



UM ASPECTO DO CASTELO DE ALMOUROL

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 :



Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão de Museu Ferroviário (CEMF)

II.

Página Artística, Um aspecto do Castelo de Almourol. — Ano .. Morto Viva o Ano Novo! — Os Caminhos de Ferro em 1932, pelo Engenheiro J. FERNANDO DE SOUSA. — O que se fez nos Caminhos de Ferro em Portugal no Ano de 1932. — Alberto Moutinho. — Imprensa. — A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro e o ano findo. — A' Tabela, pelo Engenheiro ARMANDO FERREIRA. — Situação actual do porto e do caminho de ferro de Mormugão, pelo Coronel LOPES GALVÃO. — A homenagem da Camara Municipal de Lisboa a Mendonça e Costa, por C. O. — Visconde de Carnaxide, por CARLOS D'ORNELLAS. — Página Internacional, pelo Redactor MISTERIO. — Marechal Gomes da Costa, pelo Dr. ARMELIM JUNIOR. — Questões Económicas e Sociais, pelo Eng.^o Agrónomo PALMA DE VILLENA. — Crédito Hoteleiro, por A. DE MELO E NIZA. — Figuras do Dia, por C. O. — O perdão do ferroviário, por JOSE DA NATIVIDADE GASPAR. — «Contos Amargos da Guerra» e o «Último Dia do Condenado». — Ecos & Comentários, por SABEL. — Há quarenta anos. — Contos Amargos da Guerra. — Parte Oficial. — Falta de espaço—Linhos estrangeiras. — Linhos portuguesas

1933

ANO XLVI

1 DE JANEIRO

NUMERO 1081

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.^o FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA
OCTAVIO PEREIRA

REDACÇÃO

Eng.^o M. DE MELO SAMPAIOEng.^o ARMANDO FERREIRA

DR. GEREMIAS SILVA (Medico)

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.^a MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.^a JAIME GALO

DR. AUGUSTO DE ESAGUY



PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS

AVULSO

<i>PORTUGAL</i> (semestre) . . .	30\$00
<i>ESTRANGEIRO</i> (ano) £ . . .	1.00
<i>ESPAÑHA</i> () ps. ^{as} . . .	35.00
<i>FRANÇA</i> () fr. ^{os} . . .	100
<i>AFRICA</i> () . . .	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros aíravados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.^o

Telefone P B X 20158

DIRECÇÃO 27520

ANO... MORTO
VIVA O ANO NOVO!

O ANO que passou...

Este balanço infalível e cronológico que os jornais de qualquer natureza fazem, ao publicar o seu ultimo numero dum ano que expira, não tem nunca o ar de natural verdade e aparece como um^o logar comum de banalidades só comparavel aos louvores e hossanas ao ano que desponta.

O ano que findou foi sempre mau. Naturalmente. Para os que viram morrer algum ente querido, para os que viram arrebatados seus bens num desastre financeiro, numa especulação, num crime; para os austuciosos que não conseguiram o que aspiravam. E são estes que se queixam; por isso os anos que passaram são os anos maus.

Mas, o ano que findou foi tambem um ano bom. Oh! se foi! Assim se quizesses confessar todos aqueles que nele alcançaram uma ventura ambicionada, os que viram nascer um filho desejado, os que conseguiram um bom emprego, um lucro inesperado, uma vaidade antegosada. Mas todos eles se calam, se refugiam com a sua felicidade e..., por isso o ano que passou nunca tem á despedida, no bota fóra derradeiro o côro dos agradecidos.

É sempre um ano que se afasta entre a satisfação dos que esperam coisas melhores.

E o ano novo?

Esse, para estes e para aqueles, é o inesperado, a possibilidade da se conseguir todas aquelas pequenas e grandes, intimas ou apregoadas felicidades. Por isso, e sempre: viva o ano novo. . .

* * *

Esta ilusão do tempo que se renova, serve para um balanço periodico e regular das actividades, para um primeiro evocar das coisas passadas, para uma ligera paragem no caminho eterno afim de se proceder a uma orientação rapida...

Mas, mesmo, nesse léve bosquejo do que se passou nos ultimos trescentos e sessenta e cinco dias a conta corrente fica incompleta e sem equilibrio compensador. Escreve-se no lado dos lançamentos funebres a morte dos homens ilustres dos artistas celebres, dos generais e herois, dos jornalistas, dos medicos e pensadores! Mas. . . ninguem lança no activo do ano que passou, o nascimento autentico, real, das glorias que virão em breve dominar o mundo! Quais os estadistas, os homens de genio, os enciclopedistas, cirurgiões, poetas, actores que nasceram no ano que passou? Quem sabe se não lhe devemos o grande Messias da Humanidade de amanhã, ou o Carrasco do Mundo?

A lei das compensações leva-nos a pensar que poder-se-ia já com os elementos do passado procurar averiguar se existe na natureza esse equilibrio, analisando os anos que viram desponhar os Pasteur e os Wagner e aqueles que roubaram á vida os Titianos e os Edison.

Anos bons? Anos maus? Só no Juizo final...

A REDACÇÃO.

OS CAMINHOS DE FERRO EM 1932

Pelo Engenheiro J. FERNANDO DE SOUSA

Não há muito que lançar ao activo do ano findo em matéria ferroviária.

As receitas do tráfego continuaram a ser afectadas em todas as linhas pela multiforme crise que o país e o mundo atravessam e da qual não somos os que mais têm que se queixar.

Continuou em estudo com certa lentidão o problema da coordenação dos transportes, de modo que, sem impedir os progressos da viação, se discipline a concorrência, orientando-a para a cooperação do caminho de ferro e da estrada, pondo termo a situações privilegiadas e favorecendo os transportes afluentes dos caminhos de ferro, ao mesmo tempo que estes melhorem os seus processos de exploração.

Ficaram desaproveitados os valiosos estudos de uma comissão, cujo relatório a *Gazeta* publicou.

Outra foi nomeada, sem que por ora tenha concluído o seu mandato. Oxalá sejam subministradas ao Governo, no ano que agora se inicia, as bases necessárias de providências práticas e eficazes que saibam conciliar a deseável expansão do automobilismo com os direitos e legítimos interesses dos caminhos de ferro, instrumentos primaciais e insubstituíveis do desenvolvimento económico do país.

Na primitiva constituição dessa comissão tinha sido menos presada a representação que nela deviam ter as empresas ferroviárias, associadas do Estado na administração de uma parte importantíssima do património público, por elas constituída.

A omissão lamentável foi reparada com proveito certo para os estudos que urgia efectuar.

* * *

Findara o ano de 1931 com uma providência importante. O D. n.º 20.610 de 4 de Dezembro daquele ano autorizara a emissão de empréstimos até 140.000 contos a dispenser na conclusão de certos troços da rede dos antigos Caminhos de Ferro do Estado e na execução de obras complementares e melhoramentos indispensáveis nos mesmos.

Mercê de circunstâncias diversas, a que não é estranha a anómala e parasitária intervenção oficial dos gabinetes ministeriais, que desde 1910 usurparam, em vários ministérios, funções que legalmente incumbem aos órgãos regulares da administração, pouco se utilizaram os recursos obtidos por aquela providência.

Citemos alguns exemplos dessas perturbações. Deixou-se repetidas vezes de cumprir a lei no que respeita à intervenção do Conselho Superior de Caminhos de Ferro em matéria de concessões de linhas, preparação e interpretação de contratos, etc. Quasi o reduziram às funções do Conselho de Tarifas. Tudo se estudou e preparou nos gabinetes, às vezes quasi sem a intervenção da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, do que resultaram erros deploráveis, nem sempre remediados a tempo. É que o Gabinete é um órgão privado, com pessoal de ocasião, sem responsabilidades nem atribuições fixadas na lei, sem tradições administrativas nem conhecimento dos antecedentes. De auxiliar do ministro torna-se uma *super-direcção geral* autónoma, que dá ordens, faz e publica portarias e decretos, desorganiza arquivos, menospresa e amequina o papel legítimo das direcções gerais.

E não se alegue que é esse o remédio necessário da acção lenta e rotineira dos órgãos legais da burocacia. Está sempre na mão do ministro activar trabalhos e despertar energias amortecidas sem desorganizar e anarquizar serviços.

Fechemos porém o parêntesis e prossigamos no balanço de 1932.

Abriram-se à exploração três pequenos troços.

A linha da Trofa à Senhora da Hora, com 23 quilómetros, conjugada com o alargamento da via na do Pôrto à Póvoa e Famalicão e o prolongamento da Boa Vista à Trindade, representa um elemento de alto valor no plano da rede secundária do Minho, constituindo o seu troço comum de ligação com o Pôrto e Leixões.

Graças à rasgada iniciativa da Companhia do Norte de Portugal, construiu-se aquela linha e dotou-se com material circulante de primeira ordem que foi inaugurado com grande solenidade. Dava-se ao mesmo tempo vigoroso impulso à construção do troço de via dupla da Boa Vista à Trindade, que será inaugurado dentro de poucos meses e concluiu-se a segunda via entre a Senhora da Hora e a Boa Vista.

Abriu-se também à exploração o troço da linha do Tâmega com 15 quilómetros entre a Chapa e Celorico, primorosamente construído.

Construiu-se e abriu-se à exploração com serviço de mercadorias sómente o curto troço da estação de Aveiro ao canal de S. Roque para transporte dos materiais destinados às obras da barra e para as relações da via estreita com o pôrto interior. Esse pequenino ramal constitue o primeiro troço da linha de Cantanhede, concedida desde 1926 à Companhia do Vouga, incluida em 1930 na primeira fase das construções a empreender, mas adiada sistematicamente pelos elementos oficiais.

Á parte a pouca activa construção de alguns troços complementares das linhas do Estado, entre os quais devemos mencionar a das Linhas da Régua a Lamego e a do Vale do Lima, paralizada por dúvidas inaceitáveis acerca do seu traçado a montante da Ponte de Lima, pouco ou nada se tem feito para o desenvolvimento da rede, combatido pelas Cassandas que prognostizam a morte próxima dos caminhos de ferro às mãos da camionagem.

Manteve-se sem solução o caso do caminho de ferro Tejo-Oceano-Sado, de nada servindo a existência do contrato que o Estado menospresa sem defrontar de vez com as dificuldades por ele mesmo suscitadas.

Não deixemos de recordar a solene inauguração da estação fluvial do Sul e Sueste primorosamente construída no terrapleno da Alfândega e devidamente narrada na *Gazeta*. Preferiríamos vêr ali a estação marítima e central da C. P. conforme o notável projecto de António Belo. Alguns factos importa recordar. A C. P. iniciou uma forma interessante de desenvolver o gosto das excursões com os seus comboios mistério que o público apreciou muito.

A Direção Geral dos Caminhos de Ferro, reatando a tradição, publica um relatório da sua acção desde 1926, valioso repositório de informações.

A exposição industrial efectuada no Parque Eduardo VII foi a eloquente afirmação dos progressos da nossa indústria, que excedeu assim a expectativa geral. Lá se manifestou a perfeição dos trabalhos efectuados nas nossas oficinas de caminhos de ferro.

Devemos ainda mencionar a celebração do 50.º aniversário do início da exploração das linhas da Beira Alta, devidamente comemorado em termos que a *Gazeta* referiu.

Mais uma etapa foi percorrida no estudo preparatório da grande obra da ponte sobre o Tejo, do Montijo aos Grilos.

Efectuaram-se as sondagens geológicas segundo a directriz escolhida e está-se procedendo aos respectivos trabalhos do gabinete para se poderem apreciar os termos em que essa importantíssima obra de arte deve ser delineada.

Parece que as profundidades a que foi preciso descer para encontrar terreno firme excederam muito as previsões, o que dificulta e encarece a construção, sem constituir impedimento deridente da sua realização.

Continua chamando as atenções gerais o grave problema da crise dos caminhos de ferro, que em França se está agravando por forma assustadora. O «deficit» tem-se manifestado e agravado nos últimos três anos, devendo atingir em breve 5.000 milhões de francos.

Deve-se observar que este «deficit» é apurado depois de satisfeitos integralmente os encargos financeiros: juro e amortização das obrigações, dividendo garantido às acções e prémio da exploração das empresas e do pessoal.

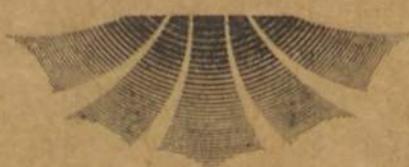
Como o «deficit» é coberto pela emissão de obrigações, a situação vai-se agravando em proporções assustadoras.

As companhias alegam que os encargos que suportam são devidos a excessiva tributação e às leis sociais, que concedem numerosas reduções e obrigam a maiores efectivos de pessoal e ao aumento de vencimentos impostos. A concorrência do automóvel num país que tem uma rede de estradas de estreitas malhas é um dos factores da crise ferroviária, que está sendo estudada atentamente.

Os ilustres directores da rede do Estado, Dautry, e da Companhia do Norte, Javary, expuseram magistralmente a questão em notáveis conferências.

A's veleidades nocivas da utópica reunião de todas as Companhias numa só administração, manifestadas pelo ministro socialista Daladier, responderam as Companhias em termos frisantes, que no próximo número tornaremos conhecidos, mostrando a inanidade dos resultados dessa panacéa.

Mau ano o de 1932, para os caminhos de ferro. Esperemos que será melhor o que agora começa e que abre com o Congresso do Cairo, onde êsses graves problemas serão estudados.



Vamos informar os nossos leitores, o mais minuciosamente possível, do que em Caminhos de Ferro se fez durante o ano de 1932.

Poucos quilómetros, foram assentes, relativamente, mas que alegria foram dar aquelas povoações, já cheias de indiferença e sem esperança de verem realizados os seus sonhos?

E pelo pouco que se construíu, os povos viram passar á prática o que durante anos e anos foi promessa vã, só existente em projectos.

Mas, nem só as novas linhas, já há muito idealizadas, merecem especial menção.

Outros trabalhos há que, parecendo acessórios são da máxima importância, pois que a sua efectivação levam os caminhos de ferro a poder prestar ao público, e portanto á comunidade, serviços mais eficientes e mais utilitários, sobretudo pela sua aceleração.

Há também obras que revestem um carácter social; são essas dignas de louvor, pois que sendo humanas e de toda a justiça, tendem a acabar com o mal estar dos trabalhadores, integrando-os como força dentro dos organismos onde trabalham, incutindo-lhes o amor á sua profissão, não como sendo sacrifício, mas sim como dever de bons portugueses animados pela força interior de vêr realizado um *Portugal Maior*.

E a todos os ferroviários, dirigentes e dirigidos, de alma e coração é grato constatar que, o ano findo apesar da crise, foi progressivo e para o seu resultado todos contribuiram com o seu esforço, os dirigentes com a inteligência e os dirigidos até ao mais obscuro, com o

O QUE SE FEZ NOS CAMINHOS DE FERRO EM PORTUGAL NO ANO DE 1932

seu modesto trabalho honrado e disciplinado.

Que o Nôvo Ano, seja para a Grande Família ferroviária portuguesa a continuação do progresso do ano anterior, e que a passos um pouco mais apressados nos traga a consolação de vermos, pelo menos, algumas novas dezenas de quilómetros sulcando a santa terra de Portugal e os milhares já construídos beneficiados para riquesa e avanço económico da Nação.

E para que os nossos leitores avaliem em globo, vamos dizer o que se fez, começando pela mais importante empresa nacional.



••••• C. P. ••••• Pela nota das obras que damos a seguir verifica-se que a sua acção não se cingiu sómente á sua rede própria. Estendeu-se a sua influência até ás linhas do Estado que arrendou, e muito intelligentemente explora a contento do público.

São elas:

Renovação da linha do Norte com carris de 45 kgs. em 22 kms.

Renovação da linha do Minho com carris de 40 kgs. em 8,5 kms.

Balastragem com pedra britada, na rede própria 53 kms., no Minho e Douro 14 kms. e no Sul e Sueste 23 kms. Reforço de travessas na rede própria 29 kms.

Continuou com a renovação das pontes da linha de Oeste, tendo-se substituído 6 pontes e 17 pontões.

No Sul e Sueste substituiram-se 4 pontes.

Construiram-se ou concluiram-se os seguintes dor-

mitórios para pessoal: Funcheira para 67 camas; Alfarelos para 52 camas; Beja para 18 camas; Guarda (ampliação e melhoramentos) para 24 camas, e Aveiro para 12 camas.

Também se construiu em Lisboa um refeitório para o pessoal dos Serviços Centrais da Divisão de Via e Obras.

Construiram-se 3 reservatórios de cimento armado de 300^{m³} de capacidade em Barreiro, Setil e Campanhã.

Abriram-se poços em Pinhal Novo e Espinho e melhoraram-se outras tomas de água como Viana do Alentejo, Setúbal, Nine e Barca d'Amieira.

Na rede própria construiram-se 8 casas para habitação do pessoal.

Montou-se a sinalização eléctrica nas estações de Pôrto e Campanhã, o que permitiu fazer a exploração entre estas duas estações em dupla via.

2.^a Via Lavradio — Pinhal Novo — 13 kms. Ficou concluída, abrindo-se á exploração em Agosto.

2.^a Via Contumil — Ermezinde — 6 kms. — Ficaram, por assim dizer, concluidas as terraplanagens e obras de arte correntes.

Concluiu-se a reconstrução da muralha sul do Barreiro (cais) e continuou a da muralha norte.

Substituiu-se por cimento armado parte do passadiço do Entroncamento.

Trabalhos fóra da rede explorada:

Concluiu-se o assentamento de via e outros trabalhos no trôco de 10 kms. entre Souzel e Santo Amaro que está pronto a abrir á exploração.

No trôco de 6 kms. entre Santo Amaro e Fronteira fez-se o assentamento de via e grande parte de balastragem.



•♦•♦•♦•♦
N. P.
•♦•♦•♦•♦

A história da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal nasceu, como já é sabido, na fusão das duas linhas de via reduzida da

Povoa e de Guimarães, de bitola diferente e características diversas. A primeira visava ao serviço largo de transporte de passageiros e abastecimento dos mercados do Porto, em generos agrícolas; a segunda linha tinha por fim especial favorecer o transporte de mercadorias da riquíssima região fabril dos Vales do Ave e Vizela.

A fusão destas duas empresas foi sonho amadurecido muitos anos, que nunca passou de sonho, pelas enormes dificuldades em resolver o problema.

Seria necessário um génio comercial que arredasse os espinhos bravos deste empreendimento.

A sua unificação parecia relegada já, quando o Homem apareceu.

E num sôpro, essa aspiração realizou-se e cumpriu-se á risca na sua primeira fase.

Fundiram-se as Companhias, unificaram-se as bitolas da via e ligaram-se as duas redes, abrindo

em leque, a partir do Pôrto, para as duas regiões mais importantes do Norte.

Mercê dessa acção, dessas obras e do serviço ferroviário que actualmente se realiza, os rincões da Povoa, Vila do Conde, Maia, Trofa, Santo Tirso, Guimarães e Fafe, na sua riquesa turista, no seu valor agrícola e na sua importância económica são autenticos arrabaldes do Pôrto.

Dedicou esta Revista palavras de justiça á obra de Eduardo Plácido, porque Eduardo Plácido se é um nome novo na familia ferroviária, é um homem que conquistou logar proeminente nesta ingrata indústria de transportes.

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal exemplifica bem a sua vida de tenacidade, de perseverança e de grande realizador.

E essas tenacidade, perseverança e realização são tanto mais notáveis quanto melhor se analizar a vida difícil que atravessam as companhias ferroviárias, vítimas da desorganização geral em que vive a indústria de transportes.

Sem nos determos em pormenores técnicos, para bem se avaliar o que representou para o Norte do Paiz a criação da C. C. F. N. de Portugal, basta inquirir as actividades nortenhas e reparar como elas se referem a Eduardo Placido.

