora aberta á exploração é da extensão de 165, k 025,83 isto é, até Covilhã.

A saída de Abrantes a via inflete para a esquerda, por meio de uma curva de 500 metros de raio que a conduz á margem esquerda do Tejo.

Ahi temos a primeira obra de arte, a grande ponte metalica de que já aqui fallámos em tempo (n.º 29 de 1 de março de 1889) na extensão de 442 metros, em 7 tramos, sendo os 5 centraes de 60 metros e os dois extremos de 48 metros, alem de 2 encontros em alvenaria. Os pilares foram fundados por meio de ar comprimido.

A construção d'esta ponte foi feita pela acreditada casa belga *Société de Braine le Comte* uma das que maior numero d'estas construções conta nos nossos caminhos de ferro, taes como as da linha da Beira Alta, Vizeu algumas do Douro, etc..

(Continua na pág. 366)

O fundo especial de caminhos de ferro e as suas aplicações

Pelo Engenheiro J. FERNANDO DE SOUSA

Concessões á Companhia do Norte de Portugal

Por contracto de 8 de Agosto de 1927 emanado dos Decretos n.os 12.563 e 12.988 e 26 de Outubro e 23 de Dezembro de 1926, foram concedidas, á Companhia que se formara por fusão das da Povoa e Guimarães, as linhas seguintes:

- a) — Trofa á Senhora da Hora e troço de Louzada á Trofa;
- b) — Alargamento da linha da Povoa;
- c) — Povoa a Espozende, Barcelos, Braga e Guimarães;
- d) — Troço da Boa Vista á Trindade.

Concedeu-se a garantia do complemento da anuidade em 40 anos á taxa de 9%, ao custo efectivo da construcção com o limite maximo do orçamento, compreendendo os juros intercalares. Esse complemento consistia no excesso da anuidade garantida sobre as receitas globaes e liquidas das despezas de exploração, de encargos das obrigações já existentes e do dividendo do capital de 1.000 contos em acções. Metade do complemento será pago pelos concelhos atravessados.

Por contracto adicional de 14 de Março de 1929, emanado do Decreto 16.505 de 18 de Fevereiro do mesmo ano, tomou-se para base da garantia do troço da Trofa á Senhora da Hora a quantia de 17.500 contos e fixaram-se em 80% as despezas de exploração, ficando livres as receitas das linhas actuais.

Esses contractos foram ainda modificados pelo termo de 5 de Dezembro de 1929, emanado do Decreto n.º 17.633 de 13 de Novembro do mesmo ano, baixando a 7½% a taxa de juro para as obrigações por emitir. Tinha já sido emitida uma série na importancia de 5.500 contos com a taxa de 9%.

O Decreto n.º 17789 de 19 de Dezembro de 1929 autorisou a emissão de obrigações para pagamento dos juros intercalares com a garantia á taxa de 7½%.

Por termo de 28 de Fevereiro de 1930, emanado do Decreto n.º 17842 de 31 de Dezembro de 1929, foi alterado o contracto de 8 de Agosto de 1927 no que respeita ao troço da Boa Vista á Trindade, cujo custo foi fixado em 12.000 contos, acrescidos dos juros intercalares, com a taxa de 7½% e o coeficiente de exploração de 0,40.

Nenhuma alteração do contracto foi feita relativamente á linha da Povoa por Espozende, Barcelos e Braga a Guimarães, concedida pelo contracto de 8 de Agosto de 1927, achando-se pendentes negociações ácerca do termo da alteração relativo ao troço da Povoa a Fão, que resulta do Decreto 18993 de 30 de 1930, pelo qual foi fixada em 10.445 contos a base da garantia, sendo pois ocioso definir o custo efectivo da construcção, nem havendo razão para verificar a respectiva conta. Bastaria prever as alterações provenientes de variantes aprovadas pelo Governo.

Quanto ao troço de Espozende a Braga, está pendente um parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro para ser substituído, no contracto, pelo de Braga aos Arcos.

O Decreto n.º 18190 de 28 de Março de 1930 incluiu o troço de Guimarães por Braga aos Arcos na 1.ª fase do programa da construcção.

A Companhia procedeu ao estudo da variante entre Guimarães e Braga.

Assim, pois, renunciou-se á simplicidade do contracto primitivo, em que bastaria reduzir a taxa de juro conforme a melhoria de condições financeiras. Obriga-se cada troço a uma conta separada de exploração, em vez da fixação de receitas e despezas globaes. Não se fez aproveitar, para diminuição do complemento garantido, a receita das linhas actuais, proveniente do afluxo do tráfego dos novos troços. As delongas havidas teem cerceado a duração útil da concessão. Abandonaram-se os principios do Decreto 13.829: garantia sobre o custo efectivo da construcção e receita liquida baseada na despesa efectiva de exploração, preferindo-se a fixação do capital base da garantia e do coeficiente de exploração para cada linha. Agora, para o troço da Povoa a Fão, volta-se, no que respeita ao capital base da garantia, ao sistema do Decreto 13.829, baseado na prática francesa, que não revelou as dificuldades previstas e alegadas obstinadamente pelos mesmos que votaram o projecto daquele diploma.

Convém fixar os encargos máximos, que ao fundo especial advém das concessões à Companhia do Norte.

Trofa à Senhora da Hora

Anuidade Contos	
5.500 contos a 9% em 40 anos	512
12.000 " a 7½% em 40 anos	1.078
1.575 (juros intercalares) em 40 anos	

Boa Vista à Trindade

12.000 contos a 7½% em 40 anos	1.006
675 (juros intercalares) em 40 anos	

Póvoa a Fão

10.445 contos a 7½% em 40 anos	860
391 (juros intercalares) em 40 anos	
	3.456

Há que deduzir o imposto ferroviário, 12%, das receitas líquidas presumíveis, em total não inferior a 600 contos. O encargo presumível do fundo especial será de 2.856, que arredondarei para 2.900.

Faltam os 76 km. de Guimarães aos Arcos, cujo custo poderia ser reduzido pelo aproveitamento da estrada em bôa parte da extensão mediante tracção eléctrica. Supondo que o custo seja de 50.000 contos, o encargo máximo da anuidade de 7½% em 40 anos atingiria 3.970 contos, a que haveria que deduzir o imposto e a receita líquida, o que rednziria o complemento a 5.500 contos.

O troço de Fão a Espozende pôde ser adiado para quando se construa o de Espozende a Viana. É, pelo contrário, urgente a construção do de Louzado à Trofa, para assegurar a independênc'a das linhas de Minho e de Guimarães. Creio que o projecto está elaborado; ignoro a cifra do orçamento. Suporei que dessa obra resulte encargo não inferior a 109 contos anuais, que juntarei aos 2.900 dos troços da Trofa à Senhora da Hora, Boa Vista-Trindade-Póvoa e Fão.

Não contando pois com a linha de Guimarães aos Arcos, somam os compromissos tomados para com a Companhia do

Norte 3.000 contos, quantia quase igual à da anuidade provável do troço de Aveiro a Cantanhede.

A fé dos contratos obriga portanto a reservar, nas receitas do fundo especial a partir de 1932/33, 6.500 contos para complementos de garantia às duas companhias, do Norte e do Vouga. É certo que não está ainda celebrado o contracto com a segunda, mas foi feita, há cinco anos, a concessão, na fé da qual ela dispenderá importantes quantias com a elaboração do projeto.

* * *

Recapitulando o que fica escrito sobre linhas concedidas, teremos os seguintes encargos anuais para o fundo especial:

Linha de Cantanhede	3 500 contos
Linha de Louzado à Senhora da Hora e de Bôa Vista à Trindade e da Póvoa a Fão.	3.000 »
Linha do Tejo-Oceano-Sado (Diesel).	2.000 »
Encargo adicional para a tracção eléctrica	400 »
Total	8 900 »

Deve-se notar que esse encargo só se torna integralmente efectivo na gerência de 1933/34, ou 1934/35, devendo pois ficar livres nas duas ou três gerências próximas quantias avultadas, que avolumarão as disponibilidades do fundo especial.

O adicional máximo de 2.200 contos sobre as contribuições dos concelhos atravessados só começará a vigorar naquela gerência ou nas seguintes.

O art. 35º, § 2º, do contrato de 1927 determina que metade do adiantamento será coberto por adicional às contribuições gerais do Estado nos concelhos atravessados. Serão pois no máximo, 1.500 contos em troca de melhoramentos valiosíssimos. O encargo máximo do fundo especial fica assim reduzido a 1.500 contos para as linhas da Companhia do Norte e a 7.000 ou 7.400 para o grupo das três empresas concessionárias.

Obras nos C. F. E. e construção de troços complementares dos mesmos

Mencionei em artigo anterior o estudo mandado elaborar pela C. P., e do qual resulta a necessidade de dispender cerca de 120.000 contos em três anos nas linhas do S. S. e M. D. segundo o chamado *programa mínimo*. Não tardará que se torne preciso novo e considerável dispendio com renovação parcial de via, transformação de estações e outras obras.

Por agora limitar-me-ei a aceitar como indeclinável a pronta execução desse programa.

Quanto aos troços complementares por concluir e que são quasi todos de escasso rendimento, importa enumera-los em rapida análise.

I — Minho e Douro

Via larga

Linha de circumvalação — O que urge é leva-la rapidamente, á americana, sem construção de estações, até o cais do molhe Sul de Leixões como via de serviço do mesmo e só construir a estação do porto quando estejam realizadas as obras previstas.

Está adjudicado o complemento da infraestrutura. Faltam-me elementos para indicar o dispendio necessário para completar a linha na primeira etapa prevista e nas condições indicadas.

Via estreita

Linha do Tamega — Urge concluir o troço em construção até Celorico e construir o seguinte até o Arco de Baulhe, aonde convergem diversas estradas, ficando assim servida a região de Basto. Não tenho elementos para lhe fixar o custo.

Linha do Sabor — Convém construir o troço que falta, de Mogadouro a Vimioso ou pelo menos, em primeira etapa, ate Duas Igrejas, aproximando-se a linha da zona alta de Miranda a Vimioso até á fronteira. São 40 km. facilímos, que podem custar 12.000 a 15.000 contos e que valorisam os 70 km. construídos.

Linha de Lamego — Importa, para aproveitar os trabalhos feitos, concluir o troço da Regoa a Lamego. Ignoro o estado de adiantamento dos trabalhos, não podendo indicar o dispendio preciso para a conclusão do troço.

Julgo indispensável para agora, o prolongamento previsto de Lamego até á linha de Vizeu a Foz-Tua. Muito mais útil seria a ligação daquela cidade com S. Pedro do Sul por Castro Daire.

Sul e Sueste

S. Tiago a Sines e ramal de Serpa — Cometeu-se o erro de dar preferencia ao dispensável e caro ramal de Serpa e á conclusão da transversal de Sines entre as Ermidas e o porto de Sines, quando se poderia ter ficado por enquanto em S. Tiago. Creio que pouco falta para concluir esses dois troços, que já agora tem de se levar a cabo para não perder os trabalhos feitos.

Linha de Portalegre — Está em construção o troço de Souzel a Cabeço de Vide e falta atacar o de Cabeço de Vide pela estação de Portalegre, á cidade, o qual mede cerca de 26 km. de construção facil.

Convém concluir esta linha. Não tenho elementos para indicar com exactidão a quantia para isso necessária, mas suponho que será inferior a 20.000 contos.

Creio que a conclusão dos troços enumerados no M. D. e S. S. absorverá pelo menos 60.000 a 70.000 contos. Juntando o dispendio do programa mínimo, atingimos a cifra de 190.000 contos, que é necessário dispende num período de 3 ou 4 anos nos C. F. E. e nos seus troços complementares em construção.

Se se recorrer a operações de crédito a 6 1/2 % amortizáveis em 50 anos a anuidade precisa será de 13.245 contos, a que se deve deduzir o imposto ferroviário dos novos troços, não se contando com receitas líquida de troços de escasso tráfego todos e que só valem pelo tributo que trazem ás linhas em exploração.

Podemos pois computar em 15.000 contos o encargo anual que destas obras e construções avisão ao fundo especial.

As disponibilidades, depois de deduzidos os encargos das concessões existentes, analisadas em artigos anteriores são 11.000 contos que a 6 1/2 % com amortização em 50 anos permitiu levantar cerca de 157.009 contos em trez anos. E como o encargo integral só se torna efectivo após esse período de actividade, ficariam disponíveis talvez 20.000 contos.

Pode-se pois contar, na hipótese de se não assegurarem novos recursos a fundo especial além de 27.000 contos, com o mínimo de perto de 180.000 contos, quantia pouco inferior ao custo das obras enumeradas neste Pôrto, que podem sofrer redução nas obras das C. F. do Norte.

Se o fundo especial se mantiver com 30.000 contos, deduzindo 7.100 de dotações e encargos actuais e 8.900 dos previstos para as concessões já feitas, ficam disponíveis 14.000 contos anuais que cobrem o encargo de operações de crédito nas condições supostas, somando 200.000 contos.