E' claro que, a função e ação da Companhia do Norte está ainda na sua primeira fase.

Quem sobre um mapa percorrer todo êsse enorme suburbio do Porto consegue imediatamente das vantagens do prolongamento da rede até Fão, da liberdade do percurso entre a Trofa e Lousado, da ligação Barcelos-Braga e da linha Braga-Arcos.

Estas são reindividações legítimas do Norte, dêsse Norte populoso e activo, tantas vezes esquecido pela gente da governança pública.

Ao criar-se a Companhia do Norte construiram-se estas aspirações como alicerces naturaes da Companhia e do fomento da propria riqueza dêsse terrenos e dessas actividades industriais.

Até por ecletismo estas realizações se impõem.

O engrandecimento da Companhia está em função directa deste desejo forte, basta vezes rogado pelos organismos económicos daquelas terras.

Como complemento dêste programa e dêste plano, sendo de facto a Companhia do Norte uma autentica rede suburbana, surge a estação Central do Norte, com a ramificação da linha Boavista-Trindade.

E' este o grande melhoramento a inaugurar no ano futuro.

A estação da Trindade resolve uma grande problema: — a ligação de toda a região servida pela Companhia do Norte com o coração da sua capital.

Com os serviços actuais, são curtos, em tempo, as distâncias que separam o Porto dessas populações por onde passam as linhas do Norte. Não faria sentido, portanto, que a estação terminus con-

tinuasse na Boavista, complicando as viagens e os despachos e fazendo gastar nesse pequenino percurso quasi tanto tempo como em percorrer 28 quilometros de rôde ferroviária.

E' por isso que se aguarda com anciadade mais esta grande obra de Eduardo Plácido: a inauguração da Estação Central da Trindade.

Como atraç dissemos, a Companhia do Norte abre em léque a partir do Pôrto; um ramo no sentido norte, outro no sentido leste.

A prestesa do seu serviço e a necessidade da viação nortenha, implicou a construção de via dupla entre a estação Central e o ponto de empalme: Senhora da Hora.

Para realizar esta necessidade do movimento necessário foi alargar o leito entre a Boavista-Senhora da Hora, para construir-se essa segunda via.

Trabalho difícil para os técnicos ou mesmo para quem conheça a topografia do Pôrto, no caminho Francos, Ramalde e Circunvalação.

Pois isto realizou-se já.

A segunda via está assente e é obra a inaugurar brevemente.

Aqui está a traços largos o que a Companhia do Norte vae realizar e aquilo que espera realizar mais tarde, quando os poderes públicos lh'o permitam.

Eduardo Plácido não faz promessas vãs. E' homem que cumpre, como tem provado até hoje.

Podem sulcar-lhe o caminho de dificuldades e de desgostos; podem grasar á sua roda invejas e odios; podem querer entorpecer-lhe a sua acção; que importa? a sua força de vontade ergue-se sempre a amparar-lhe a saude, que esta sim, é-lhe precisa e sem ela ninguem pode produzir trabalho.



B. A.

Nesta companhia, conquanto não houvesse trabalhos de vulto, há a salientar os que a seguir relacionamos executados pelos «Serviços de Tracção e Via», e que bem demonstram por parte da Direcção d'este organismo a boa vontade em melhorar o seu tráfego de forma a dar maiores comodidades ao público que serve.

Serviço de via — Via — Executou-se a revista metódica da linha na extensão de 132.732^m.

Concluiu-se o refôrço de travessas em plena via, executando-se na extensão de 49.711^m.

Concluiu-se o refôrço de pregação em plena via, executando-se na extensão de 18.300^m.

Foi prolongada a linha do cais de Cerdeira com modificação do respectivo cais.

Empregaram-se 10.000 cunhas «Barberot» na fixação das curvas.

Balastro — Reforçado com areia na extensão de 13.606^m.

Reforçado com pedra na extensão de 15.201^m. Substituído na extensão de 155^m.

Estações e edifícios — Figueira — Construiram-se as retretes para o pessoal do depósito de máquinas.

Executaram-se trabalhos importantes na reparação do telhado das Oficinas Gerais, e reconstruiram-se 160 m. de via dentro das mesmas.

Pampilhosa — Reconstruiram-se as casas 20, 21 e 22 do Bairro Operário.

Construiram-se em beton armado, as vedações para os depósitos de carvão.

Santa Comba — Ampliou-se a plataforma entre as linhas 1 e 2.

Carregal — Construiu-se a plataforma entre as linhas 1 e 2.

Canas — Modificaram-se as retretes, sendo substituída a fóssa turca por uma fóssa «Mouras».

Mangualde — Modificou-se a toma de água.

Gouveia — Executou-se em betonilha de cimento o pavimento da plataforma entre as linhas 1 e 2.

Vila Franca — Modificaram-se as retretes, sendo substituída a fossa turca por uma fóssa Mouras.

Guarda — Modificaram-se os pavimentos das plataformas de entre-vias.

Cerdeira — Construiram-se os muros de vedação do lado de Guarda.

Noemi — Executou-se a grande reparação do edifício.

Vilar-Formoso — Executou-se a grande reparação do edifício.

Construiu-se a Central Electrica para iluminação da estação.

Apeadeiros — Construiram-se plataformas nos apeadeiros de Vilar Sêco, Minhocal, Maçal do Chão, Maçal da Ribeira, Cerejo e Trajinha.

Basculas — Assentaram-se basculas novas de 30 T. construidas nas Oficinas do Serviço de Via e Obras em Luso, Santa Comba, Oliveirinha e Alcafache.

Trincheiras — Executaram-se desmontes em trincheiras com o volume de 972^{m³}.

Construiram-se muros de suporte e de revestimento nos taludes das trincheiras com 331,10^{m²}.

Tuneis — No de Portinhais construiram-se 14,60^{m²} de revestimento com uma espessura média de 0,68.

No do Grande Salgueiral construiram-se 9,^{m²}52 de revestimento com uma espessura média de 0,^m66.

Pontes metálicas — Foi feita a pintura completa dos taboleiros das pontes de VARZEAS e DÃO com tinta Hoerner n.^o 1 e n.^o 2.

Serviço de Tracção — Material Motor — Executou-se a grande reparação de 10 locomotivas, fazendo-se a visita geral de duas, e completou-se a instalação em todas as maquinas de registadores de velocidade Teloc e dos economisadores ACFI e Metcalf que esta Companhia adoptou respectivamente para as séries 51/55 e 61/65.

Material Circulante — Fez-se a reconstrução, d'um salão, o Asf. 1, e cujo arranjo foi inteiramente modificado, executando-se a grande reparação de 8 carruagens do tipo Beira Alta inteiramente cons-

truidas nas suas Oficinas Gerais. A grande reparação dos vagões, atingiu 6 reconstruções e 48 reparações de veículos das várias séries, promovendo-se ao mesmo tempo a substituição dos antigos órgãos de tracção, choque e suspensão para o tipo unificado conforme vem gradualmente realizando há anos com o fim de obter a redução do stock de abastecimentos de sobrecelentes.

Tem a Companhia na data actual já 85% do seu material dotado da tracção, choque e suspensão tipo unificado e bem assim com a canalização de freios de vácuo, havendo a intenção de, nos futuros anos, aumentar a percentagem de veículos munidos de cilindros de freio, que atualmente é de 24%, até atingir a percentagem mínima para o estabelecimento do freio contínuo nos seus combóios, como é recomendado numa linha com o perfil da B. A.

Oficinas — Realizou-se a instalação da torre de refrigeração da Central Eléctrica da Figueira da Foz, o que vai permitir uma maior economia de água, que especialmente no período da estiagem, se tornava necessário cuidar.

Por efeito da demolição da velha central no interior das oficinas, foi permitido remodelar a secção de forjas que em parte se deslocou, pondo-se ao mesmo tempo a funcionar o martelo-pilão de 400 quilos, que vem permitir os trabalhos de forja grossa.

Foi também modificada a instalação de ar comprimido, adquirindo-se um grupo compressor Ingersoll-Rand de 9.000 litros por minuto.

Centrais Eléctricas — Foi estabelecida uma Central de energia eléctrica, com motor a óleo, em Vilar Formoso, destinada a iluminação das instalações da Companhia nesta estação e bem assim à electrificação da ponte para inversão das locomotivas e bomba de elevação de água para o reservatório de abastecimento.

Como trabalhos mais importantes para o futuro ano de 1933, preveem-se:

Renovação de 6 quilómetros de via, que será levada a efeito entre a Figueira e Alhadas, substituindo-se o atual material de 30 quilos e de 8 metros pelo material de 12 metros e com o peso de 40 quilos por metro corrente, cuja encomenda já está em curso.

Construção nas Oficinas Gerais da Figueira de 4 carruagens de 3.^a classe com 12 metros de comprimento, destinadas ao serviço de «tramwais», com aquecimento por termo-sifões, iluminação eléctrica e com caixa de lubrificação S. K. F. com roamentos de rolos que, diminuindo o atrito nos moentes, muito facilitarão o arranque dos combóios «tramwais» a que são destinadas.

Esta construção está dependente da resolução de alguns assuntos que foram apresentados ao Governo Português.

V. V.

Como obra de maior vulto nesta rede, há a salientar o assentamento da ponte sobre o canal de S. Roque cuja linha foi inaugurada em Outubro p. p. conforme adiante se descreve, conjuntamente com outros trabalhos que são:

Carruagens — Carruagem C. 12 levou aquecimento por termo sifão, sinal de alarme, instalação de luz eléctrica e retrete.

A. B. 7 — Modificada para A. C. 51 ficando com 12 lugares de 1.^a e 28 de 3.^a, colocação da instalação de luz eléctrica, aquecimento e sinal de alarme.

A. B. 8 — Modificada para A. C. 52.

A. B. 5 — Reconstruída a caixa, passando a A. C. 101, ficando com 18 lugares de 1.^a e 20 de 3.^a, instalação de luz eléctrica, aquecimento, sinal de alarme e retrete.

C. 21 — Reconstruída a caixa, passando a C. D. 21, ficando com 24 lugares de 3.^a, retrete e equipamento eléctrico.

D. 101 (fourgon) — Adaptado para o serviço de correio, ficando com espaço reservado a mercadorias.

C. 22 — Reconstruída a caixa, passando a A. C. 102, ficando com 18 lugares de 1.^a e 20 de 3.^a, instalação de luz eléctrica, aquecimento, sinal de alarme e retrete.

D. 104 (fourgon) — Montagem de equipamento eléctrico.

Vagões — Foram modificados os vagões LL. 105 e LL. 120 em 0.152 e 0.153.

Serviço de Via e Obras — Linha em exploração — Os trabalhos executados durante o ano afora a ampliação das linhas da estação de Aveiro para facilitar o serviço do Canal de S. Roque, e o assentamento das linhas de serviço da pedreira de Eirol, limitaram-se á conservação corrente. Continua a dar-se preferência ás travessas de carvalho, sendo desta madeira três quartas partes das travessas adquiridas para 1933.

Ramal do Canal de S. Roque — Fez-se a construção deste ramal cuja extensão é de 2555 metros.

A linha vae da estação de Aveiro na direcção Norte e depois de atravessar a estrada de Esgueira, em P. N. comum com a C. P., desenvolve-se em rampa de 15^m/m pelo nascente para ganhar a cota necessária e atravessar a linha do Norte superiormente, depois de inflectir para poente.

Desce depois a 18^m/m com a mesma orientação, encurva para sul, e assim atinge ao quilometro 2 o Canal de S. Roque ao longo do qual estão assentes as linhas de serviço da exploração e do cais privativo para descarga de materiaes destinados ás obras do porto de Aveiro.

O raio minimo das curvas é de 150 metros estando a linha assente com material de 8,30 quilogramas.

Devido á urgencia com que era necessário abrir

á exploração o ramal, o perfil executado foi provisoriamente alterado para reduzir o movimento de terras. A nascente da C. P., o aterro construído com terras obtidas na limpeza e abertura da pedreira de Eirol, ficou com a rampa de 25°. Ao mesmo tempo, do lado poente, forçando o declive para 30^m/m executaram-se as terraplanagens distribuindo as terras de uma trincheira com o volume de 9500^{m³}.

A unica obra de arte é a P. I. da linha do Norte que comprehende tambem o atravessamento e de um caminho publico existente ao longo da extrema ponte da C. P.

O vão obliquo, é sobre a linha do Norte, de 10,^m 32 entre faces de encontros e de 3,^m26 na passagem do caminho. O comprimento total da obra de arte, é de cerca de 32^m com a largura normal de 6,^m35.

As alvenarias são em granito assente com argamassa de cimento, sobre fundações de beton, iniciando se os trabalhos com a abertura destas em 26 de Julho, e estando a obra pronta para o assentamento das vigas em 17 de Setembro.

Para a passagem sobre a linha do Norte utilizou-se, visto as circunstâncias já apontadas, uma ponte de 15 metros de vão em viga superior, adquirida à C. P., e no vão da P. I. do caminho utilizaram-se vigas provisórias até se podêr utilizar a lage de cimento armado.

Enquanto cresciam as alvenarias, assentou-se sobre 4 cavaletes apoiados nas saliências da sapata de fundação, uma ponte provisória formada por duas vigas armadas de 12^m,50 de comprimento, calculadas para o lançamento da ponte definitiva e que foram utilizadas não só para a passagem de materiais para a parte da obra a poente, mas também para a passagem da via, cujo assentamento estava concluído antes de se poder utilizar a ponte definitiva.

Esta ponte, com o peso de 16 T. depois de adaptada, foi montada sobre dois bogies de carruagem e a reboque de uma locomotiva foi transportada até junto da obra de arte.

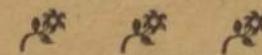
A mão levou-se depois, sobre as vigas provisórias, até á sua posição, e, levantada sobre quatro macacos apoiados nos encontros, tiraram-se os bogies e desmontou-se a ponte provisória.

Depois disso, desceu-se a viga, sendo todo este trabalho executado no dia 24 de Setembro, sem perturbar de qualquer forma o serviço da linha do Norte.

O primeiro combóio da construção, ligados os aterros á obra de arte, passou a ponte para o canal no dia 27 de Setembro sendo a linha inaugurada oficialmente em 15 de Outubro.

Posteriormente modificou-se o perfil do lado nascente da C. P. que está já com a inclinação definitiva, trabalhando-se na modificação do perfil da parte poente, menos urgente visto a quasi totalidade de tráfego sér constituído pelo transporte de pedra para as obras da barra de Aveiro.

Os trabalhos de adaptação da ponte e sua montagem foram executados pelo Serviço de Material e Tracção.



•••••
• S. E. •
•••••

A pouca extensão da sua rede, a crise que têm assoberbado os caminhos de ferro do País não lhe têm permitido levar a efecto um certo número de obras que têm em projeto. No entanto, á parte os pequenos trabalhos de conservação, sempre necessários e inadiáveis numa linha e material ferroviário, fez se a modificação interna de duas automotoras, de forma a transformá-las de carruagens de 2 classes em carruagens de 3 classes.

Para terminar há digno de nota, a construção da estação de Belem, que substituirá o velho barracão que ali existia, há já muitos anos com o carácter provisório, e que hoje é inaugurado com a assistência de várias autoridades, pessoal superior da Sociedade Estoril e Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

ALBERTO MOUTINHO

Com o intuito de desenvolver, quanto possível os serviços mais urgentes na capital do Norte a Direcção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, resolveu escolher para seu delegado ali o sr. Alberto Moutinho, moço inteligente que no Porto têm sabido conquistar um logar de simpatia geral, graças á sua inteligencia e superior hombridade de carácter.

Congratulamo-nos com a escolha que fizemos, certos que este bom amigo prestará á nossa *Revista* todo o auxilio que todo o auxilio que estiver ao seu alcance.

IMPRENSA

RENASCENÇA

Em virtude da nova administração da revista católica *Renascença* estar procedendo a uma completa remodelação nos seus serviços, esta interessante *Revista* só sahirá nos primeiros dias deste mês, publicando um numero maior que os usúais para compensar os seus assidos dois numeros atrasados.

Renascença que conta já dois anos de existencia tem actualmente as suas instalações no Campo dos Martires da Patria, 45.

NOVIDADES

Completou o diario católico *As Novidades* o mês passado o 9.^º aniversario da sua fundação comemorando o acto com um bodo distribuído aos seus pobres.

Regosijamo-nos por tal motivo e apresentando as nossas felicitações desejamos áquele nosso brilhante colega, uma vida longa, cheia de felicidades.

A DIRECÇÃO GERAL DOS CAMINHOS DE FERRO

MAIS uma vez, mantendo-se fiel à tradição, vem a «Gazeta», apresentar aos seus leitores, com o primeiro número do ano que começa, a resenha dos factos mais importantes ocorridos na vida ferroviária durante o ano que findou.

«Fraco ano ferroviário, foi, na verdade o de 1931!» Esperemos que 1932 fará melhor figura.

Tais foram as palavras de fé, com que fechou, análoga crónica, feita no nosso número de 1 de Janeiro de 1932.

Esperanças fundamentadas, verificou-se, e felizmente que o ano que passou, não corre o risco de desaparecer dos anales ferroviários:

Com ele apareceram os primeiros frutos da acção metódica que de há anos vinha sendo exercida pelas estações oficiais orientadoras da política ferroviária. Esses frutos se não impressionam pela sua grandesa, merecem no entanto especial referência pela tenacidade e esforço que representam em época tão difícil, e ainda porque o seu aparecimento permite aguardar com optimismo aqueles que brevemente se lhe devem seguir, e que resultarão dos importantes trabalhos já realizados e em preparação.

Assim em 14 de Março foi com a maior solenidade inaugurado o trôço de linha férrea entre a Senhora da Hora e Trofa, na extensão de 22 quilómetros, trabalho executado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, e logo a seguir a 20 do mesmo mês procede-se à abertura à exploração dos 13 quilómetros entre a Chapa e Celorico da Beira, estes levados a efeito pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Pouco depois a 28 de Maio é pela mesma Direcção Geral inaugurada, acto que se revestiu da maior imponência, a nova estação do Terreiro

do Paço, elegante edificação que veiu substituir o de há muito condenado barracão que até aí servia de testa dos caminhos de ferro do sul.

Ao mesmo tempo, enquanto a Companhia do Norte de Portugal prosseguia normalmente com a construção do 6,5 quilómetros do trôço da Boa Vista à Trindade e a Companhia do Vale do Vouga iniciava os trabalhos do ramal da estação de Aveiro ao Canal de S. Roque, a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, dava, dentro das dotações orçamentais, a maior intensidade aos trabalhos para conclusão da rede complementar do Estado.

Deste modo adquiriu maior celeridade a construção dos 30 quilómetros da linha de Portalegre, compreendidos entre o actual «terminus» Souzel e Cabeço de Vide e por forma tal que em breve poderão ser utilizados pelo público os 16 quilómetros até Fronteira, bem como os 12 quilómetros necessários para atingir S. Tiago do Cacem e Orteja no ramal de Sines.

No Norte igualmente a mesma actividade da Direcção Geral de Caminhos de Ferro se fez sentir, enquanto a linha de circunvalação do Pôrto, que durante tantos anos foi reclamada, mostra, pelos trabalhos efectuados, que em breve será uma realidade; na linha de Sabôr prosseguiu normalmente a construção do lanço de Mogadouro a Urroz e na linha de Lamego são atacados com a maior intensidade os seus 20 quilómetros em construção.

A monumental ponte sobre o Douro na Régua fica por assim dizer concluída e a 19 de Outubro foi descimbrada a ponte sobre o Varosa, verdadeira obra de arte, na mesma linha de Lamego.

Igualmente, os melhoramentos nas linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro, que nos termos do respectivo contrato de arrendamento, têm que ser pagos pelo Estado, pelas disponibilidades do Fundo Especial de

E O ANO FINDO



Um dos painéis de azulejo coloçados no edifício da estação de Fronteira

Caminhos de Ferro, foram intensificados durante o ano que findou.