Pode-se pois considerar assegurada com largueza a execução das obras referidas.



LINHA DE GUIMARÃES – Nova estação de Vizela

Estações Modernas da Companhia do C. F. N. P.

Por SABE

Nova estação de Vizela

QUANDO se fala dò Minho uma nova alma se nos cria ao lembrar-nos que é nela que encontrâmos os pistorescos logares onde hoje os portugueses escolhem os sítios onde melhor podem repousar, saboreando os belos ares, e as suas maravilhosas águas, livrando-se das ruas de Lisboa onde a peste da política mesquinha abraza de boatos, onde o barulho ensurdecedor dos eléctricos e automóveis nos deixa impávidos e serenos à espera de qualquer deles que nos queira fazer o favor de atropelar e onde o gaz, a água e os mosquitos nos ajudam a conquistar um bocado de terreno no alto de S. João ou no cemitério dos Prazeres.

Pois é nos confins dêsse dêsse Minho que se encontra Vizela, cheia de ambiente e atractivos que nos arranjou um bem estar sem ser necessário ir ao estrangeiro procurar termas.

A sua viçosa e bela vegetação e os seus encantos são o suficiente para nos dispôr bem e voltarmos de novo à cidade e ao mesmo ambiente de que acima falâmos.

Faltava sómente em Vizela uma estação de caminho de ferro merecedora do lugar pois a anterior era feia, sem curiosidade de espécie alguma, feia e muito sujinha. Deixava pois muito a desejar e confessâmos que os vizelenses mereciam uma coisinha limpa e fesca, merecedora daquelas lindas termas.

A' Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal foram ieitos vários pedidos e foi prometido modificar a estação e serviu para ela o estudo feito pela antiga gerência da linha de Guimarães.

E assim, em 26 de Julho de 1930, com a assistência de várias autoridades e pessoal superior da Companhia, inaugurou-se um esplêndido edifício, adequado admiravelmente na formosa paisagem daquele encanto e uma das glórias do Norte.

E' um edifício vasto, de granito e de estilo regional, com linhas elegantes e modernas o que honra o autor do projecto, arquiteto Amoroso Lopes e a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte.

OS NOVOS

E A SUA BRILHANTE ACCÃO

NAS COLONIAS

O TENENTE Teófilo Duarte, publicou em *A Voz* de 20 do corrente um artigo intitulado «Sangue moço nas colónias».

Trata o mesmo da acção inteligente em prol da nossa rica colónia de Timor desenvolvida pelo Tenente Pinto Correia, transcrevendo períodos de uma carta particular deste ultimo, e segundo, palavras do sr. Teófilo Duarte que não visando a publicidade tem um sabor de despreocupação que mais realçam a personalidade do seu autor e mostram a maneira inteligente como encara o seu papel de chefe integral, abordando todas as manifestações da vida social dos povos sobre quem manda.

Damos a seguir os trechos citados:

«Em cada povoação marquei e fiz construir viveiros geometricamente traçados e em que os 15 a 20 talhões bem delimitados e etiquetados, mostram a profusão de alfobres de café, cocos, laranjas e toda a qualidade de sementes que desejo experimentar. Tenho dado o maior incremento à cultura da areca e do tanino já aclimatadas há muito e são centenas de milhares, as plantas que pululam por toda a parte.

A arborização em que teimo há 3 anos representa para mim um empreendimento formidável e todas as minhas estradas estão convertidas em autênticos tuneis de verdura; não há caminho que não esteja orlado de árvores de suma-uma, pau rosa e arequeiras e como bem calcula, tudo isto é riquesa que se está creando. As hortas de milho e arroz atingem extensões magníficas e um cano de pedra e cimento de 2 quilómetros que fiz construir em Baguia, permitiu-me irrigar uma planície susceptível de dar mais de 30000 quilos de arroz, o que juntamente com as áreas da ribeira do Seixal, me permitirão fazer subir a exportação a grandes cifras.

Quanto a escolas, tenho já 10 em funcionamento com 700 alunos, tendo por programas o que você sabe: viveiros, hortas, exercícios militares, banhos, leitura, escrita e contas. Você não calcula o apro-

veitamento da pequenada; como o ensino é ministrado dum forma variada, nas aulas, campos

experimentais e passeios a pé e a cavalo por toda a circunscrição, a gaiulagem faz progressos espantosos, a pontos de analfabetos passarem as 2 cartilhas de João de Deus e saberem as 4 operações, ao fim de 11 meses. E você não calcula a ternura que me invade numa destas tardes calmas e aniladas do Oriente, ao presenciar da minha varanda, a pequenada formada em pelotão comandados pelos seus oficiais, sargentos e cabos de 10 anos, ir estrada fóra, caminho das granjas entoando as nossas canções portuguesas, pois que portugueses são estes Timores que governamos há séculos!

Eu não queria massar mais, mas não resisto à tentação de lhe falar na minha exposição agrícola industrial que foi a exteriorização dumha actividade focando de resto todos os recursos do meu comando.

Desde as amostras de arroz, ás de telhas e tecidos, houve de tudo. E para marcar bem no espírito do indígena, a importância que nós damos a tais amostras dos produtos da sua terra, ouvi missa campal por três missionários à qual assistiram os 700 alunos, em formação de tal maneira irrepreensíveis que o Governador me deu um grande abraço. 2.000 indígenas armados de zagaia e catanas, e envergando a sua tradicional indumentaria cantaram o seu hino de guerra, e para finalizar além dum grande variedade de jogos, cinematógrafo e iluminação eléctrica de Banceno. No dia seguinte, julguei morrer de fadiga, mas pelo que me disseram fiquei com o orgulho de ter feito aquilo que nunca em Timor se viu».

* * *

Por acharmos interessantes estes trechos, publicamo-los, não sem sentirmos também um certo carinho por aqueles que bem longe levantam tão alto a sua Patria que é a nossa Terra.



Tenente Pinto Correia

Ecos e comentários

A Paz?

Um jornal de «New-York» publicou e alguns jornaes portugueses transcreveram os gastos armas com a manutenção e armamento de diversos exercitos do mundo.

Quem passar a vista pelos periodicos estrang iros e inclinpo a Alemanha, nota o desembaraço com que se construem vasos de guerra de grande potencia, aviões aos centos, canhões de grande alcance; etc., etc.

Note-se só o que se gasta em francos com a manutenção dos diversos exercitos do mundo:

Argentina	1.258.282.275
Alemanha	4.298.076.000
Australia	460.492.550
Austria.	362.683.000
Belgica	832.580.000
Bolivia	87.030.000
Brasil	1.375.148.000
Bulgaria	190.225.000
Canadá	526.730.000
Checo-Eslovaquia	1.279.725.000
Chili	723.000 000
China	2.357.291.250
Colombia	161.300.000
Costa Rica	17.200.000
Cuba	300.775.000
Dinamarca	306.750 000
Espanha	2.814.582.500
Estado Livre da Irlanda	177.012.500
Equador	45.355.500
Egipto	261.782.950
Estados Unidos	17.685.625.000
Estonia	138.000.000
Finlandia	411.437.500
França	11.674.000.000
Grecia	533.520.000
Guatemala.	52 500.000
Haiti	28.848.000
Holanda	772.000.000
Honduras	24.338.100
Hungría	505.500.000
India	5.289.690.550
Inglaterra	11.631.375.000
Italia	6.223.662.500
Japão	5.921.537.500
Jugo-Eslavia	1.261.450.000
Letonia	196.500.000
Liberia	3.151.750
Lituania	142.000.000
Luxemburgo	6.930.000
Mexico	1.158.387.500
Nova Zelandia	87.403.750
Nicaragua	6.809.775
Noruega	288.000.000
Panamá	15.263.500
Paraguai	35.477.500
Persia	247.400.000
Peru	244.900.000
Polonia	2.301.825.000
Portugal	409.491.000
Romenia	1.341.180.000
Russia	14.473.567.675
São Domingos	26.420.950
São Salvador	54.890.000
Sião	238.173.750
Suecia	993.750.000

Suiça	491.500.000
Turquia	434.289.100
União Sul Africana	122.672.275
Uruguai	215.950.000
Venezuela	152.260.000

E agora reduzam estas importancias a escudos e votarem certamente que esta soma é sensivelmente superior á que as nações gastavam antes da guerra de 1914.

* * *

Não se esqueçam de reparar quanto gasta a Russia antimilitarista.

! ! !

Recomendável

No dia 18 do mez findo o jornal *O Século* publicava a seguinte noticia :

«SABUGO, 15.— C.— Chamamos a atenção da Junta de Freguezia de Almargem, ou de quem competir, para o estado deploravel em que se encontra o cemiterio da referida freguezia. A erva cresce por toda a parte, e a tal ponto, que só difficilmente se descobrem os estreitos caminhos e arruamentos.

O coveiro, um pobre homem que ganha apenas 2\$50 por cada cova que abre, não liga importancia ao cemiterio, que mais parece um campo de pasto.

Chegam a abrir covas que apenas têm um ou dois anos de cobertas, sendo frequente o aparecimento de ossadas humanas á superficie da terra.»

Não ignoravamos porque ainda há mezes fomos ao mesmo cemiterio acompanhar o dr. Estevam de Oliveira, nosso preso amigo.

Um pouco afastados do local onde foi aberta a cova, fomos surpreendidos com um enorme borboelho que nos despertou a curiosidade.

Não foi nada... caso simples.

A cova tinha 80 centimetros de alto e o caixão não cabia.

O povo que acompanhou o funeral protestou e o pobre do coveiro teve que se aguentar com os insultos.

O cemiterio apresentava um aspecto desolador parecendo realmente um campo de pastagem.

Parece impossivel que não haja quem deite um olhar de dó e piedade áquele vasto campo final das agruras da vida.

Pésinhos de lá

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que todos sabem que é pobre que nada pode pagar de colaboração em virtude da sua situação o não permitir e mesmo porque, as pessoas que nela figuram como colaboradores não recebem, nem nunca receberam um centavo.

Aparecem-nos isoladamente uns artigos dos quais publicamos aqueles que nos interessam e que notamos serem aproveitaveis para os nossos leitores e outros seguem o caminho que devem seguir.

Depois da morte de Mendonça e Costa, sorrateiramente entraram nesta redacção «pontos» que com pésinhos de lá e simplesmente pelo interesse que tem de vêr vencer a *Gazeta*, por ser uma revista muito antiga, outros ainda por ser a unica revista de especialidade em Portugal, e ainda outros por rogos especiais, vieram prestar-nos o seu concurso.

Depois de adquirirem um pouco de confiança na casa, começaram por se imiscuir na parte de redacção e chegaram ao arrojo de, na ausencia das pessoas que aqui mandam, cortar os artigos e publicar outros com caracter politico, dos quais poucos deixamos passar.

Afastados alguns por desacordo e outros por falta de honestidade, tinhamos feito jura de não admitir aqui pessoas cuja honestidade deixasse qualquer duvida.

Pois apesar destas juras mais um «sarapião» entrou na re-

dacção, mas este rapidamente foi descoberto porque os seus antec-dentes ferroviários deixavam muito a des-jar.

Demos lógo com o objectivo e tratamos de o afastar com certa diplomacia.

O homenzinho queria isto, aquilo e aquelloutro e por fim não sabemos mesmo se queria tomar conta dos Caminhos de Ferro em Portugal.

Nada conseguiu apesar dos seus pedidos a toda a gente, invocando a sua qualidade de redactorista disto e daquilo e assim foi desaparecendo o auxiliar que tinha muito amor á *Gazeta*.

Agora surge o «sarapião» a querer fazer a «Revista dos Caminhos de Ferro e de Turismo», convidando varios comerciantes a entrar com dinheiro prometendo ser a revista de interesse para o comercio onde, ele «sarapião» arranjaria, com os seus conhecimentos, invocando mesmo nomes de pessoas influentes no meio ferroviário, cuja honestidade nada ha que duvidar, para que o tráfego de mercadorias fosse reduzido a 50% etc. etc.