Além da conclusão da 2.^a via entre Barreiro e Pinhal Novo da instalação da sinalização eléctrica no trôco Campanha-S. Bento, numerosas renovações do material metálico de via, balastragens com brita, construção para habitação de pessoal e alguns melhoramentos no material circulante foram levados a efeito.

Pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro foram iniciados os trabalhos de construção das duas pontes de alvenaria em Quinta Nova e Mansatos, ambas na linha do Sul e destinadas a substituir as duas importantes pontes metálicas existentes, cujo estado é demasiado precário.

Outras obras de melhoramentos na rede do Estado, previstas no plano elaborado em 1931, poderiam ainda certamente, ter sido executadas, se a acção daquele organismo não se tivesse visto constantemente embaracada com a falta de elementos de trabalho e organização adequada, dificuldades estas que é de esperar sejam em breve removidas.

Quanto a resultados da exploração, também não foram de molde a aumentar a onda de desânimo que se aproximava.

O facto das empresas ferroviárias enveredarem, ainda que cautelosamente pelo caminho do barateamento dos transportes, por ora apenas por intermédio de tarifas especiais, e o da melhoria de serviços oferecidos quer em horários quer em facilidades, parecem ter trazido um pequeno aumento nas receitas, por ora impossível de determinar por falta das necessárias estatísticas.

Há ainda certamente muito que fazer, mas é fora de dúvida que alguma coisa se fez.

Facto importante foi também, o da operação dos novos estatutos da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que terminou com a situação de convénio com os credores, em que se encontrava há longos anos.

A ele já nos referimos longamente, razão porque agora nos limitamos a fazer-lhe a necessária menção.

Das publicações relativas a caminhos de ferro, recebidas durante o ano que acaba de findar, merecem especial menção o Relatório da Direcção Geral de Caminhos de Ferro relativo aos anos de 1927 a 1931 e os Relatórios e Contas de Gerência da C. A. do F. E. C. F. referentes aos anos económicos 1927-28; 1928-29; 1929-30 e 1930-31.

Completos e interessantes repositórios da actividade ferroviária nacional, êles constituem preciosos elementos de estudo e porque, já na nossa revista foi feita a respectiva crítica apenas delas fazemos agora a merecida referência.

Seria injusto no entanto não pôr em relevo a importante e valiosa acção desenvolvida pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

O concurso prestado á economia ferroviária por este organismo, que sob a inteligente e sensata chefia do seu ilustre Director Geral, Engenheiro Alvaro de Sousa Rego tem produzido quer no incremento dado á nossa rede de caminhos de ferro quer na orientação da exploração da mesma obra altamente valiosa que os seus interessados teem forçosamente que reconhecer, é de molde a ser motivo de orgulho para todos aqueles que a esse trabalho tem dedicado o melhor do seu esforço.

Na pessoa do ilustre Director Geral dos Caminhos de Ferro saudamos, neste começo de ano novo, todos os ferroviários portugueses.

Terminando, mostrou o ano de 1932 que não eram completamente infundadas as esperanças que nele depositavamo, e os resultados obtidos permitiram ampliar com uma certa confiança a forma com que fechamos a nossa crónica do ano passado.

Esperemos que o 1933, ainda seja melhor!

A' TABELA

XXI—ANO FERROVIARIO

Terminado o ano, fechadas as portas do tempo sobre o 1932, em todas as boas organizações se procede ao balanço.

Na vida ferroviária também há que seguir êsse costume, significativo de boa ordem e método; é como analizar as passadas que se deram e ver se tudo vai em bom caminho.

Aproveitemos, pois, a paragem neste apeadeiro do tempo... «Fim do Ano», para rapidamente olhar para traz.

Que se fez em 1932 em matéria de Caminho de Ferro? Internacionalmente, pouco. Por toda a parte foi vivo o interesse pelas experiências das locomotoras e michelinhas várias, e mais vivo ainda o interesse pela nova situação criada pela concorrência da camionagem.

Pequenos problemas de ordem técnica, foram estudados e resolvidos, alguns dos quais serão objecto de apreciação e discussão no Congresso do Cairo. Intensificação da novidade dos combóios-mistério. Poucas linhas novas abertas á exploração; quase paralisação da electrificação de outras linhas... Os caminhos de ferro resentem-se da crise geral. Por toda a parte o problema é grave e olhado com o mesmo espanto. E entrou pela primeira vez um combóio na cidade do Vaticano. E em Inglaterra o record da velocidade atingiu 124.295 quilómetros por hora na Great Western Railway.

Em Portugal, olhando o panorama ferroviário dum modo geral, e sem fazer um minucioso relato dos pequenos empreendimentos, *fait-divers* de todas as semanas, há a registar: a inauguração do caminho de ferro do Porto à Trofa, a introdução dos combóios-mistério e a supressão do «rápido» diário de Madrid...

Se é certo que nem todos os dias se abrem linhas novas á exploração, o que sucedeu no presente ano no Norte de Portugal, mais certo é que o ano foi magrinho de interesse, sendo a actividade das companhias reduzida, porque as circunstâncias a isso obrigaram. Só daqui a uns bons meses é que as estatísticas indicarão o número de passageiros d'este ano... Mas, estamos em crér, devido ao facto de pouca gente da que costuma ir arejar as «massas» e aliviar os males para as estâncias e termas elegantes lá de fora, ter satisfeito êste ano êsse costume de *bom tom*, a circulação nas nossas linhas foi maior do que a dos anos anteriores... Isto mera suspeita.

O que já se sabe é o número dos desastres causados pelos caminhos de ferro; foi a estatística que surgiu apressadamente nos jornais!

Em resumo, e como de costume: oxalá o novo ano traga a prosperidade para as companhias ferroviárias bem necessitadas dela; que do Congresso do Cairo resultem soluções e vantagens de toda a ordem para êsses serviços; e que o hábito de *viajar* de combóio se torne um *vício*, vício benéfico para a saúde do corpo e saúde do espírito!!

SITUAÇÃO ACTUAL DO PORTO E DO CAMINHO DE FERRO DE MORMUGÃO

Pelo Coronel LOPES GALVÃO

AO sul da peninsula de Kathiavar, onde se acha situada a nossa praça de Diu, só se encontram dois portos naturais capazes dum grande trafego comercial. Um deles é o porto inglez de Bombaim; o outro é o porto portuguez de Mormugão.

Bombaim converteu-se num grande emporio comercial, sendo a entrada principal da India ingleza, que conta hoje uma população de 320 milhões de habitantes, distribuidos por uma area superior a 4,7 milhões de quilometros quadrados, ou seja uma area e uma população sensivelmente igual á da Europa, Russia exceptuada.

A India ingleza tem, na costa oriental, os dois grandes portos de Madrasta, ao sul e de Calcutá, ao norte; mas nenhum deles tem movimento que se compare com o de Bombaim. Deste porto irradia um feixe de linhas ferreas, que põem a grande capital comercial do Imperio em comunicação directa com Delhi capital politica; com o Ganges e Calcutá e a nordeste e com Madrasta e todo o sul da peninsula.

Uma importante area de tão vasto territorio, o planalto de Mysore, parte do planalto de Decan e todo o sul da província de Bombaim (Presidency of Bombay) ficam a consideraveis distancias do porto de Bombaim e consequentemente mal servidas por ele.

O nosso porto de Mormugão está, pelo contrario, em posição geografica que domina as tres regiões referidas que se agrupam, por assim dizer, á sua volta.

Desta circunstancia nasceu a ideia de fazer de Mormugão um grande porto comercial que fôsse para o sul da India Inglesa uma coisa parecida com o que é o porto de Bombaim para o centro e norte.

E não eram só os portugueses a acreditar nas vantagens dum tal porto para a economia da India Inglesa. Os proprios ingleses que se abalançaram a

negociar comnosco a execução das obras do porto, para o adaptar a porto comercial e a construir o caminho de ferro que o havia de ligar á grande rede dos caminhos de ferro indianos, compartilhavam do mesmo modo de vêr.

Nem se diga que para eles era indiferente o exito de emprehendimento, só porque tinham a garantia de juro do caminho de ferro e porque as obras do porto eram custeadas pelo Governo portuguez.

Em primeiro logar, não é habito inglez meter-se a emprehendimentos a que não veja viabilidade económica; em segundo logar, se a garantia de juro era dada por nós, nas 50 milhas que era preciso construir até á fronteira, outro tanto não acontecia com a linha que a Southern Mahratta Railway ia construir para lhe dar continuidade até á rede, já construída, da India ingleza. Essa rede, que ao tempo era já importantissima, mede hoje cerca de 40.000 milhas, sendo

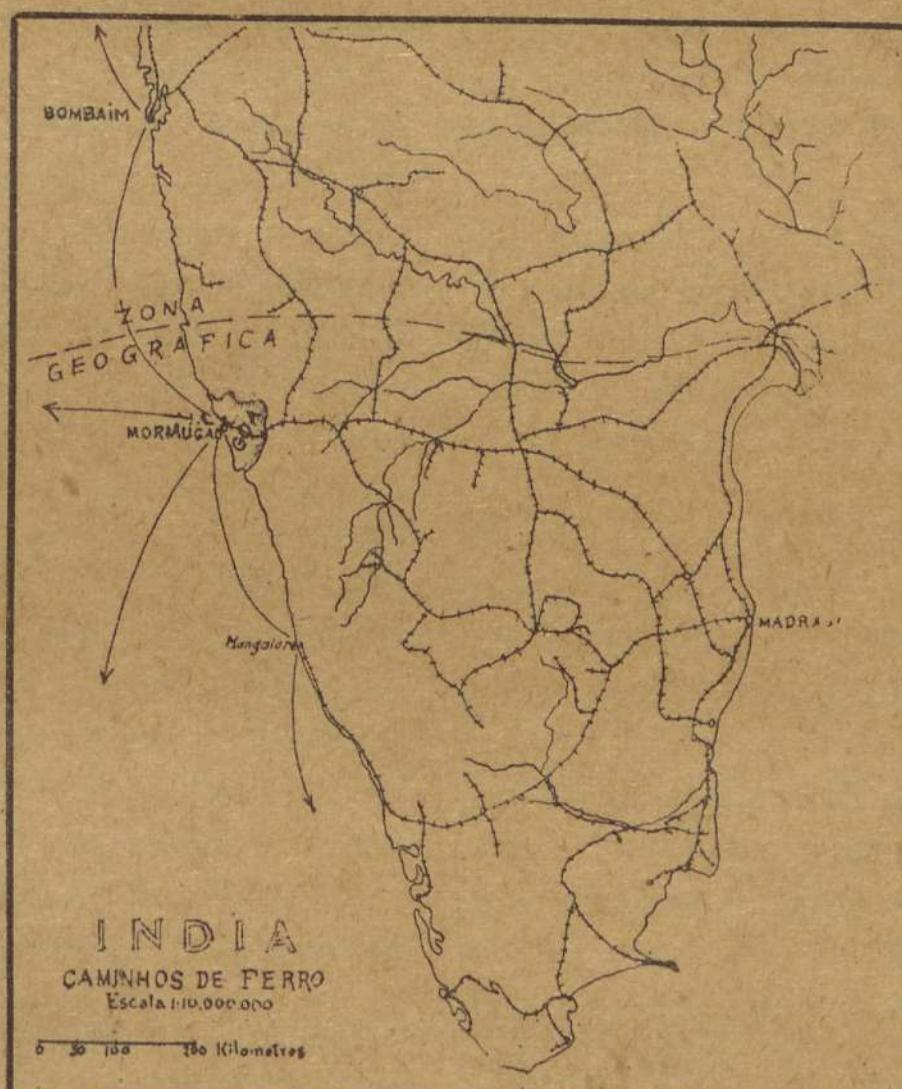
19.000 da bitola de 5,5 pés, 16.000 da bitola de 1 metro e 4.000 de bitolas mais estreitas.

* * *

Resolvida por nós a construção de caminho de ferro, foi a concessão outorgada a um grupo de capitalistas ingleses que fundaram a companhia portuguesa dos caminhos de ferro da India, (West of India Portuguese Railway).

Na India ingleza formara-se ao mesmo tempo a Southern Mahratta Railway, que tomava conta da construção para além da fronteira portuguesa.

A companhia portuguesa, comumente designada pelas iniciais W. I. P. Ry. tomou a seu cargo tambem a construção de um porto de mar em Mormugão, o qual devia ser a testa do caminho de ferro. Supõe-se



que no porto de Mormugão se viria a construir uma cidade, não díremos rival, mas que viesse a assemelhar-se com Bombaim no seu comercio, embora o não fôsse na sua opulencia.

Era um grande sonho, mas só proprio de sonhadores!

Em todo o caso, pôde bem asseverar-se que se Vasco da Gama, a cidade visionada, não é hoje um grande centro, a culpa é mais dos portugueses do que dos ingleses. Tivesse sido outra a nossa politica colonial e a nossa acção diplomática n'aquelas paragens, e nós não teríamos sofrido a guerra de tarifas por parte da Mahratta Railway, (M. Ry) e mais tarde, por parte da South Mahratta Railway, (S. M. Ry) e que tanto afectou e atrazou o desenvolvimento da cidade de Vasco da Gama.

Essa guerra terminou em 1903, com o contracto negociado pelo grande colonial que foi Joaquim José Machado, e pelo qual passou para as mãos de S. M. Ry. a exploração da rede da W. I. P. Ry. e do nosso porto que a servia.

Assim terminou umas ituação que por completo tolhia o desenvolvimento economico de Goa e nos obrigava ainda ao pagamento anual do juro do capital a que tínhamos dado garantia e ainda a cobrir os prejuizos da exploração do sistema.

E' certo que com o andar dos anos o sonho de transformar o Porto de Mormugão num grande emporio comercial e a cidade de Vasco da Gama numa rica cidade oriental se desfez, mas a verdade é que as condições económicas do Estado da Índia se modificaram desde logo. Alguma coisa se lucrou.

A exploração da linha, ainda em 1902 teve um saldo negativo de 1.02.805 rupias, mas logo no ano seguinte, 1903, houve um saldo positivo de 2.13.873 rupias, saldo que foi crescendo de ano para ano, tendo atingido em 1931, 11.85.449 rupias.

Com o novo contracto viu-se livre o Estado do juro do capital em garantia, na importância de 73.000 libras, porque o rendimento líquido o cobrira, e começou a receber ainda uma comparticipação de lucros que no ano findo foi apenas de Lbs. 2-11-2, devido à crise mundial, mas recebeu mais Lbs. 3.017-5-0 por conta de juros relativos ao capital adicional, nos termos do contracto de 6 de fevereiro de 1929.

Isto é nada, comparado com o rendimento que um tal sistema deve dar, em vista da sua posição geográfica, em relação à área a servir, mas é já alguma coisa, em relação à situação anterior a 1903.

O PORTO E O CAMINHO DE FERRO

O porto, onde importantes melhoramentos têm sido ultimamente introduzidos, tem hoje acomodação, ao longo dos caes de alvenaria, para quatro navios de longo curso, daqueles que demandam o porto.

O comprimento total do cais anda por 700 metros. O quebra mar que fecha o porto do lado do mar, tem uns 550 metros de comprimento e, além dêle, há ainda um molhe de protecção para aumento do abrigo, começeira de 300 metros de extensão.

O farol da costa ácha-se construído na própria cabeça do quebra mar.

O equipamento do porto está em harmonia com as suas necessidades actuais: tem 16 guindastes elétricos, de capacidades variáveis entre 1,5 e 5 toneladas e tem ainda um guindaste maior que levanta pesos até 30 toneladas.

Para guarda das mercadorias existem 10 armazens, alguns dos quais construídos em alvenaria e outros em madeira e zinco. Três deles foram construídos ultimamente.

A dragagem do porto e a limpeza ao longo do cais é assegurada por uma draga de sucção, chamada «Governador», e por uma draga de maxilas.

Grandes são os sedimentos carregados pelo rio Zuari.

A dragagem anual anda por 300.000 metros cúbicos de lodos.

O caminho de ferro tem a bitola de 1 metro, igual à dos caminhos de ferro ingleses com os quais se liga, e tem uma extensão de 82 quilómetros.

O percurso total está dividido em dois troços: o primeiro vai de Mormugão a Colem e assenta sobre um terreno mais ou menos plano, mas muito cortado por linhas de água que tornaram a construção bastante dispendiosa, e a 2.ª secção que vai até à fronteira (Castle Rock), e nela há troços bastante difíceis por serem construídos em plena serra dos Gates, que abruptamente se levanta junto à fronteira leste.

Esta parte da linha é muito interessante: é mesmo uma linha de turismo pela imponência de muitas das suas paisagens.

Os Gates elevam-se como uma muralha formidável ao longo da costa ocidental da península industânea, esbatendo-se em declives suaves do lado oriental, declives que vão até à costa e por onde correm os grandes rios que têm as suas nascentes dentro dos Gates mesmo.

O caminho de ferro tem hoje 47 carruages de passageiros e 331 vagões para transporte de mercadorias.

O número de locomotivas é de 21.

Os melhoramentos, tanto no porto como nos caminhos de ferro, têm prosseguido, destinando-se-lhe ultimamente a verba de 300.000 libras.

No último ano, além do assentamento de novas linhas tanto no porto como na gare da cidade, remodelaram-se os recintos, fizeram-se pequenas obras de prolongamento do muro cais, no porto, fizeram-se casas para o pessoal braçal e electricista, electrificaram-se os guindastes, adquiriu-se uma lancha a vapor para o serviço de pilotagem e adquiriram-se vários materiais para novas obras a construir, tudo no valor de 13.43.004 rupias.

A COMISSÃO DE MELHORAMENTOS DE MORMUGÃO

Por decreto n.º 3.337, de 6 de setembro de 1917, foi criada uma Comissão de Melhoramentos, cuja função principal era a criação de centros comerciais e indus-

A HOMENAGEM
DA
CAMARA MUNI-
CIPAL DE LISBOA
A
MENDONÇA
E COSTA



EDITAL

A Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Lisboa, faz público, que em sua sessão de 24 do corrente mês, determinou que ao arruamento novo, existente entre a Rua Carvalho Araújo, Rua Actor Vale, Travessa das Baldracas e Rua Dr. Oliveira Ramos, seja dada a denominação de «Largo Mendonça e Costa».

E, para geral conhecimento, se publica o presente Edital.

Lisboa e Paços do Concelho, em 28 de Novembro de 1932.

F eu, (a) Joaquim Kopke, Chefe da Secretaria, o subscrevo.

Presidente da Comissão Administrativa.
(a) José Vicente de Freitas.

Mequívoco que não foi de nossa culpa, fez com que publicássemos no último número desta revista, uma pequena local referente à homenagem da Câmara Municipal de Lisboa ao nosso falecido director e fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, dizendo que a referida Câmara havia dado a uma rua existente entre as ruas Carvalho Araújo, Actor Taborda, T. das Baldracas e Dr. Oliveira Ramos, o nome de Rua L. Mendonça e Costa.

Por edital que temos um exemplar em nosso poder, do qual publicamos a respectiva gravura, se vê que a Comissão Administrativa, ao largo que existe entre as ruas acima citadas, deu o nome de Largo Mendonça e Costa.

Nesta homenagem justa que o Município acaba de prestar àquele que desinteressadamente pugnou pelos interesses legítimos da sua Pátria, não podemos esquecer duas entidades que bastante auxiliaram o autor destas linhas, de quem partiu a iniciativa de tal homenagem. Uma é a Sociedade de Geografia de Lisboa, da qual Mendonça e Costa era sócio efectivo e outra a Sociedade Propaganda de Portugal, únicas entidades a quem pedimos a sua colaboração.

Quatro ou cinco Comissões Executivas passaram pelas cadeiras do Município de Lisboa e só agora é que alguém julgou de justiça que Mendonça e Costa merecia uma homenagem que, por mais insignificante que fosse, calar-nos fa no coração.

O nosso agradecimento a quem comosco auxiliou essa manifestação a um português que deixou obra sua, já citada por várias vezes, nas colunas desta Revista.

C. O.

triais; a instalação de uma zona franca; a construção de bairros operários; o saneamento e o abastecimento de água e ainda a iluminação das localidades sobre que ficava exercendo a sua jurisdição.

Era esta Comissão que devia fazer sair do seu estado incipiente, a grande cidade de Vasco da Gama, junto ao porto, regulando-se, desde logo, a maneira de conceder os terrenos para edificações e tornando obrigatória a sua ocupação por casas e armazens. Nada se conseguiu porque as casas e os armazens se não fazem com decretos, mas quando as circunstâncias económicas o impõem.

Para a realização dos melhoramentos materiais mais indispensáveis ao progresso da cidade, foi o Governo do Estado da Índia autorizado a contraír um empréstimo que, pela sua diminuta importância, para pouco chegou.

Foram, por isso, criadas novas fontes de receita à Comissão, para esta realizar o programa delineado.

Ao mesmo tempo, porém, alargou-se a sua esfera de acção, estendendo-a a uma grande área que incluía novas povoações e, assim, os fundos com que foi dotada, nunca lhe permitiram realizar obra de vulto.

De recomendar seria que se lhe entregasse o saldo do empréstimo das 300.000 libras, contraído para melhoramentos no porto e no caminho de ferro, e que não foi necessário gastar.

E de recomendar seria também, que fundos bem mais importantes fossem postos à sua disposição para que ela pudesse fazer de Vasco da Gama, não uma cidade de mirabolâncias, mas um centro de atracção que não destoasse das nossas grandes passadas.

(Conclue no próximo número)

VISCONDE DE CARNAXIDE

ESTE eminente jurisconsulto e notável cultor das belas-letras vem de publicar o seu quinto livro de versos, sob o título *O Canto do Cisne* e de oferecer um exemplar à redação desta Revista, que muito agradecemos.

A obra abre com um interessante Prefácio, de páginas 7 a 22, e compõe-se do texto, em verso, notas, de página 279 a 292; Índice e apêndice, contendo ainda o índice geral de todas as composições poéticas, insertas nos cinco volumes, de versos publicados cujos títulos são: *No Outono da Vida*, *No Fim do Outono*, *Em Pleno Inverno*, *Quarto Livro de Versos*, e, finalmente o actual que veiu à público recentemente.

Lemos toda a obra, não só com prazer e encanto, pela sua beleza literária, mas também com aproveitamento e utilidade, pela profundezas dos conceitos e salutares lições filosóficas e morais.

E' tão autorizada e fundamentada a apreciação crítica desta notável obra, pelo nosso ilustre colaborador e velho amigo, dr. Armelim Junior, na sessão de 10 de Novembro último, de 2.ª classe da Academia das Ciências de Lisboa, que aqui a reproduzimos como o melhor e mais substancioso comentário a essa obra maravilhosa, e com que estamos de pleno acordo.

A competência e autoridade literária e crítica do sr. dr. Armelim Junior é reconhecida e confessada pelo próprio sr. Visconde de Carnaxide, quando, transcrevendo, no Prefácio da presente obra, um eloquente trecho do livro *A Vida e a Obra do Visconde de Carnaxide*, em que aquele aprecia os quatro anteriores livros de versos, escreve o sr. Visconde: — «Se o elogio em boca própria é, sim, vitupério, quando recolhido de bocas alheias, cujo falar só autorizado pelo saber e consciência unicamente, só pode pelo próprio apreço e respeito dos seus autores ser motivo de justo orgulho de quem o seu favor o aceite e reproduza.

«*Si parda licet compronere magnis*» acode-me lembrar que, tendo Napoleão, já imperador, dito a um seu cabo de guerra, é um grande general, este respondera: «Devo se-lo porque Vossa Magestade o diz.»

Por ultimo dirémos que, não obstante o sr. Visconde de Carnaxide intitular o seu livro *O Canto do Cisne* — quinto e último livro de versos, sabemos,

de fonte segura, que este nosso amigo tem já bastante composição poética para um sesto volume, como também continua a enriquecer as páginas do *Direito*, — de que continua a ser Director, desde o falecimento do seu primeiro Director-fundador, o Conselheiro José Luciano de Castro — com artigos, cujo merecimento e valia o Dr. Armelim Junior pôz em relevo, no seguinte trecho de um seu discurso no Gremio de Tras-os-Montes:

— «Cada artigo é o cuidadoso e valioso balanço parlamentar, legislativo e jurídico do ano findo; trabalho de exposição e crítica, correspondendo às responsabilidades de ciência, de justiça e de probidade do seu ilustre Autor.

«Trabalho este importantíssimo como valioso e sólido elemento de documentação e de crítica histórica; e notabilíssimo pelos dados e pela crítica filosófica e jurídica.»

CARLOS D'ORNELLAS.

Por serem interessantes as apreciações do nosso bom amigo Dr. Armelim Junior na Academia de Ciências de Lisboa, transcrevemo-las com a devida vénia.

Depois do ilustre causídico justificar por doença, as suas faltas às sessões anteriores, disse:

«Pedi a palavra, em segundo lugar, para mandar para a mesa, oferecida á Academia, pelo seu Autor a seguinte obra:

— «O Canto do Cisne — Quinto e Último livro de Versos» do Visconde de Carnaxide, lustre e glória desta Academia em cujos Anais deixa uma intensa e extensa obra imorredoura.

Obra duplamente admirável: — pelo seu incontrastável valor intrínseco, e por ser obra de um ancião, de 85 anos de idade, feitos em 15 de Outubro último.

O «texto» está dividido em duas grandes partes: — «Quadros Psicológicos», abrangendo «Parte I — Sonetos» e «Parte II — Composições diversas».

— «Musa Comica».

E este «texto» é enriquecido e ilustrado por interessantes e eruditas «notas».

Posso e devo dizer, desta última e notável produção poética do Visconde de Carnaxide, o que disse dos quatro anteriores livros de versos, e corroborado pelos nossos mais autorizados críticos literários.

Assim, quanto à forma, é lapidar; possue e exerce o ilustre autor, a verdadeira ciência da metrificação versificando com arte, rica de rimas e de uma técnica perfeita. Quanto à essência, é poeta de coração, de fundo sentimento, de cativante lirismo e de encantador enlevo; de profundezas e elevação nos conceitos; de variada ilustração e vasta erudição; de delicioso humorismo e fina ironia; de grande e luminosa penetração filosófica.

O eminentíssimo psicólogo e psiquiatra Dr. Cullerre, em expressão feliz e lapidar, designa — a apatia mental, estéril, improdutiva e inane, que ele considera «causa predisponente provável» da demência senil primitiva ou primária — «stagnation intellectuelle».

E comenta, nesta luminosa passagem do seu belo livro «Traité Pratique des Maladies Mentaies»: «O hábito dos exercícios intelectuais, do trabalho cerebral, mantém a vitalidade e prolonga a juventude do cérebro, como testemunham numerosos exemplos. Vê-se, com efeito, a maior parte dos homens notáveis conservar até à mais avançada idade seu vigor intelectual e suas brilhantes aptidões».

Exemplo notável é o desta eterna juventude mental do Visconde de Carnaxide, de produção fecunda e de perene e proficiuissima lição aos Novos.

O sr. dr. Julio Dantas, respondendo, disse que se congratulava pelas melhorias do ilustre acadêmico sr. dr. Armelim Junior, fazia votos pelo seu completo restabelecimento e agradecia a preciosa oferta do sr. Visconde de Carnaxide, e tanto a este como ao seu portador».

PÁGINA INTERNACIONAL

AS DIVIDAS DE GUERRA

GONHECEM os nossos leitores esta questão, da qual todos os periódicos se têm ocupado. É um assunto interessantíssimo e vamos também meter a colherada, para que verifiquem que o «Redactor Mistério», ainda não morreu.

Representemos a América por um senhor novo rico, que se péla por dinheiro como macaco por banana; não olha a fins para o conseguir e é talvez capaz de vender o pai e a mãe, se alguma coisa derem por êles.

¡1914! Uns amigos caturras, velhos tradicionais, botas de elástico separados dêle pela vastidão de um oceano, travam-se de razões e pegam-se valentemente num sol-e-dó de pancadaria.

E o que fez o nosso amigo novo rico?

Pensou que da questão entre aqueles velhos rabugentos alguma coisa poderia lucrar.

E assim, foi vendendo a uns e outros litigantes coisas que êles precisaram para se guerrear mutuamente, prometendo em segredo a qualquer das partes, a oportuna ajuda para o momento propício. Com este negócio ganhou muito dinheiro com que se preparou para ir ajudar o lado mais forte.

E ajudou de facto, a verdade diga-se, não só moralmente mas também materialmente com empréstimos do dinheirinho que a ambos os contendores tinha ganho!

Chega o ajuste de contas, e o nosso bom amigo enfileira, como é de justiça ao lado dos vencedores, que arbitram ao vencido uma pesada indemnização pelos estragos sofridos. O vencido, é claro, cansado por quatro anos de luta não pode pagar tudo de uma vez, pelo que é autorizado segundo plano do nosso novo rico, a pagar a pouco e pouco a soma a que se comprometeu.

Acontece, porém, que pagas umas tantas prestações, o inimigo de ontem se recusa a continuar no mesmo fadado, achando o nosso referido camarada muito razoável, porque realmente quem não tem não pôde. E' claro, não pode pagar aos seus amigos de ontem, porque há de forçosamente pagar a êle — novo rico — aquilo que lhe deve por negócios ou sociedades financeiras que com êle mantém.

No entanto aos velhos amigas caturras que ajudou exige a liquidação da dívida, totalmente, sem se importar d'onde lhes venha, embora êle soubesse que contavam com a tal indemnização para o fazer.

Fala de seriedade, que nada tem que vêr a camisa com o chapéu, negócios são negócios.

No entanto, diz-se muita coisa, marcam-se entrevistas e um sociólogo americano, Walter Limbay, declara num dos jornais de maior tiragem, que, — *quem tem telhados de vidro não atira pedra ao dos vizinhos.*

Como somos daqueles a quem se não pode dizer um segredo, vamos reproduzir aos nossos leitores o que nos contou *O Diário de Notícias*, e que se refere aos telhados de vidro:

«A Florida lançou na Europa, em 1854-1859, um empréstimo por obrigações na importância de 8 milhões de dólares que foi utilizado na construção de caminhos de ferro. Este empréstimo foi renegado por plebiscito e os obrigacionistas europeus perderam o seu dinheiro.

O Mississippi lançou na Europa, em 1831-1833, um empréstimo por obrigações na importância de 2 milhões de dólares para prestar auxílio aos agricultores, e em 1838 um outro empréstimo de 5 milhões para o mesmo fim.

Em 1852, estes empréstimos eram renegados por plebiscito, não obstante, o Tribunal Supremo ter reconhecido a sua validade. Em 1875 esta renegação foi inscrita nas leis da Constituição do Estado!

Alabama lançou após a guerra civil, um empréstimo por obrigações, orçado em 18 milhões de dólares a favor da construção de caminhos de ferro. Pois, em 1876, foi renegada a maior parte desse empréstimo (15 milhões) sendo o restante (3 milhões) feito «funding».

Em Arkansas todos os empréstimos feitos em 1838, por intermédio do Banco do Estado, foram renegados com a mesma sem-cerimônia. Na Georgia, todos os empréstimos feitos depois da guerra civil para reconstruir os caminhos de ferro foram renegados, avaliando o sr. Hauland os títulos passados na Europa entre 10 a 15 milhões de dólares.

Na Luisiana, a dívida deste Estado, em 1871, atingiu 20 milhões de dólares. As obrigações eram emitidas para suprir as necessidades do Estado, dos caminhos de ferro, dos Bancos e da cidade de Nova Orleans. Em 1912, depois do costumeiro plebiscito, foi proibida a liquidação dessas dívidas.

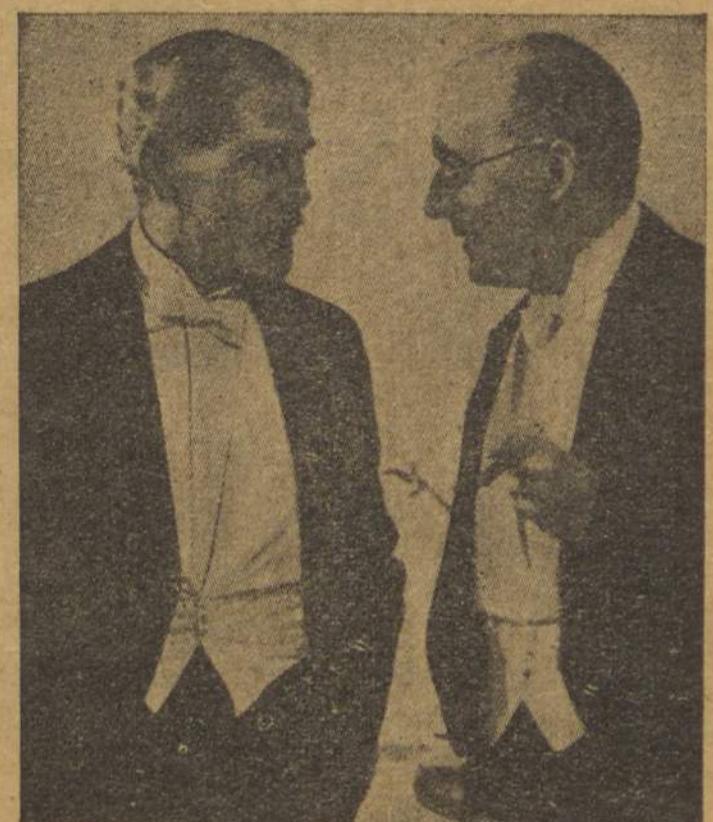
Na Carolina do Sul todos os empréstimos por obrigações foram renegados.

Na Carolina do Norte todos os empréstimos, emitidos depois da guerra civil e cujos juros atingiam mais de 2.500.000 dólares, foram renegados igualmente.

Acresce ainda que, os empréstimos renegados pelos vários Estados norte-americanos ascendem a 75 milhões com 500 milhões de juros. A razão exposta para o não pagamento era a de que tais empréstimos tinham sido contraídos por pressão do Governo da Confederação. No entanto, uma tal justificação não poderia ter base jurídica para os estrangeiros.»

E' um autentico sudário!

Como comentário único à exigência cheia de puritanismo feita agora pelos americanos fechamos com: Bolas para tanta moralidade.



MAC DONNALD E BRUNNING

O que teriam conversado e tes dois ases da política, sobre reparações?...

Redactor MISTERIO.

MARECHAL GOMES DA COSTA

Pelo Dr. ARMELIM JUNIOR

Mais rasão ha, que queira eterna glória,
Quem faz obras tão dignas de memória.

Lusiadas, Canto II. Est. CXIII.

PASSOU no dia 17 do mez findo, o segundo aniversário do passamento dessa lídima glória do nosso Exercito, e honra e glória de uma Pátria.

Na lucipotente vida deste Herói, como nos brilhantes Anáis da nossa Nacionalidade, duas datas luminosas se inscrevem, em aureas letras lapidares: — a da sua auróra e a do seu ocaso; a do seu nascimento e a da sua morte; 14 de janeiro de 1863 e 17 de desembro de 1930.

— Nascimento para a vida do Mundo e para a Glória.

— Morte, para esta efémera e precária vida; mas a rial e verdadeira vida na imortalidade da sua grande alma no seio infinito de Deus, e na imortalidade do seu nome ilustre e da sua preclara Obra nos resplendentes fastos da nossa História.

* * *

Carreira brilhantíssima, e scintilante derrota, desde que, aos 17 anos de idade, assentou praça, 8-XI-1880; sendo, successivamente, promovido a alferes 1884; tenente 1889; capitão 1898; major 1909; tenente-coronel 1912; coronel 1914, e, por distinção, general 1918 e marechal 1926. Foi para a India em 1895, batendo-se, heróica e valentemente, nos renhidos combates de *Amuná* e de *Gutnem*, respectivamente, em 21-X e 4-XI desse ano, e de *Ambigante* em 17-II-1896.

Foi depois para Moçambique, onde serviu com o grande Mousinho d'Albuquerque, então Governador Geral, que muito o apreciava e distinguiu, como oficial pudente e valente, decidido e heroico, disciplinador e prestigioso. Aí entrou, galhardamente, nos porfiados combates de *Mujenga* em 19 e 20-X-1896; de *Naguema*, de *Ibrahim* e de *Mcuto-Muno*, respectivamente, em 3, 6 e 7-III-1897.

Reconhecimento de *Macontene* em 22-V-1897; e combates de *Macontene* e de *Nampulunguene*, respectivamente, em 21-VII e 10-VIII desse mesmo ano de 1897, em que foi tambem governador do distrito de *Gasa*.

Regressando á Metrópole, seguiu, em 1899, para o Niassa. Fez a campanha dos Cuamatos em 1904; e foi capitão-mór de Mossuril.

Na Grande Guerra, comandou, com ingente valentia e notável brilho, a segunda divisão do Exército portuguez, na renhida Batalha de La Lys.

Foi o Chefe, prestigioso e denodado, do glorioso movimento de 28 de Maio de 1926; sendo nesse mesmo ano Presidente do Ministério, Ministro da Guerra e Presidente da Republica.

Tinha o largo e forte peito constelado com as



O Almirante Mommseu visitando o Marechal Gomes da Costa que se encontrava exilado em Angra do Heroísmo

mais altas, honrosas e brilhantes condecorações: Torre e Espada, Legião d'Honra, Aviz, Cruz de Guerra, S. Miguel e S. Jorge, de Inglaterra, Coroa de Itália e Cruz de Guerra italiana, Victória, Espiga de Oiro, da China, Valor militar, Bons serviços em campanha, Serviços distintos no Ultramar, Campanhas da India, Namarrais, Gasa, Sul de Angola, Moçambique, França.

* * *

Dotado de grandes e egrégias qualidades: inteligencia lucida e culta, coração generoso e bom, carácter forte e nobre, bravura indómita e serena, tudo isto pôs ao serviço, incondicional e devotadissimo, da Pátria, que estremecia, e sempre procurou enaltecer e honrar, pela sua palavra oral, pela sua pena erudita, e pela sua obra, inconfundivel e brilhante, de patriota e de herói.

Se é certo e verdadeiro, como incontestavelmente é, o judicioso e profundo conceito do Duque de La Rochefoucauld — «On ne doit pas juger du mérite d'un homme par ses grandes qualités, mais par l'usage qu'il en sait faire» — assaz evidenciados ficam, ne tes rápidos, sintéticos e descoloridos traços, não sómente essas *grandes qualidades*, senão outro-sim o nobre uso e utilissima aplicação, que, reiterada e pertinazmente, délas fêz este grande e glorioso Português.

QUESTÕES ECONÓMICAS E SOCIAIS

CONVULSÕES E EQUILÍBRIO AGRARIOS

Pelo Engº Agrónomo PALMA DE VILHENA

E complexa e de dificílima interpretação a maneira de ser de cada sociedade constituída, tantos e tantos são os factores originários da sua estabilidade ou instabilidade, na marcha contínua para o *terminus* da sua existência possível.

Esses factores, porém, de ordem tão diversa e variada, constituem outras tantas causas dos movimentos revelados em todas as manifestações de ordem financeira, económica, política e social.

A vida de relação, necessária à humanidade como o trabalho para a máquina, como o alimento para um ser organizado, aparenta, porém, não se verificar, numa obediência harmónica e imutável em subordinação às leis naturais e eternas que regem todo o Universo.

Iniciada pelas necessidades do homem, continuada pela procura dos meios com que essas necessidades poderão ser satisfeitas e completada com a sua satisfação, representa ela um conjunto de acções que, por vezes, se chocam e ferem, numa exibição de antagonismos que provocam as mais intensas e demolidoras convulsões, fazendo com que as sociedades voltem atrás, no seu estado de civilização e progresso.