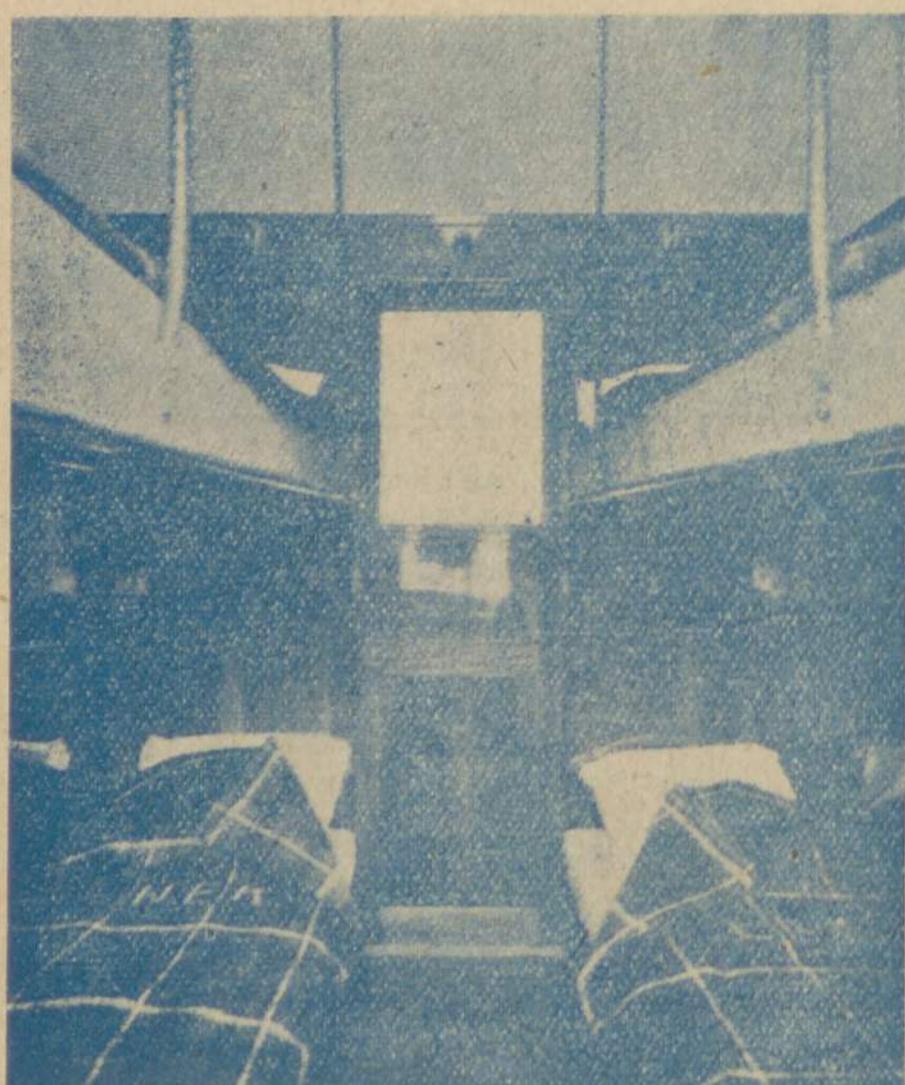
Confessamos que não é o medo que temos em que apareça outra Revista mas simplesmente que os nosos leitores e o comercio nosso assinante se não f'e no homem que, se continua a burlar os incautos publicaremos aqui o seu retrato mesmo d'oculos e de flor ao peito.



Novos vagons leitos de 3.^a classe

A London North Eastern Railway pôz ultimamente em circulação carruagens leitos de 3.^a classe.

Estes vagons teem todas as comodidades, e, apesar



O interior de um compartimento das carruagens leitos de 3.^a classe

do seu aspecto não ser muito luxuoso marcam uma vontade firme de progredir e de oferecer ao publico tudo o que o caminho de ferro pode dar em competencia com outros meios de transporte, que o não conseguem suplantar, nem mesmo equiparar-se.

INCONFESSAVEIS MANEJOS

Há algum tempo a esta parte, e não sabemos com que fim, aparecem campanhas difamatorias atingindo corpos gerentes de grandes empresas que, não só tocam na honra de quem as dirige, mas tambem esses proprios organismos.

Não nos convencemos que o ponto a atingir seja só o de despertar a critica com o fim de provocar escandalos.

Por detraz dessas insidiosas campanhas deve certamente haver interesses inconfessaveis que não percebemos.

O que não há duvida, é que — não só esses manejos perturbam a vida das empresas atingidas, o bem estar do pessoal das mesmas, mostram bem a vida e a prosperidade do Paiz.

A C. P. foi uma das Companhias atacadas com essas campanhas e a esse respeito recebemos da mesma uma nota que a seguir publicamos:

Tem sido distribuidos ultimamente, com o recato que é de rigor em campanhas insidiosas, uns papeis onde figura uma lista, de vencimentos atribuidos aos Corpos Gerentes da C. P.

Pelos cafés, pelas ruas, por casas particulares e até nas ante-camaras ministeriais são passados de mão em mão esses papeis destinados a alimentar um ambiente hostil á Administração da C. P. — ambiente que começou a formar-se por motivos conhecidos, depois do arrendamento do Estado.

Tambem alguns jornaes, esquecendo se lamentavelmente de indagar a verdade e de procurar as origens dessa campanha difamatoria publicaram essa lista com a nota, reproduzida do referido papel, de que as quantias nela mencionadas representam tão sómente gratificações do fim do ano, e que, alem delas, são ainda distribuidas percentagens e vencimentos elevados aos Corpos Gerentes da C. P.

Se bem que os Administradores da C. P. tenham apenas que dar contas dos seus actos às entidades que lhes conferiram os respectivos mandatos, e essas não são, por certo, quem promove a campanha surda que se está fazendo, pois sempre lhes ratificarama sua absoluta confiança — não querem deixar de elucidar sobre este ponto as pessoas de boa fé, e que sigam com interesse tudo que se refere a esta grande Empreza.

A esses dirá:

1.^º — Á Assembleia Geral dos Accionistas compete, nos termos dos Estatutos, fixar anualmente a remuneração dos Corpos Gerentes da C. P..

Dessa prerrogativa tem sempre a Assembleia Geral Ordinaria feito uso, fixando não só o vencimento global dos Corpos Gerentes mas até a sua distribuição pelos componentes destes e ainda a norma segundo a qual essa distribuição poderá ser alterada.

2.^º — Os Membros dos Corpos Gerentes da C. P. nada mais recebem, como remuneração do seu trabalho, do que aquilo que lhes foi fixado na Assembleia General, unica entidade soberana para se ocupar do assunto. É, portanto, calumnioso tudo quanto se diga de qualquer quantia recebida pelos Corpos Gerentes da Companhia a titulo de gratificações ou qualquer outro.

3.^º — Como se pôde ver pelos respectivos Relatórios, a remuneração global das 29 pessoas que nos termos do Convenio de 1894 constituem os Corpos Gerentes da C. P., comprehendendo o Comissario Adjunto, em 1930 foi 16,85 vezes maior que em 1913 (ultimo exercicio antes da Guerra) apesar da moeda estar hoje desvalorizada mais de 24 vezes e da rede explorada pela C. P. ter agora uma extensão quasi duplada que tinha em 1913.

Linhas portuguesas

C. P.

Conforme autorizações concedidas pelo Governo, a partir 20

de Agosto passado os multiplicadores que estão sujeitos os preços fixados em tarifas, avisos ao público, etc., em vigor nas linhas exploradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, são as seguintes: passageiros, nas linhas da antigardêde, em 1.^a, 2.^a e 3.^a classes, respectivamente, 11, 105 e 10; nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro, nas três classes, 11, as demais taxas, com algumas exceções, 11.

— Foi estabelecido nas linhas do Minho e Douro, um aditamento à tarifa especial interna n.^o 1, grande velocidade, pelo qual são feitas vendas de bilhetes mensais e semanais de assinatura, em 3.^a classe, com direito a uma só viagem diária, de ida e volta.

Linhas do Estado Os srs. engenheiros António Vicente Ferreira, António dos Santos Viegas e João Alexandre Lopes Galvão foram nomeados para substituir o sr. engenheiro José Abecassis nas comissões encarregadas, respectivamente, de estudar e obter a execução do projecto complementar da estação do Sul e Sueste, no Terreiro do Paço; proceder aos estudos para a bitola a adoptar nas linhas de Tomar (Entroncamento a Miranda do Côrvo), de Arganil, de Gouveia e da transversal de Castro Daire; e de resolver, no caso de desacordo, sobre preços e orçamento das obras complementares a construir nas linhas do Estado.

Caminho de Ferro Tejo-Oceano-Sado Foi entregue ao sr. presidente do Ministério por uma comissão composta por delegados da Câmara Municipal, Comissão de Iniciativa e Comissão da União Nacional, de Setúbal, uma representação pedindo urgência na construção do caminho de ferro Tejo-Oceano-Sado. O mesmo senhor prometeu interessar-se pelo assunto junto do sr. ministro do Comércio.

Igual documento foi entregue pela Comissão, no ministério do Comércio.

Tarifas reduzidas nos arredores de Lisboa O costume salular de residir fóra das cidades continua generalizando-se entre nós, mercê do elevado número de construções nestes últimos tempos feitas nos arredores de Lisboa e da facilidade e barateamento dos transportes.

O público é que nem sempre conhece as tarifas e por isso nem sempre aproveita como podia os seus preços reduzidos.

Estas reflexões vêm a propósito de terem chamado a nossa atenção para o seguinte: existem bilhetes de assinatura no caminho de ferro de preços tão reduzidos, que quem tenha as suas ocupações na capital e resida, por exemplo, em Queluz ou Sacavém, pode fazer uma viagem diária de ida e volta em 3.^a classe 1\$34, adquirindo uma assinatura mensal, ou por 1\$66 comprando um bilhete mensal. Estes preços baixam respectivamente para \$74 e \$91 para o trajecto entre Lisboa e Braço de Prata ou seja \$37 e \$46 por cada viagem simples.

Serpins a Arganil

O sr. Ministro do Comércio recebeu da Associação Comercial de Coimbra um telegrama pedindo que seja mantida a via larga na conclusão desta linha.

NOVOS COLABORADORES

Registamos com prazer o novo colaborador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* sr. Rafael Lopes de Andrade, que versando interessante prosa sobre navegação tem marcado um logar de destaque dentro da imprensa portuguesa.

Inicia hoje a sua colaboração nesta revista com um artigo sobre a navegação, subordinado ao título «Algumas considerações sobre o Decreto abolindo o diferencial de bandeira».

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. A.

Arrendamento do Restaurante e Casa-Hotel da estação de Guarda

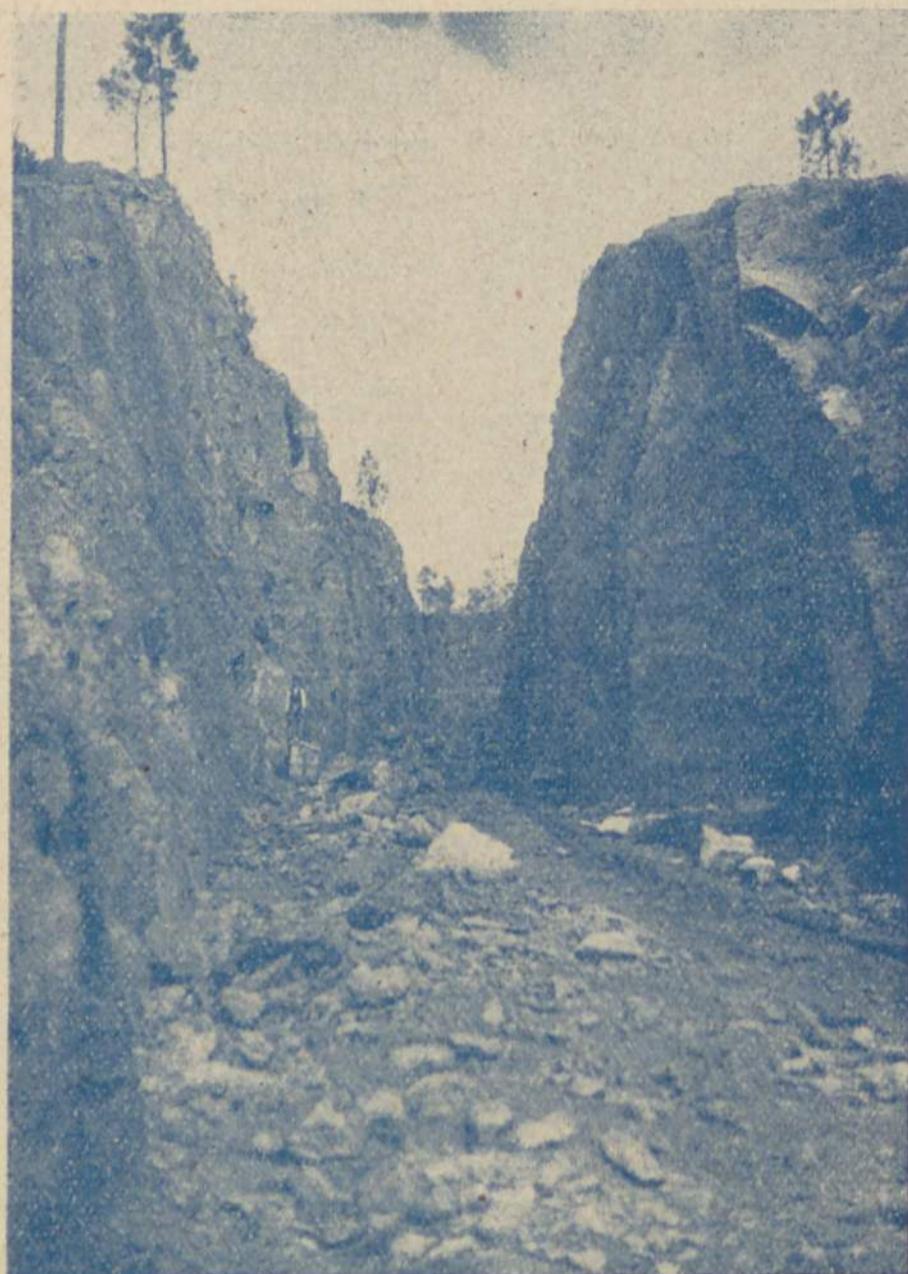
Esta Companhia torna publico que até às 13 horas do dia 30 de Novembro do corrente ano, recebe propostas para o arrendamento do Restaurante, Bufete e Casa-Hotel da estação de Guarda, a partir do dia 1 de Janeiro de 1932.

Para esclarecimentos podem os interessados dirigir-se ao Serviço de Trafego da Companhia, em Figueira da Foz, todos os dias úteis das 9^{1/2} ás 12^{1/2} e das 14 ás 18 horas.

Figueira da Foz, 2 de Julho de 1931.

O Engenheiro Director da Exploração

Fernando d'Arruda



Trincheira aos perfis 16 23 do quilómetro 15

OS PROGRESSOS DAS LINHAS FERREAS PORTUGUESES

AMARANTE, CELORICO DE BASTO E A NOVA LINHA DO TÁMEGA

Por CARLOS D'ORNELLAS

AMARANTE é uma interessante vila situada numa atraentíssima região banhada pelo Támega. A sua população é superior a trinta e cinco mil habitantes e reúne uma meia dúzia de freguesias.

As feiras e romarias nesta vila sucedem-se constantemente e assim o comércio e indústria têm um desenvolvimento grande e além das termas que próximo da vila existem, possui um magnífico estabelecimento balnear de águas sulforosas e alcalinas, aconselhadas contra o reumatismo, moléstias de pele, bronquites, anginas, dispépsias e outras o que também têm ajudado a desenvolver Amarante.

Qualquer pessoa com facilidade dali se pode fazer transportar para a Lixa, Felgueiras, Guimarães, Braga, Penafiel, Pôrto, Marco Canavezes, Régoa, Vila Real, Pedras Salgadas, Vidago, Celorico de Basto, Mondim, Cabeceiras de Basto, Vila Chã e Fridão pois de todas para todas estas estradas se pode sair da vila.

Celorico de Basto, concelho de segunda ordem, tem aproximadamente vinte e um mil habitantes e também importante pelo seu mercado que, deixa na terra um rendimento muito razoável pois serve vinte freguesias mais ou menos importantes.

Pois esta região vai, muito breve ser beneficiada com um importante melhoramento que mais vai ajudar, desenvolver e fomentar o comércio e o turismo — a nova linha do Vale do Támega — que o Estado sub-arrendou à Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte e que é, posta agora à exploração.

Os trabalhos de construção para esta nova linha começaram em Outubro de 1929 e segundo o contrato feito entre o Estado e a Companhia do Norte, finalizam agora e proceder-se-há brevemente à sua inauguração.

Têm uma extensão de quinze quilómetros começando em Chapa e terminando em Celorico de Basto, terra de uma região abastada, e é uma linha

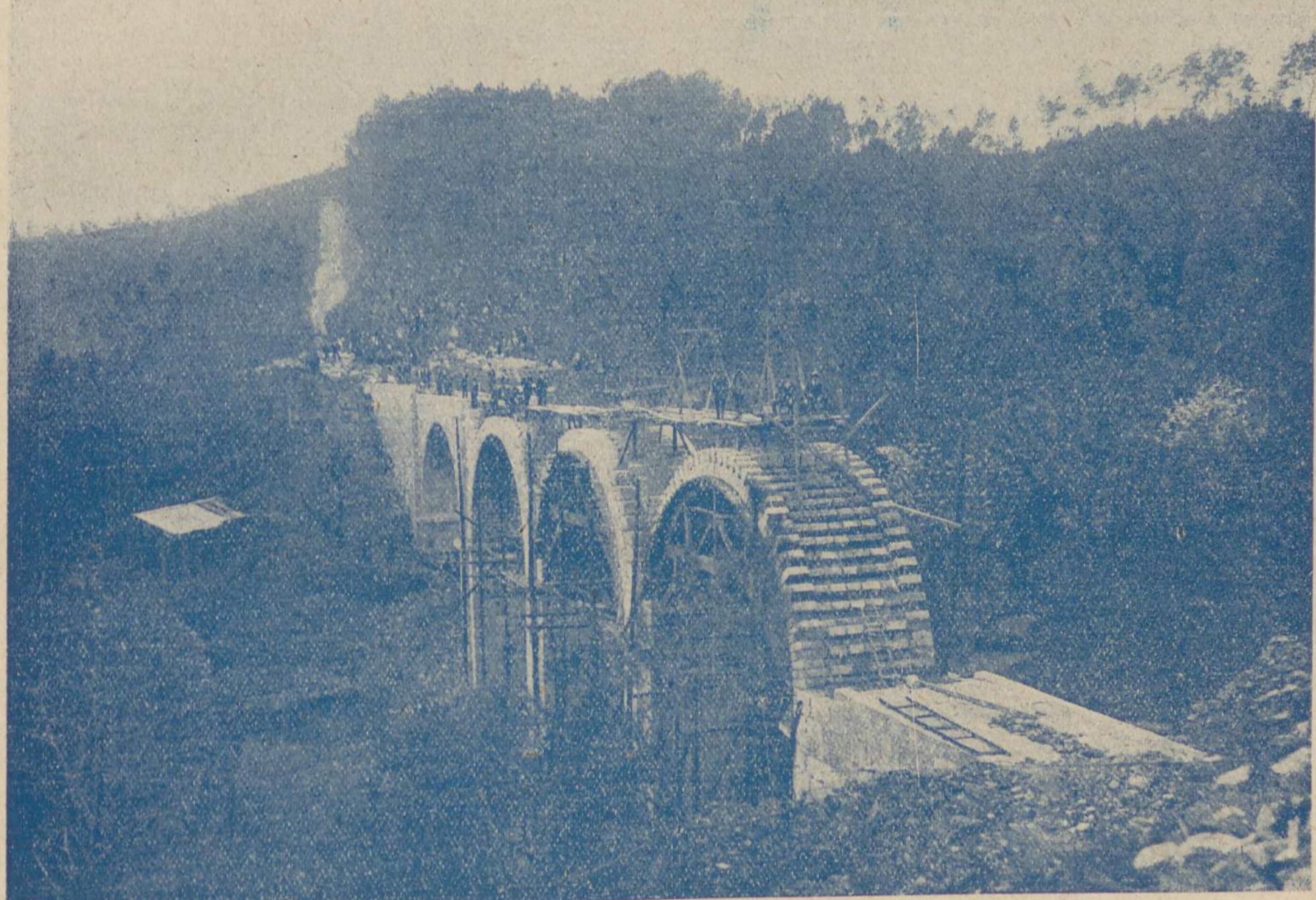
para, mais tarde seguir, noutros lanços, até onde haja necessidade de romper.

Na sua extensão fica em dois apeadeiros Codecoso e Lorido e atravessa na parte já em exploração, Amarante, Gastão e Chapa e na parte em construção, Celorico de Basto.

Entre as suas obras de arte a mais importante e que é bem digna de registo é a Ponte das Carvalhas, trabalho que se destaca pela sua maravilhosa construção. Damos juntamente com este artigo uma

interessante gravura dos trabalhos finais da Ponte, dirigidos, assim como a construção de toda a linha, pelo construtor sr. Francisco Gonzalez de Barros.

O material para esta nova linha, que é pertença do Estado, já se encontra ao serviço na linha do Tâmega é o melhor que se tem adquirido ultimamente e o material de carga, como, por exemplo, vagons grandes de 4 toneladas é do melhor que há.



Ponte das Carvalhas fecho do último arco em 29 5 31

Publicações Recebidas

HISTÓRIA Série a— vol. I N.^o 1

Recebemos o 1.^o N.^o da Série a— da nova revista HISTÓRIA, da qual é Director o Sr. Coronel Henrique de Campos Ferreira Lima, sócio da Academia das Ciências e Director do Arquivo Histórico Militar, e secretariada pelo nosso amigo Dr. Silva Lopes;

A revista, que se apresenta excelentemente, insere valiosa colaboração dos eruditos e conhecidos investigadores Dr. J. Leite de Vasconcelos, Manuel de Sousa Pinto, Gastão de Melo de Matos, Pedro Vitorino, etc.

Uma das características da nova revista é a da sua subdivisão em duas séries, destinando-se a série b) exclusivamente a arquivo de documentos inéditos, anunciando para já a publicação das célebres e valiosas

Memórias de D. Luis da Cunha sobre a guerra da Sucessão; a correspondência do General Beresford a D. Miguel Pereira Forjaz, e as Cartas do Conde de Grawley ao con Assumar.

Escusamos de acentuar o alto benefício que a nova revista vem prestar ás letras pátria tão patente ele se mostra a todos os portugueses cultos.

A redacção da revista HISTÓRIA é na Rua do Ataíde 2.

LIÇÕES DE TOPOGRAFIA MINEIRA, professados no Instituto Comercial e Industrial do Porto, pelo professor e engenheiro «Mendes da Costa».

É uma obra graficamente bem apresentada, edição do Instituto Industrial e Comercial do Porto.

Interessa a todos aqueles que se dedicam ao estudo de minas, tornando-se desnecessário enunciar os méritos do auctor, nome sobejamente conhecido nos nossos meios científicos.

Ha quarenta anos

(Continuação da pag. 356)

Em seguida á ponte, sucessivas pequenas curvas fazem-nos passar em trincheiras a falda do monte no cimo do qual a villa de Abrantes ostenta o seu casario sombrio e magistoso, dominado pelo velho castelo.

Dois kilometros e meio depois paramos na primeira estação, Alferrarede situada a 5,576 kilometros do ponto de onde partimos.

Quatro pontes de 20 metros cada uma nos fazem passar sobre as ribeiras de Alferrarede, Vide, Larangeiras e Figucira, (alem de outras pequenas pontes sem importancia) até o kil. 14 em que será aberto a apeadeiro de Mouriscas.

Ao kilometro 17,100 uma ponte de 50 metros transpõe a ribeira Fria depois da qual vemos á nossa direita de novo as aguas do Tejo cujo valle seguiremos agora por cerca de 47 kilometros.

A segunda estação Alvega-Ortiga fica ao kilometro 19, e um kilometro depois termina a grande horizonte de 7 kilometros, em que seguimos desde Mouriscas. E' este o maior patamar da linha.

Começa a apertar-se o horizonte; as montanhas da margem esquerda do magestoso rio approximam-se. A' esquerda a aldeia de Alvega ostenta a sua vegetação uberrima. A ribeira de Eiras é transposta por um viaducto de 50 metros com dois vãos metálicos; as curvas sucedem-se, as rampas são frequentes, as dificuldades de construção foram vencidas com felicidade; eis-nos á vista do vetusto castelo de Belver que sobre um elevado bico domina o rio, que semelha ainda querer defender nas velhas luctas contra o exercito frances.

A estação de Belver vem em seguida. Outro viaducto transpõe em 91m a ribeira de Cannas, outro ainda, de 65m a de Covo, uma ponte de 10m a de Corrigo de Frias; dois tunneis, um de 60m, outro do duplo, viaductos de 120 metros e de 100 metros em 3 vãos sobre as ribeiras do Peral e de Cambas, eis o inventario até Barca de Amieira, estação que serve a povoação d'este ultimo nome, situada do outro lado do Tejo, da qual parte uma boa estrada para Niza e outros pontos da Beira. Ao kilometro 42,600 transpõe a ribeira de Ocreza em um viaducto de 1 vão de 40m e dois de 32; a foz deste rio é de novo transposta por outro de 3 vãos, 65m. Seria fastidioso enumerar os nomes e dimensões das pequenas pontes que atravessamos até a estação seguinte, 9 ao todo, entre 25 e 10m cada uma.

Vamos na mais apertada garganta do Tejo, seguindo em direcção

às portas do Rodam, cuja ponte se destaca ao fundo sob a pequena fachada de horizonte de onde nos vem a luz.

Passada a estação de Fratel (Kil.º 57) as dificuldades continuam. Viaducto de 65 metros em 3 vãos sobre a ribeira de Gonçalo Magro, depois de 1 de 30 sobre a das Oliveiras, quatro ainda eguaes a este, tunel do Rodam de 90 metros e logo, depois de um viaducto de 40m outro tunel de 120, e eis nos saídos do apertado circulo, na estação de Rodam, kilometro 65,552.

A' direita vemos a elegante ponte da estrada real; para esse lado deixamos o Tejo do qual nos separamos para, por meio de fortes rampas e repetidas curvas nos elevarmos ao planalto de Sarnadas e Castello Branco.