A vida real dos povos, essa vida de todos os dias, de todos os momentos, precisa ser bem estudada e bem conhecida, para que não sejam letra morta toda a literatura, toda a filosofia da natureza que, só por si, nos levam à suposição de tudo sabermos, quando é certo que muito e muito temos a aprender ainda.

A Humanidade, na época em que nos encontramos, tem uma necessidade opressiva, imperiosa, manifestada pelas comoções políticas, pelo scepticismo religioso, pelas renovações científicas, pelos excessos passionais pelas agitações da produção agrária, do comércio e da indústria, que a orientam para uma nova determinação do direito e da justiça.

A idéa-suprema do nosso tempo, a necessidade duma mais vasta e completa noção da justiça e duma alteração profunda nas organizações sociais, constitue, por assim dizer, a mola movimentadora de toda a desorientação perturbadora a que temos

assistido e de que também somos autores, neste canto da terra civilizada.

O problema social está, no entanto, posto duma forma clara e soluvel, não tendo, em 20 séculos quase decorridos mudado de terreno e de natureza procurar a justiça e o direito, pela razão, plenamente desenvolvida e socialmente cultivada.

Disse um filósofo alemão; que a Humanidade tinha entrado numa idade nova; na sua idade madura, na sua idade do futuro; que as revoluções sociais, de que nós somos as testemunhas e os autores, constituem o sinal duma organização nova e mais larga da sociedade e que era pela aplicação do princípio associativo em todas as esferas da vida, que nós saíramos da tremenda crise que estamos sofrendo.

Ao contrário dos nossos reformadores, este filósofo procurou a prova da sua interessante doutrina, não em sonhos de imaginação, mas num aprofundado estudo da natureza humana; apoian-do-se sobre uma metafísica rigorosa, fazendo uso dum método verdadeiramente racional.

E, enquanto os nossos reformadores têm inventado o romance utopista da vida social, esse filósofo tentou fundá-la, na ciência, no sistema e na razão. E a humanidade, na exibição constante da necessidade do Progresso, esse instinto que a coloca acima do Tempo e da Eternidade, carece dum desenvolvimento cada vez mais largo na sua vida de relação, solicitada pelo movimento dum progresso contínuo, da contradição da antítese e até do antagonismo, essa lei inflexível e necessária à harmonia e à felicidade do homem.

De todas as convulsões; de todas as perturbações sociais, tem necessariamente de resultar o equilíbrio estável das coisas, como obediência necessária e invencível das leis fundamentais que o homem desconhece na sua essência e até na sua origem, mas que dominam e imperam na marcha progressiva da Humanidade inteira.

Peletan, na sua firme e racional crença na ordem natural do Universo, condena e muito bem, por inconsequente e ilógica, toda a concepção negativa do equilíbrio em que tudo marcha, em que tudo caminha.

* * *

Na magna questão social, tem papel dominante e incisivo a indústria agrária, em países como o nosso, onde ela pode e deve representar a mais abundante fonte de riqueza geral.

É ela sem dúvida, entre nós, um dos órgãos da vida social que terá de predominar e subordinar todos os outros.

Organizar, porém, todos os elementos, todas as faces e todas as funções de exploração agrária, constituiu sempre em Portugal, matéria julgada vulgar e isso ao alcance de todos os pretendidos orientadores.

Daí, as oscilações duma instabilidade económica em que tem vivido, quase sempre em situação precária, senão ruinosa, à mercê dos tempos, numa insuficiência de progressos, concorrentes como a perfectibilidade atingida entre outros povos agrícolas do mundo.

As delícias da aventura nacional, colhidas em campo sem instrução e sem cultura produtiva, teriam também de influenciar, poderosamente, na imobilização das actividades que à terra deveriam conquistar toda a sua riqueza, toda a sua valiosa contribuição para a prosperidade geral colectiva.

Em condições dum equilíbrio instável e nocivo, a agricultura tem-se arrastado numa conservação rotineira e prejudicialíssima, quando, baseada sobre princípios distintos e especiais, deveria reclamar para ela, o auxílio oficial da instrução e toda a liberdade e independência que o direito e a Justiça bem compreendidos, têm de garantir-lhe.

A agricultura constitue um *metier* particular que, compreendendo os mais importantes géneros da exploração material, receba do Estado a defesa, por todos os meios de que carece, para se desenvolver e prosperar, fornecendo-lhe êste todas as garantias necessárias ao seu livre exercício e ao interesse geral.

Mas quando, em vez dos mais intuitivos e rationais incentivos se lhe oponesse toda a ordem de

obstáculos para o seu melhor aproveitamento; quando em vez da instrução e auxílios pautais e de propaganda convenientes se entrasse no domínio da opressão, dificultando as transações imobilizando toda a ação benéfica dos fundamentais princípios da concorrência, na oferta e na procura, a exploração agrária, como todos os outros ramos de produção, seria vítima duma desorientação profunda, fugindo à influência benéfica e produtiva das leis do equilíbrio, em que têm de manter-se todas as actividades produtoras.

Então, como todos os ramos de indústria, procura, por todos os meios, por todos os processos a sua natural defesa.

E se o momento actual é a mais completa exibição de toda a ordem de especulações entre todos que produzem e todos que transacionam, não podia a agricultura exibir-se à corrente geral, demais, nela plenamente justificada, como reação necessária contra os embaraços e restrições que lhe tivessem sido impostos.

A especulação não é, como muitos supõem ainda, a causa dos males que afectam a nossa nacionalidade. É simplesmente um péssimo e perigoso efeito, duma complexa ordem de factores, financeiros, económicos, sociais e morais, que modernamente concorrem para a transformação social a que vimos assistindo.

CRÉDITO HOTELEIRO

Por A. DE MELO E NIZA

PARECE em via de solução o problema dos hoteis portugueses, factor primacial de tudo quanto em matéria de turismo se possa fazer.

Questão que se arrasta há longos anos, no confronto de um progresso técnico dessa indústria que, com raras exceções, se desconhece entre nós, tanto em matéria de instalações como nos serviços, foi preciso que nos planos do novo ordenamento jurídico do Estado coubesse a faculdade de suprir as deficiências da actividade singular dos interessados directamente, os vícios que um critério nocivo de liberdade económica consentia, a carencia de organização e a desconexão de esforços e de iniciativas.

Creado um órgão central superior de comando e coordenação das actividades do turismo, o Conselho Nacional do Turismo, — outros houve anteriormente a que falharam as condições jurídico-políticas de uma actuação proveitosa — teve o Governo a felicidade de encontrar para êste sector da vida económica nacional um Chefe digno desse título, um realisador que deu as exuberantes provas que honraram a Nação nas Exposições de Sevilha e Colonial de Paris, o Sr. Brigadeiro Silveira e Castro.

É lamentável que a nossa defeituosa educação económica não permita que, como acontece noutras paixes, alguns problemas industriais sejam resolvidos espontaneamente pelas respec-

tivas colectividades, delas partindo as iniciativas para o aperfeiçoamento da indústria e dos seus meios de acção. É um ponto adquirido que justifica só por si a intervenção do Estado no sentido de crear as condições possíveis para a realização de uma obra nacional de interesse público geral que se sobrepõe aos particularismos egoistas de muitos, à inércia e ao atraço cultural de uma grande parte dos agentes das respectivas actividades.

Os aspectos mais salientes da questão hoteleira, que se apresentam insolúveis dentro do actual regime em que se exerce a respectiva actividade, são os seguintes :

a) — Reconhecimento das necessidades locais e do seu possível desenvolvimento, de modo a estabelecer-se um plano de conjunto ;

b) — Categorias. Requisitos que devem satisfazer ;

c) — Apetrechamento : instalações, mobiliário, higiene ;

d) — Adaptação dos hoteis existentes. Possibilidade de introdução de melhoramentos; novos estabelecimentos a crear ;

e) — Relações contractuais entre os proprietários dos imóveis e os arrendatários, em termos de tornar praticáveis as transformações necessárias ;

f) — Consulta técnica para a arquitectura hoteleira ;

g) — Adextramento do pessoal para o desempenho das funções especializadas ;

h) — Meios financeiros para a organização sistemática da rede de hoteis ou da sua adaptação aos requisitos exigidos;

i) — Sindicalização obrigatória dos hoteleiros e do pessoal hoteleiro, constituindo as respectivas Federações a Corporação Nacional da industria hoteleira, cabendo-lhe, sob a fiscalização do Estado, a aplicação prática dos princípios consignados no estatuto da industria.

Os pontos de vista constantes das alineas *a)*, *b)* e *c)* estão, em parte, tendo execução com as medidas tomadas pelo C. N. T., que promoveu a vistoria dos hoteis para o efeito da sua classificação e observância de um mínimo de regras havidas como indispensáveis, sob pena de não ser permitido o seu funcionamento ou de lhes não ser sancionado o uso da designação de hoteis. Em quanto se tenha por útil o trabalho que está sendo executado, como base da carta geográfica da industria e até com alguns resultados práticos que não deixarão de fazer sentir, nem por isso melhorará consideravelmente o aspecto geral da questão hoteleira do nosso paiz.

Existe fundamentalmente uma falta de preparação técnica — que abrange os factores psicológicos — da parte da generalidade dos hoteleiros, aliada à minguada educação estética da generalidade do público que frequenta os hoteis. O espírito predominante é de que não vale a pena fazer despesas com certas manifestações de gosto e de conforto — que muitos hoteleiros só concebem forçadamente — quando a frequência não diminui (!) por esse motivo e os hóspedes não reclamam.

Tem-se, contudo, verificado que a instalação de um hotel dotado de conforto moderno produz uma reacção nos restantes, determinando-lhes, por simples razões de concorrência, os melhoramentos que antes descuravam introduzir.

De qualquer modo não consideramos que seja viável obter-se um progresso sério da industria hoteleira só por meio de coacção legal, que, se impuser exigentes regras, pode determinar, com a perda nominal de categoria, ou com o seu encerramento voluntário ou forçado, uma diminuição do já escasso numero de forasteiros que se atrevem a viajar no paiz.

É por essa razão que temos como indispensável o levantamento da carta dos hoteis do país para se notarem as deficiências e se fixarem, em função das necessidades locais, o que em cada terra convém promover. Deveremos fugir, neste ponto, das generalizações que conduzem a pretensões de igualdade de tratamento ou de direitos nos auxílios que tenham de ser concedidos.

Exigindo-se da indústria hoteleira que satisfaça os requisitos de carácter público que são inerentes à sua função, não se lhe pode impôr que sirva plenamente as exigências de interesse geral que derivem do desenvolvimento do turismo.

Os hoteis têm um público constituído pelos que viajam por necessidade, pelos que em menor número neles residem permanentemente e pelos que atraídos pelas considerações do turismo afluem com maior ou menor intensidade conforme o permite a aparelhagem desta indústria.

O elemento fixo é, pois, o das duas primeiras categorias, determinando pela sua razão económica o número indispensável de alojamentos, abstraindo da sua qualidade.

O mesmo se não pode dizer com relação aos forasteiros-turistas que, atraídos pelas belezas naturais, pelos elementos artísticos ou históricos, pelas condições de repouso ou distração, pela excelência do clima ou virtudes terapêuticas, têm como factor indispensável da sua deslocação a existência de hoteis, e não só a existência como a correspondência das suas instalações e serviços à categoria e hábitos de vida dos viajantes.

Neste conceito comprehende-se que a quantidade e qualidade dos hoteis integra-se no plano geral do turismo, deixando de pertencer exclusivamente à vontade activa ou passiva dos hoteleiros.

Ainda que possa esperar-se o desenvolvimento lento da indústria perante o esgotamento contínuo da capacidade de

alojamento dos hoteis, onde os haja, este critério é anacrónico e não deixa de prevalecer a afirmação — tantas vezes repetida — de que os hoteis precedem os turistas, como corolário de que não pode haver turistas onde não haja hoteis. Por outro lado, a existência de hoteis sem condições de conforto moderno é um factor negativo do turismo, promovendo que os turistas que não se adaptam às deficiências que encontram façam uma propaganda contrária.

Resta ainda o que se pode obter da criação de novos centros de turismo, animados pela intensificação do sistema arterial dos transportes, em lugares até há pouco tempo quase inacessíveis, a despeito das suas belezas, como, por exemplo, as serras da Estrela e da Arrábida.

Fixado o plano local da capacidade e categoria dos hoteis, torna-se possível estudar as formas de adaptação dos hoteis que, porventura, existam ou os meios de dotar as terras com os estabelecimentos hoteleiros que correspondam às necessidades do turismo.

Apresenta-se, em primeiro lugar, a solução espontânea dada pelas empresas locais, adaptando-se ao plano, com ou sem auxílio, ou pelas entidades interessadas no desenvolvimento local. O ponto é que se alcance o objectivo proposto, incumbindo às entidades oficiais do turismo procurar a solução, utilizando as facilidades que lhes forem dadas, inclusivamente as financeiras. Só depois disso são admissíveis sanções pela não satisfação das exigências severas do sistema. A combinação do encerramento ou da desclassificação actua então plenamente, na previsão da substituição efectiva dos órgãos inadequados por outros que satisfazem as condições exigidas.

Tendo-se em atenção que o exercício da indústria cabe aos seus especialistas e que nem sempre se verifica ser o proprietário do imóvel o explorador do estabelecimento, aparecem em muitos casos dificuldades provenientes das relações usuais do inquilinato que, para este efeito, precisam de ser sujeitas a um regime especial.

O maior obstáculo que virão a encontrar os hoteleiros que queiram submeter-se às imposições feitas em nome do interesse colectivo é a carência de recursos financeiros, quer para a transformação dos hoteis, quer para a criação de novos estabelecimentos, em razão da reticência dos capitalistas pelas empresas deste género.

É este o ponto máximo da questão, mas antes de a elle nos referirmos desejamos acentuar que a transformação e criação de hoteis no país deve subordinar-se a uma inspecção técnica que oriente e fiscalise os trabalhos a realizar, de modo que obedeçam aos modernos preceitos da arquitetura hoteleira.

Não deve esquecer-se, igualmente, um elemento importante da integração do problema, que é a educação profissional do pessoal hoteleiro.

Demonstrada sumariamente a necessidade de uma forte actuação que, sem excessos e com um sentido prático de realização, nos faça sair em breve curso do espectáculo impróprio do nosso tempo que oferece a generalidade dos hoteis portugueses, é-nos grato referir que o C. N. T. pensa decididamente em abordar o problema do Crédito Hoteleiro. Assim o resolveu em 30 de Novembro último, encarregando dois dos seus vogais de elaborarem um projecto para a criação de um Fundo Hoteleiro, destinado à construção de hoteis de turismo.

Aguardamos o trabalho da distinta comissão e estamos certos de que a obra do actual Governo se acrescerá com mais esta solução positiva de um problema nacional que há muito tempo aguardava ser tratado com interesse e inteligência.

Não teriam sido inoportunos os artigos que publicamos nesta *Revista* nos seus números de 16 de Agosto e 1 de Novembro do ano findo, em que voltamos a referir-nos a este assunto do Crédito Hoteleiro, já por nós tratado no jornal *O Século* de 27 de Dezembro de 1927 e em *A Voz*, de 29 de Junho de 1929.

FIGURAS DO DIA

GENERAL BERNARDO DO CANTO

Recentemente foi promovido a General, por escolha, o nosso prezado amigo e distinto açoreano Francisco Bernardo do Canto, figura ilustre do exército português e oficial sabedor, cujos méritos lhe têm rendido louvores e condecorações que figuram na sua admirável fôlha de serviços.

O general Bernardo do Canto embarcou para França, fazendo parte do C. E. P. em 12 de Agosto de 1918 e regressou em 18 de Maio de 1919.

Possui as seguintes condecorações e louvores:

Cavaleiro da Real Ordem Militar de São Bento de Aviz, em 1 de Janeiro de 1909. Comendador da Ordem Militar de Aviz, em 1919. Comendador da Ordem de Cristo em 1919. Agraciado por S. M. o Rei de Espanha com a Cruz de 2.ª Classe de Ordem de Mérito Militar. Medalha de ouro da classe de comportamento exemplar, 1922. Grande Oficial da Ordem Militar de Aviz, 1923. Medalha Comemorativa das Campanhas do Exército Português. Meda-



lha da Vitória. Medalha Militar de prata da classe de bons serviços. Medalha de prata de comportamento exemplar em 1907.

1902 *Louvado* pelos resultados obtidos durante a instrução de que foi incumbido na E. P. Inf.

1911 *Louvado* pelo General inspector pelo zêlo e competência com que durante alguns anos exerceu o cargo de ajudante e ainda pela proficiência com que elaborou o catálogo da Biblioteca da Escola P. Inf.^a, o qual abrange mais de onze mil volumes.

1912 *Louvado* pelo notável zêlo e competência com que dirigiu a extensa marcha de 319 quilómetros efectuada com um pelotão de 50 praças para experiências do novo equipamento ^m/912 e ainda pelo bem elaborado relatório que apresentou acerca da referida marcha.

1913 *Louvado* pela preserverança, dedicação e inteligência distinta que patenteou na árdua missão do ensino dos recrutas.

1914 *Louvado* pelo inspector da 1.ª D. Ex.^o em nome de Sua Ex.^a o Ministro da Guerra, pelos valiosos serviços, inteligência e boa vontade prestados à causa da Instrução Militar Preparatória.

1914 *Louvado* pela dedicação profissional com que elaborou a sua conferência.

1919 *Louvado* pelo notável zêlo e extraordinária dedicação e muita competência de que tem dado provas no comando do 1.º Batalhão. É um oficial de uma grande ponderação e um honesto cumpri-dor dos seus deveres.

1919 *Louvado* pelo modo como se desempenhou na comissão encarregada de representar a arma de infantaria nos exercícios finais da Academia Espanhola de Saragoça, a convite de Sua Magestade o Rei de Espanha.

1929 *Louvado* pelo zêlo, solicitude e competênci-a com que exerceu o comando do R. I. n.^o 1, mostrando-se sempre um oficial digno da maior consideração e estima dos seus superiores e do maior respeito pelos seus subordinados, mostrando em todos os seus actos uma lealdade digna do maior apreço.

1929 *Louvado* pela muita competência, dedicação, lealdade e inexcedível zêlo com que exerceu o comando do R. I. n.^o 1, no qual evidenciou grandes qualidades de carácter e de patriotismo especialmente em momentos de grave risco para a Pátria e República, pelo que os serviços que prestou naquele comando e pelos quais é louvado devem ser considerados extraordinários e importantes.

1931 *Louvado* pela forma como se desempenhou da missão de director da Escola Preparatória de Quadros, revelando mais uma vez grande competência técnica e método de organização.

1932 *Louvado* pela superior competência e inteligência que demonstrou não só no desempenho das suas funções como Inspector como também durante o tempo que exerceu o cargo de chefe da 1.ª Repartição revelando nos estudos a que se proce-deu nessa Rep. os seus profundos conhecimentos técnicos sobre as novas modalidades incumbidas à Arma de Inf.^a o que o tornou um valioso auxiliar da Direcção.

1932 *Louvado* por Sua Ex.^a o Ministro da Guerra, pela forma inteligente e criteriosa como desempenhou as altas funções de Director da 1.ª D. Geral do M. da Guerra, contribuindo assim para facilitar a acção do mesmo Ministro.

C. O.

Por agora desejamos frizar simplesmente que este aspecto da questão só pode ter eficácia desde que seja abrangido pela solução total do problema.

Esboçando uma linha geral para o sector hoteleiro na integração do turismo nacional procuramos acentuar um ponto de vista que ha muitos anos vimos defendendo.

O crédito hoteleiro servirá para estimular a actividade dos profissionais da industria, tornando praticável a imposição de preceitos a que deve obedecer esse ramo, e permitirá às entidades do turismo crear as condições necessarias para a intensificação do turismo, tanto nacional como estrangeiro, para o que não bastam certos melhoramentos locais.