Primeiramente o magestoso viaducto de S. Pedro de 160 metros em dois vãos de 50 e 1 de 60, a mais de 50 de altura do fundo do valle, é a obra d'arte que nos attrahe a attenção. Depois dois tunneis de 180 e de 90m e 3 novos viaductos de 30 e 104m levam-nos a Sarnadas, 7.ª estação.

Estamos elevados a 356 metros do nível do mar, de onde descemos um pouco para subir de novo até 389 em Castello Branco.

A grande planicie não nos força agora a energicos esforços para vencer as diâncias que nos separam.

E' assim que o percurso entre as estações de Alcains Lardosa e Castelo Novo até Alpedrinha não offece coisa notável a não ser o bello panorama do Valle dos Prazeres, um apeadeiro, e a altura a que vamos subindo para chegar a serra de Gardunha, o que afinal conseguimos por um tunel de 640 metros, atingindo o ponto mais elevado da linha, até Covilhã 565 metros e estando este tunnel à cota maxima de 103 metros do alto da serra.

Até a seguinte estação - Fatella Penamacor - apenas temos um pequeno viaducto; d'essa ao apeadeiro d'Alcainde um pequeno tunel; segue-se Fundão (kil.º 147,245) as imediatas descendo a vertente norte da Gardunha de onde o panorama da serra da Estrela se desenrola á nossa vista brilhantemente enfeiado pelos seus penhascos, povoados, e pela industrial Covilhã que se ostenta na nossa frente. Eis-nos no valle de Zêzere que passamos por meio de uma ponte de 104m.

Começa de novo a subida, a da serra da Estrela, a um terço da qual paramos na estação de Tortozendo, subindo depois á de Covilhã que fica á cota de 524 metros do nível do mar.

Aqui finda a nossa descripção na parte que se refere á linha propriamente dita; no que diz respeito aos encantos da viagem, ao interesse que ella inspira, pertence isso a outro gênero de trabalho a que nos daremos em breve na secção Notas de viagem d'esta Gazeta.

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

Capital Esc. 13.000 000\$00

Serviço regular entre o Continente e a África Occidental Portugueza, África Oriental Portugueza, Brazil, Norte da Europa e Mediterraneo

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes

NYASSA	8965 ton.
ANGOLA	8315 "
QUANZA	6639 "
LOURENÇO MARQUES	6535 "
MOÇAMBIQUE	5771 "
AFRICA	5491 "
PEDRO GOMES	5471 "

Vapores

LUABO	1385 ton.
CHINDE	1382 "
IBO	884 "
AMBRIZ	858 "
SAVE	890 "

N. B. - Os vapores LUABO, CHINDE e SAVE, são empregados no serviço de cabotagem.

Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.
S. TOME	6350 "

CABO VERDE	6200 ton.
CONGO	5080 "

Rebocadores no Tejo: BEIRA 1.º e DOURO 1.º

Todos os paquetes desta Companhia dispõem de frigoríficos, sexteto e todo o conforto moderno, proporcionando aos senhores passageiros, viagens rápidas e comodas

Escritórios da Companhia: LI. BOA, Rua do Comercio, 85 — PORTO, Rua da Nova Infante, 34

Telefones: - Lisboa, PBX 23021 a 23026

Agentes no Norte da Europa e Mediterrâneo

GLASGOW: Davidson, Park & Speed, Ltd.; 200, St Vincent Street — LIVERPOOL: A. Barbosa & Co.; The Albany — LONDON: Tatham, Bromage & Co., Ltd.; Exchange Chambers, 28, St. Mary Axe, E. C. 3 — HAMBURGO: Gustav Rohlsen; Moenckedamm, 7 Hamburg, 11 — ROTTERDAM: H. van Krieken & Co.; P. O. Box 653 — ANVERS: Eiffe & Co.; 43, Longue Rue Neuve — HAVRE: Agence Maritime L. Strauss; 28, Rue J. B. Eyrlès — PARIS: Agence Maritime L. Strauss; 11, Faubourg Poissonnière — BORDEAUX: Henri Ferrière; Place Jean Jaures — GENOVA: Burke & Capelino; Piazza Cinque Lampadi, 84 — LIVORNO: Ersilio Vivaldi; Livorno — MALAGA: Société du Madal; 9, Rue St. Jacques — BARCELONA: Juan Salvador; Rambla Santa Monica, 2 — MALLORCA: Picasso & Co.; Alameda Alonso XIII — NEW-YORK: Garcia & Diaz; 17, Battery Place — VIGO: Llorente & Von Jess Ltd.; Garcia Olloqui, 19

NAVEGAÇÃO

Algumas considerações sobre o Decreto abolindo o diferencial de bandeira

Por RAPHAEL LOPES DE ANDRADE

Por decreto datado de 30 de Janeiro de 1931, foi abolido o chamado diferencial de bandeira, ou melhor colocando toda a navegação nacional em idênticas circunstâncias da estrangeira; decreto este muito louvável, pois o nosso paiz acaba com uma lei que unicamente tem criado embaraços a toda a navegação estrangeira e poucos ou nenhum benefícios tem trazido para a portuguesa.

Bem fez o Governo em ter ouvido as reclamações dos diversos países e especialmente da Inglaterra, paiz realmente mais lesado pois a sua navegação é a que mais frequenta os nossos portos não só em quantidade de navios como em tonelagem.

Desta forma haverá uma maior concorrência de fretes, e possivelmente todas as vantagens advindas dessa razão entre as quais talvez possa ser um abaixamento de preço na própria mercadoria.

Mas a publicação deste decreto sugere nos algumas apreciações que achamos interessantes, pois tendo em vista este decreto aumentar o tráfego marítimo nos portos portugueses, veio aumentar em alguns pontos as dificuldades que já existiam.

Poderíamos exemplificar pormenoradamente, mas dois exemplos serão suficientes para elucidar os mais leigos na matéria de navegação.

Por exemplo um navio vindo tomar carga ao porto

de Lisboa que pagava 2 mil escudos p. m. o. m. passou a pagar pelo novo decreto perto de 7 mil escudos, outro descarregando carga que pagava 2 mil escudos passou a pagar 4 mil escudos.

E se fosse necessário passariamos a enumerar mais alguns casos destes.

Estas alterações foram causadas pela criação do imposto de tonelagem em substituição dos seguintes impostos: farolagem, taxa da polícia marítima, taxa de entrada nos portos e imposto de comércio marítimo que aparentando vir beneficiar a navegação que visita os nossos portos tem em parte um resultado contraproducente.

Achamos que nesta ocasião de crise que atravessa todo o mundo e em que se deveria facilitar o mais possível a entrada nos nossos portos da navegação estrangeira de passageiros, um estudo mais aturado deste decreto seria muito apreciável e bastante interessante para acabar com estas diferenças que então contra a doutrina do decreto.

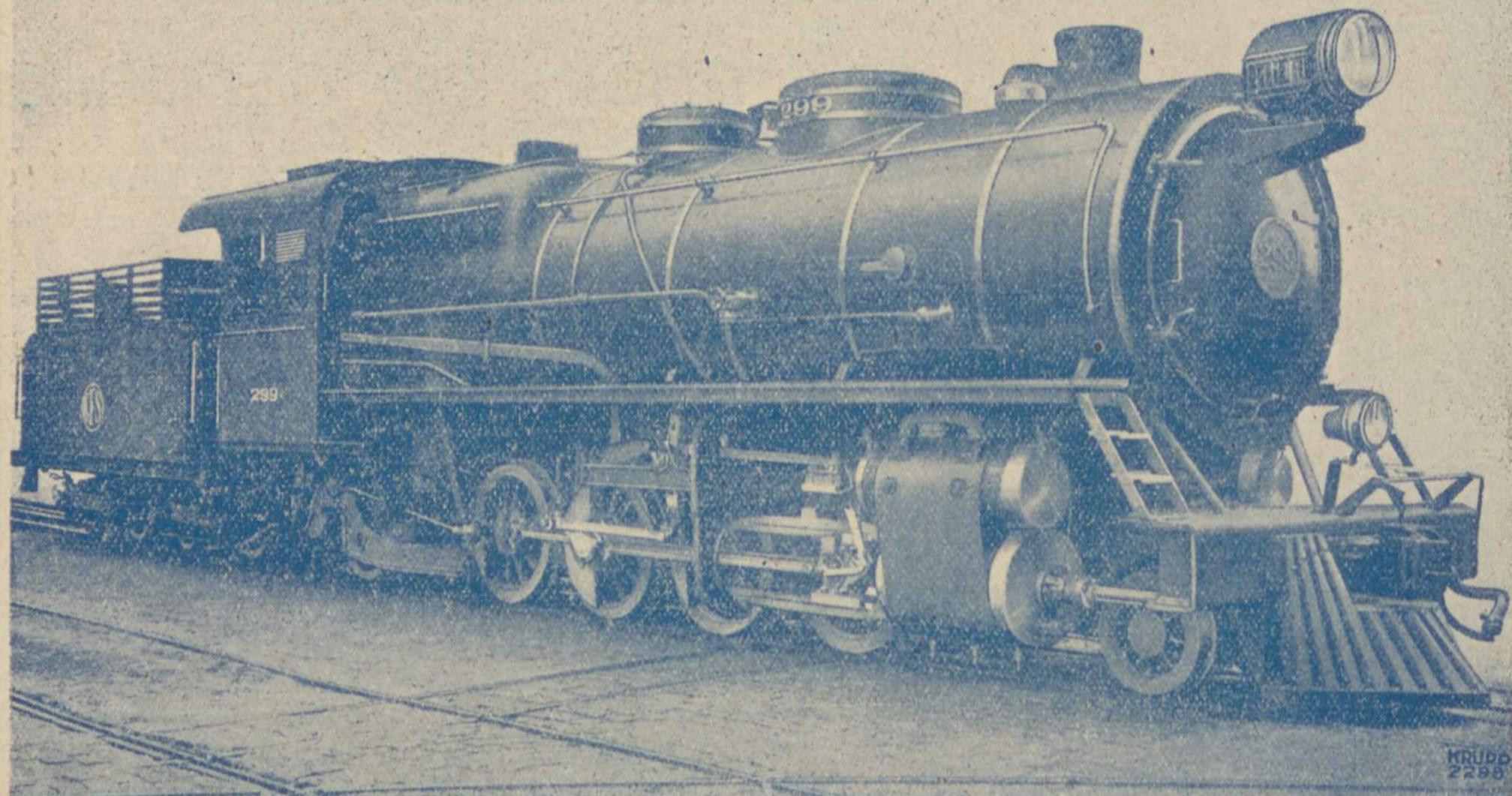
Um aumento de tráfego marítimo nos portos de Portugal, que infelizmente ultimamente vem diminuindo sensivelmente, e que a nosso ver está com uma tendência de contínuo decrescimento, seria imensamente apreciável para a economia nacional. E talvez só uma uniformização do imposto de tonelagem para navios de passageiros e carga pudesse em parte obstar tal afastamento.

RUI CHIANCA

Passado já um mês a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não quer deixar de registrar nas suas colunas a morte do insigne escritor e nosso querido amigo em cujo funeral se encorpararam as pessoas de mais destaque na arte e nas letras com quem Rui Chianca, infatigável trabalhador, enalteceu em Portugal e no Brasil o nome do nosso paiz que ele tanto queria.

Como dramaturgo, Rui Chianca foi um nome que marcou e que jamais será esquecido do nosso povo. Paz à sua alma.





LOCOMOTIVAS

ATÉ ÀS MAIORES POTENCIAS PARA TODAS AS LARGURAS
DE VIA E PARA TODOS OS FINS

LOCOMOTIVAS A VAPOR, TAMBEM MOVIDAS POR TURBINAS, LOCOMOTIVAS
SEM FOGO P-RA O SERVIÇO DE MANOBRAS EM FÁBRICAS
E EMPREZAS QUE DEVEM EVITAR O PERIGO DE INCENDIOS
OU INCOMODOS PELO FUMO

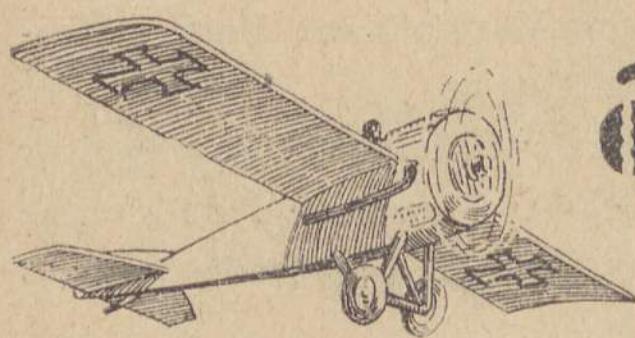
LOCOMOTIVAS MOVIDAS POR MOTORES «DIESEL» DE CONSTRUÇÃO
ESPECIAL PARA OS DIVERSOS FINS A QUE SE PODEM DESIINAR

LOCOMOTIVAS ELECTRICAS PARA CORRENTE ALTERNA MONOFASICA DE 50
PERIODOS POR SEGUNDO PARA TODAS AS ESPECIES DE SERVIÇOS
FERREOS, ESPECIALMENTE PARA MINAS E SERVIÇO DE DESATERROS,
PARA LIGAÇÃO A TODAS AS REDES DE CORRENTE ALTERNA

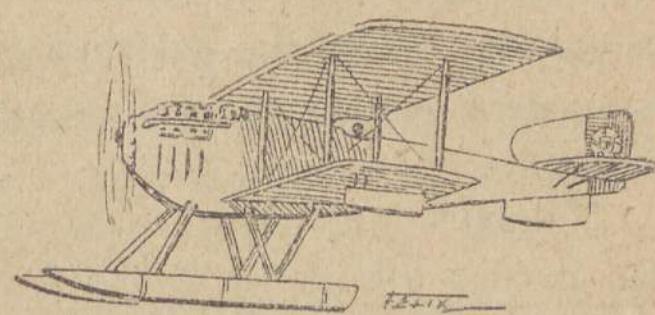


ROGA-SE O FAVOR DE DIRIGIR AS CONSULTAS Á

Agencia KRUPP
CUDELB & WELTZIEN, LIMITADA
LISBOA—AVENIDA DA LIBERDADE, 3, I.

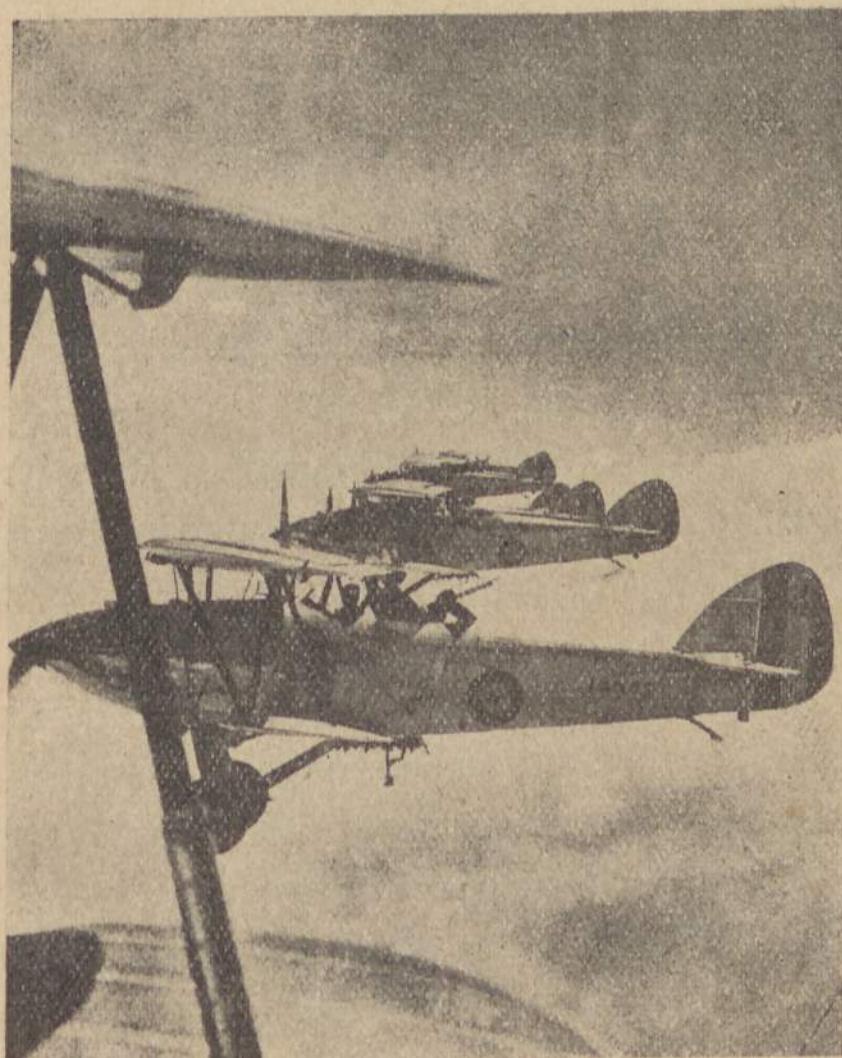


avião



DO DOMÍNIO DOS CONTINENTES E DOS OCEANOS AO DOMÍNIO DOS ARES

Por AUGUSTO FERREIRA GOMES



Uma interessante perspectiva de aviões em linha de combate

QUANDO os fenícios vindos do Gólfio Pérsico, numa audácia extraordinária, se aposaram do litorial mediterrâneo, os seus olhos ávidos de aventura não poderam entrever o que, séculos passados, os homens haviam de realizar, quanto ao domínio dos mares e dos céus.

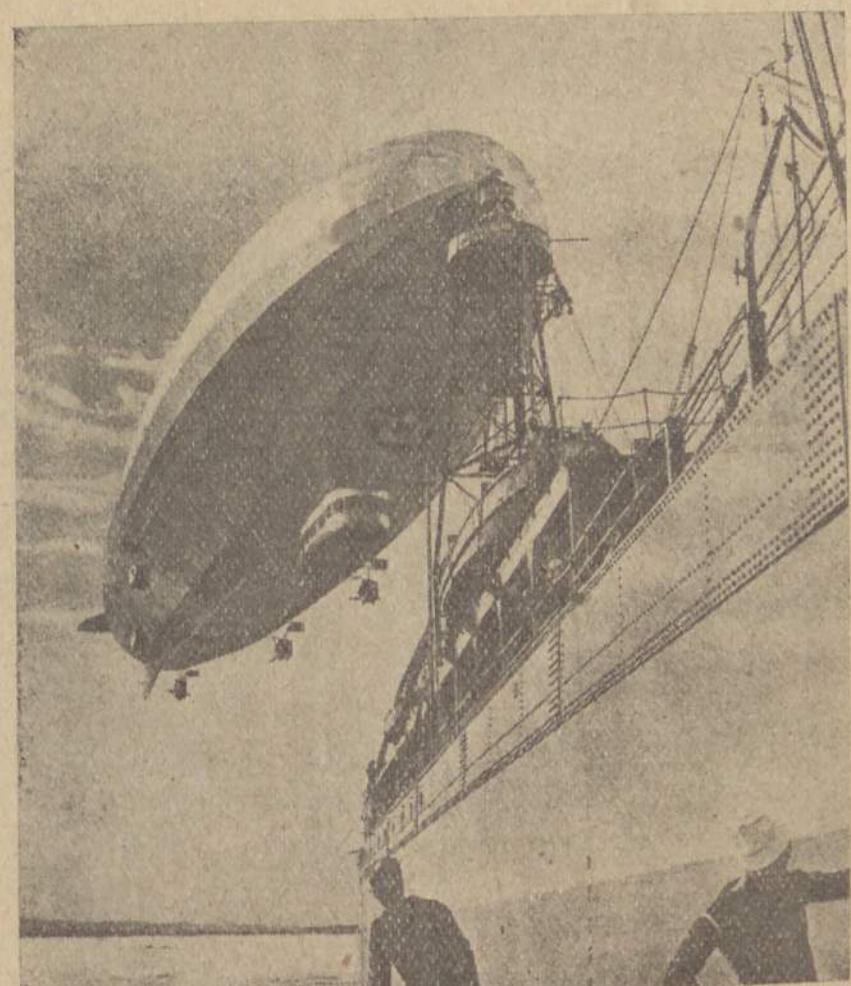
Foram sem dúvida os fenícios os que primeiramente se abalçaram nas incertas tentativas de ligar terras, por meio da navegação. O mundo de então era restricto e, apesar disso, a sua obra foi de uma grande tenacidade e força. Os séculos rodaram e mais tarde foram os portugueses que se colocaram em primeiro plano com as suas descobertas e com o alargamento do seu Império.

Mas descobertos os mares, abertas á navegação todas as portas do Oriente ao Ocidente, os homens,

sempre ávidos de aventura, foram lutar para os ares, disputando às águias os seus domínios!

Com a evolução veio a necessidade de viver depressa. Os minutos passaram a ter mais importância do que as antigas horas e os longínquos meses. E os homens, animados por essa estranha força que os levava para a frente, dominaram os ares como já tinham dominado os continentes e como os fenícios haviam dominado os seus frágeis barcos de velas de purpura.

Foi a Guerra que deu o grande impulso à navegação aérea. Até 1914 os progressos, lassos, caminhavam lentos. Mas o brazeiro que principiou em Serajevo e depois se alastrou pela Europa veio criar a necessidade, em todas as frentes, de activar êsses processos. E o milagre fez-se! Quando a Guerra terminou, a aviação já fazia prodígios. De-



O dirigível «Los Angeles» tocando na ponte de amarre de um navio de reabastecimento

pois, na paz, com o impulso adquirido, iniciaram-se as grandes travessias, os famosos «raids» de entre os quais é justo citar o de Sacadura Cabral-Gago Coutinho.

E depois, nos nossos dias, a velocidade tomada não perdeu o impulso. A tôda a hora novos prodígios, novas façanhas!

Os dirigíveis já passam sobre Polo, em viagem de recreio. Faz-se a volta ao mundo em poucos dias, em muito menos que o herói de Júlio Verne — Passepartout — a realizou... em literatura!...

E as nações contam com o novo meio de transporte como um dos mais valiosos elementos das suas esquadras e exércitos.

As nossas gravuras representam alguns desses novos aspectos da aviação contemporânea, que pela sua grandiosidade hão de encontrar um novo Homero ou um Camões que saiba cantar a sua beleza, num hino ao progresso crescente da Humanidade!

O invento do português Carlos Gallo promete revolucionar a aviação

Sob a direcção do Dr. Klemin, chefe do Departamento Aeronáutico e professor da Universidade de New York, está sendo construído no mais rigoroso segredo por alunos engenheiros da mesma Universidade, o aparelho inventado pelo português Carlos Gallo.

A's experiências que se realizarão brevemente só assistirão os técnicos. Haverá depois demonstrações públicas, sendo a entrada no campo feita por meio de convites especiais.

Apesar da sua forma estranha o propulsor Gallo é construído de duraluminio e tem um aspecto elegante, bem diferente das hélices. Teem sido introduzidas modificações, de acordo com o inventor, sendo mais importante a que se refere ao arrefecimento, que é feito por um sistema automático.

Desistiu-se, por agora, da viagem de demonstração, que estava projectada: New York.

Lisboa-Rio de Janeiro-Mexico-New York. Atendeu-se a varias circunstancias.

O avião, a que está sendo adaptado o propulsor é um monoplano metálico, fuzelado e de grande potência. Foi especialmente preparado para o invento.

A acção pró-defesa dos interesses do sr. Carlos Horacio Gallo prossegue, sob a orientação de três advogados da firma Page and Page, que tem sido uma grande protectora do invento e do inventor português. No esforço no sentido do processo ser resolvido rapidamente e a favor da vítima de tantas maquinações destaca-se o advogado Dr. Richard Page, muito conhecido nos meios coloniais portugueses, pelas suas relações com a província de Angola.

A Aviação Militar Inglesa

Para avaliar o poder destruidor dos aviões modernos de bombardeamento, vão ser feitas ainda este mês experiências com navios de guerra, empregando-se para esse efeito, torpedos aéreos dotados de um poderoso explosivo.

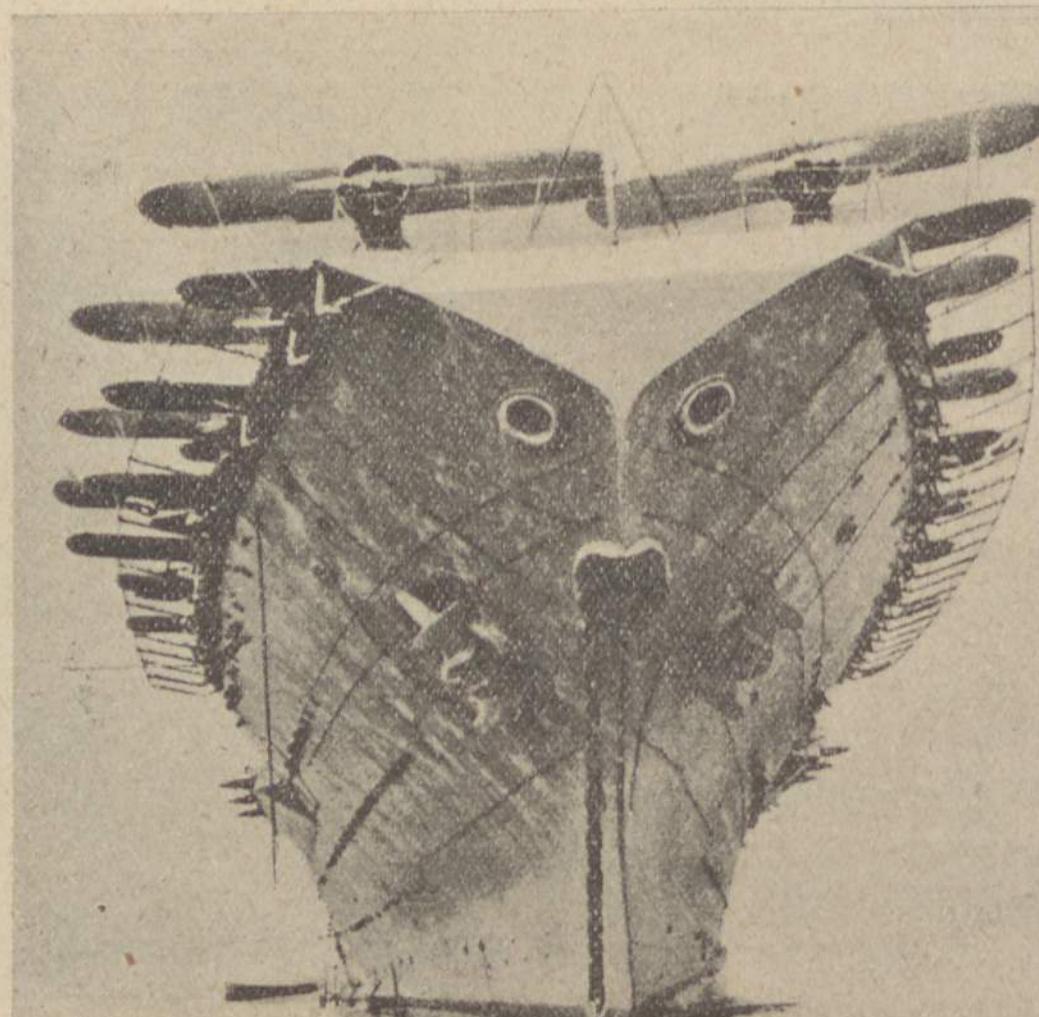
Para estas manobras está indicado o velho navio de guerra «Centuries» que seguirá a grande velocidade e vigiado por outro navio, que fará o controle rádio-telegráfico.