A instituição do crédito hoteleiro não deverá ser passiva, aprestando-se sómente para que individualmente lhe sejam solicitados auxílios. Ela deve ser o elemento activo impulsor da obra a realizar.

Pede o concurso dos profissionais interessados que muito precisam de abandonar as suas concepções individualistas para se integrarem nas modernas formas da economia corporativa.

A sua reforma associativa constitue tambem um factor importante para que, por disciplina consentida, a sua actividade profissional caminhe a par da acção diligente do comando do turismo. Outros benefícios dela colherão os agentes da profissão no que se refere aos métodos técnicos da exploração.

CONTOS DO NATAL

O PERDÃO
DO FERROVIARIO

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

ERA a noite de 24 de Dezembro e a neve vestira de arminho todas aquelas serranias, todos aqueles montes, de onde vinha silvando a ventania que fustigava as árvores apenas vestidas de flocos. E o azorrague da nortada, fazendo contorcer aqueles pacientes escravos da Natureza, nus de folhas, de troncos enrugados e ásperos, obrigava-os a esparadir pedacinhos de algodão, que iam juntar-se aos que o céu ininterruptamente deitava.

Naquela noite sibilante e glacial, só uma luz, tremeluzindo atrás duma vidraça embaciada e encaixilhada de neve, marcava, não a presença de um ente vivo, pois que outros se percebiam, por entre os assobios do vento, uivando lá pelas quebradas da serra, mas sim a do único ser humano, perdido entre aquela fúria lívida dos elementos.

Essa janela iluminada era a de uma pequena e tosca barraca, de cuja chaminé saíam rolos de fumo, que mascaravam a brancura do telhado.

A isolada casinha estava à beira da via férrea e esta era apenas assinalada por dois traços negros, que riscavam a neve.

Dentro da casa, junto à lareira onde crepitava um lume insuficiente para vencer a algidez ártica daquela noite, curvava-se um velho, rosto arado de rugas, pele encardida como pergaminho antigo, barbas intensas, viuvas de pente. Dos olhos encovados e mortiços escorriam-lhe lágrimas que procuravam as sinuosidades da pele e pelos sulcos das rugas desciam a perder-se nos bigodes pendentes do ancião. Aquelas lágrimas eram facilmente explicáveis ante o fumo acre que se levantava da lareira, mas a expressão de infinita tristeza, que se espelhava no rosto do velho, aqueles olhos que pareciam poissar-se muito mais longe do que na sombra do pinheiro, que, fora da janela, se contorcia, sugeria-nos que tal pranto tinha origem mais íntima e menos artificial. Não era o fumo da lenha que o provocava, mas sim um fumo de recordações que, naquela noite de Natal, subia do coração golpeado do pobre homem.

Aquele pinheiro, carregado de flocos alvos, que se sacudia lá fora, recordava, ao velho, outro pinheiro longíquo, cheio de luzes e brinquedos, que,

vinte anos antes, luzia num lar feliz e quente, onde gorgeavam risos infantis, onde ciciavam beijos de dois esposos felizes. E, se as noites de Natal que se seguiram não fossem igualmente ditosas, o velho quase que consideraria aquela, luminosa nas brumas do passado, a mais saudosa da sua vida. Mas não. Todas elas foram lindas, ao lado de uma esposa adorada, com os olhos recreando-se no amor de seus filhos. Estes cresceram, o mais velho casou, foi viver para o Pôrto, mas, todos os anos, vinha à Figueira consoar com os pais e com a irmã. Só o ano passado não fôra, preso na cidade do Norte pelo estado da mulher, prestes a ser mãe.

Essa noite do ano passado fôra, todavia, também feliz. Já não tivera árvore de Natal, mas havia amor, e o velho ferroviário tinha a seu lado a mulher e a filha, risonhas, venturosa.

Mas como o mundo gira, como um ano basta para mudar a vida, para transformar uma felicidade côn de rosa, numa desgraça de luto!

Três meses depois daquela noite de Natal, a filha fugia de casa, enfeitiçada por um sedutor.

Infando golpe! O velho vacilou como o roble ferido pelo raio, mas extraiu da sua força, das suas energias, a resistência ao choque. A esposa, não. Débil, enfermiça, o brutal embate prostrou-a na cama, de onde, quinze dias depois, a levaram para o esquife.

O velho ferroviário pensou acabar com a vida. Olhou as rodas brilhantes das locomotivas, em que trabalhava, como alívios do seu sofrimento. Mas os seus princípios religiosos pouparam-no à cobardia. Aquela casa onde fôra tam feliz, aquele lar nu, solitário, era-lhe porém intolerável. Pediu uma transferência, para o lugar mais ermo, mais desacompanhado, da linha.

Deferiram-lhe a súplica e colocaram-no em guarda da paragem de Abrunhosa, apeadeiro insignificante, em plena serra.

Ali estava o velho há sete meses, mudo, tenbroso, inspirando ao mesmo tempo medo e piedade aos limitados passageiros que os poucos combóios, que lá paravam, depunham no apeadeiro.

O desejo do suicídio voltava-lhe muitas vezes e, em geral, quando o *sud* surgia ao longe, na curva, vertiginoso, trovejante, quase feroz, o velho sentia a alucinadora vertigem de se lhe atirar para a frente.

Uma campainha, retinindo, de súbito, despertou-o do mundo das suas tristes evocações. Era o sinal da estação de Contenças, avisando-o da aproximação do omnibus. O velho levantou-se, foi a um canto da cabana buscar uma lanterna, que acendeu, e, sem tomar qualquer precaução contra o frio do exterior, abriu a porta e foi pendurar a luz na parede de fora da casinha. Depois, ali se ficou, pensativo, meditabundo, até que um rumor surdo, aumentando pouco a pouco, lhe anunciou a chegada do combóio. Na curva apareceu uma luz que cres-

ceu na treva. Mugiu o apito da locomotiva simultâneo com o ruido já estrondeando, matraqueado pelos ecos das montanhas, das ferragens, e, finalmente, avolumou-se na treva a sombra do comboio que, instantes depois, párava junto da barraca. Só duma carruagem da cauda desceu um vulto. O comboio partiu, e, dali a pouco, o farol vermelho da última carruagem sumia-se no escuro, enquanto o matraquear lutava, extinguindo-se, em últimos ecos, com os uivos do vento, que continuava dominando a noite.

O vulto do passageiro que descera do omnibus ficara imóvel, na treva, e tam pensativo estava o velho, que nele não fez reparo. Pegou na lanterna e voltou para a cabana. O farol deu de chapa numa oleografia da Santa Família, sob a qual o piedoso ferroviário acendera uma lâmpada de azeite. As lágrimas brilharam-lhe, de novo, nos olhos. Soprou a luz da lanterna, na altura em que um bater leve, na porta da cabana, o despertou. Supôs que fosse o vento, o fustigar da neve, mas o ruido repetiu-se, e o velho, surpreendido, foi abrir.

Uma mulher, cuja cara mal se percebia no escuro, desenhou-se no rectângulo da porta. Mas na lareira, um tronco resinoso, incendiando-se com um estálido, levantou uma labareda que iluminou o rosto da desconhecida.

O velho recuou e da garganta saiu-lhe um som rouco, difícil de definir se era rugido, se soluço.

A mulher caíra de joelhos, abraçando-lhe as pernas, e balbuciando, por entre afrito chôro, as palavras:

— Perdão, meu pai!

O velho levou as mãos à testa, crispou os punhos, não sei se no desejo de socar o cérebro, se de castigar a filha. Mas nisto, lá de longe, na noite, onde o ruido do vento um pouco abrandara, vieram os sons de um sino, badalando na treva. Era meia noite. Era o campanário duma aldeia saudando o nascimento do Menino-Deus.

A rapariga continuava soluçando súplicas de perdão. O velho voltou-se, fixou os olhos na imagem do presépio, agora mais luminosa, porque a lâmpada brilhava com luz mais intensa e leu, insensivelmente, a legenda que estava na parte inferior do quadro:

Glória in excelsis Deo, et in terra pax hominibus bona voluntatis.

Então o ferroviário ergueu nos braços a contrita filha, e conduziu-a junto da lareira...

...E o velho tornou então a passar, outra vez feliz, a noite de Natal. É que a sua maior felicidade estava naquele perdão, que concedera à arrependida filha.

“CONTOS AMARGOS DA GUERRA” E O “ULTIMO DIA DO CONDENADO,,

A propósito dos últimos livros publicados e da autoria do nosso director Carlos d'Ornelas, transcrevemos da imprensa portuguesa os seguintes trechos:

DOS CONTOS:

Diario da Madeira, de 7-12-932.

Com este título, o nosso prezado amigo e distinto escritor sr. Carlos de Ornelas acaba de publicar um livro, o qual se encontra á venda na «Casa Figueira».

Agradecemos a gentileza dos exemplares oferecidos a esta Redacção.

Novidades, de 5-12-932.

O sr. Carlos d'Ornelas publicou agora num volume de cerca de duzentas páginas algumas das suas impressões da ultima guerra em que tomou parte.

Por hoje, limitamo-nos a noticiar o aparecimento do livro.

Diario Liberal, de 18-11-932.

Este livro de Carlos de Ornelas reflete aspectos da Grande Guerra que o seu auctor, como soldado, viveu. Não é, pois, um livro feito de

cór sobre o grande cataclismo, são páginas de um combatente, sentidas e traduzidas pelo seu auctor com certo poder evocativo de emoção.

E' um volume, onde, a par da sua sinceridade transparecem as apreciáveis qualidades literárias de Carlos de Ornelas.

E como é um documento subsidiante para a história da Grande Guerra, merece ser lido e pensado com o interesse que merece.

DO ULTIMO DIA DO CONDENADO:

Novidades, de 23-11-932.

O sr. Carlos d'Ornelas, publicou num pequeno volume o drama em 1 acto «O ultimo dia do condenado» em que foca um episódio dramático passado na Grande Guerra.

O nosso crítico literário referir-se-á em breve ao livro do sr. Carlos d'Ornelas.

Novidades, de 24-11-932.

O sr. Carlos d'Ornelas, que foi combatente no grande conflito europeu, pretendeu tratar neste drama em um acto, um pretenso erro judiciário militar.

O autor descreve a condenação à morte, por fusilamento, de um «chaffeur» militar, que mais por inconsciência do que por fins anti-patrióticos, ocultou cartas topográficas das trincheiras. O tribunal condenou-o a ser fusilado, sem o ouvir. Éste o enrêdo.

Carlos d'Ornelas, já com várias obras publicadas, tem uma imaginação aproveitável, que pelo estudo e pela leitura dos bons modelos, deve cultivar.

É evidente que neste pequeno drama há scenas pouco verosimeis, o que, nos parece, prejudica a boa urdidura do drama.

Certamente, por falta de uma cuidadosa revisão, no opúsculo aparecem-nos palavras com uma grafia errada, e algumas passagens a sintaxe deixa muito a desejar.

O autor terá muito a lucrar, se fizer uma nova e atenciosa leitura de uma boa gramática portuguesa... — M. V. G.

ECOS & COMENTARIOS

O FIM DA MENDICIDADE

Por SABEL

ANO NOVO, VIDA NOVA?

NÃO podia ser nem mais agradável, nem mais vibrante, para nós, portugueses, a surpresa de um novo ano que não fosse um imprevisto, como aconteceu nos anteriores.

O dia de hoje é uma verdadeira surpresa. Não houve casamento mas a «corbeille» está repleta de lindas prendas, desde as peças mais lindas de oiro fósco até às pérolas, devidamente trabalhadas a capricho, reluzindo também as esmeraldas, os rubis e as ametistas.

Todas brilham.

Qual a que nos está reservada?!...

Terão espinhos?

Quem a escolhe?

Não pensamos como até aqui em sonhos vagos como os dos tempos que passaram.

Vamos primeiramente ver se conseguimos perceber um cartaz que se nos apresenta anunciando o novo ano; vamos ver se as jóias nele anunciadas são verdadeiras e se o seu valor não se transforma em aço para punhais que nos aniquilam a existência, trazendo-nos horas amarguradas como as que já nos fizeram passar os anos anteriores.

O que vejo é que a manhã nos não faz sorrir e que a romagem prolongada com duras causas, que fizemos de um para outro ano, parece inútil.

Será? Não sabemos. Vamos a ver se a tempestade que paira por essas pequenas vilas e povoações, ainda há pouco progressivas, não lhes descobre os telhados das suas pequenas casitas, não lhes fecha os asilos, não lhes destroem os lactários e não lhes obriga a encerrar os hospitais que sempre lutam com falta de assistência.

Amanhece. Pouco a pouco, o Tejo torna-se azul e sereno e a manhã traz realmente consigo uma tristeza profunda que nos faz pairar no pensamento qualquer mistério, e, aproxima-se de nós uma onda, não se sabe de quê, que no fim nos comove e sufoca a respiração. Temos vontade de saír daqueles amargos segundos que parece não desaparecerem enquanto não ouvimos um débil gemido de perdão.

Mas perdão de quê?

Talvez da nossa resignação, quem sabe.

E com os olhos marejados de dor e de tristeza, preguntamos a razão do nosso sacrifício, abrimos o peito à nossa consciência e confessamos que ela não acusa qualquer crime e se assim fosse estava expiada a nossa pena pelo sacrifício que temos sofrido e feito sofrer à nossa casa, aos nossos filhos, a quem não devemos deixar secar os lábios de fome.

Esta alvorada é triste e tão triste, que olhamos o mar, esse mar gigante que tudo esconde no seu leito e parece-nos vê-lo a sorrir meigamente, quem sabe se com vontade de nos fazer sumir nas suas luzentas águas, quantas vezes berço final de tanta vaidade que há no mundo.

E a chuva vem e as esperanças vão-se, o tempo turvou-se e nova jornada se prepara, enquanto se recolhe a gente que nos «clubs» se regou de «champagne» de vistosos rótulos, de licorosos vinhos que fizeram soltar as gargalhadas escandalosas que durante uma noite marcaram o ultrage aos rotos, aos pobres, aos famintos que derramam lágrimas de dor com fome e com frio, depois de percorrerem, sempre com bom humor, as ruas dos bairros asfixiantes dessa Lisboa doente.

RECEBEMOS um convite para uma reunião que se realizou no dia 18 do mês findo no gabinete do sr. coronel Lopes Mateus, comandante do Corpo de Segurança Pública de Lisboa, cujo fim foi tratar de pôr cônbro á mendicidade e organização de um cadastro especial dos mendigos.

Bastante pena tivemos de não ter assistido.

A reunião estava marcada para as 16 horas e como passavam 25 minutos dessa hora e as nossas ocupações não permitissem prolongarmo-nos ali mais tempo, retirámo-nos, fazendo a nossa notícia pelo que extraímos dos periodicos do dia seguinte.

Já por varias vezes nesta Revista, e nesta secção, temos feito referencias varias e até protestos sobre varias pessoas que conhecemos aqui pelos arredores mendigando e que para isso, atam ligaduras em sitios onde não existe qualquer molestia, havendo-os que andam de muleta de dia, e á noite vão para a rua dos Alamos beber copos de vinho que marcham mesmo sem muleta nem calçadeira.

O sr. coronel Lopes Mateus expoz os trabalhos por si encetados para a elaboração do cadastro dos mendigos.

Nas esquadras e postos policiais está já a organizar-se um cadastro das diferentes modalidades de mendigos, cuja elaboração é feita pelos guardas que percorrerão as áreas sob a direcção dos seus respectivos chefes. Concluido este trabalho, era aberta nas esquadras uma inscrição para donativos, cuja cobrança seria feita por um guarda que semanalmente visitaria os subscritores.

Feito o cadastro seria dado destino aos pedintes que não querem, embora possam trabalhar, vivendo de explorar a caridade publica. Alguns até a Policia tem prendido porque se entregam á mendicidade embora possuam dinheiro que chega a constituir pequenas fortunas.

Os representantes dos jornais concordaram com a iniciativa do sr. coronel Lopes Mateus. O sr. David da Silva, como representante do jornal *Retalhista de Viveres*, e ainda como membro da Junta de Freguesia do Camões, disse que as juntas cobram 3 por cento das contribuições do Estado, o que perfaz, anualmente, uma verba de mil contos, destinada á mendicidade de Lisboa.

Alvitrava que essa verba transitasse para a obra de beneficencia da Policia, ou, então, que a importancia dos três por cento, cobrada pelas Juntas de Freguesia, fosse elevada a seis por cento (o que não estamos de acordo porque já basta o que basta), destinando-se o aumento á cruzada iniciada pelo sr. coronel Lopes Mateus, continuando aqueles organismos com os três por cento, visto terem, também, os seus pobres a socorrer. Apresentaram-se varios alvitres, ficando assente o seguinte: inscrição de donativos fixos, nas esquadras e postos policiais, e criação de selos de diferentes importâncias, para atender áquelas pessoas que nem sempre podem desembolsar a mesma quantia.

OS CARRASCOS

EM 20 de Setembro do corrente ano suicidou-se na sua casa em Rochdale, no Lancashire o carcereiro inglês John Ellis, que, durante a sua carreira de 23 anos participou em 204 execuções capitais.

Ellis escolheu a navalha de barba para a sua morte e essa navalha foi-lhe passada pela garganta não tantas vezes quantas eram as suas victimas, mas até perder a força depois de profundos golpes de onde jorrava sangue negro que rapidamente se fez coalhar.

Disseram os jornaes que ele passou a sofrer de depressão nervosa após a execução de Edith Thompson, linda rapariga, condenada á morte como cumplice no envenenamento

mento do marido e que declarou não mais executar uma mulher, pelo que se reformou em 1924 após ter completado os seus 58 anos e depois de uma polemica na imprensa em que dois escritores afirmavam estar inocente a Edith.

Em Outubro de 1924 Ellis tentou suicidar-se disparando um tiro de revolver na cabeça o que o fez estar internado num hospital algumas semanas entre a vida e a morte; durante esse tempo só lhe vinha á memoria a cõr das dez libras que recebia do tesouro britanico por cada enforcado. Numa só manhã Ellis, mesmo em jejum enforcou 6 homens.

Foi um desgraçado que morreu louco.

E isto vem a propósito de um comunicado publicado ha dois meses pelo governo da Polónia que demitiu o verdugo de Varsóvia das suas funções pelo motivo de abusar do alcool.

Dias depois da publicação desse decreto foi nomeado Adolf Braun para o substituir.

Este, porem, para festejar a sua nomeação, embebedou-se com varios amigos pelo que foi posto a andar do seu novo logar.

Está de novo vago o logar e sem qualquer novo decreto que tenha vindo a público e para preencher a referida vaga já entraram 150 pretensões O difícil está no ministro conseguir arranjar um que não goste de vinho.

E pena o decreto não ser extensivo aos portugueses porque aproveitavamos a ocasião para nos livrarmos daqueles que em Fevereiro de 1908 assassinaram D. Carlos e D. Luiz, em 19 de Outubro mataram Machado dos Santos, Granjo, Carlos da Maia, Freitas Soares, Botelho de Vasconcelos e Gentil e ainda dos que assassinaram Sidonio Pais.

Era um alivio!...

QUE FUTURO!...

TELEGRAMAS de Genebra com a data de 4 do mez findo dizem que o «Comité», encarregado pela Conferencia do Desarmamento de estudar os meios de se proibir a preparação da guerra química e bacteriologica, publicou um relatorio, em que diz não existirem processos praticos para a evitar. As industrias químicas, existentes em tempo de paz, facilmente se transformarão em industrias de guerra, logo após o rompimento das hostilidades. Qualquer fiscalização que se fizesse poderia retardar o aparecimento da guerra química, mas jamais evita-la.

Diz a imprensa estrangeira que a publicação desse relatorio, que tem um carácter absolutamente internacional mostra bem a necessidade de se procurar a segurança numa organisação pacifista, baseada no sistema de assistencia mútua e de sanções colectivas contra o agressor.