Os aviões que são da classe Hawker e Fairey, atacarão a varias alturas empregando bombas de varios tipos, cujo peso variará entre 20 e 200 libras.

Se o navio não cair por este processo serão empregados torpedos aéreos que farão explodir outros mais pequenos carregados com um explosivo cujo poder se supõe fulminante.

No intervalo destes ataques irão a bordo do «Centuries» os oficiais de marinha que acompanham os exercícios os quais enviarão ao Almirantado os resultados das diferentes experiências feitas e a comunicação do poder explosivo dos varios tipos de bombas.

Estas experiências serão realizadas secretamente com as maiores precauções.



Um navio porta-aviões

INDICAÇÕES :: UTEIS ::

A Gazeta dos Caminhos de Ferro, a mais velha das revistas portuguesas, no desejo de dar aos seus assinantes e leitores o maior numero de indicações uteis, recomenda-lhes a leitura desta pagina e das informações mais completas dadas adeante na secção de anuncios.

Advogados — O exito das accções judiciais depende, em grande parte, dos advogados que encarregamos da defesa dos nossos interesses.

Dr. Casimiro Chamiço R. Garrett, 74, s/l.

Aguas Termais — Devemos preferir as aguas nacionais não só por patriotismo mas porque temos aguas melhores que as mais afamadas do estrangeiro.

Termas de Santo Antonio — Celorico da Beira (Gare).

Alfaiates — Toda a gente pôde vestir com economia e elegancia.

Old England — R. Augusta — R. de S. Nicolau.

Automoveis — Um automovel deve ser bom, elegante e barato.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Bancos — Para segurança do capital, do comercio, da industria, deve escolher-se sempre um bom banco.

Cafés — Uma hora passada num bom café, dispõe-nos bem para o trabalho.

Dentistas — Sem bons dentes não pôde haver saude perfeita e sem um bom dentista não pôde haver bons dentes.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Electricidade — A vantagem, de dia para dia mais evidente, de utilizar a electricidade nas mais variadas aplicações torna-se tanto maior quanto maior fôr o escrupulo na escolha da energia, do material e dos encarregados da instalação.

Hidro Electrica Alto Alentejo — Rua dos Douradores, 150, 1.º.

Farmacias — Se em tudo se torna necessário escrupulo, ele é sobretudo indispensavel na escolha dos preparados farmaceuticos.

Fundições — Para o desenvolvimento lucrativo da agricultura e da industria e para tudo o que seja aparelhagem metalica, ha que escolher o melhor fabrico aliado ao melhor preço.

Hotéis — Uma das preocupações maiores de quem viaja é o hotel. Sem um bom hotel toda a viagem é um suplicio.

Inseticidas — Temos que nos defender dos insectos, com frequencia transmissores de doenças graves.

Pós de Keating — R. dos Fanqueiros, 105, 1.º.

Louças — Um importante factor da comodidade domestica são as louças. Não é necessário gastar muito dinheiro para se ter louça de boa qualidade.

Fabrica de Louça de Sacanem — 126, R. da Prata, 132 — Lisboa.

Maquinas — A maquina pôde substituir em muitos casos o homem com interesse dele mas é preciso que o homem saiba escolher a maquina, a melhor maquina.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Materiais de construção — Para que a construção seja solida é preciso que os materiais sejam bons.

Tomas da Cruz & Filhos, Ltd. — Madeiras. — Praia do Ribatejo.

Material electrico — Gasta-se muito em material electrico porque não se procuram as casas que o vendem bom e barato.

Med'cos — Quando não pudermos evitar as doenças temos que procurar quem as cure.

Dr. Armando Narciso — P. dos Restauradores, 48, 1.º — Lisboa.

Mercearias — A saude e as dificuldades da vida exigem que procuremos generos de alimentação bons e baratos.

Mobilia — A mobilia é uma das condições da felicidade domestica. Quem não possa ter mobilia cara, artistica poderá ter mobilia barata, comoda e de bom gosto.

Navegação — Para as viagens por mar ainda mais que para as viagens por terra, é indispensavel o maior escrupulo na escolha do transporte.

Royal Mail Steam Packet Company — R. do Corpo Santo, 47, 1.º, Lisboa — R. dos Ingleses, 28, 1.º — Porto.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Telefonia sem fios — Um bom aparelho de T. S. F. é hoje uma necessidade das maiores para quem tenha uma certa cultura e a queira aumentar.

Tinturarias — A economia e o aceito nos tecidos impõe o recurso ás boas tinturarias.

Tinturaria Cambournac — Largo da Anunciada, 11 e 12 — Lisboa.

A indústria do peixe, azeite e conservas NAS COLÓNIAS PORTUGUESAS

Por JOÃO MENDES MADEIRA

NESTES tempos que vão correndo, difíceis para quem pretende acertar na resolução dos problemas coloniais portugueses, torna-se um dever a todo o cidadão, dar publicidade a todos os casos de certa gravidade que por qualquer erro ou mesmo por insuficiência de legislação, possam comprometer o desenvolvimento da Colónia.

Baseado nesse critério, é de toda a conveniência pôr termo a uma anomalia que vem prejudicando há cerca de um ano, uma Empreza pobre, mas retintamente portuguesa e merecedora de toda a protecção do Estado, visto tratar-se de uma indústria que em breve formará o maior dreno de ouro para a Província. Trata-se da indústria de conservas de peixe e azeite, a qual encontra no sul de Angola, meio adequado para se estabelecer, precisando de início dar bons resultados para levar os mais timoratos a afoitamente empregarem nela os seus capitais. E, para isso, não se pede nenhuma protecção escandalosa ao Estado. Pede-se sómente bom senso e um tratamento igual ao que esta indústria tem em toda a parte aonde se sabe trabalhar.

Anualmente importa o Distrito de Mossâmedes cerca de 10.000 toneladas de peixe seco, que poderia empregar-se em conservas; não incluindo nesta quantidade aquele que só serve para secar e vender em fresco. Estas 10.000 toneladas que se podem transformar em conservas, rendem o máximo 12.000 contos, o que é considerável, se atendermos a que este rendimento é o resultado do esforço de várias gerações de denodados portugueses, sem outro apoio além do seu trabalho e tenacidade, crédores, portanto, da nossa admiração. Porém, encontraremos diminuto aquele rendimento, se o compararmos ao que se obteria metendo o mesmo peixe em latas, mandadas por esse mundo fora em busca das gentes civilizadas que o pagam bem, enquanto a indústria de peixe seco, vegeta, produzindo um produto exclusivamente para preio, por consequência um produto barato. Ainda mais diminuto encontraremos aquele rendimento, se considerarmos que muitas vezes se desperdiça peixe por falta de aplicação e outras vezes não o pescam pelo mesmo motivo.

E até o Estado, que não é casa de negócio aonde se vende a pronto os estímulos que fizer pelo fomento da Colónia, vai obter um considerável aumento de rendimentos, pois cobra os direitos de exportação de peixe seco na base de oitenta centavos o quilo, e pelo peixe em conserva na base de quatro angolares.

Compreende-se facilmente as vantagens que há em promover o desenvolvimento da indústria conserveira no litoral do Sul de Angola, região vasta, que vive sómente do peixe, girando em volta do seu valor e bem estar de ricos e de pobres.

Exposto isto, vou agora relatar o caso estranho que se está passando com a Sociedade Industrial Portugal, sociedade formada por portugueses vindos para Mossâmedes, não como

colonos falhados a pesarem no erário público, mas sim trazendo os seus capitais e maquinismos, guiados pela esperança de que a natureza e os homens os ajudassem a encontrar a recompensa ao seu trabalho. Não lhes falhou a natureza com o bom peixe: falhou-lhes os homens — a burocacia — com o bom senso e justiça. O caso que quero relatar, é, em toda a sua cruesa, o seguinte:

Existem em Mossâmedes três fábricas de conservas de peixe, duas das quais estão isentas de pagar os direitos pela importação das suas matérias primas, não acontecendo o mesmo com a terceira.

Estou vendo o leitor incrédulo a pensar que existe alguma razão aceitável a justificar tal aberração. Pois não há.

Se entre as três fábricas alguma houvesse que por ser menos portuguesa merecesse lei de excepção, não é a S. I. P. Todas três estão no mesmo pé de igualdade, trabalhando legalmente ao abrigo da mesma legislação. Pois apesar disso, o facto que é espantoso na sua simplicidade, passa-se. E passa-se em um país que coloniza há 400 anos.

Insuficiencia de legislação?

Emperramento da máquina burocrática que tão cara custa a quem trabalha?

Inclino-me para esta última hipótese, e senão que me ilumide o Ex.^{mo} Sr. Director Geral das Alfândegas.

Vejamos:

A Companhia Sul de Angola e Empreza Fabril, respectivamente geridas em África pelos Ex.^{mos} Srs. Dr. Torres Garcia, ex-ministro, e Costa Santos, Presidente da Associação Comercial, gozam, como atrás ficou dito, aliás muito justamente, da isenção de pagar direitos pela importação das suas matérias primas, ao abrigo das P. P. n.^o 154 de 11/10/26 e n.^o 15 de 19/1/28.

A Sociedade Industrial Portugal, de mais recente formação e gerida por pessoas mais modestas mas com igual direito a viver, requereu em 24/11/30, a mesma isenção de direitos que lhe foi negada!

Fez a mesma Sciedade Portugal novo requerimento com data de 20 de Janeiro do corrente ano, pedindo para ser aplicado à sua importação o regime «Drawback» usado em todo o mundo para os produtos importados e destinados à re-exportação (precisamente o caso das conservas) e incluído nas pautas alfandegárias da Colónia, publicadas no Boletim Oficial n.^o 12 de 24 de Março de 1928, com o mesmo fim.

Pois até à data, ainda não teve despacho este último requerimento, com manifesto prejuízo da S. I. P. que, por via disso, tem estado parada. E, agora que alguns materiais começam a estragar-se e que a manutenção na inatividade de 17 operarios trazidos da metropole lhes pesa no orçamento, é, esta Sociedade forçada a levantar os seus materiais, pagando na alfandega direitos exorbitantes que o negocio não comporta e que a lei não manda.

«Vox Clamantis in Deserto?...»

LINHAS ESTRANGEIRAS

França

A Companhia do Midi tem em projecto de execução muito próxima, e electrificação da linha Béziers-Neussargues.

A de Paris-Orleans tem em estudo a tracção eléctrica entre Orleans e Tours, havendo a notar a este respeito que a rede de Orleans, que devia prosseguir na direcção de Chateauroux e Brive, a electrificação já realizada entre Paris e Vierzon, decidiu retardar esta etapa e empregar todos os seus esforços na linha Orleans-Tours, medida esta com que espera alcançar uma melhor utilização das locomotivas eléctricas e uma notável melhoria nos horários dos comboios que circulam nesta linha.

O programa de trabalhos recentemente elaborado comprehende trez partes principaes:

1.^a— Estabelecimento duma linha de transporte da força de 90.000 v. desde Chaigny a Saint Pierre des Corps.

2.^a— A construção de cinco super-estações de tracção 90.000/1.500 v., situadas entre Meung sur Loire e Beaugency, entre Suévres e Ménars, entre Chouzy e Onzain, nas imediações da estação de Amboise e em Saint Pierre des Corps.