O citado documento declara que são praticamente ineficazes todas as medidas parciais de desarmamento estudadas até hoje.

Pelo que se está vendo está reservado para nós um futuro risonho e prospero.

IRONIA DOS SORRISOS

TUDO é preciso nas passagens desta vida, e parecendo que não, o sorriso ironico ainda é a resolução de varios problemas.

Quantas pessoas que nós conhecemos, que nos falam e nos estão metendo no coração e nós a percebermos que estamos a «ir no balão», estão mesmo a pedir um sorrisinho ironico.

O «American Fisk» que decretou que nos seus estabele-

cimentos não é permitido aos empregados os seguintes sorrisos:

1.º — O sorriso triste quando o freguez deseja uma mercadoria de preço inferior ao daquela que se lhe mostrou.

2.º — O sorriso sarcastico quando o freguez dá a entender que é mais competente do que o vendedor para saber aquilo de que precisa.

3.º — O sorriso finorio quando a fregueza diz que quer comprar um artigo barato para a criada.

4.º — O sorriso tôlo e insignificante, sempre o mesmo, do vendedor que acha indispensavel estar sempre a arreganhar os dentes.

5.º — O sorriso de *tem paciencia* que um caixeiro dirige a outro quando o freguez se não decide a comprar.

Os pobres caixeiros das lojas de modas teem de passar uma parte da sua existencia a sorrir-se para as damas, forçando mesmo o sorriso, caso contrario não pode agradar desde que se não derreta.

PANCADAS ARENCOADAS

H A dois meses ou três numa aldeia, proximo da cidade Invicta, o trabalhador Manoel Braz gaguejava de tal forma, que eram necessarios três a quatro minutos para fazer uma frase e isso bastou para que o homensinho que tem hoje 22 anos ficasse isento da vida militar.

Ha dias o bom do nosso Braz beberricava os dois decilitros da praxe na taberna do Manoel Pastor, juntamente com dois companheiros velhos.

A certa altura arma-se tamnho borborinho e surgem umas cacetadas nos companheiros do Braz que andavam de rixa, por ciumes, com uns fregueses que propositadamente entraram na manhosa tasca para decilitar.

O Braz poz-se ao largo porque nada tinha que ver com as questiunculas dos outros e a certa altura apanha uma «traulitada» que lhe amachucou as costelas.

Dentro de 10 minutos o Braz passou a falar correctamente e de tal maneira que não havendo meio de se calar o dono do estabelecimento o poz na rua.

Já é o segundo caso que conheço de alguns doentes se curarem por este meio.

Ha anos, em Douver, Miss Alberta Colson, de 18 anos de idade, havia 10 anos que perdera a vista por causa de uma pancada que levara, quando tinha oito anos, e que lhe afectara o nervo optico. Encontrando-se em determinado dia, na sua casa de banho, e depois dele terminado, ao levantar-se bateu com a cabeça na torneira do esquentador fazendo-lhe uma enorme brecha que lhe fez correr muito sangue.

Pouco a pouco o quanto foi ficando mais claro aos olhos de Miss Colson, e dentro em poucos minutos passou a pobre pequena a ver bem, ou pelo menos regularmente.

Ha perto de 11 anos que uma senhora de 45 anos, vivendo em Presburgo, estava cega por completo e agora recuperou a vista quando na rua foi atropelada por um automovel que lhe causou contusões sem grande importancia.

A comoção foi grande e a senhora ao erguer-se notou que junto de si via varios transeuntes que carinhosamente a ajudaram a levantar e a transportal-a ao primeiro estabelecimento para lhe serem prestados os socorros devidos.

Recuperara a vista a pobre senhora que ficou radiante de alegria.

Se alguem se lembra de fabricar um livro para contar ao publico estes resultados da «sciencia», ha medico novo que se atira de cabeça a novos metodos de cura e ai do desgraçado doente que lhe caia nas mãos. Ou lhe dão com um ferro em brasa na cabeça ou lhe aplicam uma tareia mestra que faz parte da consulta, tudo por 50 escudos.

HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Janeiro de 1893

Os negócios da Companhia Real

Desde a publicação da nossa ultima notícia sobre este assunto, tem continuado os trabalhos para a regularização da situação difficult d'esta Companhia.

Os representantes do comité de Lyon vieram a Lisboa, onde, lhes foram presentes as bases já acordadas com os comités de Paris e Berlim, com as quais concordaram, prescindindo de algumas condições da proposta de Lyon, que se tornavam impraticaveis, tais como a atribuição da jurisdição francesa para resolver as difficulties que surgissem entre a Companhia e os seus obrigatários estrangeiros.

Como documentos, para esclarecimento dos nossos leitores, publicaremos os seguintes:

A acta da sessão, realizada entre a comissão portuguesa e os representantes dos comités parisiense e allemão, é a seguinte:

A comissão especial para tratar do acordo com os portadores d'obrigações reuniu no edifício da estação central da companhia, pelas três horas da tarde do dia 10 de Dezembro de 1892, estando presentes os srs. conde de S. Januario, presidente da comissão, o conselheiro Antonio Maria Pereira Carrilho, tendo o voto do sr. Manoel de Castro Guimarães, Henrique Hohenemser e Teixeira de Queiroz, membros da sobredita comissão. Assiste o sr. Kergall, representante do comité de Paris, de que é presidente; toma-se conhecimento de duas cartas, uma do comité de Paris outra do de Berlim.

Estando de acordo todos os membros presentes assim como os dois comités representados com a aceitação das bases votadas pela assembleia geral extraordinária de 31 de outubro do anno corrente, decidiu-se aprovar todas as propostas geraes feitas pelos comités e bem assim as declarações seguintes:

1.º Nenhuma resolução definitiva concernente á missão de cada

uma das comissões nomeadas pelo conselho d'administração na sua sessão de 2 de Novembro ultimo será tomada sem que os credores da dívida fluctuante, comprehendendo o governo, os representantes das linhas hispanholas e os dos obrigatários, d'ella tenham conhecimento e se declarem satisfeitos e d'accordo, para que estes resultados sejam em seguida submettidos ao voto dos conselhos d'administração e fiscal.

2.º Os membros estrangeiros do conselho d'administração constituirão uma delegação do mesmo conselho em Paris, a qual será consultada sobre todos os assumptos financeiros da companhia, assim como sobre os que representarem para elles novas responsabilidades.

a) Em caso de desacordo entre o comité de Paris e o conselho d'administração em Lisboa, a decisão sobre a qual esse desacordo se manifestar será remetida a uma outra sessão pedindo-se a todos os membros ausentes os seus votos com as formalidades estipuladas nos paragraphos 1.º e 2.º do artigo 15.º dos estatutos actuais;

b) Para que a resolução que for definitivamente tomada possa tornar-se executoria, será necessário que seja adoptada pelas três quartas partes dos votos expressos pelos membros do conselho, contanto que estas três quartas partes representem a maioria do numero total dos membros do conselho.

3.º No caso em que a companhia entre na posse das acções em litigio com Gerson e Vivante, assim como nas que se encontram em poder de Brown Shipley & C.º, como caução do empréstimo do Banco Luzitano, todas estas acções serão annulladas. Mas se em lugar destes titulos, a companhia vier a receber qualquer somma, esta será exclusivamente aplicada ao pagamento dos juros e amortização das obrigações, nas condições votadas pela assembleia geral.

De tudo o que fica dito se redigiu este protocollo, ao qual vão ser juntas as cartas dos comités de Paris e Berlim, como peças que d'elle fazem parte integrante, para que tudo seja apresentado aos conselhos d'administração e fiscal.

Lisboa, 10 de dezembro de 1892.

Assignando este documento, e julgando que a sua redacção não estava sufficientemente clara relativamente ás atribuições do comité de Paris, o sr. Kergall fez seguir a sua assignatura da reserva seguinte:

Ficando entendido que o artigo 2 (in fine) significa que o comité de Paris deverá ser consultado sob as questões da administração geral.

A comissão reunida segunda vez aceitou esta reserva e redigiu o seguinte anexo:

A comissão especial para tratar do acordo com os portadores d'obrigações, achando-se reunida hoje, 13 de dezembro, para explicar a declaração acompanhando a assignatura do sr. Kergall, presidente do comité de Paris, no protocollo de 10 de dezembro corrente, está d'ac-

CONTOS AMARGOS DA GUERRA

Por CARLOS D'ORNELLAS

* * *

As injustiças no C. E. P.

(Continuação)

Que diferença neste momento, entre a «malta» que se voltou e o soldado que na enfermaria ao ser-lhe colocada a Cruz de Guerra na camisa que vestia, o pobre, não podendo mexer os braços, ambos partidos, estendeu a cabeça e beijou as mãos ao seu chefe, Gomes da Costa.

Como o pobre Comandante foi pagar a afronta que lhe fizeram de não lhe substituirem os contingentes, sujeitando-se áquelas revoltas em que ele com o seu prestígio algumas sufocou e outras até quando tentava demovê-los, eles soldados continuaram insubordinados, obrigando-o quasi a retirar-se a força, despejando alguns tiros contra o automóvel que o conduzia!

Sobre revoltas Adolfo Coelho, no seu livro *Nos Bastidores da Grande Guerra*, a paginas 261, diz:

Segundo apuramos, as causas dominantes da revolta da 2.ª Brigada da Infantaria devem filiar-se nas seguintes circunstâncias:

A primeira de todas, e a mais grave, era o mau funcionamento do roulement das licenças, resultado de uma vergonhosa incúria.

Assim, enquanto no exército era uma regra imutável que cada unidade estivesse dois meses nas trincheiras – período que se reduzia a um mês nos sectores agitados – fazendo alternadamente seis dias na 1.ª linha e seis dias de apoio, as forças portuguesas chegaram a estar sete meses segui-los na trincheira!

O desleixo de uma organização deplorável chegou ao ponto de que, por exemplo em Infantaria 17, nem um soldado veio de licença de Agosto de 1917 até ao trágico 9 de Abril de 1918.

Uma outra circunstância era a alimentação do tipo inglez, que, embora suficiente, sob o ponto de vista alimentar, desagradava profundamente aos nossos soldados, habituados à sua tipica alimentação campesina.

E, assim, no dia 4 de Abril, os soldados do 7 chefiados por um corneteiro manifestaram tumultuosamente o seu desejo de verem, finalmente, respeitados os seus direitos a uma licença que ha-

muito tinham ganho. Exaltados com a sua primeira deliberação, recusam-se a marchar para as linhas.

Sem uma hesitação, o marechal Gomes da Costa vai ao encontro dos amotinados, e tenta demovê-los com o seu prestígio de chefe valoroso e estimado. Mas, o desespero causado por uma tão injusta situação cegara os soldados portugueses ao ponto de que, quando Gomes da Costa se retirou, alguns tiros foram disparados contra o seu automóvel.

Esta insubordinação foi fracamente reprimida, e os exaltados acabaram por submeter-se. Porem, pouco depois, um novo caso se repete, desta vez com o Batalhão de Infantaria 17, que viéra de África para a França, e que, aí, fôra enquadrado com novos oficiais.

As razões foram as mesmas, e o procedimento dos soldados identico.

Depois de se terem recusado a marchar para as trincheiras, os soldados do 17 espalharam-se pelo bosque de Pacaut, que para muitos deles se ia tornar em cemitério... Menos felizes de que os seus camaradas do 7, iam encontrar o Alto Comando disposto a uma impiedosa repressão.

O bosque de Pacaut foi cercado por Infantaria 5, e durante longo tempo as metralhadoras portuguesas cuspiram a morte sobre os amotinados... Só do 17 ficaram quatorze homens dormindo o sono eterno na terra humida do bosque de Pacaut...

Uma outra revolta militar preocupou,

cordo, por unanimidade, que as palavras: «questão d'administração geral» significam: affixação dos quadros, vencimentos e nomeação do pessoal superior da companhia, a modificação das tarifas geraes, emfim todas e quaequer questões que tenham um caracter nitidamente geral.

Fica, portanto, bem entendido que esta declaração faz parte do dito protocollo de 10 de dezembro corrente. — *Conde de S. Januario, Antonio M. P. Carrilho, Manoel de Castro Guimarães, H. Hohenemser, Kergall.*

As propostas geraes, a que este documento se refere no segundo periodo, constavam de seis artigos, em cinco dos quaes havia o accordo dos tres comités e um em que o de Lyon votava por separado.

Essas propostas eram como segue :

1.º — Até que o plano de reorganização que for adoptado de commun acordo, esteja em pleno vigor, a administração da Companhia Real fica confiada á Comissão Administrativa nomeada por decreto de 21 de abril de 1892, funcionando na plenitude das suas atribuições, e até que este plano esteja em execução, as receitas da Companhia serão divididas proporcionalmente á cifra, pela qual as differentes categorias de crédores estão inscriptas no balanço, sem prejuizo dos direitos de cada um, devendo a parte que diz respeito ás obrigações ser depositada n'um estabelecimento de crédito de Paris.

Nenhuma despesa fóra das de exploração poderá ser auctorizada.

2.º — O numero de acções a remetter aos obrigatarios, será fixado em 30:000. Estando a Companhia em demanda judicial para reclamar a restituição de cerca de 16:000 acções, fica entendido que estas acções serão annulladas se os tribunaes ordenarem que sejam devolvidas á Companhia.

No caso d'esta restituição de titulos ser substituida por uma indemnisação em dinheiro, esta indemnisação será entregue aos obrigatarios nas mesmas condições das 30:000 acções supra.

3.º — As commissões encarregadas de promover a regularização da dívida fluctuante, serão adjuntos representantes dos obrigatarios franceses, afim de que esta regu'arisação se faça d'accordo com os comités.

4.º — As bases e condições do pagamento da dívida fluctuante, serão concordadas antes da apresentação do acordo aos obrigatarios.

5.º — O numero d'acções, o das obrigações, a sua classificação hypothecaria, o texto das leis e decretos a pedir ao governo, assim como as modificações dos estatutos ou outras necessarias para a reorganização da Companhia, serão submetidos á approvação dos comités, antes da apresentação do acordo aos obrigatarios.

6.º — Será fundado em Paris um comité de representação dos accionistas do qual os estatutos deverão reconhecer a existencia e poderes.

Em substituição do artigo 6.º, o comité de Lyon apresentava este :

6.º — A exemplo do que se fez com a Companhia dos Caminhos de Ferro da Santa-Fé, será criada pela mesma concordata entre todos os obrigatarios que tiverem aderido a uma associação francesa, cujos estatutos serão fixados pelos comités.

Esta associação intervirá no convenio para estipular o seguinte :
A — Que a Companhia Real não poderá contrahir nenhum novo emprestimo nem fixar as condições sem o consentimento dos representantes da referida associação.

B — Que sem o mesmo consentimento ella não poderá emprehender qualquer nova empreza, nem fazer nenhuma convenção que dé em resultado modificar a natureza ou duração das concessões, a extensão da sua rede ou as garantias de insuficiencia dos productos da exploração.

C — Que a companhia entregará todos os annos á associação dos obrigatarios a quantia de para fazer face aos seus gastos d'administração.

D — Que dois dos delegados dos obrigatarios terão o direito de assistir ás deliberações do conselho de administração e ás assembléas geraes dos accionistas, com voto consultivo e poder de fazer consignar as suas observações na acta.

E — Que os mesmos delegados terão igualmente o direito de tomar conhecimento das actas das sessões do conselho e das assembléas geraes, assim como da contabilidade da Companhia Real, do seu balanço, inventario e conta de ganhos e perdas, e isto sempre que o julgarem conveniente.

F — Que a Companhia Real não poderá fazer nenhuma modificação nos seus estatutos sem o consentimento dos representantes da associação dos obrigatarios.

G — Que as 30:000 acções, assim como a indemnisação de que se falou no artigo 2.º serão entregues á associação dos obrigatarios que determinará a maneira e as condições de as repartir.

H — Far-se-ha atribuição de jurisdição aos tribunaes competentes com séde no departamento do Sena para resolver sobre as dificuldades que possam surgir entre a Companhia Real e a associação dos obrigatarios, reconhecendo-se ao syndicato o direito de pleitear por conta dos seus adherentes.

durante a guerra, o Alto Comando Portuguez, essa passada em territorio britânico e em circunstancias bastante desagradaveis...

Tinhamos nós organiado um Corpo de Artilharia Pesada Independente — o C. A. P. I. — que, com o seu material montado em via férrea e as suas casernas instaladas em vagons, actuava junto do 6.º Exercito Francez.

Mais tarde, o material do C. A. P. I. passou para os americanos e os soldados portuguezes, em numero de 850, foram levados para Inglaterra, a-fim-de receber instrução de material ligeiro, morteiros, etc. O campo portuguez ficou instalado em Horsham-Roffey Camp, sob o comando de um coronel inglez e dos oficiaes portuguezes.

Convencidos de que o material, cujo manejo agora aprendem, lhes roubára as regalias que gozavam nos comboios blindados, os soldados portuguezes amotinam-se, recusando-se a fazer exercícios e a saudar os seus oficiaes. Alguns, mesmo, chegam ao ponto de os ameaçar de morte.

Esta desagradavel situação prolonga-se durante 9 dias, até que os oficiaes, vendo-se impotentes para dominarem a rebelião, recorrem aos britanicos.

Surge, então, uma nova complicação: Horsham está fora da zona de guerra, e por isso os ingleses só poderão intervir depois de um pedido diplomatico...

Trocaram-se numerosos telegramas secretos entre as chancelarias portugueza e ingleza e, um dia, Roffey-Camp apa-

rece cercado por metralhadoras e no campo portuguez entram 4 generaes britânicos mutilados e gaseados da guerra, numa sintomatica e vexatoria *mise-en-scène*.

Tocou a reunir e os amotinados, sob a ameaça das forças britânicas, correram a ocupar os seus logares.

Os oficiaes portuguezes separaram, então, 50 praças das mais comprometidas, que foram levadas para Crowborough e d'ahi para França, onde foram julgadas, tendo sido alguns soldados condenados a 20 anos de presídio.

Vejam ao estado deploravel a que deixaram chegar as coisas, que a serem feitas com critério e consciencia muitas dessas scenas se evitariam.

Fartissimos estavam os Comandos de saber o estado deploravel das suas forças e assim como fartissimo de saber estava esse molengão do Governo Portuguez, que tão miserável e criminosamente nos havia esquecido na terra dos franceses.

As unidades haviam perdido a cabeça e os comandos eram impotentes para manter os seus soldados.

Em fevereiro de 1918 tomou maior incremento o mal-estar das nossas tropas.

Infantaria 14, 15, 9, 3, 20, 13, assim como a 3.ª Bateria do 1.º G. B. A. e 2.ª Bateria do 6.º G. B. A. fizeram os seus relatorios e neles frisavam bem, a desmoralisação e indisciplina que havia nas tropas portuguezas, manifestando, desejo de um longo descanso para levantar-lhes o moral. Outras unidades, assim como as Brigadas não garantiam que as mesmas no estado em que se encontravam fossem capazes de resistir a um ataque um pouco pesado, pois a sua depressão moral era grande e corriam o risco de, no caso de um ataque grande, haver uma rapida rotura nas primeiras linhas.

O livro do Sr. Tenente-Coronel do Estado Maior, Sr. Vasco de Carvalho, obra importante, correcta e imparcial com o titulo *A 2.ª Divisão Portugueza na Batalha do Lys*, insere umas notas interessantes, como as que seguem:

«Cumpre-me informar que julgo impossivel continuar a dispender a mesma energia fisica, porque o limite da resistencia está excedido e é natural que nes-

(Continua).

PARTE OFICIAL



Ministerio das Finanças

Decreto n.º 21.976

Regula os trâmites a seguir quando as mercadorias demoradas nas alfandegas e as abandonadas a favor do Estado obtenham em 2.ª praça lanços inferiores aos respectivos direitos.