3.^a— Instalação de linhas catenárias de tracção de 1.500 v.

Congo Belga

Houve tempo em que o Caminho de Ferro Benguela-Katanga, era olhado com poucas possibilidades de futuro

na Rhodesia, em vista do pouco incremento do tráfego do Congo Belga; mas o Sr. Henry Birchenough, administrador da Rhodesia Railways Trust, Lt. declarou na Assembléa Geral Ordinária da mesma, que a recente descoberta e abertura à exploração de importantes campos de cobre veio modificar completamente a situação daquele caminho de ferro e portanto provocar o aumento do tráfego. Acentuou também que, actualmente a cidade de Elizabethville, centro mineiro da região de Katanga, está em comunicação directa com o pôrto do Lobito na Africa Ocidental, e por meio das mesmas linhas em ligação com os portos da União Sul-Africana e com o Pôrto da Beira.

A ligação mais rápida daquele centro com o Lobito, está sendo estudada pela Administração do Trust, bem como o desenvolvimento das possibilidades do tráfego do mesmo caminho de ferro.

Espanha

No dia 1 do corrente suspendeu a exploração, temporariamente a linha de Mollet a Caldas de Montbuy, da Compañia de Ferrocarriles y Trauvias, de Barcelona.

— O Governo da República Espanhola com o fim de realizar economias suspendeu todos os trabalhos de construção de todas as linhas projectadas, mesmo as consideradas de urgência.

Numa das últimas reuniões do Conselho de Mi-

nistros, esta resolveu a continuação destas obras como meio de resolver em parte, além doutros motivos, o problema do desemprego.

Portanto continuarão todas as obras de novos caminhos de ferro, com os créditos suficientes consignados até 31 de Dezembro do ano corrente.

Estados Unidos da América do Norte É anualmente entregue à companhia que, em proporção dos seus agentes tenha menos acidentes ferroviários, uma placa de "Grande Mérito".

— Durante este a exploração acusa uma baixa no tráfego de 33 % em relação ao ano de 1930.

— Nas estações importantes do Sul dos Estados Unidos e durante o verão, antes da partida dos comboios, é injectado para o interior das carruagens, ar frio que é conduzido por um carro com depósito de gelo e ventilador eléctrico.

— Neste mesmo país há já muitos serviços combinados entre o caminho de ferro e o aeroplano para as grandes distâncias.

Os trajectos que se efectuam de dia são realizados por avião e os nocturnos por comboio.

Canadá

Nas regiões frias está sendo aplicado às agulhas para mudança de via, uma resistência eléctrica que, proporcionando certo calor evita que as mesmas se interceptem com o gelo.

— Circula no Canadá um comboio com o nome de "Confederation Express", que é dotado de casas de banho, barbearia, ginásio e aparelhos de rádio.

Entre Montreal e Toronto, existe o «Royal York» o mais rápido do mundo, que tem a velocidade média de 111 quilómetros à hora, fazendo o percurso de 200 quilómetros sem alguma paragem.

Inglaterra

Projecta-se a electrificação geral de todas as linhas com o fim de melhor se efectuar a competência com o transporte automóvel.

Este projecto, de custo aproximado a 180 milhões de libras, poria de parte 23.000 locomotivas a vapor, e substituídas por outras eléctricas capazes de atingir uma velocidade de 180 quilómetros por hora.

— A London and North Eastern Railway inaugurou recentemente novos vagons leitos de 1.^a classe com características muito interessantes.

Até há pouco tempo as decorações interiores usadas eram de madeira polida, mas esta Companhia nos seus novos carros aplicou pinturas modernas e deu aos compartimentos o aspecto de pequenos quartos de hotel.

São muito luxuosos e estão dotados dos mais modernos sistemas de ventilação e aquecimento, sendo as janelas dotadas de stores gelosias.

Receitas e despesas d'Esploração de Caminhos de Ferro

CAMINHOS DE FERRO	Pelos periodos abaixo				Depois do começo do exercício							
	de 1931	de 1930	Diferença de 1931 sobre 1930		1931	1930	Diferença de 1931 sobre 1930					
			Num. absolutos	%			Num. absolutos	%				
ALEMANHA												
<i>Comp. dos C. F. Alemães</i>												
Comprimento da rede Km.	53.878	53.841										
Receitas totais . . RM.	343.087.000	389.968.000	- 46.881.000	12,02	1.582.924.000	1.856.933.000	- 274.009.000	14,9				
Passag. e bagagens . "	115.341.000	110.445.000	+ 4.896.000	4,4	468.953.000	503.900.000	- 34.947.000	6,9				
Mercadorias . . . "	202.211.000	250.898.000	- 48.687.000	19,4	980.624.000	1.199.839.000	- 219.215.000	18,2				
Diversos "	25.535.000	28.625.000	- 3.090.000	10,7	133.347.000	153.194.000	- 19.847.000	12,9				
Despesas "	280.388.000	364.054.000	- 83.666.000	22,9	1.407.373.000	1.682.652.000	- 275.279.000	16,3				
AUSTRIA												
<i>Caminhos de Ferro Federais-Austriacos</i>												
Comprimento da rede Km.	5.827											
Receitas totais . . Sch.	44.795.000											
Passag. e bagagens . "	17.713.000											
Mercadorias . . . "	27.082.000											
BELGICA												
<i>Soc. Nac. C. Ferro-Belgas</i>												
Comprimento da rede Km.												
Receitas totais . . Frs.	263.897.556	301.170.406	- 37.272.850	12,3	1.018.302.622	1.155.514.392	- 137.211.770	11,8				
Passag. e bagagens . "	70.157.514	76.765.489	- 6.607.975	8,6	256.964.275	267.927.905	- 10.963.630	4,09				
Mercadorias . . . "	189.007.120	218.893.699	- 29.886.579	13,6	739.976.106	862.069.029	- 125.092.923	14,1				
Diversos. . . . "	4.732.921	5.511.218	- 778.297	14,1	21.362.241	25.517.458	- 4.155.217	16,2				
Despesas "	255.499.007	273.141.804	- 17.642.797	6,4	1.033.397.424	1.099.662.604	- 66.265.179	6				
FRANÇA												
<i>Alsace et Lorraine, Est., Etat, Midi Nord, P.-L-M., P.-O.</i>												
Comprimento da rede Km.	42.504	42.396										
Receitas totais . . Frs.	1.093.383.000	1.186.903.000	- 93.120.000	7,8	6.627.266.000	7.261.275.000	- 634.009.000	8,7				
Passageiros . . . "	241.265.000	278.819.000	- 37.554.000	13,4	1.332.504.000	1.404.456.000	- 71.952.000	5,1				
Mercadorias . . . "	852.118.000	907.684.000	- 55.566.000	6,1	5.294.762.000	5.856.819.000	- 562.057.000	9,5				
GRAN-BRETANHA												
<i>Great Western R., London Midland & Scottish R., London & North Eastern R., Southern R.</i>												
Comprimento da rede Km.												
Receitas totais . . £	12.054.000	13.325.000	- 1.271.000	9,5	75.857.000	83.804.000	- 7.947.000	9,4				
Passageiros . . . "	5.555.000	6.653.000	- 1.098.000	16,5	31.904.000	34.362.000	- 2.458.000	7,1				
Mercadorias . . . "	4.205.400	4.518.400	- 313.000	6,9	27.575.500	31.917.200	- 4.341.700	13,6				
Carvão e coke . . . "	2.293.600	2.153.600	+ 140.000	6,5	16.377.500	17.524.800	- 1.147.300	6,5				
ITALIA												
<i>Caminhos F. do Estado (1)</i>												
Comprimento da rede Km.	16.858											
Receitas totais . . Lires	299.736.212	367.825.173	- 68.088.961	18,5	3.004.511.759	3.521.979.226	- 517.464.467	14,7				
Passag. e bagagens . "	103.301.922	119.894.073	- 16.592.151	13,8	1.100.675.699	1.208.234.040	- 107.558.347	8,9				
Mercadorias . . . "	196.434.290	247.931.100	- 51.496.810	20,7	1.903.836.060	2.313.745.180	- 409.909.120	17,9				
SUISSA												
<i>Caminhos Ferro Federais</i>												
Comprimento da rede Km.	2.492											
Receitas totais . . Frs.	32.300.000	33.623.777	- 1.323.777	3,9	148.927.604	155.331.330	- 6.403.726	4,1				
Passageiros . . . "	13.749.000	13.404.414	+ 344.586	2,5	58.988.043	59.272.592	- 284.549	0,4				
Bag., merc., correios . "	17.702.000	19.362.364	- 1.660.364	8,5	84.435.590	90.742.575	- 6.256.985	6,8				
Diversos. . . . "	849.000	856.999	- 7.999	0,9	5.453.971	5.316.163	+ 137.808	2,5				
Despesas "	21.880.000	22.613.403	- 733.403	3,2	111.424.142	114.450.862	- 3.026.720	2,6				

1) O exercício financeiro dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano entende-se de 1 de Julho a 30 de Junho.

ADVOGADOS

DR. CASIMIRO CHAMIGO

RUA GARRET, 74, S/L.

TELEF. 20524

LISBOA

AGUAS TERMAIS

Termas de Santo Antonio
Celorico da Beira (Gare)**Situadas a 1 kilometro da estação
de CELORICO DA BEIRA****Abertas de 1 de Julho a 30 de Setembro**

Acção poderosa nos padecimentos do aparelho digestivo (ESTOMAGO, INTESTINOS e FIGADO) e nas diversas manifestações do ARTRITISMO e do ESCROFULISMO

Banhos de imersão, douches, inhalações, etc.**HOTEL E BALNEARIO A PREÇOS MODICOS**

Serviço de camionete combinado com os caminhos de ferro. Todos os rápidos param em Celorico com viagem directa de Lisboa no rápido da manhã

ALFAIATES

OLD ENGLAND

Sortido colossal de fazendas inglesas e nacionais. Todas as secções de vestuário.
Mestre de corte diplomado pela

ACADEMIA MINISTER DE LONDRES
CAMISARIA, CHAPELARIA E LUVARIA
FATOS PARA CRIANÇAS

DESCONTO 5% AOS FERROVIARIOS Á VISTA DO CARTÃO DE IDENTIDADE
R. Augusta, 109 e R. de S. Nicolau (Predio todo)
LISBOA

BANCOS

Banco Português do Continente e Ilhas

RUA DO OURO E RUA DE S. NICOLAU
LISBOA

CAFÉS

**Companhia do Caminho de Ferro
de Benguela****CAPITAL ACÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00****CAPITAL OBRIG.—Esc. (ouro) 44.165.070\$00****SÉDE EM LISBOA****LARGO DO QUINTELA, 3****Comité de Londres:****PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2****Linha férrea construída e em exploração:****Desde o Lobito á Fronteira, quilometros 1.347****Distancia do Lobito á região mineira da Katanga:****Quilometros 1.800****ELECTRICIDADE****Hidro Electrica Alto Alentejo****RUA DOS DOURADORES, 150, 1.º — LISBOA**

Produção, transporte e distribuição
de energia eléctrica

POTENCIA INSTALADA 3.200 HP.
EM INSTALAÇÃO 6.000 HP.

FARMACIAS

CAFÉS

HOTEIS

NAVEGAÇÃO

INSECTICIDAS



LOUÇAS

FÁBRICA DE LOUÇA DE SACAVÉM
(FUNDADA EM 1850)

LOUÇA SANITÁRIA - LOUÇA DOMESTICA - LOUÇA DE FANTASIA - AZULEJOS BRANCOS E DE COR - MOSAICOS CERÂMICOS - TIJOLOS REFRACTARIOS.

Lisboa: 126, R. da Prata, 132

Porto: R. das Carmelitas, 40

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

F. H. D'OLIVEIRA
AVENIDA 24 DE JULHO, 142
LISBOA

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazéns de madeiras e Fabricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO**CAIXOTARIA**Doca de Alcântara
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegram s: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

MEDICOS

Dr. Armando Narciso

Praça dos Restauradores, 48, 1.º — LISBOA

Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires — Os vapores tem magnificas acomodações para passageiros —



Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas — Para carga e passagens trata-se com

Agentes em Lisboa **JAMES RAWES & C.º**
RUA DO CORPO SANTO, 47, 1.º

No Porto **TAIT & C.º**
RUA DOS INGLESES, 28, 1.º

REVISTAS

Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de propaganda dos Arquipelagos dos Açores e da Madeira e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração de cotados escritores

Redacção e Administração: R. DA HORTA SÉGA, 7, 1.º — Lisboa
Telefone (P BX) 2 0158

TELEFONIA SEM FIOS

TINTURARIAS

TINTURARIA Cambournac

11, L. da Annunciada, 12-175-A, Rua de S. Bento, 175-B

Oficinas a vapor — **RIBEIRA DO PAPEL**

Tintas para escrever de diversas qualidades
::: rivalizando com as dos fabricantes :::
::: :: inglezes, alemaes, e outros :::

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