Ministerio das Colonias

Decreto n.º 21.972

Cria na colónia de Moçambique um Fundo de crédito industrial para prestar auxílio e assistência técnica às indústrias portuguesas existentes ou a fundar na colónia para a transformação ou melhoramento dos géneros de produção moçambicana.

Ministerio da Guerra

Decreto n.º 21.990

Manda proceder a um inquérito às condições económicas e de saúde de todos os invalidos de guerra e regula a sua futura situação.

Declaração de ter sido, por despacho do Conselho de Ministros, autorizada a antecipação de tres duodécimos das verbas destinadas a compra e a conservação e reparação de material de guerra e para os serviços do Exército e á compra de material aeronáutico.

Ministerio do Comercio, Indústria e Agricultura

Decreto n.º 21.974

Substitue o artigo 15.º do decreto n.º 21.702, que estabelece o regime de protecção e defesa dos vinhos comuns, e introduz algumas modificações no decreto n.º 20.854, que promulga várias disposições sobre venda por grosso ou a retalho, nas cidades de Lisboa e Porto, de vinhos de consumo cuja graduação alcóolica seja inferior a 11 graus centesimais.

Nova publicação, rectificada, do decreto n.º 21.857, que introduz algumas modificações no regulamento aprovado pelo decreto n.º 16.684, sobre produção e comércio dos vinhos verdes.

Os melhoramentos nas linhas ferreas do Estado

Um decreto que estabelece as normas para a execução das respectivas obras

Pelo Ministerio das Obras Públicas e Comunicações vai ser publicado o seguinte decreto.

«Convindo esclarecer algumas disposições do decreto n.º 18.859, de 30 de Agosto de 1930, que estabelecem as normas para a execução e liquidação das obras de melhoramentos a realizar nas linhas do Estado, nos termos do contrato de 11 de Março de 1927;

Tornando-se necessário modificar outras, por forma a evitar que as empresas arrendatárias da exploração das linhas do Estado estejam durante muito tempo desembolsadas das importâncias dispendidas com as referidas obras;

Considerando ainda a vantagem de dar forma legal às disposições já acordadas tendentes a submeter a concurso público todas as obras custeadas pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro, cuja execução não perturbe a regular exploração daquelas linhas;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do art. 2.º

do decreto com força de lei n.º 12.740 de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no art. 1.º do decreto n.º 15.331 de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos ministros de todas as Repartições: hei por bem decretar, para valer como Lei, o seguinte:

Artigo 1.º — As percentagens a que se refere a alínea a) do art. 3.º do Decreto n.º 18.859, são substituídas pelas seguintes:

5% para orçamento até 5.000\$00,
mais 2% no excesso de 5.000\$00 até 10.000\$00,
mais 1% no excesso de 10.000\$00 até 100.000\$00,
mais 0,5% no excesso de 100.000\$00.

Art. 2.º — É elevada a 80% a percentagem a que se refere o artigo 20.º do Decreto n.º 18.859, devendo nestes termos ser liquidadas mensalmente todas as contas recebidas.

Art. 3.º — Todas as obras custeadas pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro, cuja execução não perturbe a regular exploração das linhas do Estado, serão objecto de concurso público que poderá ser organizado pelas companhias arrendatárias e sub-arrendatárias, mediante o pagamento das respectivas despesas, nos termos que forem acordados.

Art. 4.º — Os processos de concurso respectivos serão enviados á Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro a fim de serem apreciados por esta Comissão, por quem será feita a adjudicação da obra.

Art. 5.º — Os depósitos referentes a estes concursos deverão ser efectuados na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência mediante guias passadas pela Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Art. 6.º — A fiscalização destes trabalhos será exercida nos termos legais, pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro que organizará as respectivas situações mensais e as enviará à Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

§ único. Todos os actos relativos á execução destes trabalhos bem como as dúvidas que sobre eles se levantem serão resolvidas, nos termos legais em vigor, pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 7.º — A Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro pagará directamente aos adjudicatários das referidas obras as importâncias correspondentes aos trabalhos executados, depois de feitas as deduções legais corretivas.

Art. 8.º — A restituição dos depósitos será feita, nos termos legais, mediante precatórios passados pela Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Art. 9.º — Para conferencia das contas remetidas á Direcção Geral serão solicitados ás empresas todos os esclarecimentos julgados necessários no prazo de 30 dias, a contar da data da sua entrada na Direcção Geral de Caminhos de Ferro. Dentro de 30 dias a contar da data da recepção desses esclarecimentos a Direcção Geral deverá proceder á apreciação e conferencia das respectivas contas. No caso de conferirem, a liquidação deverá ser feita em prazo não excedente a 10 dias.

Havendo por parte da Direcção Geral quaisquer rectificações a fazer, deverão as contas ser devolvidas á origem, para esta declarar, no prazo de 10 dias, se aceita ou não as objecções feitas.

Não havendo conformidade, o recurso será levado á Comissão Arbitral Permanente que emitirá parecer no prazo de 10 dias.

§ único. Para as contas actualmente pendentes de conferencia o prazo destinado ao pedido dos esclarecimentos julgados necessários pela Direcção Geral, será de 60 dias a contar da data da publicação do presente Decreto.

Art. 10.º — A Comissão Arbitral a que se referem os artigos 21.º e 22.º do Decreto n.º 18.859, será renovada anualmente.

e a Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, representada por dois vogais do seu conselho de Administração, srs. Engenheiro Antonio de Almeida Vasconcelos Correia e brigadeiro Raul Augusto Esteves, foi celebrado o seguinte acordo para regulamentação dos transportes de materiais destinados a obras de melhoramentos nas linhas do Estado.

1.^a — Os transportes efectuados desde 10 de Maio de 1927 até 30 de Abril de 1931, serão liquidados pela tarifa do serviço interno da Companhia (Ordem da Direcção Geral n.º 223, de 20 de Dezembro de 1929);

2.^a — Os transportes efectuados desde 1 de Maio de 1931, até 16 de Julho de 1932, serão pagos de harmonia com as regras fixadas no ofício da Direcção Geral da Companhia Portuguesa n.º 1087-SS/1941-D, de 27 de Maio de 1931, que por copia fica anexo a este acôrdo.

3.^a — Os transportes efectuados desde 17 de Julho de 1932 até á presente data, com exclusão dos respeitantes a obras efectuadas por conta do empréstimo de 100.000.000\$00, serão pagos pela aplicação do art. 134.^o da tarifa geral.

4.^a — Por acôrdo especial entre o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os transportes que se tenham efectuado ou venham a efectuar-se até 31 de Dezembro de 1933, para obras custeadas pelo empréstimo de 100.000 contos, serão pagos pela tarifa de serviço interno, actualmente em vigor na Companhia. (Ordem da Direcção Geral n.º 235, de 11 de Janeiro de 1932).

5.^a — O mesmo regime será aplicado ao transporte de materiais destinados a todas as obras complementares que venham a ser feitas por empreitadas adjudicadas a terceiros, ou confiadas á propria Companhia até 31 de Dezembro de 1933, por conta das dotações do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, nos anos económicos de 1932-1933 e 1933-1934.

II

As clausulas acordadas não poderão ser invocadas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para efeitos do disposto no art. 8.^o do contrato de 11 de Março de 1927.

E' este acôrdo lavrado em triplicado, pertencendo um exemplar a cada uma das entidades que o subscrevem e o terceiro á Direcção Geral de Caminhos de Ferro, para os devidos efeitos.



Brindes e calendários

Da firma Edward Dalphin, do Porto, recebemos um interessante calendário, reclamando a sua representada Brown Boveri.

—Do Patronato da Infância (associação de protecção à infância), também recebemos 1 calendário.

—Da Companhia União Fabril recebemos um calendário que reclama os seus produtos.

Agradecemos.

Linhas Portuguesas

TUA A VISEU O Sindicato Agrícola de Mirandela, reforçando a representação feita ao sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações pela Junta Geral do Distrito de Bragança, oficiou ao mesmo sr. nos seguintes termos :

Ex.º Sr. Ministro das Obras e Públicas e Comunicações — Tem êste Sindicato seguido com todo o interesse a rasgada iniciativa do projecto da construção do caminho de ferro de Viseu a Tua, esperançado de que a sua realização não se fizesse esperar, tais as vantagens que essa linha férrea viria trazer à economia d'este concelho, para não dizer de todo o distrito de Bragança, e até mesmo para a economia do país.

Vê, no entanto, com profundo desgosto que apesar dos estudos estarem completos desde há anos, a sua desejada construção não teve ainda o seu início.

As vantagens que traria o tráfego que se fizesse por essa linha, que ligaria o Nordeste com o centro e sul do país, são manifestas para a economia da região, pois as suas cortiças, azeites, vinhos generosos, carne de conserva, lãs, gados, cereais, amêndoas, etc., que em grande volume têm o seu consumo no centro e sul do país, passariam a seguir por um trajecto bem mais curto e sem trasbordos nas estações do Tua e Espinho, embaratecendo sobremaneira o custo do transporte.

Este benefício não incidiria apenas nos produtos de exportação acima referidos, mas também nos produtos de importação que, em grande volume, são fornecidos pelo centro e sul do país, como sejam os adubos, sulfatos, enxofre, sabões, cerâmica, etc.

Com a construção da referida linha, o transporte tornaria-se ia, pois, menos oneroso, mais rápido e menos delicado, com o encurtamento da distância e o desaparecimento dos trasbordos.

O transporte, como actualmente se faz, pela linha do Douro pesa de tal maneira em determinadas mercadorias que o custo daquele chega a ser superior ao custo destas.

Parece a êste Sindicato que o momento presente ofereceria uma boa oportunidade para se dar realização a êsse tão grande melhoramento, pela vantagem de serem ocupados nesse trabalho muitos braços desempregados que infelizmente já abundam desde norte a sul do país.

Tem V. Ex.^a, sr. ministro, mostrado já na pasta que tão bem vem gerindo o grande interesse que merecem as questões da natureza daquela que é objecto desta representação, dando todo o impulso a obras de que resultam o fomento da riqueza nacional.

É por isso que êste Sindicato vem confiado solicitar de V. Ex.^a o deferimento desta sua pretensão, que se lhe antolha justa e oportuna pelas razões expostas, e pede licença para em nome dos seus associados apresentar desde já os seus mais fervorosos agradecimentos pela consideração com que V. Ex.^a receberá êste pedido.

Com os protestos da mais alta consideração deseja a V. Ex.^a — Saude e Fraternidade, o Sindicato Agrícola de Mirandela.

FALTA DE ESPAÇO

Com bastante pesar nosso, somos forçados a retirar neste número parte dos artigos dos nossos colaboradores, assim como outros artigos curiosos e de oportunidade e várias secções que publicaremos no próximo número.

Sindicato do Pessoal dos Caminhos de Ferro Portugueses

Realizou-se a assembléa geral d'este organismo para eleição dos corpos gerentes para 1933; discussão e votação do Relatório e Contas da gerencia de 1931 e do parecer da comissão fiscal; apreciação dos trabalhos realizados sobre as reclamações da classe.

A eleição dos corpos directivos deu o seguinte resultado:

Assembléa geral: Presidente, João Júlio Pina Côrtes, (movimento); vice-presidente, Abilio Joaquim da Silva, (treins e revisão); 1.º secretário, Alberto Matias, (escritórios); 2.º secretário, Abílio da Costa Polónio, (movimento); vogais, José das Neves, (treins e revisão) e João Rodrigues Barreiros, (movimento).

Comissão Administrativa: Secretário geral, António Afonso Pereira, (movimento); secretário administrativo, Manuel Fernandes, (treins e revisão); secretário tesoureiro, João Antunes, (movimento); secretário arquivista, José Rodrigues da Silva, (movimento); vogais, João Vasques Russel, (escritórios) e Francisco Pereira Rebelo, (oficinas).

Suplentes: Simplicio Antunes Gonçalves, (escritórios); Lourenço Trindade, (movimento); José Gonçalves, (máquinas); José Francisco, (via); Franquelim Tibaldo, (treins e revisão) e Agostinho de Sousa, (oficinas).

Comissão fiscal: Presidente, Dionísio Viegas, (treins e revisão); secretário, Manuel Damjão Martins, (movimento); relator, António dos Remédios Abelho, (movimento); vogais, Fernando Gil da Silva, (escritórios); Jorge Joaquim Alves, (oficinas) e Luís Carvalho Costa, (movimento).

O relatório e contas e o parecer do Conselho Fiscal foram aprovados.

SUCATAS

DE

COBRE, LATÃO, BRONZE, CHUMBO, ZINCO, ALUMINIO, FERRO FUNDIDO, FERRO FORJADO E FOLHA DE FLANDRES. Bem como: CARRIS DA C. P., LINHA DECAUVILLE E VAGONETAS, BARRIS, BIDONS, TUBAGEM, VEIOS DE TRANSMISSÃO, TAMBORES E CHUMACEIRAS, TANQUES DE FERRO, CHAPA ONDULADA, MAQUINAS E ACESSORIOS, ETC., ETC.

NÃO COMPREM NEM VENDAM SEM CONSULTAREM

ANTONIO DOS SANTOS E SILVA

Rampa dos Marinheiros, A. S. S. — (Alcantara-Mar)
Telefone 26946

Telegrams: NEWTINCUT



COMPANHIA PORTUGUESA
DE
Marmores e Cantarias

S. A. R. L.
Sede em PERO PINHEIRO
(Sintra)

Pardal Monteiro, Ld.^a
M. Simões Carrasqueira
Irmãos Baptista, Ld.^a
A. D. Silva Souza

Escritório Central:
LISBOA-R. Augusta, n.º 176, 2.º
Telef. 22522
End. teleg.: Cantarias

PEDREIRAS DE TODAS AS QUALIDADES

CINCO SERRAÇÕES

OFICINAS MECANICAS E MANUAIS

Marmores serrados e em blocos

Monumentos e esculturas

Cantarias para construções

Marmores para mobiliario, etc.

Jazigos e mausoleus

Mosaicos de marmore

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Os melhores preços

A maior rapidez e perfeição

RESTAURANTE DO ENTRONCAMENTO

SOB A DIRECÇÃO DE

FRANCISCO MÉRA

ÓTIMO SERVIÇO DE MESA

ALMOÇOS E JANTARES
POR ENCOMENDA

ENTRONCAMENTO --- ESTAÇÃO

Comissão de Iniciativa do Turismo de
SINTRA

SALA DE LEITURA PARA TURISTAS.
FORNECE GRATUITAMENTE TODOS
OS ESCLARECIMENTOS E INFORMA-
ÇÕES SOBRE TURISMO

VENDA DE POSTAIS - FOTOGRAFIAS,
DAS PRINCIPAIS CIDADES, VILAS E PRAIAS DO PAÍS

TELEFONE (CABINE) 106

SINTRA

MONTEPIO FERROVIÁRIO

ELEIÇÃO DE CORPOS GERENTES

Realizou-se há dias a assembleia geral dos socios do Montepio Ferroviário, para eleição dos seus novos corpos gerentes, que ficaram assim constituidos:

Assembleia geral: presidente Felix Bermudes Perneco, vice presidente Artur Dias Frade, 1.^º secretario Julio Cesar Amaro, 2.^º secretario Ourique Correia Tomaz, 1.^º vice-secretario Antonio Alves Reis e 2.^º vice-secretario José Parreira Alves.

Direcção: presidente Alfredo Julio dos Santos, secretario Antonio S. Ribeiro Nogueira, tesoureiro Luiz Antonio Ferreira, vogais Antonio Inacio dos Santos e Luiz Barca Luz.

Suplentes: Fernando Fidalgo, Eliseu Ruivo, Mateus Vaz dos Santos, Augusto Oliveira da Fonseca e Carlos Santos.

Conselho Fiscal: presidente, Horacio da Silva Saque; secretario, Pedro Costa; relator, Vicente Valente; vogais Manuel Amaral e Francisco José Silva.

Suplentes: Carlos Cunha, Alberto Mateus, Antonio Baptista do Espírito Santo, Silvano Costa e Antonio João Regueira.

Delegados do Monte Pio Ferroviário junto do Tribunal Arbitral de Previdencia Social e da Federação Nacional das Associações de Socorros Mutuos, respectivamente os srs. Carlos Lopes Ventura e José Luiz de Sousa.



Viagens e transportes

Sul e Sueste

Entrou em vigor no dia 23 de Dezembro passado o preço de 30\$00 pela utilização dos lugares de Cama, naque-las linhas, a pagar pelo passageiro além do bilhete de 1.^a classe.

Resolveu a C. P. uniformizar esta tarifa naquela data, no intuito de ser aproveitada pelas pessoas que viensem ou saíssem de Lisboa por ocasião das festas.

Tarifas ferroviárias A Associação Comercial e Industrial de Gaia enviou ao sr. ministro das Obras Públicas, o seguinte ofício:

A Direcção desta Associação, como representante do concelho de Vila Nova de Gaia, uma das mais importantes pelo desenvolvimento comercial e industrial, atendendo aos pedidos que lhe vêm sendo dirigidos por diversos seus associados, vem muito respeitosamente rogar de V. Ex.^a se digne conceder o mais breve possível aprovação à unificação das tarifas ferroviárias.

E certos de que V. Ex.^a bem reconhecerá a oportunidade da promulgação desta medida pelos incontestáveis benefícios que representa para o comércio e indústria do país, facilitando o tráfego entre as diferentes redes ferroviárias, aguardamos que se digne atender esta justa pretensão, pelo que antecipadamente nos confessamos muito reconhecidos. — a) Américo de Oliveira.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑHA

A Associação Geral de Transportes por via férrea da qual fazem parte quase todas as companhias espanholas, dirigiu ao ministro das Obras Públicas uma representação, pedindo que não seja mais restrin-gido o coeficiente autorizado de importação de carvão estrangeiro, alegando razões técnicas e económicas e que o emprêgo exclusivo de carvão nacional se traduzirá num maior consumo de combustível por unidade de tráego.

MANDCHÚRIA

A parte ocidental do caminho de ferro do este chinês, entre Kharbine e Angangchi, não funcionou desde o mês de Julho, por causa da inundação e extensão do banditismo.

Desde 19 de Outubro, graças às repressões dos bandidos pelo Exército japonês, vários comboios compostos de 3.^{as} e 4.^{as} classes foram postos em circulação todos os dias. Todavia, desde o fim de Novembro, a rebelião de Sou Ping Ouen interrompeu a circulação a oeste de Angangchi. Em virtude da derrota deste último, e do regresso à paz a oeste de Angangchi, e graças aos esforços das autoridades mandchus e do Exército japonês, a circulação da linha integral a oeste de Angangchi (Tsi-tsikhar) foi retomada a partir de 10 de Dezembro.

O serviço ficará assegurado, daqui em diante, dum parte, pelo comboio internacional, duas vezes por semana, e doutra parte, pelo comboio ordinário, cinco vezes por semana, entre Kharbine e Manchouli.

POLÓNIA

A fábrica polaca de caldeiras, locomotivas e vagões Gegielski & C.^a, acaba de construir uma locomotiva para expressos segundo o novo modelo P. U. 29.

A máquina foi construída especialmente para os comboios de carga de 600 toneladas e as experiências provaram que pode atingir 100 quilómetros por hora.

A mesma fábrica fabricou ultimamente dez vagões restaurantes com novos moldes de aço para a «Cie. International des Wagons-Lits et des Grands Expresses-Européens».

SUISSA

Comunicam de Berne que vão ser feitas dentro em breve experiências com o comboio ultra-rápido, criação do engenheiro Kurt Wiesinger.

O novo processo consiste na aplicação de uma possante hélice na locomotiva, mediante a qual se poderá conseguir uma velocidade de 250 a 500 quilómetros horários. Além de outras sensíveis inovações, a nova locomotiva será munida de um dispositivo especial, destinado a prevenir os descarrilamentos.



MONUMENTO Á GUERRA PENINSULAR

